



Samnýting póst- og farþegaflutninga austan Tjörnes

Gréta Bergrún Jóhannesdóttir, Nanna Steina Höskuldsdóttir og Silja Jóhannesdóttir
September 2021



Inngangur

Almenningssamgöngur frá Húsavík til Þórshafnar hafa ekki verið til staðar frá því 2017 en þá gekk leið 79 á milli Akureyrar og Þórshafnar. Síðan þá hefur eingöngu verið í boði flug frá Þórshöfn, en frá öðrum stöðum á leiðinni, Raufarhöfn, Kópaskeri, Öxarfirði og Kelduhverfi eru engar almenningssamgöngur. Því var farið í það verkefni af hálfu SSNE að skoða hvort samnýta megi póst- og farþegaflutninga svo að leiðin verði rekstrarhæf, með það að markmiði að íbúar og ferðamenn geti nýtt sér þjónustuna.

Verkefnið var í upphafi hugsað sem fimm ára verkefni þannig að reynsla komist á notkun sem hægt er að endurskoða árlega með þarfir íbúa og ferðamanna í huga. Byrjað var á að koma á tengslum við hagsmunaaðila hjá Póstinum og Vegagerðinni, auk þess að ræða við þá sem hafa rekstur á mögulegum stoppustöðum á leiðinni.

Í maí 2021 var send út netkönnun til íbúa á svæðinu og er niðurstöður þeirrar könnunar að finna í þessari skýrslu. Þar var m.a. spurt hvað tímasetningar myndu henta, hvernig pöntunarkerfi og um verðbil sem íbúum þykir eðlilegt að borga frá sinni staðsetningu til Húsavíkur. Þá var einnig rætt við forsvarsmenn stærstu fyrirtækja á svæðinu, forsvarsmenn sveitarfélaga, landvörð í

Vatnajökulsþjóðgarði og forsvarsmenn verkálýðsfélaga. Út frá þessum samtölum má sjá að þarfir eru mismunandi, hvort um er að ræða ferðamenn eða heimamenn, eða hvaða þjónustu skal sækja. Það er engu að síður ljóst að breyta þarf áætlun frá því sem áður var ef samgöngur sem þessar eiga að nýtast íbúum svæðisins.

Í skýrslunni má finna drög að leiðaáætlun út frá íbúakönnun, lyfjaflutningum og flugi. Einnig var samtalið við Vegagerð, Póstinn og þjónustuaðila á svæðinu til að reyna að fá mynd á það hvernig rekstrarfyrirkomulag gæti orðið og sett upp drög að rekstraráætlun.

Markmiðið er að almenningssamgöngur á svæðinu frá Þórshöfn til Húsavíkur verði aftur mikilvæg stoð byggðar á svæðinu með því að tengja þessa byggðarkjarna saman, auka aðgengi og jafnræði íbúa ásamt því að auka möguleika rekstraraðila í ferðaþjónustu á að beina ferðamönnum meira á svæðið. Norðausturhornið er það svæði á landinu þar sem skóinn kreppir hvað mest að, þegar litið er til almenningssamgangna. Þá má ekki líta framhjá því að fjölmargir íbúar þurfa að sækja sér nauðsynlega heilbrigðisþjónustu til Húsavíkur og Akureyrar, þannig að almenningssamgöngur gegna einnig öryggishlutverki. Þá hefur einnig verið nokkur sókn í flug frá Húsavík til Reykjavíkur og væri tenging við það fýsilegur kostur fyrir íbúana.

Í aðgerðaáætlun Íslands í loftlagsmálum 2018-2030 er ein af aðgerðunum að efla almenningssamgöngur og deilihagkerfi í samgöngum. Því er afar mikilvægt að taka verkefni sem þetta til ítarlegrar skoðunar þar sem litið er til þarfa íbúa ekki síður en ferðamanna. Skýrslan er unnin af verkefnastjórum SSNE og Grétu Bergrúnu sem er sjálfstætt starfandi sérfræðingur með áralanga starfsreynslu í byggðarannsóknum, en vinnur nú að doktorsrannsókn við Háskólann á Akureyri. Skýrslan var unnin með styrk vegna framlaga á sviði almenningssamgangna með vísan í aðgerð á byggðaáætlun sem nefnist **A.10 Almenningsamgöngur um land** allt.

