

Borgir við Norðurslóð, 602 Akureyri,

Sími 460-8900, Fax 460-8919

Netfang: rha@unak.is

Veffang: <http://www.rha.is>



RANNSÓKNA- OG ÞRÓUNARMIÐSTÖÐ
HÁSKÓLANS Á AKUREYRI

STRÆTÓ

MILLI AKUREYRAR OG NÁGRANNABYGGÐA

Maí 2008

Jón Þorvaldur Heiðarsson

Skýrsla unnin fyrir Eyþing

EFNISYFIRLIT

HELSTU NIÐURSTÖÐUR.....	6
INNGANGUR.....	8
1 SAMGÖNGUR INNAN AKUREYRAR.....	9
2 SIGLUFJÖRÐUR - AKUREYRI	11
2.1 VEGAKERFIÐ Á ÞESSARI LEIÐ FYRIR ALMENNINGSSAMGÖNGUR	11
2.2 FERÐIR Á MORGNANNA	14
2.3 FERÐIR YFIR DAGINN EFTIR MORGUNFERÐIR	19
2.4 ÞÖRF FYRIR ALMENNINGSSAMGÖNGUR Á LEIÐinni Á SUMRIN.....	20
2.5 REYNSLA AF SAMGÖNGUM MILLI AKUREYRAR OG ÓLAFSFIJARDAR.....	21
2.6 KOSTNAÐUR	26
3 HÚSAVÍK - AKUREYRI	29
3.1 VEGAKERFIÐ MILLI AKUREYRAR OG HÚSAVÍKUR	29
3.2 SKÓLAAKSTUR Í SUÐUR-ÞINGEYJARSÝSLU.....	31
3.3 FERÐIR Á MORGNANNA	34
3.4 FERÐIR YFIR DAGINN EFTIR MORGUNFERÐIR	35
3.5 ÞÖRF FYRIR ALMENNINGSSAMGÖNGUR Á LEIÐinni Á SUMRIN.....	36
3.6 REYNSLAN AF SAMGÖNGUM MILLI HÚSAVÍKUR OG AKUREYRAR	37
3.7 KOSTNAÐUR	41
4 MÝVATN (REYKJAHLÍÐ) – AKUREYRI.....	44
4.1 VEGAKERFIÐ.....	44
4.2 FERÐIR Á MORGNANNA.....	44
4.3 FERÐIR YFIR DAGINN EFTIR MORGUNFERÐIR	46
4.4 ÞÖRF FYRIR ALMENNINGSSAMGÖNGUR Á LEIÐinni Á SUMRIN.....	47
4.5 REYNSLAN AF SAMGÖNGUM MILLI REYKJAHLÍÐAR OG AKUREYRAR	47
4.6 ÞRIGGJA ARMA STJARNA	51
4.7 KOSTNAÐUR	52
5 ÁLVER Á BAKKA	53
6 HRAFNAGIL – AKUREYRI.....	55
6.1 VEGAKERFIÐ.....	55
6.2 FERÐIR Á MORGNANNA	55

6.3	FERÐIR YFIR DAGINN EFTIR MORGUNFERÐ	57
6.4	ÞÖRF FYRIR ALMENNINGSAMGÖNGUR Á LEIÐINI Á SUMRIN.....	58
6.5	KOSTNAÐUR	58
7	GRENIVÍK – AKUREYRI.....	60
7.1	VEGAKERFIÐ.....	60
7.2	FERÐIR Á MORGNANNA	60
7.3	FERÐIR YFIR DAGINN EFTIR MORGUNFERÐ	61
7.4	KOSTNAÐUR	62
8	TAXIBUS	63
9	TILLÖGUR UM BREYTINGAR.....	64
	HEIMILDIR	66

MYNDIR

	Bls.
Mynd 1. Ný brúa á Þorvaldsdalsá.....	12
Mynd 2. Nýr vegur til suðurs frá Hauganesi.	13
Mynd 3. Nýr vegur frá Árskógssandi í átt til Dalvíkur	13
Mynd 4. Möguleg stytting yfir Skjálfandafljót á leiðinni milli Húsavíkur og Akureyrar.	30
Mynd 5. Fyrirhuguð Vaðlaheiðargöng.....	31
Mynd 6. Skólaakstur í Suður-Þingeyjarsýslu	33
Mynd 7. Strætóferðir á þriggja arma stjörnu.	51
Mynd 8. Mögulegar akstursleiðir með starfsmenn í og úr álveri.	53

TÖFLUR

	Bl.
Tafla 1. Brottfarir SVA frá Ráðhústorgi.....	9
Tafla 2. Komur SVA á Ráðhústorg	10
Tafla 3. Þarfir til suðurs á morgnanna á leiðinni Siglufjörður-Akureyri.....	15
Tafla 4. Þarfir til norðurs á leiðinni Akureyri-Siglufjörður.....	18
Tafla 5. Einn möguleiki á ferðaplani milli Siglufjarðar og Akureyrar.....	20
Tafla 6. Ferðaplan með seinni morgunferð á milli Siglufjarðar og Akureyrar.....	20
Tafla 7. Fjöldi farþega árið 2004 á leiðinni Ólafsfjörður-Akureyri.....	21
Tafla 8. Fjöldi farþega árið 2007 á leiðinni Ólafsfjörður-Akureyri.....	22
Tafla 9. Vetraráætlun, frá Ólafsfirði til Akureyrar.....	23
Tafla 10. Vetraráætlun, frá Akureyri til Ólafsfjarðar.....	23
Tafla 11. Sumaráætlun, frá Ólafsfirði til Akureyrar.....	24
Tafla 12. Sumaráætlun, frá Akureyri til Ólafsfjarðar.....	24
Tafla 13. Gjaldskrá milli Ólafsfjarðar og Akureyrar.....	24
Tafla 14. Áætlaður kostnaður við leiðina Siglufjörður-Akureyri.....	27
Tafla 15. Þarfir til suðurs á morgnanna á leiðinni Húsavík-Akureyri.....	34
Tafla 16. Þarfir til norðurs á morgnanna á leiðinni Húsavík-Akureyri.....	35
Tafla 17. Einn möguleiki á ferðaplani milli Húsavíkur og Akureyrar.....	36
Tafla 18. Fjöldi farþega árið 2004 á leiðinni Húsavík-Akureyri.....	37
Tafla 19. Vetraráætlun, frá Húsavík til Akureyrar.....	38
Tafla 20. Vetraráætlun, frá Akureyri til Húsavíkur.....	38
Tafla 21. Sumaráætlun, frá Akureyri til Húsavíkur.....	38
Tafla 22. Sumaráætlun, frá Húsavík til Akureyrar.....	39
Tafla 23. Fjöldi farþega árið 2007 á leiðinni Húsavík-Akureyri.....	39
Tafla 24. Gjaldskrá milli Húsavíkur og Akureyrar.....	40
Tafla 25. Áætlaður kostnaður við leiðina Húsavík-Akureyri.....	43
Tafla 26. Þarfir til vesturs á morgnanna á leiðinni Reykjahlíð-Akureyri.....	44
Tafla 27. Þarfir til austurs á morgnanna á leiðinni Akureyri-Reykjahlíð.....	45
Tafla 28. Fjöldi farþega árið 2004 á leiðinni Reykjahlíð-Akureyri.....	48

Tafla 29. Fjöldi farþega árið 2004 á leiðinni Egilsstaðir-Akureyri.	48
Tafla 30. Vetraráætlun, frá Akureyri til Egilsstaða.	49
Tafla 31. Vetraráætlun, frá Egilsstöðum til Akureyrar.	49
Tafla 32. Sumaráætlun, frá Egilsstöðum til Akureyrar.	50
Tafla 33. Sumaráætlun, frá Akureyri til Egilsstaða.	50
Tafla 34. Þarfir til suðurs á morgnanna á leiðinni Hrafnagil-Akureyri.	55
Tafla 35. Þarfir til norðurs á leiðinni Akureyri-Hrafnagil.	56
Tafla 36. Einn möguleiki á ferðaplani milli Hrafnagils og Akureyrar.	58

HELSTU NIÐURSTÖÐUR

Að það sé ókeypís í Strætísvagna Akureyrarbæjar bætir grundvöll fyrir strætísvagnaferðum til og frá Akureyri.

Stórkostlegar vegabætur svo sem Héðinsfjarðargöng og Vaðlaheiðargöng bæta grundvöll fyrir strætóferðum milli Akureyrar og nágrannabæja. Þrátt fyrir þessar miklu vegabætur þyrfti að fara í nokkrar minni lagfæringar á vegakerfinu á stöku stað til að gera strætóferðir sem skilvirkastar.

Töluverð reynsla er af almenningssamgöngum milli Ólafsfjarðar og Akureyrar sem og milli Húsavíkur og Akureyrar. Farþegum fór fjölgandi frá 2002-2004 á þessum leiðum en í byrjun árs 2006 tók nýtt sérleyfi gildi og voru farþegar árið 2007 færri en árið 2004.

Fargjaldið á núverandi leiðum er of hátt, það hátt að svo virðist sem einkabíll sé einfaldlega betri kostur. **Lagt er til** að það verði lækkað um meira en helming.

Siglufjörður-Akureyri: Farþegar milli Dalvíkur og Akureyrar eru nú fáir eða um 3,5 í ferð eða 1,8 á legg (með ferð er átt við fram og til baka, leggur er þá hálf ferð, fram eða til baka). Nú eru 3 ferðir á dag virka daga á veturna, 3-4 ferðir á dag virka daga á sumrin og engar ferðir um helgar. Kostnaður umfram tekjur er áætlaður 14-18 mkr/ári með núverandi ferðafjölda og ekið milli Siglufjarðar og Akureyrar. Talið er skynsamlegt að ferðir verði 4-5 á dag virka daga en 2 ferðir á dag helgardaga á veturna en a.m.k. 3 ferðir á dag alla daga sumarsins. Kostnaður umfram tekjur við þennan ferðafjölda er talinn 24-30 mkr/ári.

Húsavík-Akureyri: Farþegar eru nú fáir eða um 4,8 í ferð (2,4 á legg) milli Húsavíkur og Akureyrar. Nú eru 4 ferðir á dag virka daga á veturna, 3 ferðir á dag virka daga á sumrin en 2 ferðir á dag helgardaga nema laugardaga á veturna þegar er ein ferð. Kostnaður umfram tekjur er áætlaður 23-30 mkr/ári með núverandi fyrirkomulagi. Talið er skynsamlegt að yfir veturinn verði ferðir áfram 4 á dag virka daga en 2 ferðir á dag helgardaga. Yfir sumarið verði a.m.k. 3 ferðir á dag alla daga. Kostnaður umfram tekjur við þennan ferðafjölda er talinn 24-31 mkr/ári.

Hrafnagil-Akureyri: Nú eru engar almenningssamgöngur á þessari leið en FSA sér um ferðir starfsmanna milli Akureyrar og Kristness. Á þessari leið er hæfilegur ferðafjöldi líklega 6-7 ferðir á dag virka daga að vetri en 3 ferðir á dag aðra daga. Kostnaður er áætlaður 6-8 mkr/ári, tekjur af farþegum eru óljósar.

Reykjahlíð(Mývatn)-Akureyri og Grenivík-Akureyri: Á þessum leiðum eru ekki almenningssamgöngur nema hvað varðar Reykjahlíð þá fara þar í gegn ferðir milli Akureyrar og Egilsstaða. Heppilegast er að tengja strætó til þessara staða við leiðina Húsavík-Akureyri.

Ef álver rís á Bakka og eigendur þess ákveða að aka starfsmönnum í og úr vinnu er sjálfsagt að samtvinnna þær ferðir almenningssamgöngum. Með álveri væri möguleiki á ferðum sem næðu frá Akureyri inn í Norður-Dingeyjarsýslu, jafnvel til Kópaskers.

Taxibus-fyrirkomulag eða einhver afbrigði þess þyrfti að skoða varðandi samgöngur til og frá Akureyri, sérstaklega fyrir leiðirnar til Grenivíkur og Reykjahlíðar.

Lagt er til að sveitarfélögin semji við ríkið um að taka við sérleyfinu á leiðunum Ólafsfjörður-Akureyri og Húsavík-Akureyri. Jafnframt verði í fullri alvöru íhugað að semja líka um leiðina Akureyri-Egilsstaðir í samvinnu við sveitarfélög á Austurlandi.

Lagt er til að strætóferðir verði hafnar í Hrafnagil og verði þær útvíkkun á núverandi ferðum á vegum FSA í Kristnes. Strætóferðir til Grenivíkur og í Reykjahlíð verði skoðaðar í framhaldi af reynslu strætóferða á stærri leiðum.

INNGANGUR

Árið 1999 var gerð skýrsla sem bar nafnið „Almenningssamgöngur í Eyjafirði - rekstrargrundvöllur” (Jón Helgi Pétursson 1999). Á síðari hluta ársins 2007 leitaði Héraðsnefndar Eyjafjarðar til RHA að kanna aftur grundvöll fyrir almenningssamgöngum í Eyjafirði þar sem ljóst var að mikið hafði breyst síðan 1999 þegar Jón Helgi gerði umrædda skýrslu. Höfundur þessarar skýrslu sem hér kemur fram taldi rétt að skoða almenningssamgöngur í víðara samhengi á Akureyrarsvæðinu þar sem líklegt væri að almenningssamgöngur við austanverðan Eyjafjörð, svo sem til Svalbarðseyrar og Grenivíkur, yrðu best leystar í samhengi við almenningssamgöngur milli Húsavíkur og Akureyrar. Varð það úr að Eyþing (samtök sveitarfélaga í Eyjafirði og Þingeyjarsýslum) varð verkkaupinn að verkefninu og var miðað við að almenningssamgöngur yrðu skoðaðar umhverfis Akureyri innan þess svæðis sem afmarkast af: Siglufirði, Hrafnagili, Grenivík, Húsavík og Reykjahlíð við Mývatn.

1 SAMGÖNGUR INNAN AKUREYRAR

Akureyri er óumdeilanlega þjónustumiðja þess svæðis sem hér er til skoðunar. Strætisvagnaferðir á svæðinu umhverfis Akureyri, hvort sem á að kalla það svæði Eyþingssvæðið, Akureyrarsvæðið eða eitthvað annað, munu því óhjákvæmilega taka mikið mið af því hvernig sé heppilegast að flytja fólk til og frá Akureyri. Þetta er sagt miðað við ástandið árið 2008. Með tilkomu álvers á Bakka gæti annar megintilgangur strætisvagnaferða orðið sá að koma starfsfólki til og frá álverinu. Meira um það síðar í kafla 5. Það er þó ekki nóg fyrir farþega sem kemur til Akureyrar með strætisvagni að komast eingöngu inn fyrir bæjarmörkin. Hann þarf að geta farið á milli staða innan Akureyrar. Þar koma Strætisvagnar Akureyrar (SVA) til sögunnar en þeir halda uppi strætisvagnaferðum innan Akureyrar. Ferðir með þeim eru ókeypis og er líklegt að svo verði áfram. Að ferðir strætisvagna Akureyrar séu ókeypis bætir grundvöllinn fyrir almenningssamgöngum til og frá Akureyri.

Tafla 1. Brottfarir SVA frá Ráðhústorgi

Brottfarir frá Ráðhústorgi (ferðaplan í apríl 2008)	Hvert farið	Strætisvagna-leið	Akstur hefst að morgni virka daga	Akstri líkur að kvöldi virka daga
:00	Brekkan (MA, VMA og FSA)	2	7:00	18:24
:04	Brekkan (MA, VMA og FSA)	4	7:04	23:14
:05	Glerárhverfi (HA)	7	8:05	19:46
:07	Brekkan (MA, VMA og FSA)	5	8:07	18:25
:16	Glerárhverfi	3	7:16	23:03
:25	Glerárhverfi (HA óbeint)	1	6:25	18:15
:26	Innbær (VMA óbeint)	7	7:26	19:46
:43	Glerárhverfi (HA)	5	7:43	18:25
:47	Brekkan (MA, VMA og FSA)	3	6:47	23:03

Heimild: Leiðakerfi SVA sótt í apríl 2008 af akureyri.is

Miðpunktur ferða Strætisvagna Akureyrar er við Ráðhústorg (rétt austan við það). Þar hefst og lýkur ferðum vagnanna. Hver leið er ekin á

klukkustundar fresti. Í töflunni hér að framan má sjá ferðir sem hefjast frá Ráðhústorgi með SVA. Einnig er sett í töfluna hvert er farið og hvort þessar ferðir henti til að komast beint í MA, VMA, HA og Sjúkrahúsið á Akureyri.

Eins og sjá má af töflunni eru margar ferðir í boði frá Ráðhústorgi, sérstaklega strax eftir heila tímann. Fjórar ferðir eru á 7 mínútna kafla (:00 - :07). Ef strætisvagn frá nágrannabyggðum Akureyrar kemur á Ráðhústorgið um eða rétt fyrir heila tíma ætti ekki að taka nema nokkrar mínútur að komast á áfangastað innan Akureyrar eða í öllu falli vel áleiðis.

Á svipaðan hátt og það eru 9 brottfarir frá Ráðhústorgi eru 9 komur á torgið á hverri klukkustund. Í næstu töflu má sjá komurnar.

Tafla 2. Komur SVA á Ráðhústorg

Komur á Ráðhústorg (ferðaplan í apríl 2008)	Hvaðan komið	Strætisvagnaleið	Akstur hefst að morgni virka daga	Akstri líkur að kvöldi virka daga
:02	Glerárhverfi	5	7:43	18:02
:03	Brekkan	3	6:47	23:03
:14	Innbær	4	7:04	23:14
:24	Glerárhverfi	2	7:00	18:24
:25	Brekkan og Naustahv.	5	8:07	18:25
:25	Eyri og Glerárhverfi	7	8:05	19:25
:33	Glerárhverfi	3	7:16	22:33
:46	Brekkan og Innbær	7	7:26	19:46
:50	Brekkan og Glerárhv.	1	6:25	18:50

Heimild: Leiðakerfi SVA sótt í apríl 2008 af akureyri.is

Af töflunni má sjá að þrjár af níu komum á torgið eru á einnar mínútu kafla (:24 - :25) Hálfí tíminn hentar því vel til brottfarar frá Akureyri en :03 og :50 eru einnig hentugir tímar.

