

Borgum v/ Norðurlóð
600 Akureyri
Sími 460-8900
rha@unak.is
<http://www.rha.is>



ALMENNINGSAMGÖNGUR Á NORÐURLANDI VESTRA

Fýsileikakönnun

Höfundar

Hjalti Jóhannesson

Rannveig Gústafsdóttir

© RHA-Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri 2021

Öll réttindi áskilin. Skýrslu þessa má ekki afrita með neinum hætti, svo sem með ljósmyndun, prentun, hljóðritun eða á annan sambærilegan hátt, að hluta eða í heild, án skriflegs leyfis útgefanda.

RHA-S-04-2021

ISSN 1670-8873 (vefútgáfa)

L-ISSN 1670-8873 (prentútgáfa)

Skýrsla unnin fyrir
Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra

Nr. 14188

EFNISYFIRLIT

1.	INNGANGUR	3
2.	STAÐA ALMENNINGSSAMGANGNA.....	4
2.1.	NORÐURLAND VESTRA	5
2.2.	NÚVERANDI ALMENNINGSSAMGÖNGUR Á NORÐURLANDI VESTRA	6
2.3.	AÐRIR LANDSHLUTAR	11
3.	GÖGN OG AÐFERÐIR	13
4.	VIÐHORF TIL ALMENNINGSSAMGANGNA.....	14
4.1.	ÞARFIR FRÁ SJÓNARHÓLI ATVINNULÍFS OG ÞJÓNUSTU	14
4.2.	ÞARFIR FRÁ SJÓNARHÓLI EINSTAKLINGA	20
5.	MAT Á FÝSILEIKA	25
5.1.	SKAGAFJÖRÐUR	25
5.2.	AUSTUR-HÚNAVATNSSÝSLA	27
5.3.	VESTUR-HÚNAVATNSSÝSLA.....	28
6.	SAMANTEKT.....	30
6.1.	ER ÞÖRF Á ALMENNINGSSAMGÖNGUM?	30
6.2.	MILLI HVAÐA STAÐA ER MEST ÞÖRF?	31
6.3.	HUGSANLEG ÚTFÆRSLA?	32
	HEIMILDASKRÁ	33
	VIÐMÆLENDASKRÁ.....	36
	VIÐAUKI 1. VIÐTALSRAMMAR	37
	VIÐAUKI 2. FÆRÐ OG VEÐUR 25.-26. MARS 2021	39
	VIÐAUKI 3. TÍMATÖFLUR FYRIR LEIÐIR 57 OG 84	43

MYNDIR

Mynd 1. Leiðakerfi Strætó bs. um vestan- og norðanvert landið.	7
Mynd 2. Vinnusóknarsvæði á Norðurlandi vestra (Laufey Kristín Skúladóttir o.fl., 2020).....	9
Mynd 3. Meðal umferð á sólarhring á veginum milli Varmahlíðar og Sauðárkróks árið 2019.	11

TÖFLUR

Tafla 1. Heildarfjöldi farþega með Strætó leið 57 júní 2016 – maí 2017.	8
Tafla 2. Heildarfjöldi farþega með Strætó, þöntunarþjónustu á leiðum 83, 84 og 85 júní 2016 – maí 2017.	8
Tafla 3. Vegalengdir frá Sauðárkróki, Blönduósi og Hvammstanga til nokkurra staða.	10

1. INNGANGUR

Þetta verkefni felst í að skoða fýsileika þess að koma á fót almenningssamgöngum á vinnusóknarsvæðum á Norðurlandi vestra. Um er að ræða Austur-Húnavatnssýslu, Skagafjörð og Húnaþing vestra. Markmiðið var að leita svara við eftirfarandi álitaefnum:

- Er þörf á almenningssamgöngum í landshlutanum?
 - Ef svo er, hvaða aðilar myndu helst nýta sér þjónustuna?
- Milli hvaða staða er mest þörf á almenningssamgöngum?
- Hvernig er hugsanlegt að útfæra almenningssamgöngur svo þær nýtist sem best?

Í ljósi svara við ofangreindum spurningum skyldi leggja mat á hvaða leiðir væru færar sem mæta þeim þörfum sem fram koma, með hagkvæmum og markvissum hætti. Horft skyldi sérstaklega til nýrra leiða sem kunna að mæta þeim þörfum.

Til að afla upplýsinga sem nýst geta til að meta þörfina á almenningssamgöngum var ákveðið að framkvæma viðtalsrannsókn. Í fyrsta lagi voru tekin viðtöl við lykilmanneskjur í Austur-Húnavatnssýslu, Skagafirði og Vestur-Húnavatnssýslu, s.s. forsvarsmenn fyrirtækja og sveitarfélaga. Þá voru tekin hópviðtöl á hverju svæði með u.þ.b. 6 viðmælendum (sjá viðmælendalista í viðauka). Viðtölin voru hljóðrituð, rituð upp og svo unnið úr þeim.

Þá var gerð forathugun á samgöngum í og um landshlutann. Rýnt var í fyrirliggjandi gögn og horft til annarra landshluta þar sem almenningssamgöngur eru til staðar eða hafa verið reyndar.

Verkefnisstjóri var Hjalti Jóhannesson, sérfræðingur hjá RHA og auk hans vann Rannveig Gústafsdóttir, sérfræðingur hjá RHA að verkefninu. Öllum viðmælendum og öðrum þeim sem komu að verkefninu með einum eða öðrum hætti er þakkað fyrir sitt framlag.

2. STAÐA ALMENNINGSSAMGANGNA

Í kaflanum er líst núverandi stöðu almenningssamgangna á Norðurlandi vestra sem og í dreifðum byggðum almennt á Íslandi. Þannig verður stuttlega fjallað um stöðu almenningssamgangna innan annarra landshluta þar sem þær og reynsla af þeim kann að hafa þýðingu fyrir skipulag mögulegra samgangna á Norðurlandi vestra.

Sett voru ný lög um fólksflutninga og farmflutninga á landi árið 2017. Fram kemur í minnisblaði frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga að þrátt fyrir að þessi lög séu með skýrari ramma en fyrri lög hvað varðar almenningssamgöngur þá séu þau allfjarri því sem sveitarfélögin hefðu óskað sér í þessum efnum. Sambandið hvatti til þess að sett yrðu sérstök lög um almenningssamgöngur sem „endurspegli mikilvægi þeirra fyrir samfélagið í heild, ekki síst í ljósi velferðar- og umhverfissjónarmiða. Jafnframt verði lögð áhersla á að löggjöfin tryggi rekstrargrundvöll fyrir almenningssamgöngur að svo miklu leyti sem frekast er unnt“ (Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra, 2019, bls. 34).

Lögð hefur verið fram heildarstefna um almenningssamgöngur í lofti, á láði og legi (Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, 2019). Þar kemur fram að stefnan taki til samgangna milli byggða þar sem ríkið hefur aðkomu en að almenningssamgöngur innan einstakra sveitarfélaga séu á forræði þeirra.

Almenningssamgöngur eiga eftir fremsta megni að falla að eftirfarandi fimm megin markmiðum sem voru sett fram í stefnunni og eru það sömu markmið og sett eru fram á sviði samgönguáætlunar:

1. Greiðar samgöngur
2. Öryggi
3. Hagkvæmni
4. Umhverfislega sjálfbærar samgöngur
5. Jákvæð byggðapróun

Hér verður aðeins tæpt á nokkrum atriðum sem tengjast þessum megin markmiðum og hvernig þau tengjast almenningssamgöngum. Fram kemur að almenningssamgöngur séu ekki aðeins samgöngumál því að þær tengjast með beinum eða óbeinum hætti öðrum markmiðum ríkisins svo sem á sviði byggða- og umhverfismála. Bent er á að almenningssamgöngur þrífast best þar sem byggð er fjölmenn og þétt og þess vegna sé það mikil áskorun að halda þeim úti á landsbyggðinni. Norðurland vestra er næst fámennasti landshlutinn á eftir Vestfjörðum með 7.322 íbúa 1. janúar 2020 þannig að þetta gildir sannarlega um aðstæður þar. Í fámenninu er

hagkvæmni samgangna einkar mikil áskorun og í stefnunni kemur fram að valkostur við almenningssamgöngur sé að „aka einn í bíl“ og verðlagning almenningssamgangna þurfi að keppa við það. Augljóslega er sá valkostur að „aka einn í bíl“ ekki í boði fyrir alla, s.s. ungmenni og sumt eldra fólk. Fyrir þessa þjóðfélagshópa eru almenningssamgöngur sérstaklega mikilvægar. Hvernig þetta birtist á Norðurlandi vestra verður skoðað sérstaklega í þessari rannsókn. Mögulega verður samkeppnin við „að aka einn í bíl“ erfiðari með orkuskiptum ef rekstur rafbíla heldur áfram að vera hagstæðari en jarðefnabíla. Fimmta markmiðið hér að ofan varðar jákvæða byggðapróun sem er einkar mikilvægt í tilviki Norðurlands vestra sem hefur háð mikla varnarbaráttu. Fram kemur í stefnunni að „leita skuli leiða til þess að sjónarmið notenda og heimamanna fái notið sín til þess að tryggja gæði leiðakerfisins og í þeim tilgangi að ná fram samnýtingu og samtengingu við aðra þjónustu, svo sem skólaakstur, vinnustaðaakstur og almenningssamgöngukerfi innan sveitarfélaga“ (Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, 2019, bls. 15). Þá segir einnig í stefnunni að greina skuli „hvernig almenningssamgöngur geta styrkt vinnu- og skólasóknarsvæði, með það fyrir augum að fjölga þeim sem nýta sér almenningssamgöngur í og úr vinnu og skóla“ (sama heimild). Möguleikar á þessu verða skoðaðir sérstaklega í þessu verkefni.

2.1. *Norðurland vestra*

Í sóknaráætlun Norðurlands vestra er lögð áhersla á að bæta samgöngur að öllu leyti. Bæta þurfi almenningssamgöngur sérstaklega innan og til svæðisins í tengslum við ferðaþjónustu og loftslagsmál (KPMG ráðgjöf, 2019). SSNV tók saman greinargerð um stöðu ýmissa mála í landshlutanum haustið 2019 vegna fundar með fjárlaganefnd. Þar lögðu samtökin fram eftirfarandi forgangsöröðun um almenningssamgöngur:

1. Að byggja upp stæði þar sem Strætó stoppar, s.s. við Hvammstangavegamót og við Blönduós. Gæta verður betur að öryggissjónarmiðum. Byggja þarf plan við vegamót Þverárfjallsvegur og Skagastrandarvegur.
2. Að lagarammi almenningssamgangna verði styrktur með sérstakri löggjöf um almenningssamgöngur.
3. Að stuðlað verði að því með öðrum hætti að til verði heildstætt kerfi almenningssamgangna á landi. Almenn fargjöld eru of há til þess að kerfið sé góður valkostur og er mikilvægt að leitað verði leiða til að lækka almenn fargjöld.

Rökstuðningur með þessari forgangsöröðun var meðal annars að almenningi verði með því gert betur kleift að nálgast opinbera þjónustu. Bent var á að almenningssamgöngur eru meðal þeirra leiða sem færar eru til að draga úr umhverfisáhrifum samgangna. Þá var lögð áhersla á

að almenningssamgöngur verði skipulagðar heildstætt. Miðað verði við að ná sem hagkvæmastri og skilvirkastri þjónustu við almenning og atvinnulíf. Bent var á að almenn fargjöld séu of há til þess að þeir sem ekki njóta sérstaks afsláttar notfæri sér almenningssamgöngur (Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra, 2019).

2.2. Núverandi almenningssamgöngur á Norðurlandi vestra

2.2.1. Uppbygging kerfisins

Leið 57 milli Akureyrar og Reykjavíkur myndar hryggjarstykkið í almenningssamgöngum Norðurlands vestra sem eru eingöngu á landi. Út frá leið 57 hafa verið þrjár leiðir með pöntunarþjónustu innan landshlutans þar sem panta hefur þurft far með tveggja tíma fyrirvara. Vestast var leið 83 milli Hvammstanga og afleggjara á hringvegi en hún var lögð af í árbyrjun 2021 (SSNV, 2020). Leið 84 er milli Blönduóss og Skagastrandar. Leið 85 lá frá Sauðárkróki til Hofsóss og Hóla en var lögð af formlega 8. september 2019 (Guðmundur Heiðar Helgason, persónuleg samskipti, 26. mars 2021). Mynd 1 sýnir leiðakerfi Strætó bs. fyrir norð-vestanvert landið.

Leið 57 ekur tíðar ferðir frá Reykjavík til Akraness en tvær þessara ferða halda virka daga áfram norður í land og enda á Akureyri. Frá Reykjavík er ekið frá Mjódd kl. 9.00¹ og 17.30. Frá Akureyri er ekið kl. 10.15 og 16.20². Ekið er um hringveginn með því fráviki að í Skagafirði er ekið um Sauðárkrók og Þverárfjallsveg. Á laugardögum er aðeins farin fyrri ferðin frá Reykjavík. Á sunnudögum og helgidögum er áætlunin svipuð og mánudaga-föstudaga.

Þrátt fyrir að vera pöntunarþjónusta er miðað við ákveðnar tímasetningar fyrir leið 84 á milli Blönduóss og Skagastrandar. Fyrir þann sem er að koma frá Akureyri og ætlar til Skagastrandar getur þetta þýtt bið í um 45 mínútur á Blönduósi. Fyrir þá sem koma frá Reykjavík og ætla til Skagastrandar virðast tímasetningar hinsvegar passa ágætlega saman.

Viðkomustaðir leiðar 57 eru nokkuð margir á leiðinni milli Reykjavíkur og Akraness og innanbæjar á Akranesi. Síðan eru fáir viðkomustaðir á leiðinni norður í land og um norðanvert landið. Sjá nánar tímatöflurnar fyrir leið 57 og leið 84 í viðauka.

¹ Nema á fimmtudögum, fyrripartsferð frá Reykjavík er ekki lengur í boði.

² Nema á fimmtudögum, seinnipartsferð frá Akureyri er ekki lengur í boði.



Mynd 1. Leiðakerfi Strætó bs. um vestan- og norðanvert landið.

Tímatöflur fyrir leið 57 má sjá hér að neðan.

2.2.2. Könnun meðal notenda almenningsamgangna á Norðurlandi árið 2018

Könnun var gerð í maí 2018 meðal íbúa 18 ára og eldri á Norðurlandi vestra og eystra í tengslum við rannsókn á stöðu almenningsamgangna á landinu. Fengust 766 svör (Sólrún Svava Skúladóttir o.fl., 2019). Meðal niðurstaðna var að fáir nýttu þjónustu Strætó til að komast á milli staða innan landshlutanna. Aldurshópurinn 18-29 ára nýtti Strætó mest. Íbúar sextugir og eldri á Norðurlandi vestra voru hins vegar stór notendahópur í ferðum til höfuðborgarsvæðisins. Íbúar á Norðurlandi vestra nýttu Strætó almennt meira til að ferðast til höfuðborgarsvæðisins en íbúar á Norðurlandi eystra. Það kemur ekki á óvart þar sem innanlandsflug er ekki valkostur á Norðurlandi vestra. Þá er vegalengdin til höfuðborgarsvæðisins styttri þaðan og fargjald með Strætó því ódýrara en á Norðurlandi

eystra. Algengt var annars að svarendum þætti verðlagning á fargjaldi Strætó of há. Íbúar á Norðurlandi vestra töldu aukna tíðni ferða mikilvægasta fyrir úrbætur á kerfi Strætó.