Efnisyfirlit

Inngangur	2
Vinnusóknarsvæði og vegalengdir	5
Fyrri leiðaráætlanir	6
Núverandi almenningssamgöngur	6
Sjálfsprottnar samgöngur – samferða á Facebook	8
Aðkoma Íslandspósts	8
Niðurstöður úr íbúakönnun	9
Drög að tímatöflu	17
Miðaverð	18
Drög að rekstraráætlun	18
Viðtöl við fyrirtæki, sveitarfélög og verkafélög	19
Samantekt á niðurstöðum	23

Vinnusóknarsvæði og vegalengdir

Vinnusóknarsvæði eru nokkuð afmörkuð þó auðvitað fari einhverjir einstaklingar lengra til vinnu eða stundi fjarvinnu heiman frá. Á Þórshöfn er vinnusókn frá sveitinni í Svalbarðshreppi, á Langanesi og austur á Bakkafjörð. Þar er Þórshöfn nokkuð miðsvæðis en frá Svalbarði að Þórshöfn eru 27 km og frá Bakkafirði að Þórshöfn eru 40 km. Þar á milli hafa standa nú yfir miklar vegaframkvæmdir sem lauk nú í sumar 2021 og von til að lengri malbikskaflar geri vinnu- og skólasókn auðveldari. Til stendur að leggja nýjan veg yfir 5 km kafla á vesturhluta Breknaheiðar sem ljúka á 2024. Verður þá bundið slitlag komið á alla

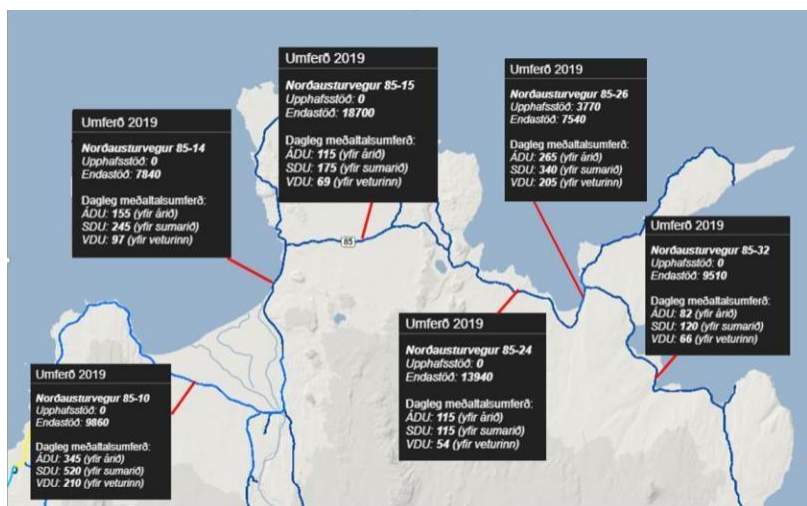


Mynd 1 Vinnusóknarsvæði samkvæmt skilgreiningu Bygðastofnunar árið 2020

leiðina frá Bakkfirði að Þórshöfn.

Það hafa þó komið tímabil á vertíðum sem einstaklingar lengra að s.s. Raufarhöfn stunda þar vinnu. Í kring um Raufarhöfn er frekar afmarkað svæði og stuttar vegalengdir en í Öxarfirði nær vinnusóknarsvæði frá Kelduhverfi að Kópaskeri. Þar er Fjallalamb á Kópaskeri stór vinnustaður en einnig eru stórir

vinnustaðir í dreifbýlinu s.s. Rifós lax og Silfurstjarnan. Enda á milli á þessu atvinnusvæði eru um 60-70 km.



Mynd 2 Umferð á vegum samkvæmt Vegagerð Ríkisins

ÁDU: Ársdagsumferð, meðalumferð á dag yfir árið

SDU: Sumardagsumferð, meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september

VDU: Vetrardagsumferð, meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember

Umferðin samkvæmt. uppgefnum meðaltölum, ÁDU, SDU og VDU stendur fyrir umferðina í báðar áttir.

Fyrri leiðaráætlanir

Í eina tíð var samlegð í pósthutningum og farþegaflutningum, þ.e. SBA sá um pósthjónustu og tók einnig farþega. Síðan breyttist það og sitthvor bíllinn keyrði, annar með pósth og hinn með farþega. Sá rekstur gekk illa og fáir farþegar héldu ekki uppi keflinu. Til ársins 2017 keyrði strætó milli Húsavíkur og Þórshafnar en því var hætt eftir það. Á eldri töflum má sjá tímasetningar og fjölda ferða en síðustu árin var eingöngu farið alla leið til Þórshafnar ef farþegar höfðu bókað ferðina fyrir fram, minnst fjórum tímum fyrir brottför. Yfir vetrartímam voru oft færri ferðir en þessi tafla, mynd 3 er yfir sumartímam þar sem möguleiki er á ferðum alla virka daga og á sunnudögum, ef pantað var fyrir fram.