2 SIGLUFJÖRÐUR - AKUREYRI

Á þessari leið eru nokkrir þéttbýlisstaðir. Fyrst ber að nefna Lónsbakka rétt norðan bæjarmarka Akureyrar, síðan eru á leiðinni Hauganes og Árskógssandur og þaðan er ferja til Hríseyjar. Þá kemur Dalvík, síðan Ólafsfjörður og að endingu Siglufjörður. Áætlað er að Héðinsfjarðargöng verði opnuð um áramótin 2009-2010.

Uppi eru áform um framhaldsskóla við utanverðan Eyjafjörð sem hefji starfsemi á svipuðum tíma og göngin opna. Hefur haustið 2009 verið nefnt. Útlit er fyrir að slíkur skóli verði á Ólafsfirði. Þetta tvennt, göngin og framhaldsskólinn skipta miklu máli varðandi almenningssamgöngur í utanverðum Eyjafirði. Göngin til Siglufjarðar ættu að bæta rekstrargrundvöll slíkra samgangna til muna. Framhaldsskóli bætir rekstrargrundvöllinn einnig en hann gerir meira en það. Slíkur skóli kallar á það að almenningssamgöngur svari þörfum hans.

Fyrir er ýmiskonar þörf á almenningssamgöngum á þessari leið sem nú endar á Ólafsfirði. Það hafa enda verið rútuferðir milli Akureyrar og Ólafsfjarðar með sérleyfi sem var boðið út 2005. Núgildandi sérleyfi nær yfir tímabilið 2006-2008. Jafnframt er skólaakstur á þessari leið en hann hefur hingað til ekki verið tengdur við almenningssamgöngur.

Umfjöllunin í næstu köflum miðast við meginhluta ársins, vetratímamann, þegar skólar eru starfandi. Þörf fyrir almenningssamgöngur breytist nokkuð á sumrin þegar skólar eru ekki starfandi, um það er fjallað í sérmerktum undirkafla.

2.1 Vegakerfið á þessari leið fyrir almenningssamgöngur

Ef almenningssamgöngur eiga að þjóna tilgangi sínum þurfa þær að vera í göngufæri frá heimili og áfangastað notandans. Það er lítið gagn af slíkum samgöngum ef þeir sem vilja nota þær þurfa að láta aka sér á einkabíl í veg fyrir strætisvagn. Þá er eins líklegt að það sé hreinlega einfaldara að fara á einkabílnum alla leið. Sem dæmi má nefna að litlar líkur eru á að fólk búsett á Hauganesi geti nýtt sér strætisvagn sem brunar um Ólafsfjarðarveg

Því til að komast í veg fyrir hann þyrfti notandinn að ganga um 2 km frá Hauganesi. Sama gildir um Árskógssand. Til að almenningsamgöngur nýttist íbúum Hauganess og Árskógssands þarf strætisvagn að koma við á þessum stöðum eða rétt utan við þá. Vegakerfið er hins vegar svo óhentugt á þessu svæði að slíkt þýddi tvo verulega króka á leið vagnsins sem tefði hann verulega, og gerði það jafnframt ólíklega að aðrir vildu nota hann vegna lengri ferðatíma. Því er í raun nauðsynlegt að gera aukalegar vegtengingar við Hauganes og Árskógssand til að bæta grundvöll fyrir strætisvagnaferðum milli Akureyrar og Siglufjarðar.

1. Nauðsynlegasta úrbótin er að gera brú á Þorvaldsdalsá þannig að hægt sé að fara beinustu leið milli Árskógssands og Hauganess. Vegurinn er fyrir hendi, brúin er það eina sem vantar. Æskilegt væri þó að frá brúnni kæmi vegstubbur yfir á aðalveginn til Árskógssands. Sjá næstu mynd.



Mynd 1. Ný brú á Þorvaldsdalsá

2. Næst mikilvægast er að leggja nýjan 1,8 km vegkafla frá Hauganesi til suðurs til að koma í veg fyrir þann krók sem það er að fara upp á núverandi vegamót ef ferðinni er heitið til suðurs.



Mynd 2. Nýr vegur til suðurs frá Hauganesi.

3. Í þriðja lagi er æskilegt að gera nýja 1,9 km leið niður á Árskógssand til að stytta leiðina þaðan til norðurs en það er þó ekki eins aðkallandi og hin atriðin tvö. Sjá næstu mynd.



Mynd 3. Nýr vegur frá Árskógssandi í átt til Dalvíkur

Ef allar þessar vegabætur væru framkvæmdar gæti strætisvagn farið um Árskógssand (þar er einnig ferjan til Hríseyjar) og Hauganes á leið sinni milli Akureyrar og Dalvíkur og það yrði einungis 2,1 km lengra en nú.

Fyrir utan hugleiðingar um almenningsamgöngur skipta þessar vegabætur miklu máli fyrir aðra umferð, sérstaklega styttingin frá Hauganesi til suðurs.

Á öðrum stað milli Akureyrar og Siglufjarðar munu skapast mikil vandamál í umferð. Það er í Múlagöngum milli Dalvíkur og Ólafsfjarðar. Með tilkomu Héðinsfjarðarganga gæti umferðin um hin einbreiðu Múlagöng tvöfaldast og farið í 800 bíla á dag en við slíka umferð verður óþolandi að fara um einbreið göng og ferðatími lengist verulega.

Fyrir utan þessa tvo staði er vegurinn nokkuð góður á milli Akureyrar og Siglufjarðar (miðað við að göng séu komin).

2.2 Ferðir á morgnanna

Hér verða helstu þarfir fyrir almenningssamgöngur á milli Siglufjarðar og Akureyrar skoðaðar á morgnanna yfir vetrartímann.

2.2.1 Til suðurs frá Siglufirði til Akureyrar á morgnanna

Fyrsta flug Flugfélags Íslands frá Akureyri til Reykjavíkur hefur alla jafna verið kl. 7:45 yfir vetrartímann og það næsta 8:55. Mæting er 30 mínútum fyrir brottför. Margir farþegar koma þó síðar og virðist það ekki koma að sök, sérstaklega ef þeir eru einungis með handfarangur. Það væri æskilegt að geta komist frá utanverðum Eyjafirði með almenningssamgöngum að morgni og beint í morgunflug 7:45 eða 8:55.

Margir sem eiga heima norðan Akureyrar, alveg til Ólafsfjarðar, vinna á Akureyri. Auk þess er margir á þessu svæði í námi á Akureyri, bæði í framhaldsskólum og háskóla. Vinna á mörgum vinnustöðum hefst kl. 8:00 á Akureyri, má þar nefna marga stærstu vinnustaðina svo sem grunnskólana og Sjúkrahúsið á Akureyri. Kennsla hefst stuttu síðar í HA eða 8:10 en 8:15 í VMA og MA. Mjög æskilegt er að hægt sé að nota almenningssamgöngur til að sækja vinnu og nám til Akureyrar.

Það væri hægt að nota almenningssamgöngur á þessari leið sem hluta af skólaakstri. Það hefur hins vegar ekki verið gert hingað til. Aka þarf nemendum frá Hámundastaðahálsi í Árskógaskóla. Einnig þarf að aka nemendum úr Arnarneshreppi til Þelamerkur, fyrsti bær er Fagriskógur. Þá þyrfti hins vegar bíll að bíða á vegamótunum við Þjóðveg 1 og aka þeim síðasta spölinn að Þelamörk. Kennsla hefst kl. 8:00 í Árskógaskóla en 8:30

í Þelamerkurskóla. Reyndar má velta fyrir sér hversu góður staður Þelamörk er fyrir grunnskóla. Ýmislegt bendir til að slétta svæðið neðan og sunnan við Möðruvelli væri mun betri staður. Skólaakstur yrði styttri þangað en í Þelamörk.

Nokkuð er um það að íbúar á Ólafsfirði sækji vinnu til Dalvíkur og öfugt enda eru ekki nema 18 km þarna á milli. Þegar Siglufjörður verður ekki nema 15 km frá Ólafsfirði er líklegt að atvinnusóknin í bæjunum þremur dreifist enn frekar. Allt eins líklegt er að Siglufirðingar sækji vinnu til Dalvíkur eins og Ólafsfirðingar og öfugt. Það er æskilegt að almenningssamgöngur geti flutt fólk milli bæjanna í vinnu.

Með framhaldsskóla í Ólafsfirði er mikilvægt að hægt sé að komast frá Siglufirði í þann skóla með almenningssamgöngum. Skólinn mun væntanlega byrja kennslu á bílinu 8:00 til 8:20 og má velja tíma með hliðsjón af því hvernig almenningssamgöngur eru settar upp.

Í næstu töflu eru þarfirnar sem hér hafa verið nefndar listaðar upp. Ekki er víst að tími milli staða verði nákvæmlega sá sem hér er sett fram, en þetta á að vera þokkalega raunhæft.

Tafla 3. Þarfir til suðurs á morgnanna á leiðinni Siglufjörður-Akureyri

	Til að komast í flug 7:45	Til að komast í flug 8:55	Til að komast í vinnu og nám kl. 8:00 eða skömmu síðar á Akureyri	Til að koma börnum úr Arnarnes-hreppi á vegamót Þjóðv. 1.	Til að koma börnum í Árskóga-skóla	Til að komast í vinnu á kl. 8:00 í Dalvík	Til að komast í framhaldsskóla á Ólafsf. 8:00–8:15
Siglufjörður	5:55	7:05	6:40			7:25	7:50
Ólafsfjörður	6:10	7:20	6:55			7:40	8:05
Dalvík	6:25	7:35	7:10		7:40	7:55	
Árskógssandur	6:35	7:45	7:20	7:55	7:55		
Vegamót, Þjóðv. 1	6:55	8:05	7:40	8:15			
Akureyri	7:10	8:20	7:55				
Akureyrarvöllur	7:15	8:25					

Af þessari töflu má nú draga nokkrar ályktanir.

Til að komast í flug kl. 7:45. Líklega er óraunhæft að vera með ferð svo snemma að hægt sé að ná fyrsta flugi kl. 7:45. Þeir sem þurfa að hefja vinnu fyrir 8:00 (t.d. 7:00 eða 7:30) gætu þó haft gagn að ferð sem þessari. Í þessu sambandi má einnig nefna að fjórði vagn SVA fer af stað 7:37 frá Ráðhústorgi, hinir þrír fara fyrir af stað. Þá vaknar eftirfarandi spurning: má nota einn vagna SVA til að fara alla leið til Siglufjarðar að kvöldi og leggja af stað frá Siglufirði kl. 5:55 að morgni? Þessi vagn væri kominn til Akureyrar fyrir 7:37. Þessi Siglufjarðartúr að kvöldi og til baka snemma að morgni yrði þá á tíma sem vagninn stæði að örðum kosti ónotaður. Akureyringar gætu þá jafnframt nýtt sér hann þegar hann keyrði í gegnum bæinn út á flugvöll til að komast í morgunflugið kl. 7:45.

Til að komast í vinnu og nám kl. 8:00 eða skömmu síðar á Akureyri. Þetta hlýtur að vera mikilvægasta ferðin að morgni. Hún samrýmist engum öðrum þörfum. Með þessari ferð er einnig hægt að fara frá Hrísey til Akureyrar ef farið er með ferjunni kl. 7:00.

Seinni morgunferð. Með skoðun á töflunni má sjá að fjórir dálkar eru á svipuðum tíma. Þar er spurningin hvort hægt sé að sjóða saman eina ferð til að þjóna þessum fjórum þörfum. Fimmsta stoðin fyrir þessa ferð eru síðan þeir sem missa af fyrstu ferðinni eða byrja síðar í skóla eða vinnu en 8:00. Hvort grundvöllur er fyrir ferðinni þrátt fyrir þessar margvíslegu þarfir er hins vegar annað mál. Ferðin myndi byrja á Siglufirði kl. 7:05 þaðan væri farið til Ólafsfjarðar (kl. 7:20) og komið til Dalvíkur kl. 7:35. Fyrir þá sem þurfa að komast til Dalvíkur til að hefja þar vinnu kl. 8:00 er þetta nokkuð snemmt. Hins vegar hafa atvinnuhættir breyst mikið á síðustu áratugum. Stærri hluti starfandi fólks situr fyrir framan tölvu við úrlausn einhverra verkefna. Í mörgum tilfellum er því nægur sveigjanleiki á vinnustöðum til þess að starfsmenn geti hafið sína vinnu 20 mínútum fyrir eða seinn eftir því hvað hentar þeim. Frá Dalvík yrði ekið áfram yfir Hámundarstaðaháls og þar má segja að skólaakstur í Árskógarskóla hæfist. Í þessu tilfalli yrði ekið niður á Árskógssand, yfir nýja brú (sem nú er ekki til) yfir til Hauganess og upp að Árskógaskóla. Með þessu móti gæti

vagninn séð að mestu leiti um skólaakstur á morgnanna fyrir Árskógaskóla. Frá Árskógaskóla yrði farið um 7:50 en kennsla byrjar 8:00. Þegar komið væri að Fagraskógi hæfist skólaakstur í Þelamerkurskóla. Börn yrðu tekin á bæjum við Ólafsfjarðarveg en skila þyrfti þeim í veg fyrir annan bíl sem tæki þau til Þelamerkur. Ýmsir möguleikar eru fyrir hendi á hvaða vegamótum það væri gert, en heppilegt væri ef skólabíll frá Hjalteyri kæmi þar við sögu því þá væri kominn bein samgönguleið frá Hjalteyri til Akureyrar. Vagninn færi síðan frá vegamótunum á Moldhaugahálsi um kl. 8:10-8:15 (skóli á Þelamörk byrjar 8:30), væri á Akureyri kl. 8:25-8:30 og kæmi á Akureyrarvöll kl. 8:30-8:35 sem ætti að vera nægjanlegt vegna flugs kl. 8:55 til Reykjavíkur.

Til að komast frá Siglufirði í framhaldsskóla á Ólafsfirði. Síðasti dálkurinn í töflunni sýnir tímasetningu á ferð frá Siglufirði til Ólafsfjarðar áður en kennsla hefst í framhaldsskóla á Ólafsfirði. Þessi ferð er ekki samræmanleg við neitt annað við fyrstu sýn og er því líklegt að það þurfi að fara hana sérstaklega. Eins og áður sagði er líklegt að atvinnusókn verði þvers og kruss milli Dalvíkur, Ólafsfjarðar og Siglufjarðar og því er líklegt að einhver vinnusókn verði frá Siglufirði til Ólafsfjarðar. Slík vinnusókn ætti að geta nýtt sér ferð sem þessa.

2.2.2 Til norðurs frá Akureyri til Siglufjarðar á morgnanna

Á sama hátt og fólk sækir vinnu til Akureyrar frá Dalvík og Ólafsfirði er eitthvað um að fólk búsett á Akureyri sækir vinnu norður eftir til Dalvíkur eða lengra. Einnig er og verður vinnusókn til norðurs frá byggðunum norðan Akureyrar. T.d. frá Árskógssandi til Dalvíkur, frá Dalvík til Ólafsfjarðar og Siglufjarðar og frá Ólafsfirði til Siglufjarðar. Æskilegt er að þetta fólk geti notað almenningssamgöngur til að komast í vinnu.

Jafnframt er nauðsynlegt að hægt verði að komast í nýjan framhaldsskóla á Ólafsfirði frá Dalvík með einhverjum hópakstri í stað þess að nemendur fari á eigin bílum. Íbúar þessa svæðis hafa það mikinn ímugust á hlíðinni frá Dalvík að Múlagöngum að þeim mun verða illa við að börn þeirra séu sjálf að aka þessa leið á einkabíl.

Töluverð byggð er nú til staðar á Lónsbakka rétt norðan Akureyrar. Lónsbakki er í Hörgárbyggð og skólabörn þar fara í skóla á Þelamörk. Það væri hægt að nýta almenningssamgöngur til að koma þessum börnum á vegamótin á Moldhaugahálsi en þar þyrfti hins vegar annar bíll að bíða og taka þau síðasta spölinn til Þelamerkur.

Börn sem eiga heima á Árskógssandi og Hauganesi fara í Árskógaskóla. Þó fara börn í 9. og 10. bekk öll til Dalvíkur. Þetta eru ekki margir unglingar og ætti að vera hægt að nýta almenningssamgöngur til að koma þeim til Dalvíkur á morgnanna.

Fyrsta vélin frá Reykjavík yfir vetrarímann hefur oftast lent kl. 8:30 á Akureyrarflugvelli. Æskilegt væri ef þeir sem koma með vélinni gætu komist með almenningssamgöngum alla leið til Siglufjarðar. Næsta vél lendir alla jafna kl. 9:40.

Þessar þarfir má nú setja upp í töflu eins og áður.

Tafla 4. Þarfir til norðurs á leiðinni Akureyri-Siglufjörður.

	Til að komast í vinnu á Dalvík	Til að komast í vinnu á Siglu- firði	Til að komast í fram- halds- skóla á Ólafsf. 8:00– 8:15	Til að koma börnum frá Skógar- hlíð á vegamót Þjóðv.1.	Til að koma börnum í Dal- víkur- skóla	Til að komast úr flugi sem lendir 8:30
Akureyrarvöllur						8:55
Akureyri	7:10	6:40		7:50		9:00
Vegamót, Þjóðv. 1	7:25	6:55		8:15		9:15
Árskógssandur	7:45	7:15	7:40		7:40	9:35
Dalvík	7:55	7:25	7:50		7:55	9:45
Ólafsfjörður		7:40	8:05			10:00
Siglufjörður		7:55				10:15

Af töflunni má sjá að það er einkum ein ferð sem getur sameinað nokkrar þarfir.