Í sömu skýrslu komu fram upplýsingar um notkun á almenningssamgöngum á landsvísu og var byggt á tölum frá Strætó bs. um farþegafjölda tímabilið júní 2016 – maí 2017 (Sólrún Svava Skúladóttir o.fl., 2019). Á þessu tímabili voru 50-60% farþega Strætó á Norðurlandi vestra að koma frá eða fara til Reykjavíkur. Á bilinu 20-35% farþega voru að fara til eða koma frá Akureyri. Fáir reyndust vera að nota pöntunarþjónustuna á leiðum 83, 84 og 85 sem voru allar í gangi á þessum tíma.

Heildarfarþegafjöldi Strætó á tímabilinu júní 2016 – maí 2017 til og frá einstökum áfangastaðum á Norðurlandi vestra má sjá í töflu 1 (Sólrún Svava Skúladóttir o.fl., 2019).

Tafla 1. Heildarfjöldi farþega með Strætó leið 57 júní 2016 – maí 2017.

		SUMAR	HAUST	VETUR	VOR	
	Áfangastaður	júní- ágúst	sept- nóv	des- feb	mars- maí	Heild.fj.
Upphaf	Hvammstangavegur	300	192	163	156	811
Endir	Hvammstangavegur	341	179	191	192	903
Upphaf	Blönduós	661	514	400	407	1982
Endir	Blönduós	642	481	403	463	1989
Upphaf	Sauðárkrókur	831	798	675	672	2976
Endir	Sauðárkrókur	902	833	704	710	3149
Upphaf	Varmahlíð	298	223	157	154	832
Endir	Varmahlíð	373	167	141	143	824

Tafla 2 að neðan sýnir að það voru afar fáir sem nýttu sér pöntunarþjónustu á leið 85 en flestir nýttu þjónustuna á leið 84 milli Blönduóss og Skagastrandar sem ennþá er boðið upp á.

Tafla 2. Heildarfjöldi farþega með Strætó, pöntunarþjónustu á leiðum 83, 84 og 85 júní 2016 – maí 2017.

LEIÐ	ÁFANGASTAÐIR	HEILDARFJÖLDI FARÞEGA
Leið 83	Hvammstangi- Hvammstangavegur	354
Leið 84	Skagaströnd- Blönduós	626
Leið 85	Hofsós-Hólar- Sauðárkrókur	64

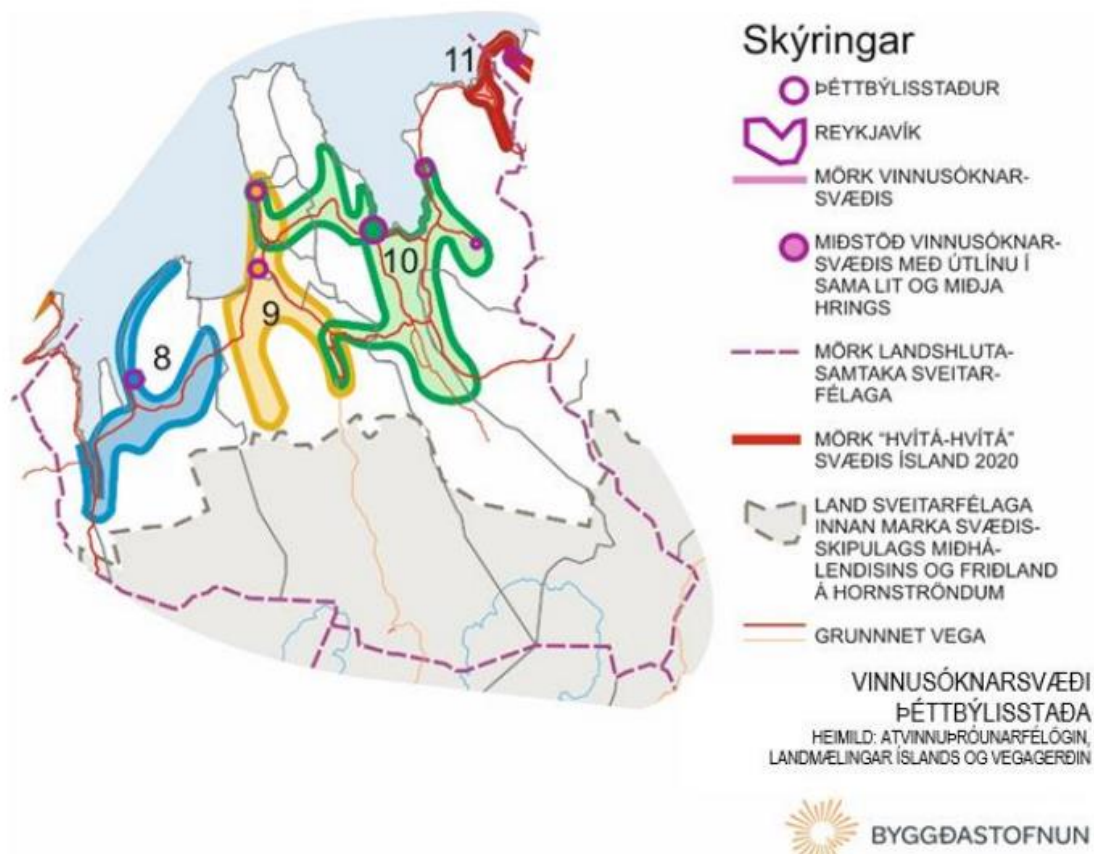
2.2.3. Vinnusóknarsvæði

Samkvæmt nýlegri greiningu Byggðastofnunar sem gerð var í samvinnu við atvinnuráðgjafa SSNV fylgja vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða á Norðurlandi vestra í grófum dráttum gömlu sýsluskiptingunni (Mynd 2). Nokkur skörun er þó á milli vinnusóknarsvæðanna í Austur-Húnavatnssýslu og Skagafirði.

Í Skagafirði (grænt á kortinu) er vinnusóknarsvæði með Sauðárkrók sem miðju. Það nær til Hofsóss og Hóla í austri og suður fyrir Varmahlíð. Svæðið liggur yfir í Austur-Húnavatnssýslu þannig að innan þess eru hluti Húnavatnshrepps og Skagaströnd.

Vinnusóknarsvæði í Austur-Húnavatnssýslu (gult á kortinu) er með Blönduós sem miðju. Svæðið nær í vestri að sýslumörkum Vestur-Húnavatnssýslu og til Skagastrandar að austan. Eins og fyrr segir skarast það við vinnusóknarsvæðið í Skagafirði.

Vinnusóknarsvæði í Vestur-Húnavatnssýslu (blátt á kortinu) er með Hvammstanga sem miðju en það tengist ekki hinum svæðunum í landshlutanum og nær allt til Borðeyrar í vestri.



Mynd 2. Vinnusóknarsvæði á Norðurlandi vestra (Laufey Kristín Skúladóttir o.fl., 2020).

Dagleg vinnusókn út frá tilteknum vinnustöðum getur verið breytileg eftir aðstæðum hverju sinni. Þannig má til dæmis ætla að eftir því sem færri valkostir eru á að fá vinnu í næsta

nágrenni við heimili aukist líkur á að íbúar þurfi að sækja sér vinnu eitthvert annað. Ef störf eru sjaldgæf og eftirsótt, t.d. hvað laun varðar, eru meiri líkur á að fólk vilji ferðast um einhvern veg til að sinna þeim. Þá hafa kannanir sýnt að karlar sækja fremur vinnu um lengri leið en konur (Hjördís Sigursteinsdóttir & Kjartan Ólafsson, 2004). Þetta er meðal annars talið stafa af hlutverkaskiptingu á heimilinu. Góðar samgöngur eru ákveðin forsenda fyrir atvinnusókn um langan veg. Kannanir hafa sýnt að þar sem aðstæður til aksturs geta verið erfiðar, s.s. um fjallvegi að vetrarlagi þá forðist konur frekar að vera á ferðinni þar heldur en karlarnir (Hjalti Jóhannesson & Halla Hafbergisdóttir, 2015). Til eru almennar viðmiðanir um stærð vinnusvæða, þannig hefur verið miðað við að stærð þeirra nemi um 45 mínútna ferð milli heimilis og vinnustaðar hvora leið í evrópskum rannsóknum á þróun byggðar (*ESPON 111. Potentials for polycentric development in Europe. Project report*, 2005). Rétt er að leggja áherslu á að þetta eru aðeins viðmiðanir. Eins og fyrr segir getur ýmislegt í aðstæðum einstaklinga, atvinnulífi og umhverfinu haft áhrif á raunverulega stærð atvinnusvæða.

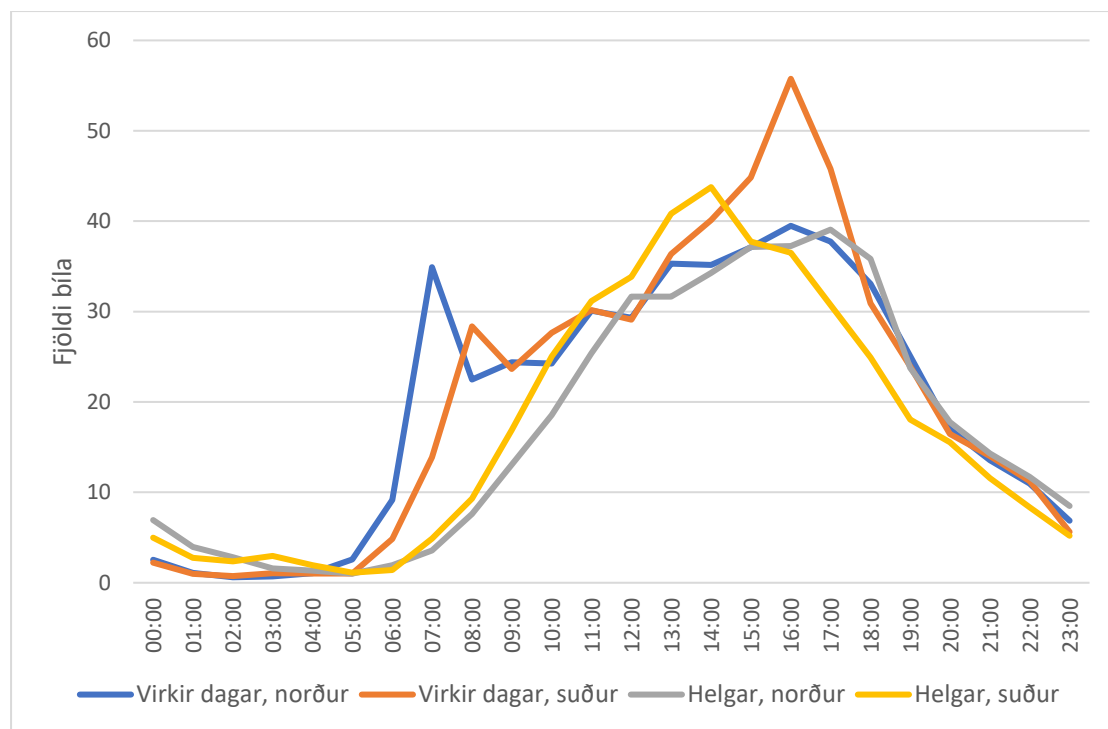
Taflan sýnir veglengdir til nokkurra staða frá Sauðárkróki, Blönduósi og Hvammstanga. Miðað við forsendur að ofan um atvinnusókn má sjá gróflega hvaða staðir eru innan atvinnusóknar séð frá þessum þremur þéttbýlisstöðum.

Tafla 3. Veglengdir frá Sauðárkróki, Blönduósi og Hvammstanga til nokkurra staða.

	Sauðárkrókur	Blönduós	Hvammstangi
Akureyri	120	144	203
Blönduós	47	-	58
Hofsós	36	83	141
Hólar	31	78	136
Hvammstangi	105	58	-
Laugarbakki	104	57	10
Reykjavík	290	244	197
Sauðárkrókur	-	47	105
Skagaströnd	52	23	81
Staðarskáli	128	81	34
Varmahlíð	26	50	109

Myndin að neðan sýnir meðalumferð á veginum milli Varmahlíðar og Sauðárkróks árið 2019 en það er fjölfarnasti vegur héraðsins utan hringvegarins³ með 930 bíla umferð á dag að meðaltali yfir árið (Vegagerðin, e.d.). Vegagerðin gerði sérstaka úrvinnslu fyrir þetta verkefni á því hvernig umferðin dreifist á sólarhringinn (Friðleifur Ingi Brynjarsson, persónuleg samskipti, 24. mars 2021).

³ Hringvegurinn austan Varmahlíðar er með mesta umferð eða 1650 ÁDU (ársdagsumferð).



Mynd 3. Meðal umferð á sólarhring á veginum milli Varmahlíðar og Sauðárkróks árið 2019.

Greinilegur umferðartoppur er sjáanlegur í norðurátt (að Sauðárkróki) milli klukkan 7 og 8 á virkum dögum og síðan enn stærri toppur milli 4 og 5 síðdegis frá Sauðárkróki til suðurs. Þetta bendir til þess að dagleg sveifla í umferðarmagni á þessu svæði tengist mjög atvinnusókn til og frá Sauðárkróki. Umferð um helgar hefur önnur einkenni og er mest seinnipart dags.

2.3. Aðrir landshlutar

Miklar breytingar hafa átt sér stað í kerfi almenningssamgangna á landsbyggðinni á undanförunum árum. Landshlutasamtök sveitarfélaga á Reykjanesi, Vesturlandi, Norðurlandi vestra og eystra og Suðurlandi gengu árið 2012 til samninga við Vegagerðina um rekstur almenningssamgangna í viðkomandi landshlutum. Þetta var oftast gert með þeim hætti að Strætó bs.⁴ tók að sér að skipuleggja leiðakerfið og aksturinn en verktakar sáu um að leggja til bíla og bílstjóra í kjölfar útboða á akstri. Fjórðungssamband Vestfirðinga og Samtök sveitarfélaga á Austurlandi fóru aðrar leiðir. Erfiðleikar einkenndu rekstur landshlutasamtakanna á þessum almenningssamgöngum og tap rekstrinum var stundum mikið. Landshlutasamtökin fóru þá leið að losa sig út úr þessum rekstri og segja upp samningum. Í upphafi árs 2020 tók Vegagerðin við rekstri almenningssamgangna á landsbyggðinni (Strætó bs., 2020) en Strætó bs. sá áfram um leiðakerfi og skipulagningu.

⁴ Strætó bs. er formlega nafnið á byggðasamlaginu en í skýrslunni er bæði notað Strætó og Strætó bs.

Á Vestfjörðum eru almenningssamgöngur af skornum skammti, aðeins er um að ræða reglubundinn akstur innan Ísafjarðar. Tilraunaverkefni var sett á laggirnar árið 2016 milli staða á sunnanverðum Vestfjörðum í samstarfi sveitarfélaga og fyrirtækja.

Á Norðurlandi eystra hefur Strætó bs. sinnt almenningssamgöngum milli staða en reksturinn var á höndum landshlutasamtakanna Eyþings⁵ á grundvelli samnings við Vegagerðina. Mikið tap var á rekstrinum og af þessum sökum sagði Eyþing upp sínum samningi við Vegagerðina árið 2017.

