



Almenningssamgöngur á landsvísu

Sólrún Svava Skúladóttir, Daði Baldur Ottósson

Rekstur leiðakerfa strætisvagna, hópferðabíla, ferja og flugvéla er í dag í höndum ýmissa aðila sem saman mynda leiðakerfi almenningssamgangna á Íslandi. Fram af þessu hefur ef til vill ekki verið litið á allar gerðir almenningssamgangna í landinu sem eitt kerfi. Markmið verkefnisins er að safna upplýsingum um almenningssamgöngur á landsvísu óháð því hvort þær eru í lofti, á legi eða á láði ásamt því að meta gæði og þróunarmöguleika. Segja má að rannsóknarspurning verkefnisins sé hvert er ástand núverandi almenningssamgöngukerfi landsins, hver eru vannýtt tækifæri þess og hver er ávinningurinn af hugsanlegum þróunarmöguleikum þess?

Í upphafi verkefnis var ljóst að um viðamikið verkefni var að ræða. Farið var yfir stöðu almenningssamgangna á landi, innanlandsflugs og ferjusiglinga þar sem farþegatölur og aðrar upplýsingar voru nýttar við greiningu. Jafnframt voru tengingar milli mismunandi almenningssamgöngumáta greindar og metnar. Ákveðið var að greina betur kerfi almenningssamgangna á landsbyggðinni með aðferðafræði sem nýtt var við skýrslu Karls Benediktssonar og Óskars Eggerts Óskarssonar frá árinu 1999 um almenningssamgöngur á landsbyggðinni. Aðrar aðferðir sem fundust voru yfirleitt bundnar við mun stærri þéttbýlisstaði og þóttu því ekki henta hér á landi. Ákveðið var að taka fyrir tvo landshluta, Norðurland vestra og Norðurland eystra en of umfangsmikið var að greina fleiri landshluta fyrir þessa rannsókn. Gögnum um stöðu almenningssamgöngur var safnað og byggðasvæði, þjónustukjarnar og þjónustustig voru skilgreind.

Við frekari vinnslu og heimildaleit varð ljóst að vanta þurfti frekari upplýsingar frá almenningi varðandi ýmis atriði sem upp komu við rannsóknarvinnu. Var því sótt um styrk frá Skipulagsstofnun til að gera viðhorfskönnun meðal íbúa á landsbyggðinni til að kanna hvaða þættir hvetja fólk til að nota almenningssamgöngur úti á landi meira og reyna að svara því hvaða þættir skipta meira máli en aðrir við gæði almenningssamgangna á landsbyggðinni. Til að svara spurningum verkefnisins var gerð viðhorfskönnun (af Maskínu) meðal íbúa á Norðurlandi vestra og eystra til að ná dýpri skilningi á viðhorfum íbúa á svæðinu.

Helstu niðurstöður verkefnisins voru eftirfarandi:

Tengingar milli almenningssamgangna

- Engin tenging með almenningssamgöngum er fyrir flugvöllinn í Vestmannaeyjum og flugvöllinn á Húsavík. Takmörkuð tenging er við flugvöllinn á Akureyri sem er fjölfarnasti flugvöllurinn á landsbyggðinni.
- Tengingar með almenningssamgöngum við ferjusiglingar eru í flestum tilfellum takmarkaðar eða ekki til staðar. Landeyjarhöfn er eina höfnin sem sinnir ferjusiglingum sem er með tengingu.
- Eins og staðan er í dag eru áætluðarferðir með Strætó, ferjusiglingar og innanlandsflugi að mestu þrjú sjálfstæð kerfi sem hafa litla samtengingu og nýtast því ekki eins vel og hægt væri.

Viðhorfskönnun meðal íbúa á Norðurlandi vestra og eystra

- Algengast var að svarendur þyrftu oftast að ferðast innan eigin búsetusvæðis. Hæsta hlutfall þeirra sem þyrftu að ferðast innan eigin búsetusvæðis var meðal íbúa á Akureyri en það lægsta meðal íbúa á Skagaströnd.
- Fáir nýta sér almenningsamgöngur til að komast á milli staða innan landshluta, um 71% svarenda nýta þær aldrei og um 14% nýta þær tvisvar sinnum á ári eða oftar. Hæsta hlutfall þeirra sem nýta Strætó tvisvar sinnum á ári eða oftar innan landshluta var meðal íbúa á Akureyri, tæp 21% meðan það var undir 10% á öðrum búsetusvæðum. Lægsta hlutfallið var meðal íbúa á Húsavík.
- Fremur fáir nýta Strætó til að komast til höfuðborgarsvæðisins, rúm 8% svarenda nýta Strætó tvisvar sinnum eða oftar á ári en tæp 76% svarenda nýta aldrei Strætó til að komast til eða frá höfuðborgarsvæðinu. Niðurstöður benda til þess að notkun Strætó til að ferðast til eða frá höfuðborgarsvæðinu minnki eftir því sem fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu eykst.
- Svarendur voru almennt ósáttari með almenningsamgöngur til höfuðborgarsvæðisins en innan síns sveitarfélags.
- Svarendur voru beðnir um að velja hvaða úrbót myndi hvetja þá til að nýta Strætó á landsbyggðinni meira. Þrjár helstu úrbæturnar voru ódýrara fargjald, styttri ferðatími og aukin tíðni ferða.
- Fremur fáir nýta ferjusiglingar, rúm 70% nýta þær aldrei og um 8% nýta þær tvisvar sinnum á ári eða oftar.
- Innanlandsflug var meira nýtt en aðrir almenningsamgöngumátar. Rúm 39% svarenda nýttu innanlandsflug tvisvar sinnum á ári eða oftar á meðan rúm 30% nýtir innanlandsflug aldrei.
- Þær úrbætur sem svarendur vildu helst fyrir innanlandsflug voru ódýrara fargjald, niðurgreitt fargjald fyrir heimamenn og aukin tíðni ferða.

Greining á almenningsamgöngukerfi á Norðurlandi

- Leiðakerfi Strætó fer að öllum þéttbýlisstöðum á Norðurlandi vestra með 100 eða fleiri íbúa. Allir þéttbýlisstaðir á Norðurlandi vestra eru með miðlungspjónustu nema Hofsóss og Hólar sem eru með lágmarkspjónustu.
- Í dag nær það kerfi sem er á Norðurlandi eystra ekki að uppfylla markmið sem fram kemur í tillögu að samgönguáætlun þar sem stefnt er að því að í það minnsta ein tegund almenningsamgangna sé í boði til þéttbýlisstaða með fleiri en 100 íbúa.
- Akureyri er eini þéttbýlisstaðurinn með hámarkspjónustu. Dalvík, Húsavík, Ólafsfjörður, Siglufjörður og Svalbarðseyri eru með miðlungspjónustu. Lágmarkspjónusta er í Grímsey og Hrísey, við Ársskógssand og Hauganes og á Þórshöfn.
- Á fjórum stöðum er ekkert þjónustustig metið, þ.e. í Grenivík, Hrafngili, Kópaskeri og Raufarhöfn en á þá staði ganga engar almenningsamgöngur.
- Engin áætlunarbíll keyrir á milli Akureyrarflugvallar og Akureyri. Að auki eru tengingar við ferjusiglingar takmarkaðar fyrir ferjurnar Sæfara og Sævar.