Morgunferð til Siglufjarðar. Ferðin hefst á Akureyri kl. 7:05. Vagninn fer síðan sem leið liggur í Árskógssand þar sem nemendur í Dalvíkurskóla,

Framhaldsskólanum í Ólafsfirði og þeir sem sækja vinnu til Dalvíkur eða lengra koma um borð. Vagninn kemur til Dalvíkur um 7:55 og inn koma nemendur sem eru á leið til Ólafsfjarðar í framhaldsskólann. Á Ólafsfirði er vagninn þá um 8:10 og endar á Siglufirði kl. 8:25.

Ekki er talið líklegt að grundvöllur sé fyrir ferðum á öðrum tímum um morguninn svo sem til að komast í vinnu á Siglufirði fyrir kl. 8:00, til þess að flytja skólabörn áleiðis til Þelamerkur eða komast úr morgunflugi.

Ferð sem miðaði við að komast úr morgunflugi frá Reykjavík áfram út Eyjafjörðinn gæti þó komið til greina ef seinni morgunferð til Akureyrar verður farin. Í seinni morgunferðinni yrði endað á Akureyrarflugvelli 8:30-8:35 og því lægi beinast við að bílstjórinn kæmi sér til baka með sinn bíl með því að leggja af stað frá flugvellingnum um 8:55 og gæti þá haft með sér farþega úr vélinni frá Reykjavík sem lendir 8:30. Slík ferð sem endaði á Siglufirði gæti passað við ferjuna út í Hrísey sem fer frá Árskógssandi 9:30.

Það er líklegt að utanaðkomandi vinnusókn til Siglufjarðar komi að mestu frá Ólafsfirði. Þess vegna er líklega sniðugt að láta bíl fara frá Ólafsfirði á hverjum morgni kl. 7:40 til Siglufjarðar og síðan strax til baka fyrir nemendur í framhaldsskóla í Ólafsfirði. Sú ferð var nefnd í kaflanum á undan.

2.3 Ferðir yfir daginn eftir morgunferðir

Mun erfiðara er að festa hendur á tímasetningum síðdegis sem skipta jafn miklu máli og tímasetningar á morgnanna. Því má segja að fyrir utan morguninn ætti að vera nægjanlegt að einn bíll sé í ferðum fram og til baka en ekki tveir (eða þrír) bílar sem fara í sitt hvora áttina eins og æskilegt er á morgnanna. Þetta á að minnsta kosti við milli Akureyrar og Dalvíkur. Eðlilegt er að ein ferð verði farin um hádegisbilið. Einnig væri eðlilegt að það væri farin ein ferð síðdegis, t.d. 16:00 eða 17:00 frá Akureyri. Ferðin um hádegisbilið eða síðdegis gæti tengst skólaakstri. Kennslu lýkur á Þelamörk kl. 14:20, í Árskógarskóla kl. 15:00 og 13:35 í Dalvíkurskóla en eldri bekkir (8.-10.) eru þar lengur vegna valgreina og er það mismunandi

milli daga. Kvöldferð væri einnig æskileg og er spurning hvenær er rétti tíminn fyrir hana. Kl. 19:00 (eftir lokun verzlana) eða jafnvel 20:00. Áætlunarplan gæti litið út eitthvað í líkingu við eftirfarandi töflu:

Tafla 5. Einn möguleiki á ferðaplani milli Siglufjarðar og Akureyrar.

Frá Akureyri	7:05	12:30	16:30	19:00
Frá Siglufirði	6:40	11:00	15:00	19:00

Hér eru tveir bílar notaðir að morgni en einn yfir daginn en tveir í kvöldferðinni. Báðir bílarnir enda þá á sama stað og þeir voru á um morguninn.

Ef tvær morgunferðir eru farnar til Akureyrar, þ.e. líka farin seinni morgunferð sem svo var kölluð hér að framan, gæti ferðaplanið litið út eitthvað í líkingu við eftirfarandi töflu:

Tafla 6. Ferðaplan með seinni morgunferð á milli Siglufjarðar og Akureyrar

Frá Akureyri	7:05	9:00	12:30	16:30	19:00
Frá Siglufirði	6:40	7:05	11:00	15:00	19:00

Í þessu tilfelli þyrftu hins vegar þrír bílar að vera á ferðinni á sama tíma um morguninn. Það er mikið við fyrstu sýn, en ef litið er til þess að seinni morgunferðin sem hefst 7:05 á Siglufirði þjónar hlutverki skólaaksturs að einhverju leiti má líta á hana sem ferð sem hvort sem er verður að fara, spurningin er einungis hvort hún er undir merkjum almenningsamgangna eða skólaaksturs. Bíllinn sem færi þessa síðari morgunferð mætti því líklega vera í dæmigerðri skólabílsstærð.

Um helgar er eðlilegt að gera ráð fyrir a.m.k. tveimur ferðum hvorn dag.

2.4 Þörf fyrir almenningsamgöngur á leiðinni á sumrin

Forsendur fyrir almenningsamgöngum breytast töluvert á sumrin. Skólarnir starfa þá ekki. Fólk er í sumarfríi en hvern hluta sumarsins og sækir því vinnu ekki jafn stíft. Flugáætlun milli Akureyrar og Reykjavíkur breytist. Fjöldi ferðamanna verður mun meiri. Má því segja að þarfir

ferðamannsins komi í stað þarfa nemandans og launamannsins. Líklegt verður að teljast að ásókn ferðamanna um þessa leið vaxi töluvert þegar Héðinsfjarðargöngin komast í gagnid.

Ekki verður eins mikil þörf fyrir ferðir snemma á morgnanna á sumrin. Hugsanlega væri nóg að vera með þrjár ferðir á dag yfir sumartímann og er þá bæði verið að tala um virka daga og um helgar.

2.5 Reynsla af samgöngum milli Akureyrar og Ólafsfjarðar

2.5.1 Árið 2004

Árið 2005 var sérleyfi á leiðinni milli Akureyrar og Ólafsfjarðar boðið út. Nýtt sérleyfi skyldi taka yfir tímabilið 2006-2008. Í útboðslýsingu (Ríkiskaup 2005) komu fram ýmsar upplýsingar um samgöngur á þessari leið á árunum fyrir 2006.

Í útboðslýsingu komu fram upplýsingar á tveimur stöðum um farþegafjölda á leiðinni. Þessum upplýsingum ber þó ekki saman. Annars vegar er eftirfarandi tafla um farþegafjölda 2004:

Tafla 7. Fjöldi farþega árið 2004 á leiðinni Ólafsfjörður-Akureyri.

Heildarfjöldi farþega og ferða á sérleyfisleiðinni Akureyri-Dalvík-Ólafsfjörður

2004	Fjöldi ferða	Farþegafjöldi			Meðaltal á legg A-D-Ó	Meðaltal á legg Ó-D-A	Meðal-farþegafjöldi í ferð
		Leggur A-D-Ó	Leggur Ó-D-A	Samtals			
Janúar	64	111	127	238	1,7	2,0	3,7
Febrúar	60	80	95	175	1,3	1,6	2,9
Mars	69	90	94	184	1,3	1,4	2,7
Apríl	57	94	97	191	1,6	1,7	3,4
Mái	75	103	108	211	1,4	1,4	2,8
Júní	76	161	198	359	2,1	2,6	4,7
Júlí	79	261	387	648	3,3	4,9	8,2
Ágúst	79	195	269	464	2,5	3,4	5,9
September	66	96	122	218	1,5	1,8	3,3
Október	63	116	150	266	1,8	2,4	4,2
Nóvember	66	107	144	251	1,6	2,2	3,8
Desember	62	93	120	213	1,5	1,9	3,4
Samtals	816	1.507	1.911	3.418	1,8	2,3	4,2

Heimild: Útboðslýsing Ríkisкупа

Hins vegar er önnur tafla sett fram í útboðslýsingunni og má ráða af henni að vöxtur hafi verið nokkur í farþegafjölda frá 2002-2004. Á leiðinni Dalvík-Akureyri fór farþegafjöldi úr 2,2 farþegum á ferð árið 2002 upp í 3,1 farþega í ferð 2004. Á leiðinni Akureyri-Ólafsfjörður fór farþegafjöldi á ferð úr 0,6 upp í 0,9 á sama tíma. Þessum tölum ($3,1+0,9=4,0$) ber ekki saman við töluna 4,2 í síðustu töflu.

Glöggjt má sjá af töflunni að farþegafjöldinn var mun meiri á sumrin en veturna.

2.5.2 Árið 2007

Samkvæmt upplýsingum frá núverandi sérleyfishafa, Trex, var farþegafjöldinn árið 2007 eins og næsta tafla sýnir. Farþegar sem fara á milli Ólafsfjarðar og Akureyrar eru taldir í bæði skiptin. Bæði þegar þeir fara á milli Ólafsfjarðar og Dalvíkur sem og þegar þeir fara á milli Dalvíkur og Akureyrar.

Tafla 8. Fjöldi farþega árið 2007 á leiðinni Ólafsfjörður-Akureyri

2007	Farþegafjöldi í mánuði	Meðalfjöldi farþega í ferð	Farþegafjöldi í mánuði	Meðalfjöldi farþega í ferð
	Akureyri-Dalvík	Akureyri-Dalvík	Dalvík-Ólafsfjörður	Dalvík-Ólafsfjörður
Janúar	159	2,4	162	2,4
Febrúar	201	3,4	128	2,1
Mars	214	3,2	115	1,7
Apríl	127	2,0	105	1,6
Mái	166	2,5	131	2,0
Júní	295	3,8	175	2,3
Júlí	345	4,3	218	2,7
Ágúst	430	5,4	206	2,6
September	259	4,0	132	2,1
Október	262	3,9	124	1,9
Nóvember	293	4,6	139	2,2
Desember	189	2,8	89	1,3
Samtals	2.940	Meðalt. 3,5	1.724	Meðalt. 2,1

Heimild: Trex

Á veturna eru einungis 15 ferðir á viku, allar á virkum dögum. Næstu tvær töflur sýna vetraráætlunina sem nú er í gildi:

Tafla 9. Vetraráætlun, frá Ólafsfirði til Akureyrar.

620		Ólafsfjörður - Dalvík - Akureyri			
Gildir / valid 1/9.'07 - 31/5.'08.	Mon.-Frid.	Mon.-Frid.	Mon.-Frid.		
	Mán.-Fös.	Mán.-Fös.	Mán.-Fös.		
Frá / from:					
Ólafsfjörður	06:45	10:45	15:15	x x	x
Dalvík	07:00	11:00	15:30	x x	x
Litli Árskógss.*	07:15	11:15	15:45	x x	
Skriðuland	07:25	11:25	15:55	x x	x
Hörgárbrú	07:35	11:35	16:05	x x	
Akureyri	07:50	11:50	16:20	x x	x

Ath. * Vinsaml. látið vita ef ferðast er frá Árskógssandi með 15. mín fyrirvara - Sími 840:6533

Heimild: Trex

Tafla 10. Vetraráætlun, frá Akureyri til Ólafsfjarðar.

620a		Akureyri - Dalvík - Ólafsfjörður			
Gildir / valid 1/9.'07 - 31/5.'08.	Mon.-Frid.	Mon.-Frid.	Mon.-Frid.		
	Mán.-Fös.	Mán.-Fös.	Mán.-Fös.		
Frá / from:					
Akureyri	08:00	13:15	16:45	x x	x
Hörgárbrú	08:10	13:25	16:55	x x	
Skriðuland	08:20	13:35	17:05	x x	x
Litli Árskógss.*	08:35	13:50	17:20	x x	
Dalvík	08:45	14:00	17:30	x x	x
Ólafsfjörður	09:00	14:15	17:45	x x	x

* Aðeins ef farþegar

Ath. * Vinsaml. látið vita ef ferðast er frá Árskógssandi með 15. mín fyrirvara - Sími 840:6533

Heimild: Trex

Á sumrin eru 18 ferðir á viku, allar á virkum dögum. Næstu tvær töflur sýna sumaráætlunina sem nú er í gildi:

Tafla 11. Sumarátætlun, frá Ólafsfirði til Akureyrar

620	Ólafsfjörður - Dalvík - Akureyri				
Gildir / valid 1/6. - 31/8.'08.	Mon.-Frid.	Mon.-Frid.	Mon.-Frid.	Mon.Wed.Fri.	
	Mán.-Fös.	Mán.-Fös.	Mán.-Fös.	Mán.Mið.Fös.	
Frá / from:					
Ólafsfjörður	06:45	10:45	16:45	19:15	x x
Dalvík	07:00	11:00	17:00	19:30*	x x
Litli Árskógss.**	07:15	11:15	17:15	19:45	x x
Skriðuland	07:25	11:25	17:25	19:55	x x
Hörgárbrú	07:35	11:35	17:35	20:05	x x
Akureyri	07:50	11:50	17:50	20:20	x x
* Tenging v/Grímsýjarferju - connects w/Grímsý ferry.					
** Tenging v/Hríseyjarferju - connects w/Hrísey ferry.					

Heimild: Trex

Tafla 12. Sumarátætlun, frá Akureyri til Ólafsfjarðar.

620a	Akureyri - Dalvík - Ólafsfjörður				
Gildir / valid 1/6. - 31/8.'08.	Mon.-Frid.	Mon.-Frid.	Mon.-Frid.	Mon.Wed.Fri.	
	Mán.-Fös.	Mán.-Fös.	Mán.-Fös.	Mán.Mið.Fös.	
Frá / from:					
Akureyri	07:50	12:45	18:00	20:30	x x
Hörgárbrú	08:05	12:55	18:10	20:45	x x
Skriðuland	08:15	13:05	18:20	20:55	x x
Litli Árskógss.**	08:30	13:20	18:30	21:05	x x
Dalvík	08:45	13:35	18:45	21:20	x x
Ólafsfjörður	09:00	13:50	19:00	21:35	x x
* Tenging v/Grímsýjarferju - connects w/Grímsý ferry.					
** Tenging v/Hríseyjarferju - connects w/Hrísey ferry.					

Heimild: Trex

Núverandi gjaldskrá er eftirfarandi:

Tafla 13. Gjaldskrá milli Ólafsfjarðar og Akureyrar

620a	Bus fares/fargjöld Akureyri - Dalvík - Ólafsfjörður.				
From/frá Akureyri:	Hörgárbrú	Skriðuland	L.Ársk.sa.	Dalvík	Ólafsfjörð.
Full fare / alm.fargj.	300	600	900	1.100	1.500
Students / námsm.*	200	300	600	800	1.000
Seniors**	200	300	600	800	1.000
Children / börn***	200	200	300	500	700
* Not available in June - August / aðeins á veturna.					
** Elli- & örorkulífeyrisþegar.					
*** 4 - 11 ára/years - free for infants /frítt fyrir kornabörn.					

Heimild: Trex

Til viðbótar við það sem kemur fram í gjaldskránni þá bjóðast 20 leggja kort á 25% afslætti fyrir alla. Fyrir námsmenn bjóðast 40 leggja kort á 40% afslætti. Hér er orðið leggur notaður til að forða ruglingi við ferð sem hér hefur verið skilgreind sem fram og til baka. Leggur er þá einungis fram eða til baka, ein ferð er tveir leggir. Dalvíkurbyggð og Ólafsfjarðarbær hafa niðurgreitt þessi 40 leggja kort enn frekar fyrir námsmenn. Fullt gjald milli Dalvíkur og Akureyrar er 1.100kr, 40 leggir á 40% afslætti kosta þá 26.400kr. Dalvíkurbyggð hefur niðurgreitt þessa upphæð um 10.000 kr þannig að námsmaðurinn hefur einungis þurft að borga sjálfur 16.400 kr fyrir 40 leggi.

Heyrst hefur að farþegum þyki verðið hátt. Jafnvel það hátt að skynsamlegra sé að kaupa viðbótarbíl í stað þess að nota rútuna.

Skodum þá fullyrðingu nánar og miðum við árið 2007. Ef farnar voru 220 ferðir fram og til baka milli Akureyrar og Dalvíkur þá árið kostaði það með rútunni 484.000 kr á fullu fargjaldi en 363.000 kr með 25% afsláttarkortum. Gera má ráð fyrir að skyldutryggingar og bifreiðagjöld af fólksbíl hafi verið um 70.000 kr á ári. Vegalengdin í þessum 220 ferðum er 19.360 km. Ef gert er ráð fyrir að eyðslan hafi verið um 8 l/100km þarf um 1.550 l af bensíni sem kostuðu um 186.000 kr. Gerum ráð fyrir 44.000 kr í smurningu og viðlíka óumflýjanlegan rekstrarkostnað. Þá er kostnaðurinn kominn upp í 300.000 kr. Ef keyptur var ódýr bíll fyrir t.d. 500.000 kr. þá var fjármagnskostnaður (tapaðar vaxtatekjur) um 75.000 kr á ári (sé miðað við 15%). Ef bíllinn verðféll jafnframt um 100.000 kr á ári var kostnaðurinn við bílinn kominn upp í 475.000 kr á ári. Það er ennþá aðeins minna en kostar í rútuna á fullu fargjaldi en 112.000 kr herra en með rútunni á afsláttarkjörum. Þar sem það að eiga bílinn gefur ýmis önnur þægindi en að fara einungis á milli Dalvíkur og Akureyrar er mjög eðlilegt að fólk velti verulega fyrir sér hvort bíll sé ekki betri kostur en rúta. Það virðist því eiga við rök að styðjast að fargjaldið í núverandi rútu sé of hátt. Með herra olíuverði og lægri krónu hækkar verulega kostnaðurinn við bílinn. Samkeppnisstaða rútunnar hefur því batnað.

2.6 **Kostnaður**

Ekki var hægt að bjóða í eina leið svo sem leiðina milli Akureyrar og Ólafsfjarðar í útboðinu 2005. Heldur varð að bjóða í allan sérleyfisakstur nánast frá Reykjavík, norðurum og til Egilsstaða í einum pakka. Fyrir aðila í hópferðabílaþrekstri voru því einungis tveir kostir, að sjá um sérleyfisakstur á öllu þessu svæði eða fá ekkert af kökunni. Má leiða að því líkur að tilboðsverð hafi verið hærra en ef aðilar á mismunandi stöðum á þessu svæði hefðu getað nýtt sér hlutfallslega yfirburði sína á einstökum leiðum.