Á Austurlandi sjá Strætisvagnar Austurlands um almenningssamgöngur en það er gert í tengslum við akstur starfsmanna Alcoa Fjarðaáls. Ekki hefur allt gengið snurðulaust þar því málaferli risu á Austurlandi vegna aksturs rútuþyrirtækisins Sterna á milli Egilsstaða og Hafnar í Hornafirði og var höfðað mál á grundvelli þess gagnvart Sambandi sveitarfélaga á Austurlandi.

Á Suðurlandi, Reykjanesi og Vesturlandi eru almenningssamgöngur að mestu undir hatti Strætó bs. og Vegagerðarinnar frá ársbyrjun 2020. Samtök sveitarfélaga á þessum svæðum höfðu áður sagt upp samningum um rekstur almenningssamgangnanna vegna rekstrarhalla líkt og önnur landshlutasamtök. Á Suðurnesjum voru auk þess ákveðin vandamál tengd akstri og einkaleyfismálum til og frá Leifsstöð (*Heita kartaflan: almenningssamgöngur á Suðurnesjum.*, e.d.).

⁵ Nú Samtök sveitarfélaga og atvinnuþróunar á Norðurlandi eystra, SSNE.

3. GÖGN OG AÐFERÐIR

Megin aðferðafræðilega nálgunin í þessu verkefni er eigindleg, þ.e.a.s. að taka viðtöl til gagnaöflunar til að fá fram viðhorf einstaklinga á svæðinu til almenningssamgangna. Einnig var aflað fyrirbyggjandi gagna um skipulag almenningssamgagna og stefnumótun sem þeim tengist. Tekin voru viðtöl við forsvarsmenn fyrirtækja og sveitarfélaga í Austur-Húnavatnssýslu, Skagafirði og Vestur-Húnavatnssýslu, svokölluð sérfræðingaviðtöl. Markmið þessara sérfræðingaviðtala var að afla upplýsinga um umfang þess að fólk sækir vinnu um lengri veg og þörf á almenningssamgöngum sem tengjast vinnusókn. Einnig voru þessi viðtöl notuð til þess að leita að einstaklingum á svæðinu sem gætu verið viðmælendur í hópviðtölum. Í framhaldi af því voru tekin þrjú hópviðtöl á hverju svæði í fjarfundakerfinu Zoom og var miðað við að ná saman heppilegri stærð rýnihópa með u.þ.b. fimm til sex viðmælendum í hverjum hópi. Viðtölin voru hljóðrituð, rituð upp og svo unnið úr þeim.

Sérfræðingaviðtölin fóru fram í upphafi vinnunnar í janúar 2021 og síðan eftir því sem verkefninu vatt fram og ástæða þótti til að afla viðbótar upplýsinga. Hópviðtölin fóru fram dagana 9. -11. mars 2021 og gekk ágætlega að finna viðmælendur og gátu flestir þeirra sem haft var samband við mætt á fundina á tilsettum tímum. Að nota viðtöl sem hluta gagnaöflunar í verkefni sem þessu gefur að mörgu leyti góða innsýn í ferðavenjur fólks á svæðinu og mat á þörfum fólks fyrir almenningssamgöngur. Þá virðist þekking einstaklinga á svæðinu og á högum íbúa almennt fremur góð enda er um frekar fámennt svæði að ræða þar sem samheldni fólks virðist allgóð.

Hafa ber í huga að eiginleg aðferðafræði, þ.e. að taka viðtöl gefur fyrst og fremst dæmi um viðhorf eða aðstæður tiltekinna einstaklinga en er ekki mæling á viðhorfum sem hægt er að nota til að alhæfa út frá um tiltekin svæði eða hópa einstaklinga. En þegar þessi aðferð er notuð til viðbótar við töluleg gögn og aðrar heimildir geta viðtölin veitt mikilvæga innsýn í hluti sem erfitt er að fá upplýsingar um eftir öðrum leiðum.

4. VIÐHORF TIL ALMENNINGSSAMGANGNA

Þessi kafli byggir annars vegar á sérfræðingaviðtölum við forsvarsmenn sveitarfélaga, fyrirtækja og stofnana á Norðurlandi vestra þar sem grennslast var fyrir um þarfir þessara aðila og starfsmanna þeirra fyrir almenningssamgöngur. Einnig var aflað upplýsinga um hvers konar almenningssamgöngur hafa verið í boði á svæðinu á undanförunum árum og ýmislegt sem varðar staðhætti og tækifæri eða hindranir í tengslum við almenningssamgöngur á svæðinu. Hins vegar byggir kaflinn á hópviðtölum við fulltrúa almennings á hverju hinna þriggja vinnusóknarsvæða landshlutans; Skagafirði, Austur-Húnavatnssýslu og Vestur-Húnavatnssýslu. Hópviðtölunum var ætlað að bregða ljósi á þarfir einstaklinga og fá fram dæmi um hvernig fólk ferðast um svæðið og hvort og þá hvernig almenningssamgöngur gætu nýst fyrir þeirra ferðir.

4.1. Þarfir frá sjónarhóli atvinnulífs og þjónustu

4.1.1. Skagafjörður

Fram kom í viðtölum í Skagafirði að það er mikið um að starfsmenn fyrirtækja og stofnana á Sauðárkróki komi akandi á eigin bílum víðsvegar að í Skagafirði. Hjá Ágústi Andrésyni, forstöðumanni Kjötafurðadeildar KS kom m.a. fram að í tilviki hans fyrirtækis sé þetta misjafnt frá einum tíma til annars. Þannig sé akstur óvenju mikill í sláurtíð og höfðu menn velt fyrir sér almenningssamgöngum í tengslum við hana. Ákveðið var að fara aðrar leiðir s.s. að byggja upp gistiaðstöðu í grennd kjötafurðastöðvarinnar og bjóða upp á aksturspeninga til þeirra sem koma sér á staðinn sjálfir en hvetja jafnframt til samaksturs eins og mögulegt er. Þannig fær hver og einn 1/5 af bílastyrk og ef 5 aka saman þá nær sá sem leggur til bíl fullum styrk. Viðmælandinn taldi ólíklegt að almenningssamgöngur myndu nýtast fyrirtækinu þar sem vinnutími er mismunandi og starfsmenn koma víða að.

Dæmi eru um að fyrirtæki hafi verið með hálfgildings almenningssamgöngur á sínum snærum. Þannig var Fisk Seafood með 9 manna bíl um nokkurra ára skeið sem notaður var til að aka fólki milli Skagastrandar og Sauðárkróks. Starfsmenn óku bílnum sjálfir.

Mikið er um ferðir til og frá Háskólanum á Hólum og nágrenni. Í fyrsta lagi er um að ræða starfsmenn háskólans sem búa annarsstaðar í héraðinu eða eru lengra að komnir. Í öðru lagi er fólk sem býr á Hólum en vinnur annarsstaðar í héraðinu. Báðir þessir hópar sinna sínum þörfum um samgöngur mest með því að aka einir í bíl. Rektor Háskólans á Hólum taldi að það væru 4-8 bílar á ferðinni daglega á milli Sauðárkróks og Hóla vegna vinnusóknar með 10-20 manns sem eru að fara til vinnu á mismunandi tímum. Þá þurfa börn sem búa á Hólum

skólaakstur og akstur vegna íþróttar og tómsunda sem foreldrar sinna. Síðast en ekki síst þurfa nemendur háskólans að ferðast til og frá svæðinu og eru margir hverjir ekki með eigin bíl. Erlendir nemendur geta verið nokkuð margir á hverjum tíma, bæði í námi á Hólum og einnig í útibúi í Verinu á Sauðárkróki. Erlendir nemar eru vanir því að til staðar séu almenningssamgöngur og geta því verið hálf vegalausir þegar þeir koma í íslenskt dreifbýli þar sem almenningssamgöngur eru ekki í boði eða þá mjög takmarkaðar. Sumarið 2021 verða t.a.m. 15 erlendir skiptinemar við nám og hefur háskólinn sett upp kerfi ferða á milli Hóla og Versins á Sauðárkróki og verður með fimm bíla í ferðum á milli staðanna sumarið 2021, þar á meðal rafbíl vegna umhverfismála og sparnaðar en þessi akstur er kostnaðarsamur.

Leið Strætó nr. 85 sem gekk milli Sauðárkróks, Hóla og Hofsóss var haldið ótrúlega lengi úti að mati viðmælanda miðað við hvað leiðin var lítið nýtt. Viðmælandinn þekkti vel til enda nýtti fjölskyldumeðlimur leiðina stundum og var þá oft eini farþeginn og þótti það óþægilegt. Fleiri viðmælendur tjáðu sig um leið 85. Reynslan af henni var ekki talin góð og ástæðurnar fyrir því að hún var lögð af var m.a. að kostnaður varmikill, hún hafi verið illa nýtt og þá þótti þöntunarkerfi hafa virkað illa. Þá hafi jafnvel verið erfitt að ná í bílstjóra í því símanúmeri sem gefið var upp og þess vegna hafi ekki verið hægt að treysta á þetta.

Að mati viðmælanda hjá Háskólanum á Hólum gætu ungmenni sem þurfa akstur þaðan vegna íþróttar- og tómsundastarfs verið markhópur fyrir almenningssamgöngur á milli staðanna. Þessir krakkar fara yfirleitt til Sauðárkróks vegna þessa.

Rætt var við skólameistara Fjölbrotaskóla Norðurlands vestra (FNV) á Sauðárkróki sem er með dreifnámsstöðvar á Blönduósi, Hvammstanga og Hólmavík. Henni finnst afleitt að ekki séu reglubundnar samgöngur á milli Skagastrandar og Blönduóss. Núverandi tenging við leið 57 (leið 84) sé alls ekki nóg. Skagstrendingar sækja ekki mikið til Blönduóss í dreifnámsstöðina og líklega sé skortur á samgöngum á milli hluti skýringarinnar.

Nemendur framhaldsskóla eru ekki með bílpróf fyrstu tvo bekkina og það er ekki algengt að þeir sem eru komnir með bílpróf keyri daglega frá öðrum stöðum í Skagafirði til Sauðárkróks. Helst er að það sé gert á svæðinu milli Sauðárkróks og Varmahlíðar. Annars eru nemendur á heimavistinni en þá fer samkeppnin að aukast við aðra heimavistarskóla s.s. á Akureyri eða jafnvel í Reykjavík þar sem það er spennandi að fara á fjölmennari staði og þar sem er öflugra félagslíf innan og utan skóla. Skólameistarinn telur mikilvægt að reyna að halda unga fólkinu heima sem lengst því þá trosna síður böndin við heimabyggðina. Að mati hennar gæti reglubundinn skólaakstur eða almenningssamgöngur hjálpað til við að bæta búsetuskilyrðin og halda betur í unga fólkið. Það verði að horfa til þess sem tapast við að missa unga fólkið burtu þegar fjallað er um almenningssamgöngur og kostnað vegna þeirra. Hún telur að bestu

rökin fyrir því að koma á almenningssamgöngum sem nýtast framhaldsskólanemendum séu þau að halda ungmennum lengur í heimabyggð.

Það hefur komið upp umræða um að samnýta skólaakstur með almenningssamgöngum og akstri til Fjölbrautaskóla Norðurlands vestra en hún var lögð á hilluna. Annmarkar eru meðal annars að grunnskólar byrja kl. 8.10 en FNV kl. 8. Skólameistararnum finnst rétt að kanna hvort hægt sé að halda áfram með þessa hugmynd, það mætti hagræða byrjun skóla á morgnana út frá þessu.

FNV hefur horft til Austurlands þar sem almenningssamgöngur tengja framhaldsskólana á Neskaupstað og Egilsstöðum. Varðandi þetta er rétt að hafa í huga að almenningssamgöngur á því svæði tengjast vinnustaðaferðum í álver Alcoa-Fjarðaáls sem skapa í raun hryggjarstykkið í þessum samgöngum. Þá hefur einnig verið litið til Vesturlands en rúta tengdi fjölbrautaskólann á Akranesi við Borgarnes áður en menntaskólinn kom þangað.

Í viðtali við sveitarstjóra Skagafjarðar kom fram að hann teldi talsverða þörf vera fyrir almenningssamgöngur innan héraðsins, t.d. vegna FNV, mikillar vinnusóknar úr sveitinni til Sauðárkróks og síðast en ekki síst umhverfismála. Frístundastrætó fer um Skagafjörð og tekur börn á skíði og í tómsundur víðsvegar að úr héraðinu einu sinni í viku. Annar akstur sem sveitarfélagið sér um er akstur tveggja bíla um héraðið sem sækja eldri íbúa í dagsdvöl tvisvar í viku og er sú þjónusta vel nýtt. Svokölluð fótboltaakademía þjálfara fer á milli staða á Norðurlandi vestra og allt til Hólmavíkur. Bent var á að akstur með fótboltaíðkendur til æfinga á mismunandi stöðum á svæðinu gæti eflt samskipti þeirra sem eru að keppa undir merkjum sama liðs. Að mati sveitarstjórans væri hagkvæmast að bjóða upp á tengingu milli Varmahlíðar og Sauðárkróks og á svæðinu þar á milli. Ákveðinn vandi væri þó að gera upp á milli svæða á þennan hátt og ekki ólíklegt að krafa myndi koma frá öðrum svæðum um sambærilega þjónustu, s.s. svæðinu til Hofsóss og Hóla.

Oddviti Akrahrepps taldi að á flestum bæjum starfi alla vega einn fullorðinn við eitthvað utan landbúnaðarins en fáir aki til Sauðárkróks til vinnu. Flestir noti einkabíla en sumir séu með vinnubíl til umráða. Eitthvað er um að ungmenni úr hreppnum sem eru í FNV á Sauðárkróki nýti einkabíla til þess að komast á staðinn. Þrátt fyrir að leið 57 liggi gegnum sveitina á löngum kafla þá er eina stoppistöðin á svæðinu í Varmahlíð og fyrir suma eru 25-30 km þangað. Áður en Strætó tók við rekstrinum á leiðinni milli Akureyrar og Reykjavíkur stoppaði rútan víðar og hægt að taka hana við afleggjara að bæjunum. Að mati oddvitans væri athugandi að bjóða upp á ferðir til Sauðárkróks á morgnana og seinni part eða um kvöld en það þyrftu að vera nokkuð tíðar ferðir til þess að þær myndu nýtast fólki, þannig að farþegar væru ekki bundnir við eina

tímasetningu. Það væri umhverfislegur og samfélagslegur ávinningur af almenningssamgöngum en kostnaður hlyti alltaf að vera mikill vegna fámennis.

Almenningssamgöngur innan Sauðárkróks komu til umræðu. Akstur á einkabílum er ráðandi þar eins og annarsstaðar og fólk upplifir jafnvel skort á bílastæðum við fjölmenna vinnustaði. Benda má á í þessu sambandi á skipulag bæjarins þar sem stórir vinnustaðir eru nyrst og fjölmenn íbúðarhverfi syðst í um 4 km fjarlægð eftir gatnakerfinu.

4.1.2. Austur-Húnavatnssýsla

Rætt var við sveitarstjóra Sveitarfélagsins Skagastrandar sem taldi að tíðni ferða milli Blönduóss og Skagastrandar sé of lítil og tímasetningar henti ekki vinnusókn. Núna sé leiðin einkum notuð vegna tengingar við leið 57. Tíðari ferðir séu forsenda þess að fólk nýti sér þessar samgöngur til að fara á milli staðanna. Kallað hefur verið eftir því að setja upp daglegar ferðir fyrir nemendur í FNV á Sauðárkróki þannig að þau þurfi ekki að fara á heimavistina. Tilfallandi akstur eftir þörfum er með aldraða íbúa Skagastrandar í tengslum við félagsþjónustu.

Sveitarstjóri Húnavatnshrepps taldi erfitt að reikna með almenningssamgöngum í hreppnum sökum vegalengda og dreifbýlis. Ef til vill mætti sameina einhvern akstur við skólaakstur en tímasetningar myndu henta illa. Réttara væri að líta til örari ferða á milli Skagastrandar og Blönduóss og e.t.v. milli Blönduóss og Hvammstanga. Einkabílinn sé notaður í flestar ferðir og fólk vant að hafa það þannig. Viðhorf og vani skipti miklu og það sé ekki almenningssamgöngum í hag héraendis. Sveitarstjórinn taldi að það hafi ekki verið þörf fyrir akstur fyrir eldri borgara. Sumir aki sjálfir t.d. vegna félagsstarfs og einnig sé safnað saman í bíla.

Bæjarstjórinn á Blönduósi sagði skorta á að markaðssetja Strætó. Almennt þurfi að auka tíðni ferða ef fólk á að líta á almenningssamgöngur sem raunhæfan valkost. Vegna fyrirhugaðrar sameiningar sveitarfélaga á svæðinu hafa verið umræður um sameiginlegt atvinnu- og skólasvæði og hvernig best væri að tengja það með t.d. almenningssamgöngum en það er ekki komin nein áætlun. Hann taldi nokkuð um að íbúar Blönduóss sækja þjónustu til Sauðárkróks, á borð við tannlæknaþjónustu o.fl. Eitthvað sé um atvinnusókn frá Hvammstanga og Skagastrandar til Blönduóss. Nemendur í FNV á Sauðárkróki frá Blönduósi og nágrenni hafa valið að vera þar á heimavist en einhver umræða hefur verið um ferðir vegna FNV þannig að ungmenni geti búið heima í stað þess að fara á heimavist. Fyrir einstaka samfélagshópa, einkum ungt fólk og þá sem eldri eru væri gott að auka framboð almenningssamgangna. Núna er stundaður akstur fyrir eldri borgara innanbæjar á Blönduósi og aðeins út fyrir bæinn s.s. í tengslum við spilakvöld. Vegna frístundastarfs eru börn sótt í dreifbýlið á föstudagskvöldum.

Ef ætti að koma upp almenningssamgöngum sem nýttust þessum hópum og öðrum eftir atvikum væri það bætt þjónusta en kostnaður geti orðið mikill. Fyrir fáfarnari leiðir kæmi að hans mati einnig til greina að hafa minni bíla og pöntunarþjónustu.

Umsjónarmaður dreifnáms FNV á Blönduósi sagði að enginn nemandi frá Skagaströnd sé í náminu. Hún taldi að megin ástæða þess sé að engar almenningssamgöngur sem standa undir nafni séu á milli staðanna. Ungmenni frá Skagaströnd fara fyrst og fremst í Menntaskólann á Akureyri. Hún benti á að mikil atvinnusókn sé þarna á milli, sérstaklega frá Skagaströnd til Blönduóss og að mikil áhersla sé lögð á almenningssamgöngur milli Blönduóss og Skagastrandar í sameiningarviðræðum sem standa yfir í Austur-Húnavatnssýslu. Nemendur úr sveitinni koma oft í einkabílum með foreldrum eða öðrum sem eru að fara í vinnu á Blönduósi. Það hefur einhver umræða verið um hvort sé hægt að nýta skólabíla fyrir nemendur í dreifnáminu úr sveitinni. Láta skólabíla þá aka áfram frá Húnavöllum til Blönduóss þega búið er að skila af sér grunnskólanemendunum. Þá yrðu þeir komnir um 8.30 til Blönduóss en skólinn byrjar kl. 8.00 hjá FNV. Notaðir eru einkabílar til að fara í námslotur á Sauðárkróki einu sinni í mánuði en þá er venjulega gist fjórar nætur þar.

4.1.3. Vestur-Húnavatnssýsla

Hjá sveitarstjóra Húnaþings vestra r kom fram að það hafi verið slæmt að missa leið 83 þó að leiðin hafi verið frekar lítið nýtt. Eftir áramótin, þ.e. eftir að breytingin átti sér stað fékk sveitarfélagið tilkynningu frá Strætó um að ákveðið hefði verið að hætta að aka leið 83. Tenging við hringveginn er m.a. talin mikilvæg fyrir ferðþjónustu en Hvammstangi er um 6 km frá hringveginum. Þá hafa ekki allir tengingu við einhverja á staðnum til að sækja sig eða skutla. Vegna dreifnáms frá FNV á Hvammstanga er óánægja með þjónustu Strætó leið 57 en nemendur þurfa að fara einu sinni í mánuði til Sauðárkróks og taka þá Strætó. Það hefur komið fyrir að nemendur hafi verið skildir eftir eða gleymst að stoppa til að taka nemendahópa með. Nýlegt tilvik er um að nemandi hafi gleymst á Blönduósi og foreldrar þurftu að sækja hann þangað. Þá er slæmt að önnur fimmtudagsferð Strætó hafi verið felld niður vegna þess að hún var mikilvæg fyrir hluta ungmennanna. Það hefur komið til tals að greiða styrk vegna Strætóferðanna beint til krakkanna, í stað þess að sveitarfélagið útvegi strætómiða eins og nú er, en sumum finnst það vafasamt og spurning hvernig það nýtist eða verði útfært. Til stendur að halda fund með Strætó og ræða um þjónustuna og þessi atvik sem komið hafa upp. Strætóferðirnar eru annars almennt nýttar mest af ungmennum og eldra fólki í tengslum við ferðir til Akureyrar og Reykjavíkur. Mikið er um að fólk sé að sækja sér vinnu á Hvammstanga og ferðist á einkabílum um svæðið vegna hennar, tómsundaiðkunar og fleiri erinda. Að mati sveitarstjórans eru líklega litlar líkur á að þetta fólk muni vilja nýta sér almenningssamgöngur,

flestir aka einir í bíl. Í tilvikum þar sem bílar eru samnýttir er það þegar um er að ræða fólk sem býr á sama stað, t.d. foreldra og börn eða hjón sem bæði vinna á Hvammstanga. Þrír starfsmenn af 13 í ráðhúsi aka reglulega úr sveitinni og margir í öðrum fyrirtækjum. Eitthvað er um að fólk leggi bílum við vegamót hringvegjar við Hvammstanga, annað hvort til að halda áfram með Strætó eða til að sameinast í bíla. Akstur innan bæjar á Hvammstanga er afar mikill, flestir aka á milli húsa. Sveitarfélagið er hins vegar heilsueflandi sveitarfélag og er að reyna að sporna við þessu. Skólaakstur er mjög umfangsmikill og átta leiðir eknar enda er Húnaþing vestra mjög stórt sveitarfélag. Lengsti skólaakstur er klukkustund og kortér hvora leið⁶. Í útboði skólaaksturs um hverja leið kaupir sveitarfélagið ákveðinn fjölda sæta en 4-5 ára leikskólabörn mega fara með skólabílum ef það er pláss. Daglegur akstur er með eldri borgara í dagþjónustu en misjafnt er eftir dögum hvert fólk er sótt innan sveitarfélagsins. Það er ekið um eina klukkustund hvora leið eða mest tvo tíma á dag. Þannig er þetta 25% starf.

Umsjónarmaður dreifnáms FNV á Hvammstanga veitti áhugaverða innsýn í þarfir dreifnámsins fyrir samgöngur þar sem Strætó leið 57 leikur (eða lék) lykilhlutverk. Leiðin var notuð til þess að fara í um fimm daga staðarlotur á Sauðárkróki en svo virðist sem hvorki nemendur né starfsmenn treysti þessum samgöngum lengur. Eins og komið hefur fram hafa einstakir nemendur gleymst á áningarstað og jafnvel hefur gleymst að taka með nemendahópa. Þá telur hún þjónustu Strætó að ýmsu leyti ófullnægjandi, s.s. að ekki er tryggt að allir geti setið í sætum. Þá er ekki hægt að treysta nógu vel á að ferðir séu farnar. Dæmi um það er að þegar veður er slæmt á hluta leiðarinnar milli Reykjavíkur og Akureyrar þá er oft aðeins ekið upp í Borgarnes og því sleppt alfarið að fara norður í land jafnvel þótt vandamálið liggja t.d. á Öxnadalshéið⁷. Á svipaðan hátt sé því jafnvel alveg sleppt að aka frá Akureyri ef vandamálið liggur t.d. á Kjalarnesinu. Þetta bitni á Norðurlandi vestra sem hefur engar aðrar almenningssamgöngur út fyrir landshlutann en þær sem eru á landi. Þá hefur þjónustan á leið 57 versnað við það að leggja af seinnipartsferðina frá Akureyri á fimmtudögum sem var mikilvæg. Varðandi leið 83 sem var felld niður var það m.a. slæmt fyrir ungmenni og fleiri sem vilja nýta almenningssamgöngur án þess að vera upp á aðra komnir með að láta skutla sér eða sækja að vegamótunum við hringveginn.

⁶ Í reglum um skólaakstur í grunnskóla nr. 656/2009 er miðað við að daglegur skólaakstur sé að jafnaði ekki lengri en 120 mínútur.

⁷ Sjá tilkynningu frá Strætó í viðauka þann 25. mars 2021 um að ekki sé ekið lengra en í Borgarnes frá Reykjavík síðdegis þann dag. Einnig eru færðarkort frá Vegagerðinni á sama tíma þar sem sjá má að vindhraði er meiri á leiðinni Reykjavík-Borgarnes á svipuðum tíma og ekki að sjá að ófært sé norður til Akureyrar (spáin var hins vegar slæm).

4.2. Þarfir frá sjónarhóli einstaklinga

4.2.1. Skagafjörður

Mikil umferð einkabíla er innan héraðsins vegna vinnusóknar. Algengast er að fólk aki eitt í bílum. Vinnutími er fjölbreyttur þannig að sveigjanleiki þarf að vera í hvenær það fer til vinnu. Sauðárkrókur er helsti staðurinn sem fólk sækir vinnu á en einnig er talsvert um að sótt sé til Háskólans á Hólum. Þá er vinnusókn víðar um fjörðinn s.s. í grunn- og leikskóla og störf sem eru minna staðbundin.

Þær leiðir sem virðast vera fjölfarnastar vegna vinnusóknar eru Varmahlíð-Sauðárkrókur, Hólar-Sauðárkrókur⁸ og Hofsós-Sauðárkrókur⁹. Af þessum þremur leiðum er mest umferð á milli Varmahlíð og Sauðárkróks eða um 930 á dag að meðaltali yfir árið.

Engar skipulagðar samgöngur eru í héraðinu vegna vinnusóknar nema ef telja má til ferðir með starfsmenn og nemendur Háskólans á Hólum, einkum erlenda skiptinema, milli háskólans og Versins á Sauðárkróki. Gert er ráð fyrir að um 25 manns verði ekið reglubundið þarna á milli sumarið 2021. Fjórir bílar verða notaðir, þar af einn rafbíll sem einkum var keyptur vegna sparnaðar því þessi akstur er skólanum kostnaðarsamur. Annað dæmi um reglubundnar samgöngur vegna vinnusóknar er að Fisk Seafood lagði starfsmönnum til 9 manna sendiferðabíl til ferða milli Sauðárkróks og Skagastrandar sem starfsmenn óku sjálfir en þessu mun vera hætt núna.

Almenningssamgöngurnar sem voru milli Sauðárkróks og Hofsóss/Hóla komu talsvert til umræðu. Bæði var um að ræða akstur milli Hóla og Sauðárkróks sem sveitarfélagið stóð að 2004. Síðar kom leið 85 á milli sömu staða sem hluti af leiðarkerfi Strætó. Tilraun sveitarfélagsins, sem stóð í eitt ár, þótti hafa tekist betur en það tengdist því að verið var að flytja hluta af fiskeldisnáminu til Sauðárkróks. Þá voru farnar tvær ferðir á dag sem nýttust einnig nemendum í FNV og fleirum. Þetta var kostnaðarsamt og var lagt af. Mikil gagnrýni kom á pöntunarþjónustuna á leið 85 og að ekki hafi verið hægt að treysta á að pöntuð ferð stæðist. Dæmi hafi verið um að gleymst hafi að sækja fólk sem hafði pantað far. Þjónustan var mjög illa nýtt „þetta er mjög gott dæmi um hvernig almenningssamgöngur virka ekki“ sagði viðmælandi.

Hvað varðar þarfir einstakra samfélagshópa fyrir almenningssamgöngur var talsvert rætt um ungmenni. Að hluta til sé séð um þarfir ungmenna s.s. með skólaakstri og frístundastrætó sem

⁸ Um þessar mundir er talið að 13 manns sækji milli Hóla og Sauðárkróks og einn frá Varmahlíð.

⁹ Talið að um 15 manns á Hofsósi sækji reglulega vinnu til Sauðárkróks.

er í ferðum um héraðið á föstudögum. Annars sinna foreldrar fyrst og fremst akstri barna sinna vegna frístunda og annarra ferða utan skólatíma. Viðmælendur töldu að þarna væru tækifæri til að bæta þjónustuna. Annar hópur væru nemendur í FNV utan Sauðárkróks sem kysu að búa heima í stað þess að vera á heimavist. Þegar ungmenni í þessum hópi eru komin með bílpróf er mikið um að þau aki sjálf í skólann. Erlendir skiptinemar á Hólum eru sérstakur hópur sem er alla jafna vanur að búa við almenningssamgöngur á sínum heimaslóðum. Þessir einstaklingar geta þess vegna verið svolítið „vegalausir“ og t.d. átt erfitt með að skreppa til Sauðárkróks til að kaupa í matinn og þess háttar. Eldri borgarar eru hópur sem getur verið í talsverðri þörf fyrir almenningssamgöngur en þeim er boðið upp á akstur á vegum sveitarfélagsins vegna tómstundastarfs. Fólk á vinnumarkaði sem sækir sér vinnu á milli staða gæti að mati viðmælanda verið markhópur fyrir almenningssamgöngur og það sé ljóst að það er talsverður fjöldi á ferðinni á hverjum degi vegna þessa. Vinnutími er hins vegar breytilegur og nokkrar ferðir þyrftu að vera yfir daginn til að henta flestum. Þá er talsvert um að fólk samnýti ferðirnar vegna vinnu til að kaupa í matinn og erindast annað meðan verið er á Sauðárkróki þangað sem leið flestra liggur. Að hafa eigin bíl við höndina er því hentugt. Lykilatriði virðist vera sveigjanleiki. Það er greinilegt að fólk hefur almennt byggt sér upp „rútínu“ sem fellur illa að því að nýta almenningssamgöngur og var þetta talsvert rætt í hópviðtalinu: „Það þarf hugarfarsbreytingar úti á landsbyggðinni. Á höfuðborgarsvæðinu finnst öllum sjálfsagt að labba og taka strætó og fara á þessi hlaupahjól, og úti á landi keyrir fólk“. Það viðhorf heyrðist einnig að ef til vill væri hugarfarsbreyting að eiga sér stað og fólk væri að verða opnara fyrir því að breyta háttum sínum. Sú breyting virðist vera á ferðavenjum fólks að sífellt fleiri aka um á rafbíl og samkvæmt viðmælendum okkar er það ekki síst vegna sparnaðar. Almenningssamgöngur þurfa því í auknum mæli að keppa við rekstrarkostnað rafbíla. Viðmælendum okkar fannst almennt mikill akstur vera stundaður innan héraðsins en að hann væri sannarlega í mismunandi tilgangi og þarfir sem hann á að uppfylla eru mjög fjölbreyttar.