Hvers vegna var þetta gert svona? Rökstuðning fyrir því má sjá í skýrslunni „Skýrsla nefndar um almenningsamgöngur á landi” (samgönguráðuneytið 2005:9)

Í tilboðunum sem bárust stendur hvaða upphæð aðilar buðu í leiðina milli Akureyrar og Ólafsfjarðar. Þessi upphæð hefur hins vegar ekki verið gerð opinber en er að finna í gögnum Ríkiskaupa.

Annarsstaðar á landinu mátti bjóða í einstakar leiðir. Sem dæmi má nefna leiðina á milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar. Þar voru boðnar út 624 ferðir (fram og til baka) á ári, eða 1.872 ferðir á samningstíma sem gerir 112.320 km akstur á samningstíma. Árið 2004 voru farþegar að meðaltali 2,1 í hverri ferð. Leyfilegt hámarksfargjald í útboðinu var 616 kr á þessari leið en var 900 kr hjá fyrri sérleyfishafa. Má því reikna með að bjóðandi hafi gert ráð fyrir 2,5-3 mkr tekjum af farmiðasölu. Í tilboðinu vildi lægstbjóðandi fá auk þess um 10 mkr í styrk á samningstímanum. Má því gera ráð fyrir að bjóðandi hafi verið tilbúinn í aksturinn fyrir um 115 kr/km miðað við janúar 2006. Þessi tala breytt til verðlags í október 2007 er um 130 kr/km. Í þessu tilfelli má billinn líklega vera lítill, að meðaltali eru líklega 1-2 farþegar í honum.

Hvað þýða þessar reikningskúnstir fyrir leiðina á milli Akureyrar og Siglufjarðar? Gerum nú ráð fyrir því að eftir Hédinsfjarðargöngin verði farþegar á milli Akureyrar og Dalvíkur 4.200, milli Dalvíkur og Ólafsfjarðar 3.000 og milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar 1.700. Gerum jafnframt ráð fyrir því að fargjald milli Ólafsfjarðar og Siglufjarðar verði 400kr eins og á milli

Ólafsfjarðar og Dalvíkur. Þá verða tekjurnar miðað við fullt gjald 6,5 mkr á ári. Þar sem um ýmis afsláttarkjör er að ræða sem og að ekki borga allir fyrir alla leiðina svo sem farþegar frá Árskógsströnd er gert ráð fyrir að meðalgjald sé um 2/3 af aðalgjaldi. Þá eru tekjurnar á ári um 4,3 mkr. Miðað við þann ferðafjölda sem nú er í boði eru ferðirnar 822 á ári. Vegalengdin er 123.300 km á ári sé miðað við 75 km milli Akureyrar og Siglufjarðar. Kostnaður miðað við 150kr/km er þá 18,5 mkr. Kostnaður umfram farmiðatekjur er þá um **14,2 mkr** eða um 17.300 kr fyrir hverja ferð. Ef ferðum væri fjölgað, t.d. í fimm ferðir virka daga yfir veturinn en tvær um helgar en þrjár ferðir alla daga yfir sumarmánuðina þrjá yrði fjöldi ferða á ári 1.407. Kostnaður umfram farmiðatekjur gæti þá verið um **24 mkr** á ári.

Ef aksturskostnaður er 20% hærrí eða 180 kr/km verður kostnaður á ferð umfram farmiðatekjur um 21.800 kr og ferðirnar 822 myndu kosta **17,9 mkr**. 1.407 ferðir myndu kosta um **31 mkr** umfram farmiðatekjur.

Þessir útreikningar miða við að ekkert sé hægt að spara í skólaakstri með almenningsamgöngunum. Ef það er hægt kemur það sem aukalegar tekjur.

Tafla 14. Áætlaður kostnaður við leiðina Siglufjörður-Akureyri

Siglufjörður-Akureyri	Aksturs-kostnaður (kr/km)	Kostnaður á ári (mkr)	Farmiða-tekjur á ári (mkr)	Kostnaður umfram farmiðatekjur á ári (mkr)
822 ferðir á ári	150	18,5	4,3	14,2
	180	22,2	4,3	17,9
1.407 ferðir á ári	150	31,7	7,4	24,3
	180	38,0	7,4	30,6

Þar sem líkur eru leiddar að því að núverandi fargjald sé of hátt er jafnvel líklegt að tekjur af farmiðasölu væru hærrí ef verðið væri lægra. Lægra verð gæti gert það að verkum að hlutfallsleg farþegaaukning yrði meiri en sem nemur hlutfallslegri lækkun á miðaverði. Í þessum útreikningi felst jafnframt sú forsenda að farþegafjöldi í ferð standi í stað þó ferðum sé

fölgað. Áhrif Siglufjarðar á farþegafjölda sem nýr viðkomustaður eru auðvitað óljós en þó má líklegt telja að á ferðamannatímanum skipti tilkoma Siglufjarðar miklu máli. Líklega mun Siglufjörður hafa meira aðdráttarafl á ferðamenn en Ólafsfjörður og Dalvík m.a. vegna stórs þáttar Siglufjarðar í atvinnusögu Íslands og hins rómaða Síldarminjasafns.

Hér er einnig rétt að fram komi að ríkið endurgreiðir 80% olúgjalds hjá þeim almenningsvögnum sem fyrst og fremst aka á vegum sem ekki eru kostaðir af ríkinu. Þetta á við um Strætisvagna Akureyrar og strætisvagnaakstur á höfuðborgarsvæðinu. Þetta á líklega ekki við um akstur utan Akureyrar.

3 HÚSAVÍK - AKUREYRI

Löng hefð er fyrir almenningssamgöngum milli Akureyrar og Húsavíkur. Trex ekur nú þessa leið samkvæmt sérleyfi sem rennur út í árslok 2008. Miklar breytingar gætu staðið fyrir dyrum varðandi þessa leið. Ákveðið hefur verið að hefja gerð Vaðlaheiðarganga árið 2009 og það sama ár ætti að verða endanlega ljóst hvort Alcoa reisir álver á Bakka. Slíkt álver myndi breyta gífurlega miklu. Fyrir utan uppbygginguna og starfafjölgunina á Húsavík má sem dæmi nefna að fjölmörg störf veða til í jarðvarmavirkjunum. Vaðlaheiðargöng og álver á Bakka mun bæta rekstrargrundvöll mjög mikið fyrir strætóferðir milli Húsavíkur og Akureyrar.

Skólaakstur er víða á þessari leið en nokkrar líkur eru á að grunnskólaskipan innan svæðisins verði skoðuð frá grunni á næstu árum.

Ekkert þéttbýli er á milli Húsavíkur og Akureyrar nema Svalbarðsströnd. Þjóðvegur 1 sem ekið er um á milli Akureyrar og Húsavíkur er þó töluvert fyrir ofan þéttbýlið á Svalbarðsströnd. Töluvert er af stökum íbúðarhúsum á leiðinni sérstaklega innan Svalbarðseyrar.

Umfjöllunin í næstu köflum miðast að mestu við meginhluta ársins, vetratímamann, þegar skólar eru starfandi. Þörf fyrir almenningssamgöngur breytist á sumrin, um það er fjallað í sérmerktum undirkafla.

3.1 Vegakerfið milli Akureyrar og Húsavíkur

Vegalengdin á milli þessara staða er nú 91 km og er vegurinn ágætur. Færð er þó stundum slæm á Víkurskarði og það kemur fyrir af og til hvern vetur að vegurinn lokast.

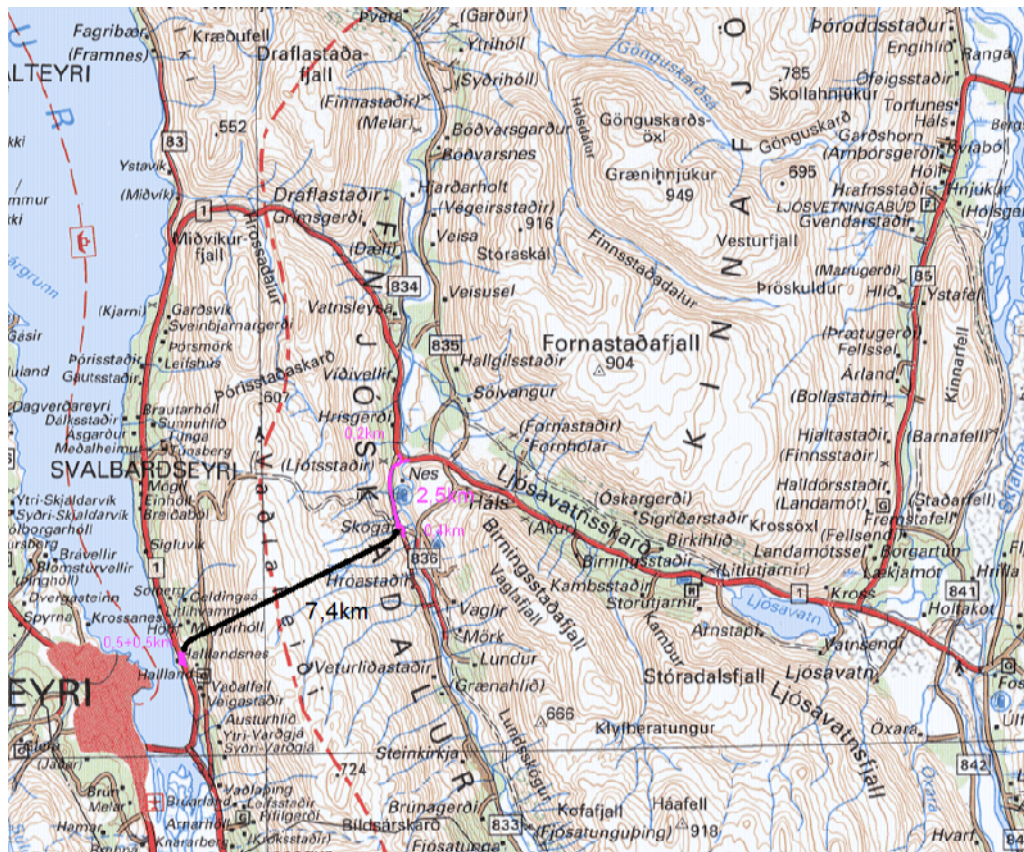
Aðstæður fyrir almenningssamgöngur munu breytast á næstu árum þegar Vaðlaheiðargöng verða gerð. Þá mun vegalengdin á milli Akureyrar og Húsavíkur styttest um hátt í 16 km niður í 75,5 km. Jafnframt er hægt að stytta leiðina enn frekar með nýrri brú á Skjálfandafliót sem og að stytta leiðina í gegnum Aðaldalshraun. Stytting eins og er sýnd á næstu mynd er 3,5 km.



Mynd 4. Möguleg stytting yfir Skjálfandafljót á leiðinni milli Húsavíkur og Akureyrar.

Með styttri leið milli Akureyrar og Húsavíkur á láglandi munu samskipti þarna á milli aukast og þörf á almenningssamgöngum mun vaxa enn frekar.

Með núverandi vegakerfi er hægt að samþætta almenningssamgöngur frá Þingeyjarsýslu við almenningssamgöngur frá Grenivík og Svalbarðseyri. Eftir tilkomu Vaðlaheiðarganga verður það ekki hægt, sjá næstu mynd af fyrirhugðum Vaðlaheiðargöngum.



Mynd 5. Fyrirhuguð Vaðlaheiðargöng

3.2 Skólaakstur í Suður-Þíngeyjarsýslu

Skólaakstur er um alla Suður-Þíngeyjarsýslu í 4 grunnskóla: Stórutjarnarskóla, Hafralækjarskóla, Litlulaugaskóla og Grunnskóla Skútustaðahrepps. Lítil sem enginn skólaakstur er í grunnskólann á Húsavík, börnum frá Tjörnesi er ekið í gegnum Húsavík í Hafralækjarskóla. Auk þessara skóla í Þíngeyjarsýslu er Valsárskóli á Svalbarðseyri sem hugsanlega gæti nýtt sér almenningssamgöngur á milli Akureyrar og Húsavíkur.

Í Valsárskóla hefst kennsla kl. 8:05 og lýkur hjá eldri bekkjum kl. 14:00-14:55 á mánudögum til fimmtudaga. Nemendur í 1.-4. bekk fara alltaf heim kl. 13:15 og einnig eldri bekkir á föstudögum. Einungis 6 börn eru búsett norðan við skólann og verða 4 á næsta skólaári.

Kennsla hefst kl. 8:30 í Stórutjarnarskóla. Skóla lýkur 15:30 hjá eldri nemendum alla daga nema föstudaga en þá lýkur honum 13:00. Nemendur í 1.-2. bekk fara heim 13:00 á mánudögum og föstudögum en fer aðra daga á sama tíma og eldri nemendurnir.

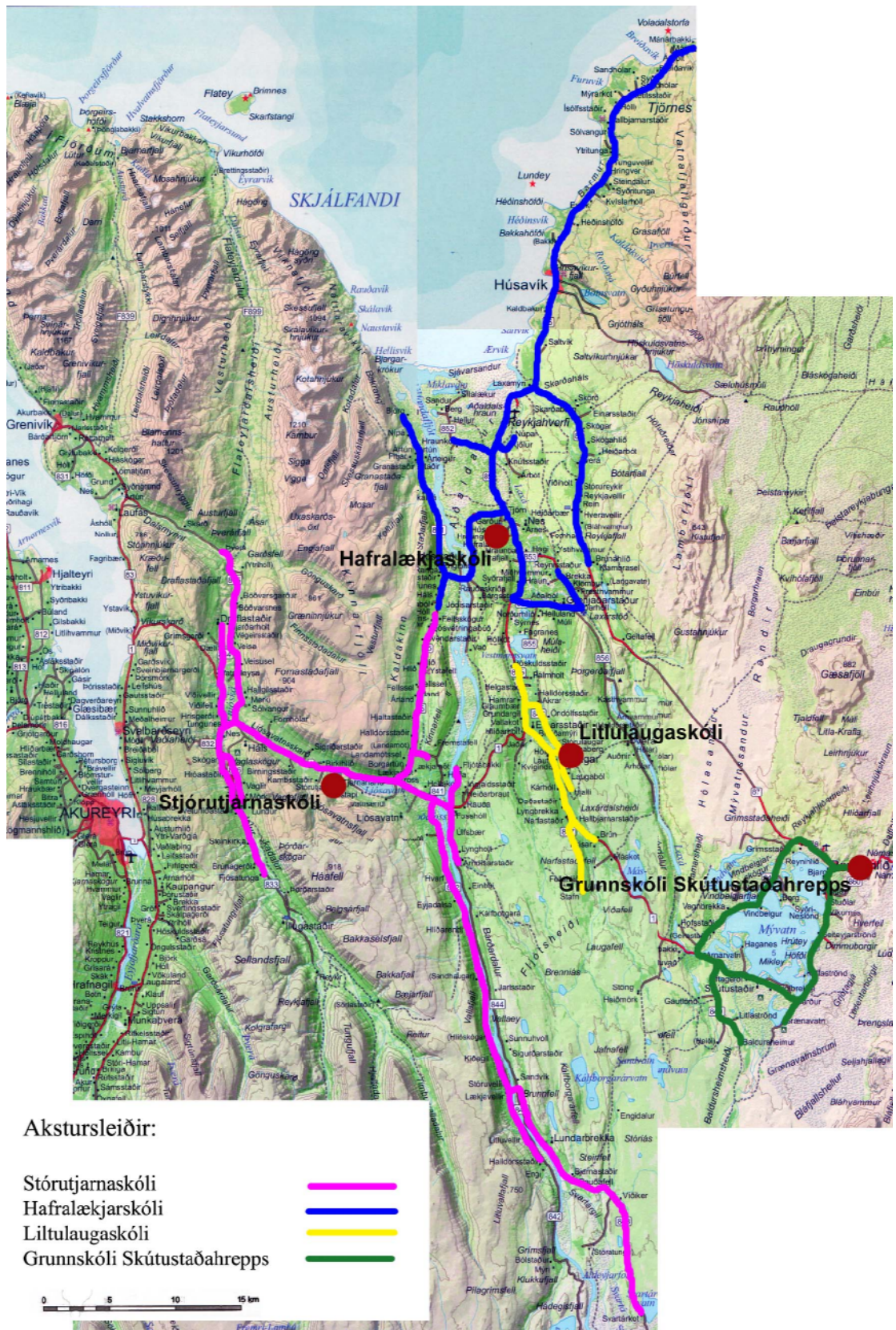
Í Hafralækjarskóla hefst kennsla kl. 8:20. Skóla lýkur 15:00 nema föstudaga en þá lýkur honum 12:45. Þetta gildir um alla nemendur, þeir yngri eru í skólavistun seinnipartinn.

Í Litlulaugaskóla hefst kennsla 8:10 en henni lýkur 14.00-14:50 fyrir eldri nemendur nema kl. 12:05 á föstudögum. Yngri nemendur í 1-3 bekk fara heim 14:00 mánudaga – miðvikudaga en 12:05 fimmtudaga og föstudaga.

Í Reykjahlíðarskóla hefst kennsla 8:30 en lýkur 15:10 fyrir eldri nemendur nema á föstudögum þegar kennslu lýkur 12:30. Yngri nemendur í 1.-4. bekk fara heim 12:30 á mánudögum en 13:40 á miðvikudögum og fimmtudögum.

Á næstu mynd má sjá hvernig skólaakstur fer fram innan svæðisins. Helst er hægt að hugsa sér að strætó komi í stað skólabíls fyrir börn á leið úr Kinn til Stórutjarna. Einnig er hægt að hugsa sér að strætó flytji börn í Hafralækjarskóla.

Eins og áður sagði eru nokkrar líkur á að grunnskólaskipan innan svæðisins verði skoðuð frá grunni á næstu árum. Skoðun á þeim málum má m.a. sjá í skýrslunni „Skólamál í Aðaldælahreppi, Skútustaðahreppi og Þingeyjarsveit – Athugun á málefnum grunnskóla” (Hjalti og Trausti 2007). Næsta mynd er út þeirri skýrslu.