4.2.2. Austur-Húnavatnssýsla

Samkvæmt hópviðtali í Austur-Húnavatnssýslu er talsvert um akstur vegna vinnusóknar innan héraðsins, einkum til Blönduóss. Héraðið er mikið sauðfjárræktarsvæði og algengt er að a.m.k. einn frá hverjum bæ sækir sér vinnu við eitthvað annað en landbúnað¹⁰. Þá er eitthvað um vinnusókn til Skagastrandar og um Þverárfjallsveg til Skagafjarðar eða öfugt. Þannig er almennt séð mikill hreyfanleiki á fólki á vinnumarkaði en straumurinn liggur víða og flestir aka

¹⁰ Viðmælandi í Húnavatnshreppi taldi að yfir 20 manns sæktu vinnu þaðan eitthvert annað.

einir í bílum. Viðmælendur höfðu flestir persónulega reynslu af því að aka milli staða vegna vinnu. Þau töldu að ákveðinn sveigjanleiki sé nauðsynlegur því að vinnutími er breytilegur og það er nokkuð sem einkabílinn býður upp á. Þannig var mikill samhljómur með þessu og því sem kom fram í Skagafirði. Helsti munurinn á milli héraðanna er að ferðir þeirra sem sækja sér vinnu dreifast víðar í Austur-Húnavatnssýslu enda eru þéttbýlisstaðirnir þar fámennari. Viðmælendurnir ræddu talsvert um kostnaðinn sem hlýst af löngum ferðum vegna vinnusóknar og að fólk vanreiknaði gjarnan þann kostnað. Það virðist þá vera sérstakur þáttur sem gerir almenningssamgöngur síður samkeppnisfærar í huga fólks.

Rætt var um að erfitt gæti verið að treysta á samgöngur vegna vinnusóknar um Þverárfjallsveg. Ófærð gæti komið í veg fyrir að maður komist aftur til baka sömu leið í lok vinnudags og þá er stundum ekinn hringvegurinn um Vatnsskarð í staðinn.

Þær almenningssamgöngur sem stundaðar eru innan svæðisins eru annars vegar leið Strætó nr. 57 sem fer þá milli Blönduóss og Sauðárkróks um Þverárfjallsveg. Hins vegar er það leið 84 milli Blönduóss og Skagastrandar í tengslum við leið 57. Skólabílstjóri sinnir akstri á leið 84. Leiðin virðist ekki vera mikið notuð og samskipti milli Blönduóss og Skagastrandar eru ekki mikil nema með einkabílum. Þannig töldu viðmælendur til dæmis að þetta valdi því að fáir unglingar frá Skagaströnd nýti dreifnámið frá FNV sem er staðsett á Blönduósi.

Varðandi þarfir einstakra samfélagshópa fyrir almenningssamgöngur kom svipað fram og í Skagafirði að líklega væri þörfin mest meðal þeirra sem eru annað hvort of ungir eða gamlir til að vera á eigin bíl. Foreldrar sjá fyrst og fremst um þarfir sinna barna vegna frístunda og annars sem ekki er sinnt í tengslum við ferðir með skólabíl. Í Skagabyggð er skólabíll notaður vegna aksturs eldri borgara til Skagastrandar vegna t.d. félagsstarfs. Samskonar þjónusta mun ekki vera í Húnavatnshreppi.

Líkt og í Skagafirði eru erlendir ríkisborgarar reglulega á svæðinu sem þurfa á almenningssamgöngum að halda. Þetta eru erlendir listamenn sem koma til að starfa í listamiðstöð á Skagaströnd og Textílmíðstöðinni á Blönduósi. Þessir hópar munu vera mun duglegri en Íslendingar við að nýta almenningssamgöngur, bæði leiðir 57 og 84.

4.2.3. Vestur-Húnavatnssýsla

Hvammstangi er miðstöð verslunar og þjónustu í Vestur-Húnavatnssýslu og er talsvert um akstur þangað úr dreifbýlinu vegna vinnusóknar. Líkt og á hinum tveimur svæðum landshlutans ekur hver oftast einn í sínum bíl. Fólk kemur mjög víða að og eru vegalengdir miklar innan héraðsins. Þannig dreifist aksturinn á margar leiðir. Hringvegurinn liggur um héraðið og skapar grunntenginguna í samgöngukerfinu en út frá honum liggja fáfarnari vegir,

sem viðmælendum okkar varð tíðrætt um að væru margir hverjir í afar slæmu ástandi. Viðmælendur höfðu mismikla reynslu af akstri vegna vinnusóknar en voru sammála um að áherslan á einkabílinn væri almennt of mikil á svæðinu sem lýsti sér einnig í því að innan þéttbýlisins á Hvammstanga færu flestir akandi á milli húsa. Væntingar væru um að reyna að vinda ofan af þessu en hefð fyrir notkun einkabílsins væri mikil og þannig var samhljómur milli viðhorfa sem þarna komu fram og á hinum tveimur svæðunum sem þegar hefur verið fjallað um í greinargerðinni. Samskipti við Blönduós eru ekki mikil en þó munu vera 3-4 sem sækja þangað vinnu. Samskipti við Blönduós eru þó talsverð á sviði íþróttamála þar sem ungmenni í Húnaþingi vestra keppa undir sömu merkjum og þau á Blönduósi, þ.e. Hvöt.

Hvað varðar þarfir einstakra hópa fyrir almenningssamgöngur kom svipað í ljós og á hinum svæðum landshlutans, þ.e. að það eru börn og eldra fólk sem ekki ekur sjálft sem eru í mestri þörf fyrir akstur og er séð fyrir þeim þörfum að hluta til. Skólaakstur er mjög umfangsmikill og flókinn í Húnaþingi vestra enda er það mjög landmikið svæði. Ekið er á átta leiðum og er sú lengsta úr gamla Bæjarhreppi um 80 km leið og sitja þau börn sem lengst eiga að fara um klukkutíma og kortér í bílnum. Elstu börn í leikskóla geta almennt fengið far með skólabílum en grunnskólabörn ganga fyrir. Foreldrar eða afar og ömmur aka börnum vegna frístundastarfs og íþróttaæfinga eftir skóla. Misjafnt er hvort þessir aðilar sameinast eitthvað um aksturinn. Samkvæmt hópviðtalinu virðist svo vera að foreldrar sem lengst eigi að fara; úr gamla Bæjarhreppi séu duglegastir við að samnýta ferðir. Eldri borgarar fá akstur úr sveitunum í kring til Hvammstanga vegna dagvistar og félagsstarfs eins og kom fram í viðtali við sveitarstjóra Húnaþings vestra. Fólk á vinnualdri sér almennt um sinn akstur sjálft líkt og á hinum svæðunum. Unglingar í dreifnámi frá FNV á Hvammstanga þurfa á almenningssamgöngum að halda s.s. til að fara einu sinni í mánuði til Sauðárkróks í staðarlotur. Eins og fram hefur komið er ákveðið vantraust komið á þjónustu Strætó sem hefur valdið því að farið er að nota einkabíla fyrir þessar ferðir á Sauðárkrók.

Það sem var ólíkt umræðunni í Skagafirði og Austur-Húnavatnssýslu var áherslan á leið 57 hjá Strætó og þjónustu hans. Leið 57 er mikilvæg fyrir svæðið til að skapa tengingu út fyrir það, einkum til höfuðborgarsvæðisins. Einn viðmælandi orðaði mikilvægi leiðar 57 þannig: „Þessi grunnur verður að vera í lagi ef þeir ætla að fara gera einhverja aukna þjónustu á svæðinu“. Ákveðin skil virðast vera milli Austur- og Vestur-Húnavatnssýslu þannig að í vestursýslunni er mun meira sótt til höfuðborgarsvæðisins. Tilfinning viðmælenda var sú að þjónusta Strætó væri að versna. Nefnd voru nokkur dæmi um hvernig hún þyrfti að batna, s.s. með því að fækka viðkomustöðum á Akranesi, að aka norður í land þrátt fyrir að síðasti hluti leiðarinnar til Akureyrar sé e.t.v. lokaður en það er oft Öxnadalshéiðin. Gjarnan endi strætóinn í Borgarnesi

og snúi þar við aftur til Reykjavíkur þrátt fyrir að mestallur hluti leiðarinnar norður virðist vera fær. Varðandi ferðir unglunga, sem eru í dreifnámi frá FNV á Hvammstanga og nota leið 57 til að fara í staðarlotur á Sauðárkróki, þá komu fram kvartanir um þjónustuna. Í viðtalinu kom enn fram dæmið um að gleymst hafi að taka unglungana með frá Sauðárkróki sem þegar hefur komið fram hjá fulltrúa sveitarfélagsins og umsjónarmanni dreifnámsins. Leið 83 kom til umræðu sem kom sér vel fyrir þá sem enga tengingu hafa á Hvammstanga, s.s. ferðamenn og ungmenni sem fara áfram með leið 57 vegna íþróttæfinga á Sauðárkróki og fleira. Viðræður sveitarstjórnar við Strætó og Vegagerðina eru fyrirhugaðar um það hvernig megi bæta þjónustu Strætó.

5. MAT Á FÝSILEIKA

Í þessum kafla verður leitast við að draga ályktanir af þeim upplýsingum sem aflað var í þessari athugun og meta hvaða möguleikar virðast helst geta komið til greina á svæðinu til að bæta almenningssamgöngur eða koma þeim á laggirnar. Það eru þrír hópar fólks sem hafa mesta þörf fyrir almenningssamgöngur. Í fyrsta lagi eru það börn og ungmenni undir bílprófsaldri. Í öðru lagi eru það eldri borgarar sem ekki aka sjálfir. Í þriðja lagi getur verið mikil þörf hjá mismunandi hópum fólks sem hefur litla tengingu á svæðinu en sem treystir á almenningssamgöngur fyrir sínar ferðir. Það er misjafnt eftir aðstæðum hvaða hópar þetta eru. Í Skagafirði eru þetta einkum erlendir nemendur við Háskólann á Hólum, í Austur-Húnavatnssýslu eru þetta erlendir listamenn í listamiðstöð á Skagaströnd og Textílmíðstöð á Blönduósi. Í Vestur-Húnavatnssýslu, og í raun á svæðinu öllu, eru það (erlendir) ferðamenn og aðrir sem vilja komast út fyrir hringveginn eða þá leið sem Strætó ekur um Norðurland vestra á leið sinni milli Reykjavíkur og Akureyrar. Um öll svæðin gildir það að flest fullorðið fólk sér sjálf um sínar ferðaparfir með einkabíl. Það er mjög mikil hefð fyrir notkun einkabílsins og almenningssamgöngur, séu þær til staðar, þurfa að keppa við það að aka einn í bíl. Í viðtölum kom fram að rafbílaeign er aðeins að aukast, meðal annars vegna minni rekstrarkostnaðar¹¹ og almenningssamgöngur þurfa því að keppa við rafbíla um verð í auknum mæli. Sveigjanleiki í ferðum er mikill hjá þeim sem eru á einkabíl og tíðni ferða almenningssamgangna þarf að vera mikil til að geta keppt við einkabílinn hvað sveigjanleika varðar. Loks má bæta því við að almenningssamgöngur þurfa að keppa við einkabílinn um þægindi og öryggi en samkvæmt viðtölum er ekki hægt að vera viss um að fá sæti í Strætó og þurfa þá að standa eða sitja á gólfinu á ferð um þjóðveginn.

Aðstæður eru að ýmsu leyti mismunandi á svæðunum þremur sem athugunin tók til. Hér að neðan verður fjallað um þennan breytileika og þau mismunandi tækifæri sem gætu gefist á því að koma á almenningssamgöngum á hverju svæði fyrir sig.

5.1. Skagafjörður

5.1.1. Milli hvaða staða er mest þörf?

Mest umferð er á svæðinu **milli Varmahlíðar og Sauðárkróks** og þar eru til dæmis margir á ferðinni vegna vinnu á Sauðarkróki. Talsvert hefur verið um að hús hafi verið byggð á svæðinu án tengsla við landbúnað. Þannig gæti þetta verið svæði þar sem tækifæri væri til að setja upp

¹¹ Að minnsta kosti er rekstrarkostnaður rafbíla mun minni enn sem komið er, en þetta kann að breytast með breyttri gjaldtöku af rafbílum og einkabílum almennt á næstu árum.

almenningsamgöngur. Hins vegar kann eftirspurn eftir almenningssamgöngum að vera hlutfallslega minni meðal þessa hóps af þeim ástæðum sem raktar voru að ofan, þ.e. að umferðin þarna er mikið vegna fólks sem ekur eitt í bíl vegna vinnu. Vinnutími er breytilegur, hentugt er að nýta einkabíl til að samnýta fleiri erindi í þéttbýlinu og þetta er þægilegt. Fólk er handgengið einkabílnum og mikil hugarfarsbreyting þarf að eiga sér stað áður en það fer að nota almenningssamgöngur. Það er því ekki lagt til að reyndar séu almenningssamgöngur á þessu svæði nema að undangenginni mikilli undirbúningsvinnu og samvinnu við íbúa sem miðar að því að kynna verkefnið vel og reyna jafnvel að tryggja lágmarks þátttöku áður en farið yrði af stað.

Á milli **Hóla og Sauðárkróks** er talsverð umferð vegna vinnusóknar og fleira. Það sem mælir með almenningssamgöngum þarna á milli er að nú þegar er skipulagður akstur. Ákveðin grunnþörf er því til staðar sem verið er að sinna fyrir Háskólann á Hólum. Hann kostar ferðir þarna á milli nú þegar. Þetta fé mætti ef til vill spara á móti almenningssamgöngum eða leggja inn í almenningssamgöngur. Á hverju ári er að jafnaði staðsettur hópur erlends fólks á Hólum sem er vant almenningssamgöngum frá sínum heimahögum og myndi væntanlega nýta sér þær, væru þær í boði. Tenging sem leið 85 skapaði við leið 57 hefur ekki verið til staðar í nokkur ár og virðist vera þörf á henni af svipuðum ástæðum og að ofan greinir.

Þá er talsverð umferð á milli **Hofsóss og Sauðárkróks** s.s. vegna vinnusóknar. Svipað gildir um það og leiðina Varmahlíð-Sauðarkrókur að þar væru almenningssamgöngur almennt að keppa við það að aka einn í bíl með þeim sveigjanleika og þægindum sem því fylgir.

5.1.2. Mögulegar útfærslur

Ef almenningssamgöngur verða teknar upp á leiðinni milli **Hóla og Sauðárkróks** er mikilvægt að útfærslan sé gerð í samstarfi við Háskólann á Hólum enda myndi hann, starfsmenn hans og aðrir íbúar á staðnum væntanlega verða stærsti hluti notenda. Ef almenningssamgöngur eiga að koma í staðinn fyrir núverandi ferðir milli Hóla og Versins á Sauðarkróki þarf að sníða þær nokkuð vandlega að þeim þörfum sem eru þar. Að því gefnu að það markmið náist má hugsa sér að háskólinn taki þátt í rekstri almenningssamgagnanna að svipuðu marki og núverandi ferðir kosta skólann.

Ekki er lagt til að almenningssamgöngur milli **Hofsóss og Sauðárkróks** yrðu reyndar í fyrstu atrennu. Ef það yrði hins vegar gert síðar, til dæmis sem útvíkkun á samgöngum milli Hóla og Sauðarkróks þarf að skoða vel hvernig tenging við Hóla gæti verið útfærð, þar sem of mikill krókur og töf á ferðum er óæskileg að mati þeirra sem rætt var við og myndi hafa neikvæð áhrif á notkunina.

Milli Varmahlíðar og Sauðárkróks er fjölfarin leið fólks á einkabílum sem sækir sér vinnu á Sauðárkróki. Ekki er þó lagt til að reynt verði að setja upp almenningssamgöngur þar nema að undangenginni vandaðri undirbúningsvinnu. Líta má til aðferðafræði sem kallast umferðarstjórnun (e. mobility management). Slíkri aðferðafræði er beint að vegfarendum og lögð er megináhersla á að breyta hugafari þeirra og ferðavenjum með hvetjandi aðgerðum í stað þess að setja boð og bönn (Gréta Hlín Sveinsdóttir, 2009). Fjölbreyttar leiðir eru mögulegar til að vinna að breyttu hugafari vegfarenda. Meðal þess er fræðsla og vitundarvakning, skipulagning nýrra samgönguleiða og samhæfing valkosta, s.s. samstarf um skipulagningu ferða til og frá vinnu á tilteknum svæðum. Það mætti í fyrsta lagi hugsa sér almenningssamgöngur þarna með sérstökum bílstjóra og á hæfilega stórum bíl sem uppfyllir kröfur til slíks. Það hefur þann kost að öryggiskröfum er fullnægt og faglegt utanumhald tryggt. Áður en svona fyrirkomulag væri prófað má hugsa sér að reynt verði að ná stuðningi fólks á svæðinu við verkefnið og ef til vill einhverskonar skuldbindingu gagnvart því að nota sér samgöngurnar. Þetta væri með öðrum orðum samstarfsverkefni við íbúa tiltekins svæðis frá upphafi. Almenn séð má ætla að auðveldara sé að ná til yngra fólks fá það til að til að notfæra sér almenningssamgöngur en að fá þá sem hafa vanið sig á að nota einkabílinn til að breyta sínum venjum. Hinn kosturinn á útfærslu samgangna á þessu svæði (og ef til vill víðar) gæti verið að reyna verkefni sem miðar að því að samhæfa ferðir fólks til og frá vinnu og samnýta einkabíla. Gallinn við slíkt fyrirkomulag er m.a. að það myndi líklega síður henta ungmennum í framhaldsskóla. Skoða þyrfti sérstaklega öryggi, tryggingamál og faglegar hliðar, m.a. vegna þess að flókið getur verið að halda utan um verkefnið, s.s. hverjir þurfa að fá far hvenær. Erfitt gæti verið að skilgreina hvar ábyrgðin á framkvæmd og skipulagi akstursins skuli liggja. Árangurinn myndi líklega mikið til ráðast af frumkvæði og öðrum eiginleikum einstaklinga sem í hlut ættu hverju sinni.

5.2. *Austur-Húnavatnssýsla*

5.2.1. **Milli hvaða staða er mest þörf?**

Í Austur-Húnavatnssýslu virðist vera mest þörf á betri tengingu á **milli Blönduóss og Skagastrandar** en milli þessara tveggja bæja sýslunnar sem hafa samtals um 1.330 íbúa¹² eru aðeins 23 km. Núverandi pöntunarþjónusta á leið 84 er metin sem ófullnægjandi samkvæmt viðtölum. Skortur á almenningssamgöngum kemur niður á samskiptum fólks og virðist lítil sem engin þátttaka ungmenna á Skagaströnd í dreifnámi frá FNV vera dæmi um slíkt en námið hefur verið í boði á Blönduósi frá árinu 2014 (Ólafur Bernódusson, 2013). Ef

¹² Blönduós 871 og Skagaströnd 457 íbúar þann 1. janúar 2021.

almeningssamgöngur batna þarna á milli aukast líkurnar á því að þessir nágrannabæir verði eins konar heild hvað varðar þróun atvinnulífs og þjónustu. Lengi hefur verið rætt um aukna samvinnu Blönduóss og Skagastrandar og álykta má sem svo að nálgun sem þessi í byggðamálum eigi ekki síður við í dag en á árum áður. Sameiningarviðræður milli sveitarfélaganna eru yfirstandandi en hvort sem þær leiða til sameiningar nú eða ekki þá má fullyrða að aukin samskipti séu af hinu góða.

Austur-Húnavatnssýsla er víðáttumikil, stór hluti íbúanna býr í dreifbýli þar sem sauðfjárrækt er mikilvæg atvinnugrein. Algengt er á bæjum þar sem sauðfjárbúskapur er stundaður að ábúendur hafi atvinnu af öðru samhliða. Margir sækja sér því vinnu í þéttbýlinu og koma víða að úr héraðinu. Bæði sökum þess hversu víða að fólk kemur og erfiðrar samkeppni almenningssamgangna við einkabílinn, er ekki að sjá að fýsilegt sé að setja upp almenningssamgöngur á svæðinu úr dreifbýlinu.

Þótt það séu ekki eiginlegar almenningssamgöngur, þá gæti verið áhugavert að kanna nánar grundvöll fyrir því að **útvíkka skólaakstur** í dreifbýlinu og efla félagsstarf ungmenna á svæðinu í leiðinni með því að bjóða upp á akstur annað slagið tengdan frístundum líkt og gert er í Skagafirði. Skólaaksturinn mætti mögulega útvíkka með því að aka ungmennum **frá Húnavöllum að Blönduósi** vegna dreifnámsins.

5.2.2. Mögulegar útfærslur

Æskilegt væri að tíðni ferða á milli Blönduóss og Skagastrandar væri nokkuð mikil á morgnana og seinnipartinn til að koma til móts við þarfir þeirra sem vinna á öðrum staðnum og búa á hinum, svo og fyrir þá sem búa í dreifbýlinu á milli bæjanna og gætu nýtt sér samgöngurnar. Þá þyrfti að hafa samstarf við FNV um heppilegar tímasetningar til að nemendur frá Skagaströnd geti sem best nýtt sér dreifnámið á Blönduósi. Svipað gildir um það ef til dæmis einn skólabíll æki frá Húnavöllum til Blönduóss með ungmenni í dreifnámi FNV að hafa þyrfti samráð við framhaldsskólann um það þar sem komutími þeirra til Blönduóss yrði líklega um 8.30 en dreifnámið hefst kl. 8.00 núna.

5.3. Vestur-Húnavatnssýsla

5.3.1. Milli hvaða staða er mest þörf?

Samgöngur út fyrir Vestur-Húnavatnssýslu virðast vera sérstaklega mikilvægar fyrir svæðið og litið er á **góða þjónustu Strætó leiðar 57** sem afar mikilvægan þátt í þeim samgöngum. Í tengslum við það er rétt að endurskoða ákvörðun um að leggja af leið **83 hringvegur – Hvammstangi** vegna þess rofs sem hefur myndast í samgöngur sem metnar eru mikilvægar

fyrir ákveðna hópa. Þetta eru þeir sem hafa ekki aðila á svæðinu sem þeir geta beðið um að skutla sér eða sækja, fyrir ungmenni sem þurfa t.d. að fara út fyrir svæðið s.s. til Sauðárkróks vegna náms eða íþróttaæfinga og loks ferðabjónustu á þéttbýlisstað sem liggur um 6 km utan hringvegarins.

Í Vestur-Húnavatnssýslu má segja að flestar leiðir liggi til Hvammstanga á einkabíl. Á svipaðan hátt og í Austur-Húnavatnssýslu er héraðið víðáttumikið og stór hluti íbúanna sækir sér vinnu í þéttbýlinu víðsvegar að. Bæði sökum þess hversu víða að fólk kemur og af ástæðum sem þegar hafa verið nefndar hvað varðar þá almennu áskorun sem almenningssamgöngur standa frammi fyrir þegar kemur að samkeppninni við einkabílinn er ekki að sjá að fýsilegt sé að setja upp almenningssamgöngur á svæðinu úr dreifbýlinu fyrst um sinn.

5.3.2. Mögulegar útfærslur

Varðandi þjónustu Strætó á leið 57 er mikilvægt að koma til móts við þarfir Norðurlands vestra um almenningssamgöngur, ekki síst þar sem þær eru nánast eingöngu á landi. Ekki má láta samgönguþarfir íbúa Norðurlands vera víkjandi í þjónustunni eins og borið hefur á. Þetta birtist í því að ferðir norður í land eru oft felldar alfarið niður ef einhver hluti leiðarinnar er talinn ófær á meðan þjónusta er lengur haldið úti á helsta áhrifasvæði Reykjavíkur á sunnanverðu Vesturlandi.

Lagt til að útfærsla tengingarinnar **hringvegur - Hvammstangi** (leið nr. 83) sem tekin yrði upp að nýju verði útfærð í nánu samstarfi Strætó / Vegagerðarinnar og sveitarstjórnar Húnaþings vestra. Ef pöntunarþjónusta á að virka er mikilvægt er að kynna hana vel á vef Strætó og auðvelda fólki að panta sér ferðir. Þjóða þarf upp á notendavænar lausnir s.s. að panta far í gegnum vefsíðu eða smáforrit (app).

6. SAMANTEKT

Markmið þessa verkefnis var að leita svara við eftirfarandi spurningum:

1. Er þörf á almenningssamgöngum í landshlutanum?
 - a. Ef svo er, hvaða aðilar myndu helst nýta sér þjónustuna?
2. Milli hvaða staða er mest þörf á almenningssamgöngum?
3. Hvernig er hugsanlegt að útfæra almenningssamgöngur svo þær nýtist sem best?

Hér að neðan er samantekt úr niðurstöðum hvað varðar þessar þrjár meginspurningar. Að öðru leyti vísast til nánari umfjöllunar og upplýsinga á viðkomandi stöðum í skýrslunni.

6.1. *Er þörf á almenningssamgöngum?*

Varðandi þessa spurningu þá má svara því játandi að það er þörf fyrir almenningssamgöngur í landshlutanum þrátt fyrir að þorri íbúanna sjái sjálfur um sínar ferðir með einkabíl. Þörfin er misjöfn milli svæða og samfélagshópa eins og vænta mátti. Hún er almennt mest meðal *ungmenna og eldra fólks sem ekki getur ekið sjálfst*. Séð er fyrir stærstum hluta aksturs ungmenna með skólaakstri og akstri foreldra og annarra fullorðinna. Þá eru sértæk úrræði í boði s.s. akstur í frístundir í Skagafirði. Sumstaðar er boðið upp á akstur fyrir eldri borgara sem ekki geta sinnt honum sjálfir. Æskilegt virðist vera að auka samræmi hvað það varðar. Þá eru *hópar erlendra einstaklinga* sem dvelja tímabundið á Háskólnum á Hólum, listamiðstöð á Skagaströnd og Textílmíðstöðinni á Blönduósi og sem þurfa á almenningssamgöngum að halda. Auk þessa má nefna að almenningssamgöngur geta gert tiltekin svæði, s.s. Hvammstanga sem liggur utan hringvegarins og megin strætóleiðarinnar, betur aðgengilegan fyrir *ferðamenn*.

Verði boðið upp á auknar almenningssamgöngur má búast við að það séu helst þessir fjórir hópar sem nefndir eru að ofan sem myndu vilja nýta sér þær. Mikil vanafesta fylgir því að aka í einkabíl, s.s. vegna vinnu. Sveigjanleiki og þægindi einkenna notkun einkabílsins sem almenningssamgöngur eiga erfitt með að keppa við. Þess vegna er mikil áskorun að fá akandi einstaklinga til að nýta sér almenningssamgöngur og þess varla að vænta að þeir muni í miklum mæli notfæra sér þær nema almenn hugarfarsbreyting eigi sér stað og/eða notkun einkabílsins verði einhverra hluta vegna síðri kostur en hún er í dag.

Flest bendir til þess að mikill tími íbúa í landshlutanum fari í ferðir. Þetta gildir einkum um þá sem búa í dreifbýlinu, allt frá 5 ára leikskólabörnum upp í gamalmenni. Þeir sem eru á bílprófsaldri verja bæði miklum tíma undir stýri til þess að fullnægja eigin þörfum um

hreyfanleika en einnig í þágu barna sem þarf að „sækja og skutla“. Almenningsamgöngur eða sérstök tilboð á borð við viðbót við skólaakstur gæti því sparað mikinn tíma þegar á heildina er litið.

Þarfir út frá umhverfissjónarmiði voru ekki markvisst skoðaðar í verkefninu en að sjálfsögðu má minnka losun gróðurhúsalofttegunda með auknum almenningssamgöngum. Mesta breytingin yrði líklega ef tækist að minnka notkun einkabílsins vegna vinnusóknar. Til þess þarf þó mikla hugarfarsbreytingu og það gæti verði verðugt langtímaverkefni.

6.2. *Milli hvaða staða er mest þörf?*

Þeir staðir sem helst virðast koma til greina varðandi bættar almenningssamgöngur eru að mati höfunda einkum þrír, einn á hverju þriggja undirsvæða SSNV:

Hólar - Sauðárkrókur. Ákveðin grunnþörf er til staðar fyrir Háskólann á Hólum sem skipuleggur og kostar ferðir þarna á milli. Þetta mætti spara á móti mögulegum almenningssamgöngum. Á hverju ári er staðsettur hópur erlends fólks á Hólum sem vill nýta almenningssamgöngur. Þá eru yngri og eldri íbúar á Hólum sem gætu nýtt sér samgöngurnar.

Blönduós - Skagaströnd. Skortur á almenningssamgöngum kemur niður á samskiptum fólks í bæjunum. Lítil sem engin þátttaka ungmenna á Skagaströnd í dreifnámi frá FNV virðist vera dæmi um slíkt. Ef almenningssamgöngur batna þarna á milli aukast líkur á því að þessir bæir þróist sem ein heild hvað varðar atvinnulíf og þjónustu. Hvort sem sameining sveitarfélaga nær fram að ganga núna eða síðar má fullyrða að aukin samskipti séu af hinu góða.

Hringvegur - Hvammstangi (leið 83). Samgöngur með leið 57 er hryggjarstykkið í samgöngum svæðisins og út fyrir það. Því þykir rétt að endurskoða ákvörðun um að leggja af leið 83 vegna þess rofs sem það hefur myndast í samgöngukerfið. Þetta er mikilvægt s.s. fyrir ungmenni og ferðaþjónustu á Hvammstanga sem er miðstöð héraðsins en liggur utan hringvegarins.

Aðrir staðir kæmu einnig til greina s.s. Varmahlíð - Sauðárkrókur sem er fjölfarin leið fólks á einkabílum sem sækir sér vinnu á Sauðárkróki. Ekki er þó lagt til að reynt verði að setja upp almenningssamgöngur þarna nema að undangenginni vandaðri undirbúningsvinnu. Talsverða hugarfarsbreytingu þarf til og hörð samkeppni er við einkabílinn sem tækis til vinnusóknar. Þrátt fyrir að það séu ekki eiginlegar almenningssamgöngur, má hugsa sér að útvíkka skólaakstur s.s. í Austur- og Vestur-Húnavatnssýslu í tengslum við frístundastarf en svipað er í boði í Skagafirði einu sinni í viku. Skólaakstur í Austur-Húnavatnssýslu mætti einnig útvíkka með því að aka ungmennum frá Húnavöllum að Blönduósi vegna dreifnáms FNV. Þá er rétt að benda á að skoða þarf hóp eldri borgara sérstaklega og ef til vill samræma ferðir sem þeim er

boðið upp á og þá sem sérstakt þjónustutilboð fyrir þennan hóp. Núverandi þjónusta virðist nokkuð mismunandi milli svæða SSNV. Nokkur dagleg atvinnusókn er milli Hofsóss og Sauðárkróks en af svipuðum ástæðum og varðar leiðina Varmahlíð – Sauðárkrókur er ekki lagt til að það verði gert í fyrstu atrennu.