Mynd: Hjalti Jóhannesson (á grunn frá landmálningum)

Mynd 6. Skólaakstur í Suður-Þingeyjarsýslu

3.3 Ferðir á morgnanna

3.3.1 Til suðurs frá Húsavík á morgnanna

Helstu þarfir til að komast í áttina frá Húsavík til Akureyrar á morgnanna yfir vetrartímann má sjá á næstu töflu. Tíminn í töflunni er námundaður niður í 5 mínútur, ekki er víst að nákvæmlega þessi tímaáætlun yrði sú rétta. Tímaáætlunin er í knappasta lagi, sérstaklega ef stoppað er á leiðinni og farþegar skipta um bíl, sjá meira um það síðar. Við Svalbarðseyri þarf líklega að fara niður á planið við Valsárskóla, slík lykkja tekur um 2 mínútur að meðtöldum tímanum sem farþegar þurfa til að fara úr og í bílinn.

Tafla 15. Þarfir til suðurs á morgnanna á leiðinni Húsavík-Akureyri

	Til að komast í flug 7:45 á Akureyri	Til að komast í flug 8:55 á Akureyri	Til að komast í vinnu og nám kl. 8:00 eða skömmu síðar á Akureyri	Til að koma börnum í Stóru-tjarna-skóla	Til að koma börnum í Hafra-lækjar-skóla	Til að koma börnum í Valsár-skóla
Húsavík	6:00	7:10	6:40	7:40	7:55	
Tjörn	6:15	7:25	6:55	7:55	8:05	
Kross	6:35	7:45	7:15	8:15		
Stórutjarnir	6:40	7:50	7:20	8:20		
Vegamót, Grenivík	7:00	8:10	7:40			7:50
Svalbarðseyri	7:05	8:15	7:45			7:55
Akureyri	7:15	8:25	7:55			

Af þessari töflu má ráða að helstu þarfir á almenningsamgöngum til suðurs frá Húsavík eru á mjög mismunandi tímum. Mesta þörfin er væntanlega fyrir ferðina sem kemur til Akureyrar 7:55-8:00. Þessa ferð er hægt að nota til að komast í flug 8:55 þó þeir farþegar þurfi að bíða aukalega um 30 mín. Ef það fer strætó frá Ráðhústorgi 7:50 til Hrafnagils er hægt að stíga út úr Húsavíkstrætónum við Leirunesti og taka Hrafnagilsstrætóinn á flugvöllinn. Líklega væri líka hægt að nota sömu ferð frá Húsavík til skólaakstur í Valsárskóla. Að öðru leyti er ekki sjáanlegt að hægt sé að svara fleiri en einni þörf með sömu ferð.

3.3.2 Til norðurs frá Akureyri á morgnanna

Helstu þarfir til að komast í áttina frá Akureyri til Húsavíkur á morgnanna yfir vetrartímann má sjá á næstu töflu.

Tafla 16. Þarfir til norðurs á morgnanna á leiðinni Húsavík-Akureyri

	Til að komast úr flugi sem lendir 8:30	Til að komast í vinnu og nám kl. 8:00 á Húsavík	Til að koma börnum í Stóru-tjarna-skóla	Til að koma börnum í Hafra-lækjar-skóla	Til að koma börnum í Valsárskóla. Til að komast í vinnu á Svalbarðseyri
Akureyri (miðb. eða flugv)	8:55	6:40			7:45
Svalbarðseyri	9:05	6:50			7:55
Vegamót, Grenivík	9:10	6:55	8:00		
Stórutjarnir	9:30	7:15	8:20		
Kross	9:35	7:20		7:45	
Tjörn	9:55	7:40		8:05	
Húsavík	10:10	7:55			

Á þessari töflu má sjá að mismunandi þarfir falla ekki saman nema í tilfelli ferðar sem hæfist 7:45 á Akureyri, hún myndi geta nýst fyrir þá sem eru að fara til Svalbarðseyrar, hvort sem það er í skóla eða í vinnu, sem og í skólaakstur fyrir Stórutjarnaskóla. Hér er ekki hægt að kveða upp úr með hvaða þörf er mikilvægust. Hefð er fyrir ferð sem fer frá Akureyri um 8:45 eftir flug og þá getur sami bíll farið til baka og lagði af stað frá Húsavík 6:40 um morguninn. Ferð sem er komin til Húsavíkur fyrir 8:00 ætti einnig að henta mörgum.

Hér er gert ráð fyrir einni morgunferð. Frá Húsavík um 6:40 og til baka frá Akureyri um 8:45.

3.4 Ferðir yfir daginn eftir morgunferðir

Það má hugsa sér að næst sé farin hádegisferð frá Húsavík 11:40 og komið til Akureyrar um 13:00. Farið af stað til baka til Húsavíkur 13:10. Það er möguleiki að þessi ferð nýtist til skólaaksturs úr Valsárskóla og Stórutjarnarskóla á föstudögum en nú lýkur þessum skólum þann dag kl. 13:15 og 13:00. Þessi ferð gæti líka nýst fyrir yngri bekkji á leið heim aðra

daga en föstudaga ef það þykir í lagi að yngstu börn grunnskólans fari með strætó.

Strax á eftir þessari hádegisferð færi síðdegisferð frá Húsavík kl. 14:45. Hún gæti að einhverju leiti þjónað skólaakstri frá Hafralækjarskóla (lýkur nú 15:00) og Stórutjarnarskóla (lýkur nú 15:30). Til baka væri farið frá Akureyri 16:30.

Að endingu væri síðan farin kvöldferð frá Húsavík 18:30 og til baka 20:15 frá Akureyri. Þessar ferðir báðar nýtast þeim sem eru að fara í síðustu vél frá Akureyri og líka þeim sem koma með síðustu vél. Strætóinn þyrfti líklega að koma við á flugvellið í kvöldferðinni sem og einhverjum öðrum ferðum

Samtals eru þetta 4 ferðir virka daga en það er sama tíðni og er um þessar mundir hjá Trex.

Tafla 17. Einn möguleiki á ferðaplani milli Húsavíkur og Akureyrar

Frá Húsavík	6:45	11:40	14:45	19:00
Frá Akureyri	8:45	13:10	15:00	19:00

Bílstjóri fyrstu og síðustu ferðar þarf að vera búsettur á Húsavík.

Um helgar gætu tvær til þrjár ferðir á dag verið nóg. Gerum ráð fyrir tveimur hvorn dag.

3.5 Þörf fyrir almenningsamgöngur á leiðinni á sumrin

Eins og sjá má í næsta kafla eru farþegarnir fleiri í ferð á sumrin en á veturna. Vænta má að þessi leið sé töluvert mikilvæg fyrir ferðamenn og með fleiri ferðamönnum ætti grundvöllur fyrir sumarakstri að batna ár frá ári. Það hlýtur jafnframt að vera styrkur fyrir ferðaþjónustuna sem atvinnugrein á þessu svæði ef auðvelt er að fara á milli Húsavíkur og Akureyrar. Þrjár ferðir á dag eins og verið hefur síðustu sumur, er því líklega lágmark. Sami fjöldi þarf líklega að vera um helgar og á virkum dögum, þ.e. að lágmarki 3 ferðir á dag.

3.6 Reynslan af samgöngum milli Húsavíkur og Akureyrar

3.6.1 Árið 2004

Árið 2005 var sérleyfi á leiðinni milli Akureyrar og Húsavíkur boðið út eins og önnur sérleyfi á svæðinu. Nýtt sérleyfi skyldi taka yfir tímabilið 2006-2008. Í útboðslýsingu komu fram ýmsar upplýsingar um almenningsamgöngur á þessari leið. Síðasta heila árið fyrir útboð var 2004. Í næstu töflu má sjá farþegafjölda fyrir árið 2004 á leiðinni.

Tafla 18. Fjöldi farþega árið 2004 á leiðinni Húsavík-Akureyri.

Fjöldi farþega og ferða á sérleyfisleiðinni Húsavík-Akureyri-Húsavík											
2004	Fjöldi ferða	Farþegafjöldi					Meðaltal	Meðaltal	Meðaltal	Meðaltal	Meðal- farþega- fjöldi í ferð
		Ferð 1	Ferð 2	Ferð 3	Ferð 4	Samtals	í ferð 1	í ferð 2	í ferð 3	í ferð 4	
Janúar	88	173	227	147	75	622	7,5	9,9	6,4	3,9	7,1
Febrúar	94	223	223	176	70	692	9,3	8,9	7,0	3,5	7,4
Mars	104	215	239	151	73	678	8,0	8,9	5,6	3,2	6,5
Apríl	90	109	175	106	60	450	4,5	7,3	4,4	3,3	5,0
Mái	101	120	196	151	77	544	4,4	7,3	5,6	3,9	5,4
Júní	110	198	226	161	146	731	6,6	7,5	5,4	7,3	6,6
Júlí	115	342	324	304	255	1.225	11,0	10,5	9,8	11,6	10,7
Ágúst	115	303	339	306	235	1.183	9,8	10,9	9,9	10,7	10,3
September	99	253	273	136	155	817	10,1	10,5	5,2	7,0	8,3
Október	99	239	273	181	124	817	9,2	10,5	7,0	5,9	8,3
Nóvember	100	206	227	146	157	736	7,9	8,7	5,6	7,1	7,4
Desember	99	96	162	95	119	472	3,7	6,2	4,0	5,2	4,8
Samtals	1.214	2.477	2.884	2.060	1.546	8.967	7,67	8,92	6,32	6,05	7,30

Heimild: Útboðslýsing Ríkiskaupa

Eins og sjá má voru ferðirnar fjórar á dag og meðalfjöldi farþega í ferð 7,3 (munum að ein ferð er skilgreind sem akstur fram og til baka). Í útboðsgögnum kemur einnig fram á öðrum stað að farþegafjöldi hafi verið 6,3 árið 2002, 6,6 árið 2003 og 7,4 árið 2004. Þarna er aftur um smávægilegt misræmi að ræða fyrir árið 2004. Annars vegar 7,3 farþegar í ferð og hins vegar 7,4 sem sjá má í töflunni hér að framan. Af þessum tölum má ráða að aukning hefur verið töluverð á þessum árum.

3.6.2 Árið 2007

Núverandi vetraráætlun í ferðum á milli Akureyrar og Húsavíkur sést í tveimur næstu töflum.

Tafla 19. Vetraráætlun, frá Húsavík til Akureyrar.

640		Húsavík - Akureyri					
Gildir / valid 1/9.'07 - 31/5.'08.		Mon.-Frid.	Mon.-Frid.	Mon.-Frid.	Mon.-Frid.,Sun.	Saturd.	Sunday
		Mán.-Fös.	Mán.-Fös.	Mán.-Fös.	Mán.-Fös.,Sun.	Laugard.	Sunnud.
Frá / from:							
Húsavík	06:45	11:00	15:00	18:30	10:30	13:00	
Tjörn	06:55	11:10	15:10	18:40	10:40	13:10	
Kross	07:15	11:30	15:30	19:00	11:00	13:30	
Fnjóská/Háls	07:30	11:45	15:45	19:15	11:15	13:45	
Akureyri	08:00	12:15	16:15	19:45	11:45	14:15	
Flug / flight - brottf./departures:							
- until 27/10. 2007.	08:40/08:55	14:25	16:55	20:25	12:25/14:25	14:25/15:10	
- from 28/10. 2007	08:55	14:40	16:40	20:25	12:55	14:40	

Heimild: Trex

Tafla 20. Vetraráætlun, frá Akureyri til Húsavíkur.

640a		Akureyri - Húsavík					
Gildir / valid 1/9.'07 - 31/5.'08.		Mon.-Frid.	Mon.-Frid.	Mon.-Frid.	Mon.-Frid.,Sun.	Saturd.	Sunday
		Mán.-Fös.	Mán.-Fös.	Mán.-Fös.	Mán.-Fös.,Sun.	Laugard.	Sunnud.
Frá / from:							
Akureyri	08:45	13:00	17:00	20:15	12:30	15:00	
Fnjóská/Háls	09:05	13:20	17:20	20:35	12:50	15:20	
Kross	09:25	13:40	17:45	20:55	13:10	15:40	
Tjörn	09:45	14:00	18:00	21:15	13:30	16:00	
Húsavík	10:00	14:15	18:15	21:30	13:45	16:15	
Flug / flight - komur/arrivals:							
- until 27/10. 2007.	08:15	12:00	16:30	20:00	12:00	14:00/14:45	
- from 28/10. 2007	08:30	12:00	16:16	20:00	12:00	14:15	

Heimild: Trex

Sumaráætlunin er eins og næstu tvær töflur sýna:

Tafla 21. Sumaráætlun, frá Akureyri til Húsavíkur

640a		Akureyri - Húsavík					
Gildir / valid 1/6. - 31/8.'08.		Daily.	Mon. - Frid.	Daily.			
		Daglega.	Mán.-Fös.	Daglega			
Frá / from:							
Akureyri	08:30 1)		14:15 2)	18:30 3)	x	x	x
Fnjóská/Háls	09:00		14:45	19:00	x	x	x
Kross	09:10		14:55	19:10	x	x	x
Tjörn	09:35		15:20	19:35	x	x	x
Húsavík	09:50		15:35	19:50	x	x	x
Flug / flights to/from Akureyri:							
Arrival Akureyri	08:15		14:00	18:15	Daily. Daglega.		
Departures Akureyri	08:40		14:25	18:40	Daily. Daglega.		

Heimild: Trex

Tafla 22. Sumarætlun, frá Húsavík til Akureyrar.

640	Húsavík - Akureyri		
Gildir / valid 1/6. - 31/8.'08.	Daily.	Mon. - Frid.	Daily.
	Daglega.	Mán.-Fös.	Daglega
Frá / from:			
Húsavík	07:00 1)	12:45 2)	17:00 3)
Tjörn	07:10	12:55	17:10
Kross	07:35	13:20	17:35
Fnjóská/Háls	07:45	13:30	17:45
Akureyri	08:15	14:00	18:15
Flug / flights to/from Akureyri:			
Arrivals Akureyri	08:15	14:00	18:15
Departures Akureyri	08:40	14:25	18:40

Heimild: Trex

Samkvæmt upplýsingum frá núverandi sérleyfishafa, Trex, var farþegafjöldinn eins og sést í fyrra dálki eftirfarandi töflu. Seinni dálkur er útreikningur höfundar í samræmi við ferðaáætlun.

Tafla 23. Fjöldi farþega árið 2007 á leiðinni Húsavík-Akureyri

2007	Farþegafjöldi í mánuði	Meðalfjöldi farþega í ferð
Janúar	441	4,3
Febrúar	441	4,8
Mars	541	5,3
Apríl	358	3,6
Maí	427	4,2
Júní	389	4,8
Júlí	575	6,8
Ágúst	602	7,2
September	486	4,9
Október	483	4,7
Nóvember	369	3,7
Desember	371	3,6
Samtals	5.483	Meðalt. 4,8

Heimild: Trex

Meðalfarþegafjöldi í ferð, 4,8 er töluvert lægri en árið 2004 þegar farþegar í ferð voru 7,3. Farþegum hefur því fækkað á þessum tíma.

Í eftirfarandi töflu sést verðskráin á milli Akureyrar og Húsavíkur. Til viðbótar við það sem kemur fram í gjaldskránni þá bjóðast 20 leggja kort á

25% afslætti fyrir alla. Fyrir námsmenn bjóðast 40 leggja kort á 40% afslætti.

Tafla 24. Gjaldskrá milli Húsavíkur og Akureyrar

640	Bus fares/fargjöld Húsavík - Akureyri.				
From/frá Húsavík:	Tjörn	Ystafell	Kross	Háls	Akureyri
Full fare / alm.fargj.	500	900	1.100	1.500	2.300
Students / námsm.*	400	400	800	1.000	1.600
Seniors**	400	400	800	1.000	1.600
Children / börn***	300	500	600	800	1.200

* Not available in June - August / aðeins á veturna.
 ** Elli- & örorkulífeyrisþegar.
 *** 4 - 11 ára/years - free for infants /frítt fyrir kornabörn.

Heimild: Tæx

Verðið er hlutfallslega það sama og milli Akureyrar og Dalvíkur/Ólafsfjarðar. En þar sem vegalengdin er meiri verður sá valkostur að kaupa bíl og aka á honum á milli staðanna enn hagstæðari en milli Akureyrar og Dalvíkur. Ástæðan er fastur kostnaður við að eiga bíl en hann eykst ekki við það að aka lengra.

Skodum þetta nánar og miðum við árið 2007. Ef einstaklingur fór 220 ferðir fram og til baka milli Húsavíkur og Akureyrar það árið kostaði það með rúttunni 1.012.000 kr á fullu fargjaldi en 759.000 kr með 25% afsláttarkortum. Gert er áfram ráð fyrir að skyldutryggingar og bifreiðagjöld af fólksbíl hafi verið um 70.000 kr á ári og smurning og viðlíka óumflýjanlegur rekstrarkostnaður um 60.000 kr. Vegalengdin í þessum 220 ferðum er 40.040km. Með 8 l/100km eyðslu þurfti um 3.203 l bensíns sem kostaði árið 2007 um 385.000 kr. Þá er kostnaðurinn við bílinn kominn upp í 515.000 kr. Ef keyptur var ódýr bíll fyrir t.d. 500.000 kr. þá var fjármagnskostnaður (tapaðar vaxtatekjur) um 75.000 kr á ári (sé miðað við 15%). Ef bíllinn verðfellað jafnframt um 100.000 kr á ári var kostnaðurinn við bílinn kominn upp í 690.000 kr á ári. Það er lægra en kostar í rúttuna með 25% afslætti og miklu lægra en kostar í rúttuna á fullu fargjaldi. Það er því nokkuð ljóst að fargjaldið er of hátt. Með herra

olíuverði og lægri krónu hækkar verulega kostnaðurinn við bílinn. Samkeppnisstaða rúttunnar hefur því batnað en líklega ekki það mikið að hún sé betri kostur en bíllinn. Sérstaklega þar sem hægt er að nota bílinn í miklu meira en að aka milli Húsavíkur og Akureyrar.

3.7 **Kostnaður**

Hvað þarf að niðurgreiða aksturinn mikið milli Akureyrar og Húsavíkur til þess að hann geti átt sér stað? Eða stendur leiðin undir sér með fargjöldum?

Eins og áður hefur komið fram er ekki opinbert hversu mikið núverandi sérleyfishafi fær greitt frá ríkinu fyrir aksturinn á leiðinni Akureyri-Húsavík. Sú upphæð er þó til þar sem bjóðendur þurftu að tilgreina upphæð fyrir hverja leið í útboðinu. Einungis greiðslan fyrir heildarpakkann er opinber. En pakkinn í þessu tilfelli er allur sérleyfisakstur nánast frá Reykjavík, norður um og til Egilsstaða.

Í staðinn verður gerð hér heiðarleg tilraun til að áætla nauðsynlega niðurgreiðslu og er þá miðað við árið 2007. Farþegafjöldinn á leiðinni var 5.483 árið 2007. Fargjaldið milli staðanna var 2.300 kr en bæði var gefinn afsláttur frá því sem og að einhverjir farþegar hafa einungis borgað fyrir hluta leiðarinnar. Hér er gert ráð fyrir að meðalfargjald á farþega hafi verið 2/3 af aðalgjaldi eða 1.530 kr. Áætlaðar tekjur af farþegum eru þá **8,4 mkr** ($5.483 \cdot 1.530 \text{kr}$).

3.7.1 **Ferðafjöldi eins og 2007**

Miðað við ferðaáætlun hafa verið farnar um 1.150 ferðir árið 2007 sem gera 209.300 km akstur ($2 \cdot 91 \cdot 1.150$). Í fyrri kafla voru leiddar líkur að því að akstu milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða færi fram á 130 kr/km árið 2007. Það er nokkuð lágt en kostnaður við bíl sem tekur minna en 20 farþega, t.d. Ford Transit ætti ekki að vera mikið hærri. Ef notaður er kostnaðurinn 150 kr/km kemur í ljós að kostnaður við leiðina hefur verið um **31,4 mkr**. Samtals áætlað **23,0 mkr** í kostnað umfram tekjur.

Ef gert er ráð fyrir 20 % hærri kostnaði við akstur eða 180 kr/km er áætlaður kostnaður umfram tekjur **29,3 mkr.**

3.7.2 Aukinn ferðafjöldi

Ef ferðirnar verða jafn margar og nefnt er hér að framan verða þær 1.212 yfir árið. Það eru yfir veturinn 4 ferðir virka daga en 2 ferðir helgardaga en yfir sumarið 3 ferðir alla daga. Þá má gera ráð fyrir að kostnaðurinn umfram tekjur verði um **24,2 mkr** ef aksturskostnaður er 150 kr/km. Ef aksturskostnaður er 180 kr/km má gera ráð fyrir að kostnaður umfram tekjur verði **30,8 mkr.** Hér er gert ráð fyrir að farþegum í hverri ferð fækki ekki þrátt fyrir fleiri ferðir.

Hér fer kostnaður mikið eftir hverskonar bílar eru notaðir við aksturinn. Miðað við farþegatölur má bíllinn vera lítill. Sá mánuður þar sem farþegar voru flestir var ágúst með 7,2 farþega í ferð að meðaltali. Það þýðir að líklega hafa ekki setið nema um 3,6 farþegar í bílnum að jafnaði þar sem ein ferð er skilgreind sem ferð fram og til baka. Má því líklega vera með 20 sæta bíl í akstrinum eða jafnvel minni. Ef fjöldi sæta er ekki nógur kemur tvennt til greina. Annars vegar að nota stærri bíl eða fjölga ferðum. Það er reikningsdæmi að kveða upp úr hvort er betra. Tíðari ferðir eru hagstæðari fyrir notendur. Þar sem ljóst er að fjöldi farþega er mestur síðla sumars þarf að taka til skoðunar hvort ekki þurfi að mæti því með tíðari ferðum eða stærri bílum heldur en á veturna.

Þessi kostnaður er miðaður við að enginn sparnaður náist í skólaakstri með almenningssamgöngunum. Ef það er hægt kemur það sem aukalegar tekjur.

3.7.3 Kostnaður með vegstyttingum

Hvaða áhrif hefur það á kostnaðinn að fá Vaðlaheiðargöng og nýja brú á Skjálfandafljót sem stytta leiðina enn frekar? Ef gert er ráð fyrir 18 km styttingu leiðarinnar fer aksturskostnaður niður um 20% en á móti kemur veggjald í Vaðlaheiðargöng sem gæti verið um 1.200 kr eða um 2.400 kr á ferð þar sem ferð er skilgreind sem fram og til baka.

Ef gert er ráð fyrir að ferðirnar verði 1.212 og tekjur af farþegum þær sömu verður umframkostnaðurinn **20,5 mkr** sé miðað við aksturskostnaðinn 150 kr/km. Ef miðaða er við aksturskostnaðinn 180 kr/km verður umframkostnaðurinn **25,8 mkr**. En verða tekjurnar þær sömu? Í öllu falli er það ekki líklegt að þær minnki. Líklega yrði gjaldið lækkað lítillega en gera má ráð fyrir því að farþegum fjölgi á móti.

Tafla 25. Áætlaður kostnaður við leiðina Húsavík-Akureyri

Húsavík-Akureyri	Aksturs- kostnaður (kr/km)	Kostnaður á ári (mkr)	Farmiða- tekjur á ári (mkr)	Kostnaður umfram farmiðatekjur á ári (mkr)
1.150 ferðir á ári	150	31,4	8,4	23,0
	180	37,7	8,4	29,3
1.212 ferðir á ári	150	33,1	8,9	24,2
	180	39,7	8,9	30,8
1.212 ferðir á ári með vegstyttingum	150	29,4	8,9	20,5
	180	34,7	8,9	25,8

4 MÝVATN (REYKJAHLÍÐ) – AKUREYRI

Með hléum hafa verið samgöngur milli Mývatns og Akureyrar. Fyrir fáum árum hófust síðan áætlunarferðir milli Akureyrar og Egilsstaða og eru þær ferðir um leið almenningssamgöngur milli Mývatns og Akureyrar.

Nokkur skólaakstur er á veginum milli Reykjahlíðar og Stórutjarna. Á leiðinni er þéttbýlið á Laugum en þar búa um 120 manns. Þar er einnig Framhaldsskólinn á Laugum og hefst hann 8:30 á morgnanna. Laugar munu verða í vinnusóknarfæri frá Akureyri eftir opnun Vaðlaheiðarganga.

4.1 Vegakerfið

Vegakerfið á leiðinni er gott. Vegalengdin milli Akureyrar og Reykjahlíðar er 99 km þegar farið er norðan Mývatns en um 103 km fyrir sunnan Mývatn. Hún mun styttest um 16 km með Vaðlaheiðargöngum auk þess sem Víkurskarðið verður ekki farartálmi.

4.2 Ferðir á morgnanna

Helstu þarfir fyrir almenningssamgöngur á morgnanna til vesturs frá Reykjahlíð til Akureyrar eru í næstu töflu. Framhaldsskólinn á Laugum byrjar 8:30 á morgnanna og framhaldsskólar á Akureyri hefjast 8:15.

Tafla 26. Þarfir til vesturs á morgnanna á leiðinni Reykjahlíð-Akureyri

	Til að komast í flug 7:45 frá Akureyri	Til að komast í flug 8:55 frá Akureyri	Til að komast í vinnu og nám kl. 8:00 eða skömmu síðar á Akureyri	Til að komast í nám í Framhaldsskólanum á Laugum	Til að koma börnum í Litlaugaskóla	Til að koma börnum í Stórutjarnaskóla
Reykjahlíð	5:40	6:50	6:20	7:40	7:20	
Skútustaðir	5:55	7:05	6:35	7:55	7:35	
Laugar	6:20	7:30	7:00	8:20	8:00	8:00
Kross	6:35	7:45	7:15			8:15
Stórutjarnir	6:40	7:50	7:20			8:20
Vegamót, Grenivík	7:00	8:10	7:40			
Svalbarðseyri	7:05	8:15	7:45			
Akureyri	7:15	8:25	7:55			

Af töflunni má sjá að ekki er hægt að sameina margar þarfir í eina ferð. Það er ekki nema ferð sem fer frá Reykjahlíð kl. 7:20 sem getur sameinað skólaakstur í Litlulaugaskóla sem og Stórutjarnir. Sú ferð getur einnig nýst þeim sem eru að fara í Framhaldsskólann á Laugum en þeir þurfa að bíða dágóða stund áður en kennsla hefst.

Helstu þarfir fyrir almenningsamgöngur á morgnanna til austurs frá Akureyri til Reykjahlíðar eru í næstu töflu. Hér er í fyrsta sinn sett sér þörf fyrir ferðamenn.

Tafla 27. Þarfir til austurs á morgnanna á leiðinni Akureyri-Reykjahlíð.

	Til að komast úr flugi sem lendar 8:30	Til að komast í vinnu kl. 8:00 í Reykja-hlíð	Til að koma ferðam. upp í Mývatns-sveit skömmu eftir morgunm.	Til að koma börnum í Reykja-hlíðar-skóla	Til að koma börnum í Litlu-lauga-skóla	Til að koma börnum í Stóru-tjarna-skóla	Til að koma börnum í Valsárskóla. Til að komast í vinnu á Svalbarðs-eyri
Akureyri (miðb. eða flugv)	8:55	6:20	9:00				7:45
Svalbarðseyri	9:05	6:30	9:10				7:55
Vegamót, Grenivík	9:10	6:35	9:15			8:00	
Stórutjarnir	9:30	6:55	9:35			8:20	
Kross	9:35	7:00	9:40		7:45		
Laugar	9:50	7:15	9:55		8:00		
Skútustaðir	10:15	7:40	10:20	8:05			
Reykjahlíð	10:30	7:55	10:35	8:20			

Síðustu dálkarnir í töflunni eru þeir sömu og sýndir voru fyrir ferðir til og frá Húsavík og eru hér settir einnig til fróðleiks. Í töflunni má sjá einnig sjá að ef miðað er við að kl. 9:00 sé heppilegur tími fyrir ferðamenn að skella sér í Mývatnssveit eftir morgunmat á hóteli þá fellur það vel að þörf flugfarþega sem koma frá Reykjavík og lenda 8:30. Á þriðjudögum og miðvikudögum hefur þetta verið raunin í núverandi áætlun milli Akureyrar og Egilsstaða.

Hvers konar morgunferð er þá heppilegust?

Einn möguleiki er morgunferð á milli Akureyrar og Reykjahlíðar sem byggðist á skólaakstri. Þá færi bíll frá Akureyri eins og síðustu dálkar í töflu 27 sýna, alla leið í Stórutjarnir (þyrfti þó að leggja af stað fyrir en taflan sýnir til að hafa tíma til að safna saman börnum í Valsárskóla). Á sama tíma kæmi í Stórutjarnir bíll frá Reykjahlíð sem æki eins og síðustu dálkar í töflu 26. Ef þessir tveir bílar fara sömu leið til baka er komin heil ferð á milli Akureyrar og Reykjahlíðar með bílaskiptum á Stórutjörnum.

Annar möguleiki væri að bíll færi af stað 6:20 frá Reykjahlíð og æki í veg fyrir bílinn sem kæmi frá Húsavík við Kross um 7:15. Um tveimur klukkustundum síðar kæmi ferð frá Akureyri til Húsavíkur og þá væri ekinn leggurinn frá Krossi til Reykjahlíðar. Hér er vandamálið að ekki er um einfalda fram og til baka ferð að ræða heldur er tveggja tíma bíl á milli leggjanna.

4.3 Ferðir yfir daginn eftir morgunferðir

Þar sem grundvöllur fyrir strætóferðum milli Akureyrar og Reykjahlíðar er frekar veikur vegna mannfæðar við Mývatn er eðlilegt að reyna að samþætta slíkar samgöngur við ferðir milli Húsavíkur og Akureyrar. Þessi grundvöllur virðist þó vera að styrkjast smám saman með vaxandi ferðamennsku við Mývatn. Utanlandsflug frá Akureyri allan ársins hring gæti breytt þörfinni verulega á samgöngum yfir vetrartímann. Þó er jafnframt ljóst að bílaleigubílar eru mjög ódýrir á sama tíma.

Varðandi ferðir milli Reykjahlíðar og Akureyrar skiptir jafnframt miklu máli hvernig almenningssamgöngum milli Akureyrar og Egilsstaða veður háttað. Hvort ferðir verða þar áfram á milli eða hvort eingöngu verða slíkar ferðir á milli Reykjahlíðar og Egilsstaða sem tengjast þá ferðum milli Reykjahlíðar og Akureyrar.

Ef eingöngu er gert ráð fyrir einni ferð fyrir utan morgunferðar þá má hugsa sér að hún fari þannig fram að bíll fari frá Krossi um 17:10 í framhaldi af ferð frá Akureyri til Húsavíkur, aki upp í Reykahlíð, stoppi þar

stundarkorn en fari síðan til baka og verði kominn í Kross um 19:10 í veg fyrir kvöldferð frá Húsavík til Akureyrar.

Líklega er ekki mikill grundvöllur fyrir mörgum ferðum um helgar. Líklega yrði að láta eina ferð hvorn dag nægja. En þó er erfitt um það að segja, kannski er grundvöllur fyrir tveimur ferðum hvorn dag. Það fer mikið eftir því hvernig þróunin verður í ferðamennsku að vetri til við Mývatn. Vonandi verður hún það jákvæð að þörf fyrir samgöngur milli Akureyrar og Mývatns vaxi ár frá ári.

Varðandi ferðir yfirleitt á milli Kross og Reykjahlíðar mætti vel hugsa sér að um einhverskonar taxibus yrði að ræða. Ferðirnar yrðu ekki farnar nema einhver hefði tilkynnt sig í þær. Ef enginn tilkynnir sig í ferð verður hún ekki farin og fjármunir sparast.

4.4 Þörf fyrir almenningsamgöngur á leiðinni á sumrin

Reykjahlíð – Akureyri er leið sem líklegt er að verði mun meira notuð á sumrin en veturna. Líklega þyrftu að vera tvær ferðir á dag yfir sumarið, bæði virka daga og um helgar. Hvort þessar ferðir eiga eingöngu að vera milli Kross og Reykjahlíðar og tengjast ferðum milli Húsavíkur og Akureyrar eða vera alla leið milli Mývatns og Akureyrar er erfitt um að dæma. Það þyrfti eiginlega að ákveða í samræmi við reynslu.

4.5 Reynslan af samgöngum milli Reykjahlíðar og Akureyrar

Hér er nokkur vandi á höndum. Almenningsamgöngur milli Akureyrar og Reykjahlíðar fóru fram árið 2004 bæði sem sér ferðir Akureyri-Reykjahlíð-Akureyri sem og ferðir Akureyri-Egilsstaðir-Akureyri.

Tafla 28. Fjöldi farþega árið 2004 á leiðinni Reykjahlíð-Akureyri.

Fjöldi farþega og ferða á sérleyfisleiðinni Akureyri-Mývatn-Akureyri							
2004	Fjöldi ferða	Farþegafjöldi			Meðaltal á legg A-M	Meðaltal á legg M-A	Meðal-farþegafjöldi í ferð
		Leggur A-M	Leggur M-A	Samtals			
Janúar	8	27	23	50	3,4	2,9	6,3
Febrúar	9	27	15	42	3,0	1,7	4,7
Mars	8	19	19	38	2,4	2,4	4,8
Apríl	9	21	14	35	2,3	1,6	3,9
Mái	3	9	7	16	3,0	2,3	5,3
Júní	22	0	92	92	0,0	4,2	4,2
Júlí	31	215	411	626	6,9	13,3	20,2
Ágúst	31	242	535	777	7,8	17,3	25,1
September							
Október							
Nóvember							
Desember							
Samtals	121	560	1.116	1.676	4,6	9,2	13,9

Heimild: Útboðslysing Ríkiskaupa

Tafla 29. Fjöldi farþega árið 2004 á leiðinni Egilsstaðir-Akureyri.

Fjöldi farþega og ferða á sérleyfisleiðinni Akureyri-Mývatn-Egilsstaðir-Akureyri							
2004	Fjöldi ferða	Farþegafjöldi			Meðaltal á legg A-M-E	Meðaltal á legg E-M-A	Meðal-farþegafjöldi í ferð
		Leggur A-M-E	Leggur E-M-A	Samtals			
Janúar							
Febrúar							
Mars							
Apríl							
Mái	9	49	41	90	5,4	4,6	10,0
Júní	30	406	305	711	13,5	10,2	23,7
Júlí	31	912	686	1.598	29,4	22,1	51,5
Ágúst	31	887	688	1.575	28,6	22,2	50,8
September	13	108	115	223	8,3	8,8	17,2
Október	16	121	126	247	7,6	7,9	15,4
Nóvember	17	82	75	157	4,8	4,4	9,2
Desember	15	75	84	159	5,0	5,6	10,6
Samtals	162	2.640	2.120	4.760	16,3	13,1	29,4

Heimild: Útboðslysing Ríkiskaupa

Af þessum tölum má sjá að 1.676 farþegar voru á milli Akureyrar og Mývatns. Auk þess hafa einhverjir farþegar á þessari leið nýtt sér rútuna á milli Akureyrar og Egilsstaða. Líklega er óhætt að álykta að farþegar á þessari leið hafi verið amk 2.000 árið 2004.

Núverandi ferðaáætlun má sjá á næstu töflum.

Tafla 30. Vetraráætlun, frá Akureyri til Egilsstaða.