6.3. *Hugsanleg útfærsla?*

Varðandi mögulegar almenningssamgöngur **milli Hóla og Sauðárkróks** er mikilvægt að útfærsla yrði unnin í nánu samstarfi við Háskólann á Hólum. Ef almenningssamgöngur eiga að koma í staðinn fyrir núverandi ferðir milli Hóla og Sauðárkróks þarf að sníða þær nokkuð vandlega að þörfum háskólans og annarra sem eru í reglubundnum ferðum þarna á milli. Ef ný þjónusta myndi uppfylla núverandi þarfir háskólans um ferðir þarna á milli mætti hugsa sér að skólinn tæki þátt í rekstri nýrra almenningssamganga að svipuðu marki og núverandi ferðir kosta hann.

Æskilegt væri að tíðni ferða á **milli Blönduóss og Skagastrandar** væri nokkuð mikil á morgnana og seinnipartinn til að mæta þörfum um vinnu- og skólasókn, s.s. í dreifnám. Æskilegt væri að hafa samstarf við hagsmunaaðila á borð við dreifnám FNV um tímasetningar.

Útfærsla tengingarinnar **hringvegur - Hvammstangi** (leið nr. 83) þyrfti að eiga sér stað í nánu samstarfi Strætó / Vegagerðarinnar og sveitarstjórnar Húnaþings vestra. Þjóða þarf upp á notendavænar lausnir fyrir pöntunarþjónustu s.s. að panta far í gegnum vefsíðu eða smáforrit (app). Pöntunarþjónusta þarf að kynna vel á vef Strætó. Pöntunarþjónusta sem ekki er hægt að treysta á er dæmd til að mistakast.

Varðandi þjónustu Strætó á **leið 57** er mikilvægt að koma til móts við þarfir Norðurlands vestra um almenningssamgöngur. Ekki má láta þarfir íbúa Norðurlands um samgöngur vera víkjandi fyrir þörfum íbúa í grennd höfuðborgarinnar eins og borið hefur á. Samráð milli Norðlendinga og rekstraraðila Strætó um breyttar áherslur virðist þurfa að eiga sér stað.

Ef það væri langtímamarkmið að auka almenningssamgöngur til að draga úr notkun einkabíla þarf að vanda undirbúning. Líta má til aðferðafræði sem kallast umferðarstjórnun (e. mobility management) sem leggur megináherslu á að breyta hugarfari og ferðavenjum vegfarenda með hvetjandi aðgerðum. Fjölbreyttar leiðir eru færar til að vinna að breyttu hugarfari. Meðal þess er fræðsla og vitundarvakning, skipulagning nýrra samgönguleiða og samhæfing valkosta, s.s. samstarf um skipulagningu ferða til og frá vinnu á tilteknum svæðum. Á Norðurlandi vestra virðist leiðin Varmahlíð - Sauðárkrókur helst koma til greina ef farið yrði í undirbúning svona verkefnis.

HEIMILDASKRÁ

Friðleifur Ingi Brynjarsson. (2021, mars 24). *RE: Teljaragögn á Norðurlandi vestra.*

[Persónuleg samskipti].

Gløersen, E. (2005). *ESPON 111. Potentials for polycentric development in Europe. Project report.* Nordegio. https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/fr-1.1.1_revised-full_0.pdf

Gréta Hlín Sveinsdóttir. (2009). *Mobility management—Umferðarstjórnun* (bls. 21). VSO Ráðgjöf. [https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/MobMgmt-Umferdarstjornun/\\$file/Mobility%20Management%20-%20Umfer%C3%B0arstj%C3%B3rnun.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/MobMgmt-Umferdarstjornun/$file/Mobility%20Management%20-%20Umfer%C3%B0arstj%C3%B3rnun.pdf)

Guðmundur Heiðar Helgason. (2021, mars 26). *RE: V/athugunar á almenningssamgöngum fyrir Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra* [Persónuleg samskipti].

Heita kartaflan: Almenningsamgöngur á Suðurnesjum. (e.d.). Sótt 6. janúar 2021, af <https://www.frettbladid.is/frettir/heita-kartaflan-almenningsamgongur-a-sudurnesjum/>

Hjalti Jóhannesson & Halla Hafbergsdóttir. (2015). *Vaðlaheiðargöng, samfélagsáhrif. Helstu niðurstöður könnunar í október 2014.* (bls. 109). Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri. https://www.rha.is/static/files/Rannsoknir/2015/rha_vadlaheidi-konnun_oktober_2014-samsett.pdf

Hjördís Sigursteinsdóttir & Kjartan Ólafsson. (2004). *Áhrif Hvalfjarðarganga á samfélag og byggð á Vesturlandi* (bls. 108). Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.

KPMG ráðgjöf. (2019). *Sóknaráætlun Norðurlands vestra 2020-2024.* Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra. http://www.ssnv.is/static/files/Mappa/soknaraetlun/ssnv_sokn_skyrsla_net_.pdf

- Laufey Kristín Skúladóttir, Sigurður Árnason, Jóhannes Finnur Halldórsson, Einar Örn Hreinsson, Anna Lea Gestsdóttir, Guðmundur Guðmundsson, Sigríður Þorgrímsdóttir, Anna Lilja Pétursdóttir, & Snorri Björn Sigurðsson. (2020). *Norðurland vestra, stöðugreining 2019* (Tbl. 978-9935-9503-5-2). Byggðastofnun. https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/stgr19_20/nordurland-vestra-stodugreining-2019-2020-loka.pdf
- Ólafur Bernódusson. (2013, mars 15). *Boðið upp á dreifnám á Blönduósi*. <https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1458681/>
- Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. (2019). *Ferðumst saman. Heildarstefna í almenningssamgöngum milli byggða*. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. https://www.althingi.is/altext/pdf/150/fylgiskjol/s0599-f_1.pdf
- Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra. (2019). *Staða og horfur á Norðurlandi vestra. Vegna fundar Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra við fjárlaganefnd*. <https://www.althingi.is/altext/erindi/149/149-87.pdf>
- Sólrún Svava Skúladóttir, Daði Baldur Ottósson, & Hlöðver Stefán Þorgeirsson. (2019). *Almenningssamgöngur á landsvísu. Núverandi staða, ávinningur af nýtingu og þróunarmöguleikar*. EFLA. [https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/almenningsamgongur_landsvisu/\\$file/Almenningssamg%C3%B6ngur%20%C3%A1%20landsv%C3%ADsu_sk%C3%BDrslan_LOKA.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/almenningsamgongur_landsvisu/$file/Almenningssamg%C3%B6ngur%20%C3%A1%20landsv%C3%ADsu_sk%C3%BDrslan_LOKA.pdf)
- SSNV. (2020, desember 17). *Breytingar á akstri Strætó*. Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra. <http://www.ssnv.is/is/moya/news/breytingar-a-akstri-straeto>
- Strætó bs. (2020). *Ársskýrsla 2019*. Strætó bs. <https://www.straeto.is/uploads/files/978-83ffcdcad.pdf>

Vegagerðin. (e.d.). *Umferð og slysatíðni*. Sótt 31. mars 2021, af

<https://umferd.vegagerdin.is/>

VIÐMÆLENDASKRÁ

Alexandra Jóhannesdóttir, sveitarstjóri á Skagaströnd, símaviðtal 18. janúar 2021.

Ágúst Andrésón, forstöðumaður Kjötafurðadeildar KS, símaviðtal 18. janúar 2021.

Einar Kristján Jónsson, sveitarstjóri Húnavatnshrepps, símaviðtal 26. janúar 2021.

Erla Björk Örnólfsdóttir, skólameistari Háskólans á Hólum, símaviðtal 19. janúar 2021.

Helga Sigurhansdóttir, skólaritari, Grunnskóli Húnaþings vestra, símaviðtal 25. mars 2021.

Hrefna Jóhannesdóttir, oddviti Akrahrepps, símaviðtal 19. janúar 2021.

Ingileif Oddsdóttir, skólameistari Fjölbrautaskóla Norðurlands vestra, símaviðtal 19. janúar 2021.

Lee Ann Maginnis, umsjónarmaður dreifnáms á Blönduósi, símaviðtal 26. mars 2021.

Ragnheiður Jóna Ingimarsdóttir, sveitarstjóri Húnaþings vestra, símaviðtal 20. janúar 2021.

Rakel Runólfsdóttir, umsjónarmaður dreifnáms á Hvammstanga, símaviðtal 26. mars 2021.

Sigfús Ingi Sigfússon, sveitarstjóri Sveitarfélagsins Skagafjörður, símaviðtal 19. janúar 2021.

Valdimar O. Hermannsson, sveitarstjóri á Blönduósi, símaviðtal 18. janúar 2021.

Hópviðtal við fimm einstaklinga í Skagafirði 9. mars 2021.

Hópviðtal við fimm einstaklinga í Austur-Húnavatnssýslu 10. mars 2021.

Hópviðtal við fjóra einstaklinga í Vestur-Húnavatnssýslu 11. mars 2021.

VIÐAUKI 1. VIÐTALSGRAMMAR

Sveitarstjórnarfolk og forsvarsmenn fyrirtækja

1. Þekkir þú til kerfis almenningssamgangna á svæðinu (ath. að áhersla er á samgöngur um svæðið fremur en út fyrir það)?
 - a. Hversu gott eða slæmt telur þú kerfið vera eins og það er?
 - i. Hverjar eru helstu ástæður fyrir því að þú metur kerfið gott / slæmt?
 - b. Hvaða samfélagshópum, svæðum eða markmiði/tilgangi telurðu að það þjóni best eða verst?
 - i. Á hvaða hátt?
2. Er ástæða til að bæta almenningssamgöngur á svæðinu?
 - a. Ef já, hvernig væri best að framkvæma það?
3. Er eitthvað um að starfsmenn fyrirtækisins/stofnunarinnar/sveitarfélagsins aki um lengri leið til vinnu?
 - a. Telur þú að almenningssamgöngur gætu nýst í tilviki þessara starfsmanna?
 - i. Ef þú telur það mögulegt, gætir þú bent á útfærslu sem myndi henta?
 - ii. Ef þú telur það ekki mögulegt, hverjar eru helstu ástæður fyrir því?
4. Getur þú bent á íbúa á svæðinu sem gætu orðið viðmælendur í hópviðtali um fýsileika á því að koma upp almenningssamgöngum á svæðinu?

Hópvíðtöl

1. Þekkið þið til almenningssamgangna í landshlutanum og hvernig þær hafa þróast?
 - a. Aðallega kerfi Strætó en einnig t.d. það sem hefur verið rekið í tengslum við skólana og e.t.v. fleira
2. Er þörf á almenningssamgöngum í landshlutanum?
 - a. Ef svo er, hvaða aðilar myndu helst nýta sér þjónustuna?
 - b. Milli hvaða staða er mest þörf á almenningssamgöngum?
3. Hvernig er hugsanlegt að útfæra almenningssamgöngur svo þær nýttust sem best?
 - a. Hér er gott að fá dæmi (út frá svæðum eða út frá þjóðfélagshópum)

VIÐAUKI 2. FÆRÐ OG VEÐUR 25.-26. MARS 2021

Stakar leiðir **Landsbyggðin** **Fréttir**

57

Óveður
25. mar 2021

Ferð kl. 10:15, Akureyri - Hof -> Mjódd, brottför frá Borgarnes. Aflýst, Akureyri - Borgarnes, vegna ófærðar og veðurs.

Óveður
25. mar 2021

Ferð kl. 17:30, Mjódd -> Akureyri - Hof, ekur ekki lengra en Borgarnes. Aflýst Borgarnes - Akureyri, vegna ófærðar og veðurs.

Tilkynning frá Strætó um niðurfellingu ferða leiðar 57 á landsbyggðinni, dæmi frá 25.3.2021

Stakar leiðir **Landsbyggðin** **Fréttir**

51 57 52

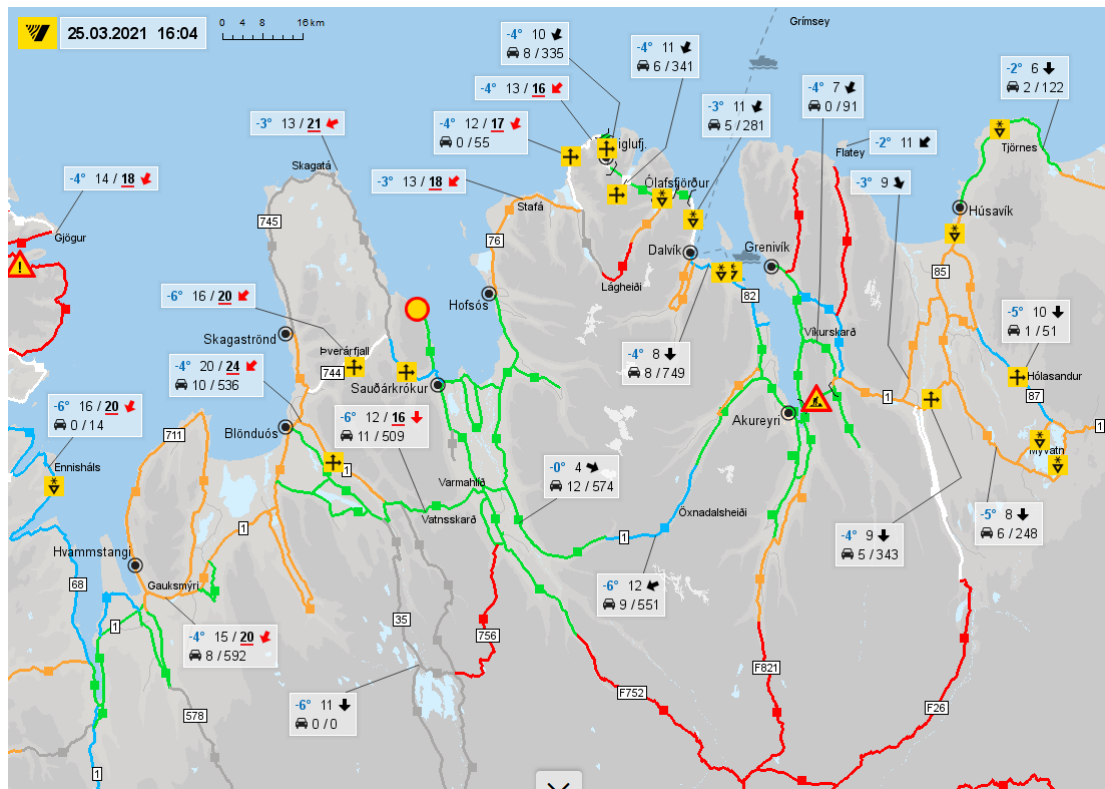
Óveður
26. mar 2021

Ferð kl. 09:00, Mjódd -> Akureyri - Hof, ekur ekki lengra en Borgarnes. Borgarnes > Akureyri fellur niður.