62		Akureyri - Egilsstaðir				
Gildir / valid 1/9.'07 - 31/5.'08.		Tue. Wed.	Frid.	Sund.		
		Pri. Mið.	Föstud.	Sunnud.		
Frá / from:						
Akureyri	08:45	13:00	12:00	x	x	x
Goðafoss	09:25	13:40	12:40	x	x	x
Laugar	09:35	13:50	12:50	x	x	x
Skútustaðir	09:55	14:10	13:10	x	x	x
Mývatn/Reykjahlíð	10:15	14:30	13:30	x	x	x
Grímsstaðir	10:45	15:00	14:00	x	x	x
Vegam.Vopnafj.	11:15	15:30	14:30	x	x	x
Skjöldólfsstaðir	11:35	15:50	14:50	x	x	x
Jökulsárbrú	12:00	16:15	15:15	x	x	x
Egilsstaðir	12:15	16:30	15:30	x	x	x

Heimild: Trex

Tafla 31. Vetraráætlun, frá Egilsstöðum til Akureyrar.

62a		Egilsstaðir - Akureyri				
Gildir / valid 1/9.'07 - 31/5.'08.		Tue. Wed.	Frid.	Sund.		
		Pri. Mið.	Föstud.	Sunnud.		
Frá / from:						
Egilsstaðir	14:00	17:15	16:15	x	x	x
Jökulsárbrú	14:20	17:35	16:35	x	x	x
Skjöldólfsstaðir	14:40	17:55	16:55	x	x	x
Vegam.Vopnafj.	15:00	18:15	17:15	x	x	x
Grímsstaðir	15:30	18:45	17:45	x	x	x
Mývatn/Reykjahlíð	16:10	19:25	18:25	x	x	x
Skútustaðir	16:20	19:35	18:35	x	x	x
Laugar	16:40	19:55	18:55	x	x	x
Goðafoss	16:50	20:05	19:05	x	x	x
Akureyri	17:30	20:45	19:45	x	x	x

Heimild: Trex

Sumaráætlun má sjá á næstu tveimur töflum.

Tafla 32. Sumaráætlun, frá Egilsstaðum til Akureyrar

62a		Egilsstaðir - Akureyri				
Gildir / valid 1/6. - 31/8.'08.		Daily. Daglega				
Frá / from:						
Egilsstaðir		13:00				
Jökulsárbrú	x	13:20	x	x	x	x
Skjöldófsstaðir	x	13:40	x	x	x	x
Vegam.Vopnafj.	x	14:00	x	x	x	x
Grímsstaðir	x	14:30	x	x	x	x
Mývatn/Reykjahlíð	x	15:30	x	x	x	x
Skútustaðir	x	15:40	x	x	x	x
Laugar	x	15:55	x	x	x	x
Goðafoss	x	16:05	x	x	x	x
Akureyri	x	16:45*	x	x	x	x
* Tenging við bíl til Reykjavíkur - connection w/bus to Reykjavík.						

Heimild: Trex

Tafla 33. Sumaráætlun, frá Akureyri til Egilsstaða.

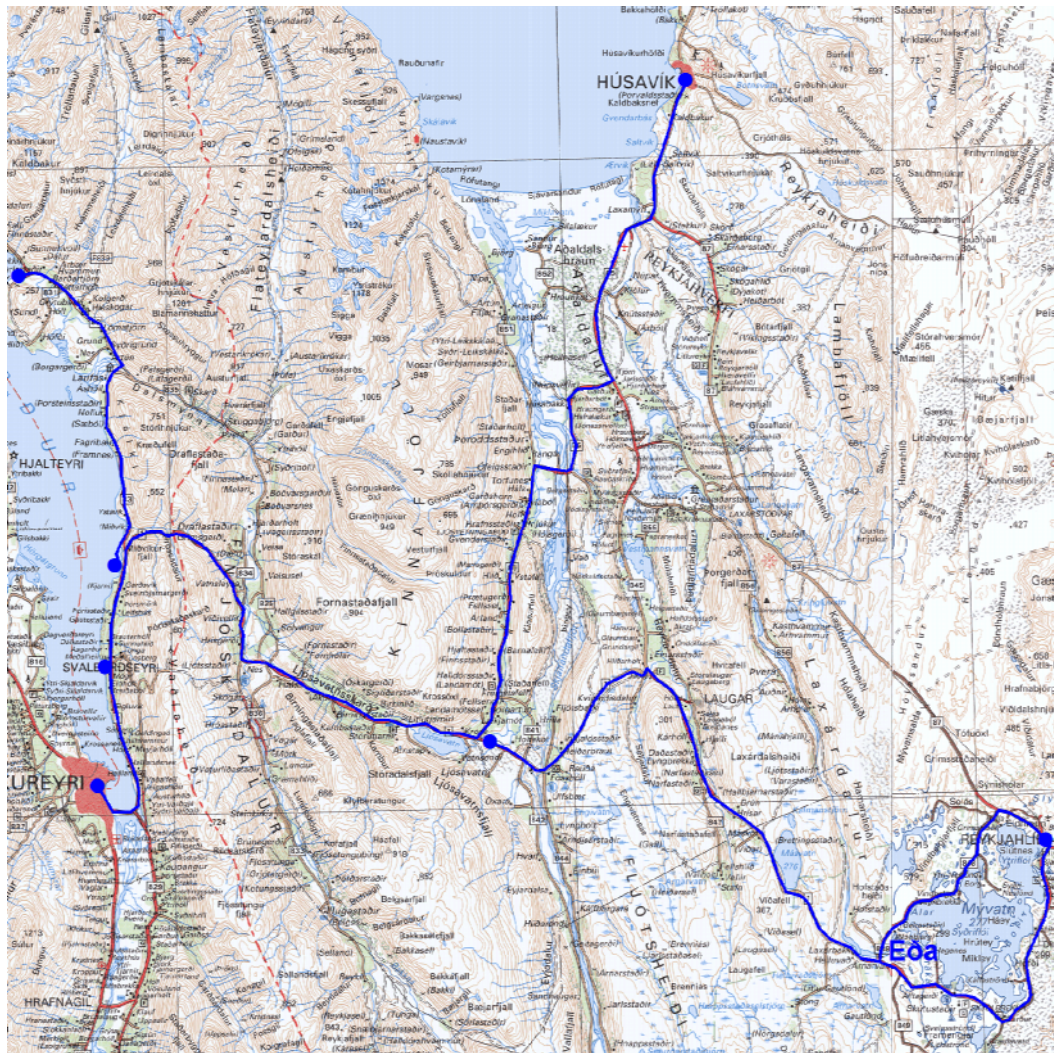
62		Akureyri - Egilsstaðir				
Gildir / valid 1/6. - 31/8.'08.		Daily. Daglega				
Frá / from:						
Akureyri	x	08:00	x	x	x	x
Goðafoss	x	08:40	x	x	x	x
Laugar	x	08:50	x	x	x	x
Skútustaðir	x	09:05	x	x	x	x
Mývatn/Reykjahlíð	x	09:50	x	x	x	x
Grímsstaðir	x	10:20	x	x	x	x
Vegam.Vopnafj.	x	10:50	x	x	x	x
Skjöldófsstaðir	x	11:10	x	x	x	x
Jökulsárbrú	x	11:35	x	x	x	x
Egilsstaðir	x	11:55	x	x	x	x

Heimild: Trex

Varðandi farþegafjöldi á leiðinni er enn erfiðara um það að segja en árið 2004. Tölur eru einungis til á leiðinni milli Akureyrar og Egilsstaða en á þeirri leið voru 2.061 farþegar árið 2007. Það er mjög lítið ef lítið er til farþegafjöldans árið 2004. Hversu stórt hlutfall af þessum farþegum var einungis að fara á milli Akureyrar og Mývatns er erfitt að segja. Ef miðað er við 1.000 farþega kemur í ljós að farþegafjöldi á ferð var um 4.

4.6 Þriggja arma stjarna

Ef farnar verða ferðir á morgnanna sem koma til Akureyrar og Húsavíkur rétt fyrir 8:00 má sjá að báðir þessir bílar eru við Kross á svipuðum tíma eða um 7:15. Þetta opnar möguleika á þriggja arma stjörnu. Leiðir strætisvagna í Suður-Þingeyjarsýslu má sjá á næstu mynd.



Mynd 7. Strætóferðir á þriggja arma stjörnu.

Ef bíll færi jafnframt frá Reykjavíð og kæmi í Kross 7:15 er hægt að fara frá öllum stöðunum þremur til allra hinna. Það er t.d. hægt að fara frá Reykjavíð til Húsavíkur. Það ætti að vera nægjanlegt að bíllinn á milli

Reykjahlíðar og Kross sé lítill, 6-10 manna, en bíllinn milli Akureyrar og Húsavíkur þyrfti að vera eitthvað stærri

4.7 Kostnaður

Það er álitamál hversu margar ferðir ættu að vera milli Reykjahlíðar og Akureyrar á dag. Tvær ferðir á dag alla daga milli Reykjahlíðar og Kross munu þýða 83.220 km akstur á ári. Miðað við 150kr/km þýðir það 12,5 mkr kostnað á ári. Tekjur eru óvissar. Ef gert er ráð fyrir 1000 farþegum og meðalfargjaldinu 1.600 kr eru tekjurnar einungis 1,6 mkr á ári. Farþegar gætu þó orðið miklu fleiri, sérstaklega ef tekst að markaðssetja Mývatn betur til vetrarferðamennsku. Einnig virðist farþegafjöldi árið 2004 hafa verið mun meiri en 2007. Ef hægt er að spara skólaakstur með almenningssamgöngunum þýðir það hærri tekjur á móti kostnaðinum.

5 ÁLVER Á BAKKA

Í mögulegu álveri á Bakka má gera ráð fyrir að vinnutími verði hefðbundinn dagvinnutími sem og 12 tíma vaktir í kerskálum. Teljast má líklegt að álverið vilji bjóða starfsmönnum sínum upp á akstur til og frá vinnu. Þá er líklegt að 12 tíma vaktaskiptin verði á sama tíma og almenn dagvinna hefst eða lýkur. Sem dæmi mætti setja skipulagið upp svona: Kl.8:00 eru vaktaskipti og dagvinna hefst, kl. 17:00 lýkur dagvinnu, kl. 20:00 eru vaktaskipti. Á þessum þremur tímum sólarhringsins: 8:00, 17:00 og 20:00 þyrfti þá að aka fólki heim sem og að koma með fólk á staðinn kl. 8:00 og 20:00. Við getum hugsað okkur að ekið sé með starfsfólk úr þremur áttum: Akureyri, Reykjahlíð og Kópaskeri. Leiðaskipulagið er þá svipað og sést á næstu mynd.



Mynd 8. Mögulegar akstursleiðir með starfsmenn í og úr álveri.

Spyrja má hvort raunhæft sé að aka fólki í vinnu á Bakka frá Kópaskeri. Vegalengdin er líklega um 93 km. Hugsanlega yrði ekki farið lengra en í

Ásbyrgi eftir vinnuafli eða jafnvel að enginn akstur verði á þessari leið fyrir álverið.

Sjálfsgætt er að hafa ferðir fyrir álverið sem hluta af almenningsgöngum á svæðinu. Ef ekið yrði til og frá Kópaskeri vegna álversins væri hægt að komast á milli Akureyrar og Kópaskers 2-3 sinnum á dag. Sama gildir um Reykjahlíð og Kópasker sem og Reykjahlíð og Akureyri. Að fara milli Reykjahlíðar og Akureyrar með þessum hætti er þó mikill krókur

6 HRAFNAGIL – AKUREYRI

Ekki er nein hefð fyrir almenningsamgöngum á milli Akureyrar og Hrafnagils. Þó er töluverð þörf fyrir samgöngur þarna á milli. Á Hrafnagili er grunnskóli og börn búsett á milli Hrafnagils og Akureyrar sem og á Akureyri fara með skólaakstri í Hrafnagil. Starfsmönnum frá Akureyri er ekið til og frá vinnu á endurhæfingardeild FSA á Kristnesi. Starfsmenn á Kjarnalundi hafa kallað eftir almenningsamgöngum þangað. Síðast en ekki síst er fjöldi manns sem á heima á Kristnesi eða í hinu sístækkandi Reykárhverfi gengt Hrafnagilsskóla sem sækir vinnu og þjónustu til Akureyrar. Flugvöllurinn er einnig á milli Akureyrar og Hrafnagils og gætu ferðir milli Akureyrar og Hrafnagils nýst til að komast til og frá vellinum.

6.1 Vegakerfið

Vegakerfið á milli Akureyrar og Hrafnagils er gott. Það eina sem æskilegt væri að bæta til að gera strætóferðir sem skilvirkastar er vegurinn suður fyrir Kristnes niður á Eyjafjarðarbraut. Þetta er malarvegur, ekki upp á marga fiska og lokast stundum á veturna.

6.2 Ferðir á morgnanna

Þær þarfir sem fyrst og fremst eru sjáanlegar fyrir ferðir á morgnanna til suðurs frá Akureyri til Hrafnagils eru settar fram í næstu töflu:

Tafla 34. Þarfir til suðurs á morgnanna á leiðinni Hrafnagil-Akureyri

	Til að komast frá Akureyri í flug 7:45	Til að komast frá Akureyri í flug 8:55	Til að komast í vinnu á Kristnesi 8:00	Til að koma börnum í Hrafnagilsskóla. Hefst 8:15
Akureyri (Ráðhústorg)	7:10	8:20	7:44	7:50
Leirunesti	7:14	8:24	7:48	7:54
Flugvöllur	7:18	8:28	7:52	7:58
Kristnes			8:00	8:06
Hrafnagil				8:10

Tímasetningin í töflunni er áætlun, líklega verður hún ekki nákvæmlega þessi. Ef ferðir eru nýttar í skólaakstur þá tekur slík ferð lengri tíma.

Dagvakt hefst á Kristnesi kl. 8:00. Næturvakt fer frá Kristnesi 8:15. FSA sér starfsmönnum fyrir akstri á öllum vaktaskiptum og kostaði þessi akstur um 4,5 mkr árið 2007. Starfsmenn á dagvakt (fjöldi 10-15) eru teknir á ákveðnum punktum (stoppistöðvum) á Akureyri og skilað þangað aftur en starfsmenn á kvöldvakt (fjöldi um 5) og næturvakt (fjöldi um 3) eru sóttir heim og skilað heim aftur.

Þær þarfir sem fyrst og fremst eru sjáanlegar fyrir ferðir á morgnanna til norðurs frá Hrafnagili til Akureyrar eru settar fram í næstu töflu:

Tafla 35. Þarfir til norðurs á leiðinni Akureyri-Hrafnagil.

	Til að komast af næturvakt á Kristnesi til Akureyrar	Til að komast í vinnu eða skóla á Akureyri
Hrafnagil		7:40
Kristnes	8:15	7:44
Flugvöllur	(8:21)	(7:50)
Leirunesti	(8:25)	(7:54)
Akureyri (Ráðhústorg)	8:29	7:58

Út frá þessum þörfum er fyrst og fremst hægt að sjá eina ferð fram og til baka. Hún gæti verið eitthvað á þessa leið: Á Ráðhústorg kemur ferð frá Brekkunni (og Innbæ) kl. 7:46, einnig kemur ferð úr Glerárhverfi (og Brekkunni) kl. 7:50. Starfsmenn á Kristnesi ættu að geta nýtt sér þessar ferðir enda ókeypis. Síðan færi bíll frá Ráðhústorgi kl. 7:50 í átt að Hrafnagili og tæki jafnframt börn í Hrafnagilsskóla. Hér er gískað á að bíllinn verði kominn í Kristnes 8:06 og í Hrafnagil 8:10 en skólinn hefst 8:15. Vaktaskipti þyrftu því að vera 5-10 mín síðar á Kristnesi en nú er. Það ætti að vera vel mögulegt, Ingvar Þóroddsson forstöðumaður sagði að núverandi kerfi væri ekki heilagt.

Þessi bíll þarf að taka fólk til baka frá Kristnesi korteri síðar en kl. 8:06 eða kl. 8:21. Þar sem þarna er smá tími til að nýta er mögulegt að bíllinn fari

frá Hrafnagili í Laugaland, snúi þar við og komi í Kristnes 8:21 og fari síðan áfram til Akureyrar og verði þar um 8:30-8:35. Þá eru hins vegar ekki ferðir frá Ráðhústorgi þannig að tvennt kemur til greina til að koma þeim þremur starfsmönnum heim af næturvaktinni á Kristnesi. Annars vegar að keyra þeim beint heim eftir viðkomu á Ráðhústorgi. Hins vegar að koma við á planinu við Skautahöllina þannig að farþegar komist í veg fyrir leið 7 hjá SVA sem er þá á leið á Brekkuna, aka síðan á Ráðhústorg og þá þaðan í Glerárhverfi og heim til starfsmanna sem þar kunna að eiga heima.

Ef einnig væri farin fyrri morgunferðir til norðurs að morgni frá Hrafnagili eða Laugalandi sem kæmi á Ráðhústorg rétt fyrir 8:00, er ljóst að sú ferð og sú sem fer frá Akureyri verða að einhverju leiti á sama tíma. Það er galli, þá þarf tvo bíla, best væri ef einungis væri notaður einn bíll. Þó er möguleiki að nota einn bíl og láta hann fara frá Hrafnagili um 7:35 og vera kominn á Ráðhústorg fyrir 7:50.