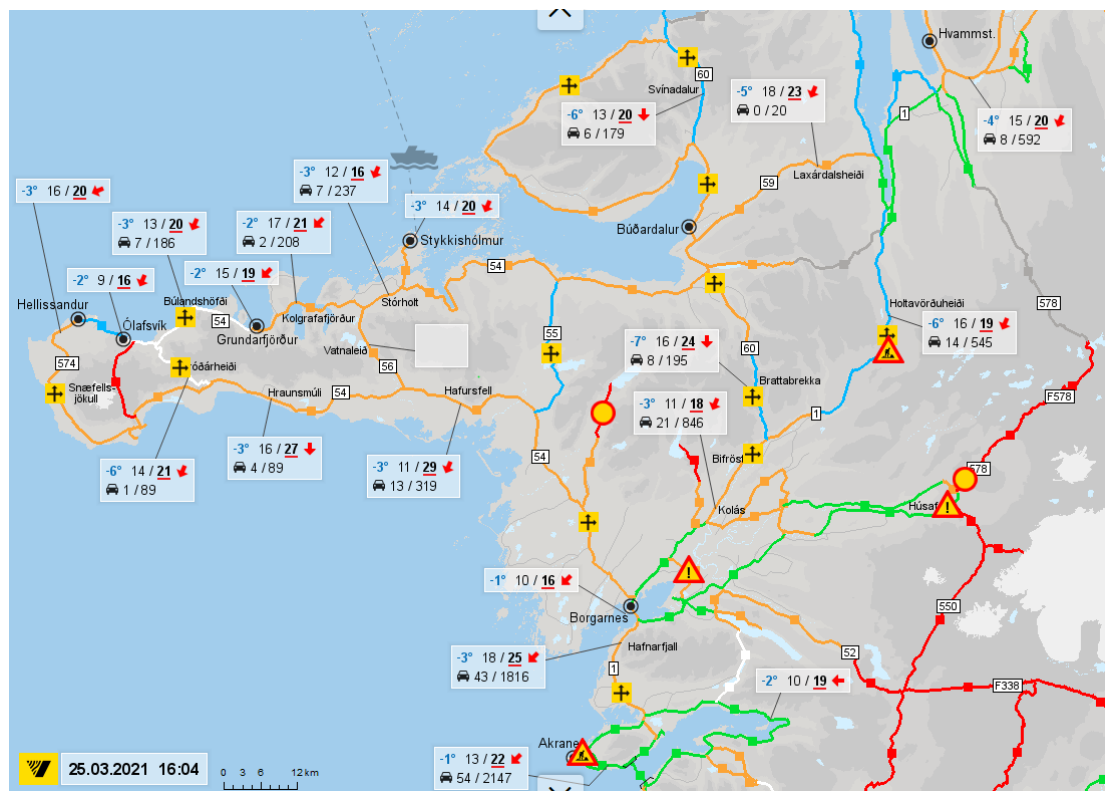
Óveður
26. mar 2021

Ferð kl. 10:15, Akureyri - Hof -> Mjódd, brottför frá Borgarnes. Akureyri að Borgarnesi fellur niður vegna færðar og veðurs.

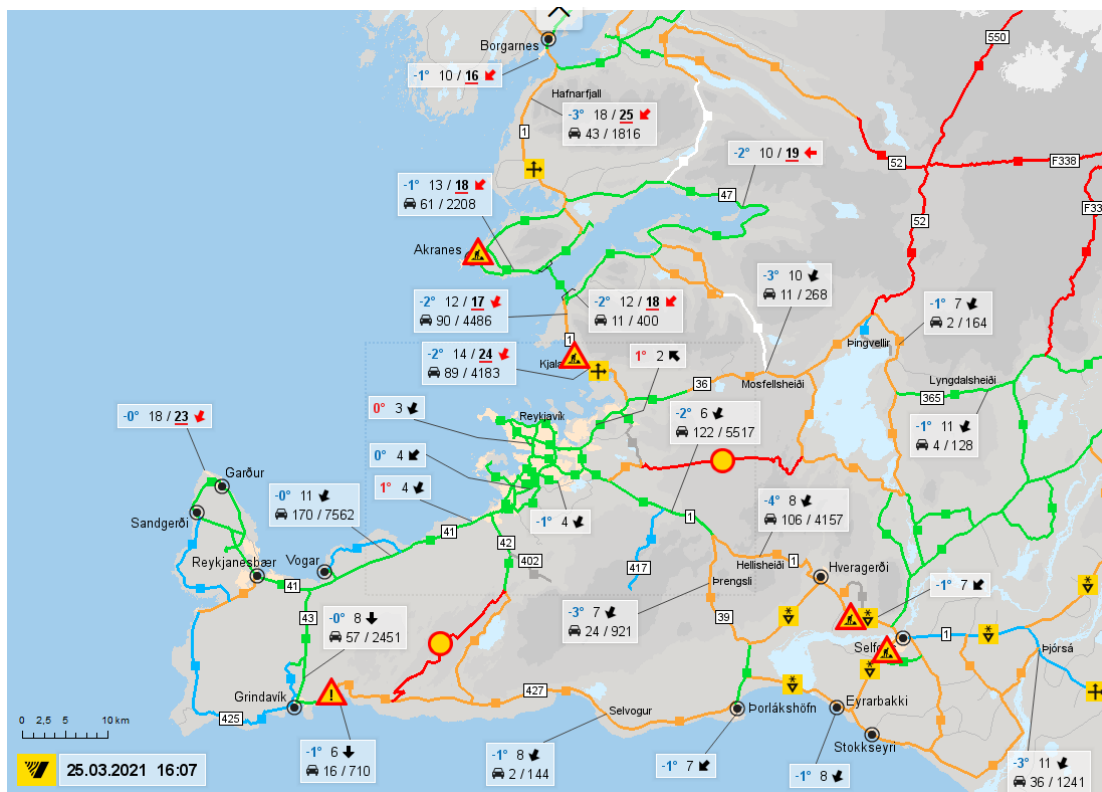
Tilkynning frá Strætó um niðurfellingu ferða leiðar 57 á landsbyggðinni, dæmi frá 26.3.2021



Færð og veður á Norðurlandi síðdegis 25.3.2021



Færð og veður á Vesturlandi síðdegis 25.3.2021



Færð og veður á Suðvesturhorninu síðdegis 25.3.2021

VIÐAUKI 3. TÍMATÖFLUR FYRIR LEIÐIR 57 OG 84

Tímatafla fyrir leið 57 Akureyri-Reykjavík (mánudaga-föstudaga):

Akureyri - Hof	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10:15	....	....	....	....	....	F16:20
Varmahlíð	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	11:28	....	....	....	....	....	F17:33
Sauðárkrókur - N1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	11:50	....	....	....	....	....	F17:55
Blönduós	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	12:31	....	....	....	....	....	F18:36
Víðgerði	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	13:01	....	....	....	....	....	F19:06
Hvammstangavegur	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	13:12	....	....	....	....	....	F19:17
Staðarskáli	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	13:34	....	....	....	....	....	F19:39
Staðarskáli	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	14:04	....	....	....	....	....	F20:09
Bifröst	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	14:52	....	....	....	....	....	F20:57
Baula	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	15:02	....	....	....	....	....	F21:07
Borgarnes	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	15:18	....	....	....	....	....	F21:23
Borgarnes	....	6:52	....	9:28	....	....	....	....	....	15:23	17:00	18:20	20:20	21:28	....	....	....	....	....	....	....
Melahrverfi	....	7:09	....	9:45	....	....	....	....	....	15:40	17:17	18:37	20:37	21:45	....	....	....	....	....	....	....
Akranes - Akratorg	6:20	7:25	8:30	....	13:15	15:15	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Akranes - Kirkjubraut / Stíllholt	6:22	7:27	8:32	....	13:17	15:17	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Akranes - Bæjarskrifstofan	6:23	7:28	8:33	9:58	13:18	15:18	15:53	17:30	18:50	20:50	21:58	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Akranes - Garðabraut	6:24	7:29	8:34	9:59	13:19	15:19	15:54	17:31	18:51	20:51	21:59	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Akranes - Innnesvegur	6:25	7:30	8:35	10:00	13:20	15:20	15:55	17:32	18:52	20:52	22:00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Akranes - Bresaföt	6:26	7:31	8:36	10:01	13:21	15:21	15:56	17:33	18:53	20:53	22:01	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Akranes - Þjóðbraut	6:27	7:32	8:37	10:02	13:22	15:22	15:57	17:34	18:54	20:54	22:02	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Esjuskáli	6:44	7:49	8:54	10:19	13:39	15:39	16:14	17:51	19:11	21:11	22:12	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Vallargrund / Esjugrund	6:45	7:50	8:55	10:20	13:40	15:40	16:15	17:52	19:12	21:12	22:13	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Klébergsskóli	6:45	7:50	8:55	10:20	13:40	15:40	16:15	17:52	19:12	21:12	22:13	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Esjurætur - Hiking Center	6:50	7:55	9:00	10:25	13:45	15:45	16:20	17:57	19:17	21:17	22:18	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Esjumelar	6:52	7:57	9:02	10:27	13:47	15:47	16:22	17:59	19:19	21:19	22:20	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Leirvogstunga	6:53	7:58	9:03	10:28	13:48	15:48	16:23	18:00	19:20	21:20	22:21	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Vesturlandsvegur / Asland	6:56	8:01	9:06	10:31	13:51	15:51	16:26	18:03	19:23	21:23	22:24	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Háholt	7:03	8:03	9:08	10:33	13:53	15:53	16:28	18:05	19:25	21:25	22:26	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Vesturlandsvegur / Úlfarsá	7:07	8:07	9:12	10:37	13:57	15:57	16:32	18:09	19:29	21:29	22:30	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Vesturlandsvegur / Viðarhöfði	7:08	8:08	9:13	10:38	13:58	15:58	16:33	18:10	19:30	21:30	22:31	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ártún	7:11	8:11	9:16	10:41	14:01	16:01	16:36	18:13	19:33	21:33	22:34	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Gerði	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Skeifan	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Kringlan	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Hlíðar	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Klambratún	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Umferðarmiðstöðin	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Mjódd	....	7:19	8:19	9:24	10:49	14:09	16:09	16:44	18:21	19:41	21:41	22:44	....	....	....	....	....	....	....	....	....

F= Þessi ferð er ekki ekin á fimmtudögum (milli Akureyrar og Borgarness) // This trip is not driven on Thursdays

Tímatafla fyrir leið 57 Reykjavík-Akureyri (mánudaga-föstudaga):

Umferðarmiðstöðin	7:05	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Landspítalinn		....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Klambratún		....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Hlíðar		....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Kringlan		....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Skeifan		....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Gerði		....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Blesugróf		....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Mjódd	7:15	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Mjódd	7:25	7:45	9:00	12:15	13:30	15:30	....	16:30	....	17:30	18:30	20:30	23:00	
Artún	7:30	7:50	9:05	12:20	13:35	15:35	....	16:35	....	17:35	18:35	20:35	23:05	
Vesturlandsvegur / Hálsar	7:31	7:51	9:06	12:21	13:36	15:36	....	16:36	....	17:36	18:36	20:36	23:06	
Vesturlandsvegur / Úlfarsá	7:33	7:53	9:08	12:23	13:38	15:38	....	16:38	....	17:38	18:38	20:38	23:08	
Háholt	7:41	8:01	9:16	12:31	13:46	15:46	....	16:46	....	17:46	18:46	20:46	23:16	
Vesturlandsvegur / Asland	7:45	8:05	9:20	12:35	13:50	15:50	....	16:50	....	17:50	18:50	20:50	23:20	
Leirvogstunga	7:48	8:08	9:23	12:38	13:53	15:53	....	16:53	....	17:53	18:53	20:53	23:23	
Esjumelar	7:49	8:09	9:24	12:39	13:54	15:54	....	16:54	....	17:54	18:54	20:54	23:24	
Esjurætur - Hiking Center	7:51	8:11	9:26	12:41	13:56	15:56	....	16:56	....	17:56	18:56	20:56	23:26	
Klébergsskóli	7:56	8:16	9:31	12:46	14:01	16:01	....	17:01	....	18:01	19:01	21:01	23:31	
Vallargrund / Esjugrund	7:56	8:16	9:31	12:46	14:01	16:01	....	17:01	....	18:01	19:01	21:01	23:31	
Esjuskáli	7:57	8:17	9:32	12:47	14:02	16:02	....	17:02	....	18:02	19:02	21:02	23:32	
Akranes - Þjóðbraut	8:14	8:34	9:49	13:04	14:19	16:19	....	17:19	....	18:19	19:19	21:19	23:49	
Akranes - Bresaliót	8:15	8:35	9:50	13:05	14:20	16:20	....	17:20	....	18:20	19:20	21:20	23:50	
Akranes - Innnesvegur	8:16	8:36	9:51	13:06	14:21	16:21	....	17:21	....	18:21	19:21	21:21	23:51	
Akranes - Garðabraut	8:17	8:37	9:52	13:07	14:22	16:22	....	17:22	....	18:22	19:22	21:22	23:52	
Akranes - Bæjarskrifstofan	8:18	8:38	9:53	13:08	14:23	16:23	....	17:23	....	18:23	19:23	21:23	23:53	
Akranes - Kirkjubraut / Stílholt	8:19			13:09	14:24		....	17:24	....			21:24		
Akranes - Akratorg	8:21			13:11	14:26		....	17:26	....			21:26		
Melahverfi	....	8:51	10:06	....	....	16:36	....	17:41	....	18:36	19:36	....	00:06	
Borgarnes	....	9:08	10:23	....	....	16:53	....	17:58	....	18:53	19:53	....	00:23	
Borgarnes	....	....	F10:28	....	....	....	D16:58	....	S18:00	18:58	....	....	....
Baula	....	....	F10:44	....	....	....	D17:14	....	S18:16	19:14	....	....	....
Bífróst	....	....	F10:54	....	....	....	D17:24	....	S18:26	19:24	....	....	....
Staðarskáli	....	....	F11:42	....	....	....	....	....	....	20:12	....	....	....
Staðarskáli	....	....	F12:12	....	....	....	....	....	....	20:42	....	....	....
Hvammstangavegur	....	....	F12:34	....	....	....	....	....	....	21:04	....	....	....
Víðigerði	....	....	F12:45	....	....	....	....	....	....	21:15	....	....	....
Blönduós	....	....	F13:15	....	....	....	....	....	....	21:45	....	....	....
Sauðárkrökur - N1	....	....	F13:56	....	....	....	....	....	....	22:26	....	....	....
Varmahlöð	....	....	F14:18	....	....	....	....	....	....	22:48	....	....	....
Akureyri - Hof	....	....	F15:29	....	....	....	....	....	....	23:59	....	....	....

S= Ekið er með leið 59 // Driven with bus 59. Ekur einungis mánudaga og miðvikudaga // Only driven on Mondays and Wednesdays
 D= Ekið er með leið 59 // Driven with bus 59. Ekur einungis föstudaga // Only driven on Fridays.
 F= Þessi ferð er ekki ekin á fimmtudögum (milli Borgarness og Akureyrar) // This trip is not driven on Thursdays

Tímatafla fyrir leið 84 milli Blönduóss og Skagastrandar (pöntunarþjónusta):

Skagaströnd	11:59	18:04	21:13
Blönduós	12:29	18:34	21:43
Blönduós	13:16	18:38	21:47
Skagaströnd	13:46	19:08	22:17