6.3 Ferðir yfir daginn eftir morgunferð

Eftir ferðirnar að morgni er ljóst að það þarf eina til tvær síðdegisferðir og eina kvöldferð ef eingöngu er ætlunin að þjóna Hrafnagilsskóla og Kristnesi. Þar fyrir utan þarf að vera ein hádegisferð og líklega ein enn síðdegisferð. Hrafnagilsskóla lýkur á mismunandi tímum eftir vikudögum og árgöngum. Yngri börnin fara tvo daga í viku fyrr heim en eldri börnin. Ef strætisvagninn yrði notaður til skólaaksturs á milli Hrafnagils og Akureyrar gæti hentað að hann færi frá Hrafnagili kl. 14:00. Aðra ferð yrði að fara frá Hrafnagili um 16:00 til að þjóna Kristnesi. Ljóst er að skólinn yrði að aðlaga sig föstum ferðum strætisvagns að einhverju leiti, ekki er hægt að hafa áætlun strætisvagns mjög mismunandi milli einstakra vikudaga. Önnur þessara ferða gæti nýst flugfarþegum sem lenda á Akureyrarvelli 14:00. Frá Akureyri væri þá ferð um 13:40 í Hrafnagil og önnur um 15:20 sem færi með starfsmenn á kvöldvakt á Kristnesi. Ef þessar tímasetningar yrðu reyndin þyrfti samt sem áður að fara eina síðdegisferð til viðbótar til að fólk komist heim í Hrafnagil/Reykárhverfi

eftir vinnudag á Akureyri. Frá Akureyri gæti það verið á bilinu 16:30 til 17:00. Gott væri ef slík ferð nýttist einnig til að komast inn á flugvöll frá Akureyri en núverandi vetraráætlun FÍ er með ferð kl. 16:40. Það er ekki hentugt að strætóferð frá Akureyri fari svo snemma af stað að það passi fyrir þessa flugferð. Kvöldferð yrði farin frá Akureyri um 22:50 og tæki starfsmenn á næturvakt á Kristnesi sem þá byrjaði um 23:05 og gæti þessi ferð farið í Laugaland og til baka því frá Kristnesi þarf að fara aftur til Akureyrar um 23:20 með starfsmenn af kvöldvakt. Ferðir upp í Laugaland gætu verið á taxibus-sniði, þær yrðu ekki farnar nema beðið væri um þær hverju sinni.

Samtals er hér um að ræða 6-7 ferðir virka daga milli Hrafnagils og Akureyrar. Ferðirnar gætu litið út eitthvað á þessa leið:

Tafla 36. Einn möguleiki á ferðaplani milli Hrafnagils og Akureyrar.

Frá Akureyri	7:50	12:00	13:40	15:20	16:30	22:50
Frá Hrafnagili	7:35	8:17	12:20	14:00	16:00	23:16

Ferðir sem miða við vaktaskipti á Kristnesi þurfa einnig að vera um helgar. Það eru þrjár ferðir. Líklega er ekki þörf á fleiri ferðum en það um helgar.

6.4 Þörf fyrir almenningsamgöngur á leiðinni á sumrin

Líklega er mun minni þörf fyrir strætóferðir á leiðinni á sumrin en veturna. Fara verður þrjár ferðir til að þjóna vaktaskiptum á Kristnesi og því er einungis spurning hvort það sé nóg eða hvort eigi að hafa fleiri ferðir svo sem í hádeginu. Líklega eru þrjár ferðir nægjanlegar

6.5 Kostnaður

Hér að framan var gert ráð fyrir 6 ferðum á dag virka daga að vetri, og þremur ferðum alla aðra daga. Það gerir samtals 1.680 ferðir á ári. Þar sem hver ferð, fram og til baka, er 24 km er heildar akstur um 43.700 km á ári. Miðað við aksturskostnaðinn 150 kr/km er það árskostnaður um 6,6 mkr. Sé miðað við 180 kr/km er árskostnaðurinn um 7,9 mkr. Ef gert er ráð

fyrir að FSA borgi áfram í þessar ferðir 4,5-5 mkr á ári fyrir sína starfsmenn á Kristnesi stendur ekki eftir nema um 1,5-3,5 mkr. Farmiðatekjur gætu farið hátt í að borga þann kostnað. Ef hægt er að spara í skólaakstri verður dæmið enn hagstæðara.

7 GRENIVÍK – AKUREYRI

Ekki er hefð fyrir almenningssamgöngum á milli Grenivíkur og Akureyrar. Enda býr tiltölulega fátt fólk á Grenivík og í Grýtubakkahreppi. Það er á vissan hátt merkilegt að á vesturströnd Eyjafjarðar búi margfalt fleira fólk en á austurströndinni en landfræðilegar ástæður liggja þar líklega að baki. Þó kann þetta mynstur að eiga pólitískar ástæður en austurströnd Eyjafjarðar var þvinguð til að sækja þjónustu til Húsavíkur fyrir á öldum sem auðvitað var mjög kostnaðarsamt í samanburði við að sækja þjónustu til Akureyrar, sérstaklega fyrir Svalbarðsströnd. Þrátt fyrir að mannfjöldinn sé ekki mikill er mikil atvinnusókn sem og þjónustusókn frá Grýtubakkahreppi til Akureyrar enda ekki langt að fara, styttra er frá Grenivík til Akureyrar en frá Dalvík til Akureyrar. Á milli Grenivíkur og Akureyrar er ekkert þéttbýli nema Svalbarðseyri.

7.1 Vegakerfið

Á milli Akureyrar og Grenivíkur eru 38 km. Þar af eru 18 km á Hringveginum en 20 km eru á Grenivíkurvegi. Grenivík er því 20 km fyrir utan leiðina milli Húsavíkur og Akureyrar á meðan Vaðlaheiðargöng eru ekki til.

Vegurinn er sæmilega góður til Grenivíkur en vegamót Grenivíkurveg og Hringvegjar eru nokkuð þröng, neðst í brekkunni niður af Víkurskarðinu og er því ekki víst að heppilegt sé að stoppa á þessum vegamótum ef bíll frá Grenivík æki í veg fyrir strætó frá Húsavík. Hinn kosturinn er að bíll frá Grenivík aki 900m lengra til suðurs á plan sem er neðan brekkunnar af Víkurskarðinu.

7.2 Ferðir á morgnanna

Það eru fyrst og fremst tvær ferðir sem blasir við að þörf sé á morgnanna. Annars vegar þarf að aka skólabörnum í Grenivíkurskóla og hins vegar þurfa margir að komast til Akureyrar að morgni sem eiga heima á Grenivík og í Grýtubakkahreppnum öllum en sækja vinnu eða nám til Akureyrar.

Grenivíkurskóli hefst 8:40 á morgnanna og er skólaakstur nokkuð einfaldur, einn bíll tekur línuna frá Áshóli til Grenivíkur og fer bæði niður í Nes og Höfða.

Nokkuð auðvelt ætti að vera að uppfylla báðar þessar þarfir með einum bíl sem færi að morgni frá Grenivík um 7:20 og æki í veg fyrir strætó sem kemur frá Húsavík og er við vegamótin til Grenivíkur um 7:40 (sjá töflu 15). Þannig kæmust farþegar frá Grýtubakkahreppi til Akureyrar að morgni. Eftir að hafa skilað af sér farþegum á Húsavíkurleiðina snýr bíllinn við og hefur skólaakstur í Grenivíkurskóla. Þetta þýðir að farþegi frá Húsavík getur komist beint til Grenivíkur að morgni en ekki farþegi frá Akureyri. Einhver þörf er á ferðum að morgni frá Akureyri til Grenivíkur en höfundur telur að sú þörf sé lítil.

7.3 Ferðir yfir daginn eftir morgunferð

Þar sem fólk er tiltölulega fátt í Grýtubakkahreppi eins og áður sagði er grundvöllur fyrir almenningssamgöngum milli Akureyrar og Grenivíkur frekar veikur. Eðlilegt er að miða við að slíkar samgöngur felist fyrst og fremst í því að aka milli Grenivíkur og Hringvegarins í veg fyrir strætó milli Akureyrar og Húsavíkur.

Skóla lýkur á mismunandi tíma í Grenivíkurskóla eftir dögum og aldri nemenda. Skólaárið 2007-2008 lauk skóla alla jafna á milli 13:00 og 14:30 nema eldri nemendur voru tvo daga vikunnar til annars vegar 15:15 og hins vegar 16:00. Best væri ef ferðir sem þessar tengdust strætó á milli Húsavíkur og Akureyrar. Það væri þá leggurinn Akureyri-Húsavík kl. 13:10 (við Grenivíkurvegamót 13:25-13:30) og leggurinn Húsavík-Akureyri kl. 14:30 (við Grenivíkurvegamót 15:40-15:45)

Síðdegis er síðan þörf á ferð frá Akureyri til Grenivíkur. Ef strætó til Húsavíkur fer af stað 16:30 frá Akureyri þyrfti að fara í veg fyrir hann um 16:45-16:50.

Taxibus gæti verið heppilegur að einhverju leiti milli Hringvegar og Grenivíkur fyrir utan fastan akstur. Þá gætu farþegar tilkynnt sig með

ákveðnum fyrirvara og fengju þá akstur milli Grenivíkur og vegamóta við Þjóðveg 1 en notuðu að öðru leiti Húsavíkurstrætóinn.

Eftir að Vaðlaheiðargöng verða komin í gagnid er ljóst að strætóferðir til og frá Grenivík verða óháðar ferðum milli Húsavíkur og Akureyrar. Þá munu almenningssamgöngur til Grenivíkur og Svalbarðseyrar þurfa að vera sjálfstæð leið. Það gæti veikt grundvöllinn fyrir strætóferðum á leiðinni þó erfitt sé um það að segja á þessari stundu.

7.4 Kostnaður

Morgunferð eins og hér hefur verið lýst er ekki mikið dýrari en núverandi skólaakstur. Verður þó dýrari sem nemur akstrinum milli Áshóls og vegamóta við Hringveg. En til að gefa hugmynd um kostnaðartölur má segja að ein ferð á dag alla daga milli Grenivíkur og vegamóta við Þjóðveg 1 myndi kosta 2,2-2,6 mkr.

8 TAXIBUS

Taxibus er fyrirbrigði sem er notað sumstaðar í útlöndum til almenningssamgangna. Enginn taxibus er til á Íslandi fyrir almenna farþega en möguleikar á slíku kerfi hafa þó komið til skoðunar svo sem hjá SVA (Akureyrarbær 2004) Hins vegar má segja að ferliþjónusta við fatlaða sé víða nokkurskonar taxibus.

Kerfið gengur út á það að farþegar sem vilja fara einhverja leið tilkynna sig með ákveðnum fyrirvara til stjórnstöðvar. Stjórnstöðin reynir síðan að sameina sem flesta í sömu ferðina ef fleiri en einn hafa tilkynnt notkun. Á meðan enginn tilkynnir um að hann vilji nota þjónustuna er enginn akstur í gangi. Ýmsar útfærslur eru síðan mögulegar á þessu formi, t.d. að taxibusinn fari eingöngu ákveðna leið á ákveðnum tímum en á meðan enginn tilkynnir notkun falla ferðirnar niður. Nú eru allir með farsíma og því leggur það litlar byrðar á herðar notenda þó þeir þurfi að hringja og tilkynna um notkun á strætóferð. Gallinn við kerfið er sá að ekki er nóg að hafa bíl og bílstjóra heldur verður einnig að hafa starfsmann sem situr við skrifborð og tekur við tilkynningum. Í einhverjum afbrigðum af taxibus ætti þá að vera hægt að láta bílstjórann taka við tilkynningum. Ef honum er sent SMS á hann ekki að þurfa að líta á það skeyti á meðan akstri stendur heldur næst þegar hann stoppar ef hann er á annað borð í akstri. Á meðan farþegum er hleypt út og inn getur því bílstjórinn athugað hvort farþegar séu til staðar næstu klukkutímana eða ekki.

Ferðir Trex á Árskógssand eru með pöntunarformi, sjá töflur 9 og 10, sem og nokkrar ferðir Hríseyjarferjunnar, sjá vefsíðuna <http://www.akureyri.is/hrisey/ferjan/>.

Ekki er svigrúm til að fjalla ítarlega um taxibus í þessari skýrslu, ef hinsvegar er áhugi á að prufa slíkt fyrirkomulag á öllum eða einhverjum leiðum þá má nefna að engin slík tilraun hefur farið fram hér á landi og því væri hugsanlega hægt að fá fjármagn í slíkt verkefni á þeim forsendum að um tilraunaverkefni væri að ræða.

9 TILLÖGUR UM BREYTINGAR

Höfundur telur að á þessu stigi sé rétt að gera eftirfarandi breytingar á almenningssamgöngum milli Akureyrar og nágrennabyggða:

1. Sveitarfélögin semji við ríkið um að taka við þeim sérleyfum sem nú eru í gangi á svæðinu, þ.e. á milli Ólafsfjarðar og Akureyrar og á milli Húsavíkur og Akureyrar og fái sama eða svipaðan styrk að raunvirði og núverandi sérleyfishafi fær.

Rökkin á bak við þetta eru þau að mun líklegra sé að sveitarfélögin hafi hvata til að þróa og markaðssetja þessar samgöngur á þann hátt að þær mæti þörfum íbúanna heldur en utanaðkomandi sérleyfishafi.

2. Sveitarfélögin semji jafnframt við FSA um strætóferðir í Hrafnagil og íhuguð verði vel nýting slíkra ferða fyrir skólaakstur. Eyjafjarðasveit láti sparnað í skólaakstri, ef um það verður að ræða, renna að mestu til strætóferðanna.

Ekki er víst, þrátt fyrir styrk frá ríki, FSA eða einstökum sveitarfélögum sem gætu sparað skólaakstur, að strætóferðir verði sveitarfélögum að kostnaðarlausu. Sá kaleikur að skipta kostnaði milli sveitarfélaganna verður hjá þeim. Einnig hvernig að málum yrði staðið, hvort verkefni sem þetta yrði hjá Eypingi eða vistað á öðrum stöðum. Ekki verður varist þeirri hugsun hvað verkefni sem þetta væri mikið einfaldara ef sveitarfélög á Akureyrarsvæðinu væru sameinuð í eitt eða fá sveitarfélög.

3. Strætóferðir til Grenivíkur og Reykjahlíðar verði skoðaðar í framhaldi af reynslu strætóferða á stóru leiðunum. Þar þarf að taka mið af samgöngum milli Akureyrar og Egilsstaða.
4. Fargjald verði lækkað verulega. Það er alltof hátt. Það er það hátt að tekjur gætu aukist með lökkun þess. Það er nú um 25 kr/km en lagt er til að það verði ekki herra en sem nemur bensíneyðslu fólksbíls (8l/100km). Um þessar mundir væri gjaldið þá um 11 kr/km. Það þýðir að fullt fargjald milli Ólafsfjarðar og Akureyrar yrði um 660 kr en ekki 1.500 kr. Milli Húsavíkur og Akureyrar yrði

það um 1.000 kr en ekki 2.300 kr. Ekki er eins mikil ástæða að vera með afslætti ef fargjaldið er hóflegt.

Ef boðið er upp á almenningssamgöngur sem þessar hlýtur það að vera til að gefa fólki kost á öðrum fararmáta en einkabíl. Ef verðlagningin er slík að almenningssamgöngurnar eru ekki raunverulegur kostur, einkabíllinn er einfaldlega miklu betri kostur, þá verður ekki séð til hvers er verið að halda úti almenningssamgöngum. Ókeypis ferðir koma einnig til greina en hafa kosti og galla. Ókosturinn er m.a. sá að þá taka ferðamenn engan þátt í kostnaði við grunngerð sem þessa. Til greina kemur að hafa ferðir ókeypis á veturna en taka gjald á sumrin. Það felur sjálfkrafa í sér að ferðir í og úr skóla eru ókeypis. Jafnframt má líta á það sem viðleitni frá sveitarfélögum til að ýta undir vetrarferðamennsku á svæðinu.

5. Jafnvel þarf að íhuga hvort sveitarfélögin í Eyþingi ættu í samstarfi við Fljótaldalshérað eða SSA að semja um að taka yfir sérleyfið á milli Akureyrar og Egilsstaða.

Slíkt hefði ýmsa kosti. Í fyrsta lagi að þá er í lófa lagið að skipuleggja þessar ferðir þannig að þær samtvinnist heildarplani um samgöngur milli Akureyrar og Reykjahlíðar. Í öðru lagi er staðreynd að utanlandsflug er vaxandi frá Akureyri og utanlandsflug er einnig frá Egilsstöðum. Flug frá Egilsstöðum hefur ekki verið sömu daga og frá Akureyri. Með yferráðum yfir sérleyfinu gætu samfélögin á báðum þessum stöðum skipulagt ferðir milli Akureyrar og Egilsstaða í samræmi við utanlandsflugið. Það þyrfti helst að vera þannig að íbúi á Akureyri gæti flogið frá Akureyri en komið til baka um Egilsstaði (eða öfugt) ef sá dagur hentaði viðkomandi betur. Þá þyrfti að vera hægt að stíga upp í rútu á fluvellinum sem flytti viðkomandi strax til Akureyrar. Sama gildir um íbúa á Egilsstöðum. Ef þeir eiga að geta nýtt sér utanlandsflug frá Akureyri þurfa þeir að geta stigið upp í rútu á Egilsstöðum sem flytur þá á flugvöllinn á Akureyri sem og að geta stigið upp í rútu eftir landingu á Akureyri sem flytur viðkomandi strax til Egilsstaða. Utanlandsflug veður líklega alltaf umfangsmeira frá Akureyri en Egilsstöðum þar sem markaðurinn umhverfis Akureyrarflugvöll er stærri. Í

fjórða lagi má nefna að sama gildir um ferðir Norröna og utanalandsflugið. Æskilegt er að ferðir milli Egilsstaða og Akureyrar taki mið af ferðum Norröna. Í fjórða lagi má nefna flutninga sjúklinga milli Heilbrigðisstofnununar Austurlands og Sjúkrahússins á Akureyri (FSA). Slíkir flutningar eru þegar stundaðir en áhugi er hjá báðum aðilum að auka enn frekar þannig samstarf sín á milli.

HEIMILDIR

Akureyrarbær, vinnuhópur framkvæmdaráðs (2004) *Allir með Strætó*. Akureyri: Akureyrarbær.

Hjalti Jóhannesson og Trausti Þorsteinsson (2007) *Skólamál í Aðaldælahreppi, Skútustaðahreppi og Þingeyjarsveit – Athugun á mefnum grunnskóla*. Akureyri: RHA – Rannsókn og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri.

Jón Helgi Pétursson (1999) *Almenningssamgöngur í Eyjafirði - rekstrargrundvöllur*. Rekstur og ráðgjöf Norðurlandi ehf.

Ríkiskaup. (2005) *Útboð nr. 13899 – Áætlunarakstur á sérleyfisleiðum á Íslandi og skólaakstur á Suðurlandi, Snæfellsnesi og suðurnesjum 2006-2008*. Ríkiskaup.

Samgönguráðuneytið. (2005) *Skýrsla nefndar um almenningssamgöngur á landi*. Samgönguráðuneytið.