Public Transport in North Iceland
Summer Schedule: 7.6 – 14.9 2015**



Route 57: Akureyri-Reykjavík-Akureyri
Daily: Monday – Sunday & public holidays

Akureyri	10.15	16.20	15.29	23.59
Sauðárkr.	11.50	17.55	13.56	22.26
Blönduós	12.31	18.36	13.15	21.45
Borgarnes	15.18	21.23	10.28	18.58
Akranes	15.53	21.58	09.53	18.23
Reykjavík	16.44	22.49	09.00	17.30

Route 56: Akureyri-Egilsstaðir-Akureyri
Daily: Monday – Sunday & public holidays

Akureyri	11.50	15.35	12.40	14.55
Fnjóskábrú	12.20	16.05	12.10	14.25
Goðafoss	12.35	16.20	11.55	14.10
Skútustaðir	13.05	16.50	11.25	13.40
Mývatn	13.20	17.05	11.10	13.25
Egilsstaðir	19.05		09.10	

Route 79: Akureyri – Húsavík – Þórshöfn* – Húsavík – Akureyri
Monday – Friday

Akureyri	08.27	15.00	18.12	07.57	11.47	17.42
Kross	09.06	15.39	18.51	07.08	11.08	17.03
Húsavík	09.44	16.17	19.29	06.30	10.30	16.25
Húsavík*	09.50			06.30	10.30	16.20
Ásbyrgi*	10.44					15.26
Kópasker*	11.11					14.59
Raufarhöfn*	11.45					14.25
Þórshöfn*	12.33					13.37

Saturday

Akureyri	15.40	11.47
Kross	16.19	11.08
Húsavík	16.57	10.30

Sunday & public holidays

Akureyri	09.27	19.27	08.57	18.42
Kross	10.06	20.06	08.18	18.03
Húsavík	10.44	20.44	07.40	17.25
Húsavík*	10.50			17.20
Ásbyrgi*	11.44			16.26
Kópasker*	12.11			15.59
Raufarhöfn*	12.45			15.25
Þórshöfn*	13.33			14.37

*Note that the route Húsavík – Þórshöfn – Húsavík is only upon request and must be booked with minimum 4 hours advance (+354) 540 2700.

Mynd 3 Leiðarkerfi Strætó leið 79 árið 2015

Frá Húsavík til Þórshafnar er tími áætlaður tvær klst og 43 mínútur. Leiðin er 160 km og tæki því tæpa tvær klst. á einkabíl á eðlilegum ferðatíma. Aðeins mismunandi tímasetningar er að finna eftir árum en í heildina er þetta þannig að bíllinn var að koma á Þórshöfn um og upp úr hádegi, með stuttu stoppi og svo áleiðis til Húsavíkur/Akureyrar aftur.

Núverandi almenningssamgöngur

Í dag keyrir strætó ekki lengra austur en til Húsavíkur, en þaðan eru brottfarir í vestur þrisvar á dag, eins og sjá má á mynd 4. Fyrsta ferðin hentar vel fyrir framhalds- og háskólanema sem geta síðan náð seinnipartsferð heim kl.16:00 eða kl. 19, mynd 5.

Húsavík » Akureyri

Húsavík	6:30	12:14	17:30
Aðaldalsvegur	6:47	12:31	17:47
Laugar - Einarssstaðaskáli	6:58	12:42	17:58
Fosshóll - Goðafoss	7:07	12:51	18:07
Norðausturvegur	7:12	12:57	18:13
Fnjóskárbrú	7:22	13:07	18:23
Verkmenntaskóli	7:40		
Pórunnarstræti / FSA	7:42		
Borgarbraut / Háskóli	7:45		
Akureyri - Hof	7:48	13:25	18:41

Mynd 4 Núverandi strætó frá Húsavíkur til Akureyrar samkvæmt vef straeto.is

Akureyri » Húsavík

Akureyri - Hof	10:55	16:00	19:00
Fnjóskárbrú	11:12	16:17	19:17
Norðausturvegur	11:22	16:27	19:27
Fosshóll - Goðafoss	11:27	16:32	19:32
Laugar - Einarssstaðaskáli	11:36	16:41	19:41
Aðaldalsvegur	11:47	16:52	19:52
Húsavík	12:05	17:10	20:10

24.12 og 31.12 er enginn akstur

Mynd 5 Núverandi strætó frá Akureyri til Húsavíkur samkvæmt vef straeto.is

Frá Þórshöfn er flug alla virka daga nema þriðjudaga, og á sunnudögum. Nýlega tóku gildi breytingar á fluginu sem hafa mælst vel fyrir hjá heimamönnum. Inn kom seinnipartsflug á sunnudögum, föstudagsflugið varð seinnipartsflug en þriðjudagur datt út og ekkert flug þann dag. Þetta þýðir að íbúar/verktakar geta unnið sinn vinnudag á föstudegi og náð flugi, komið aftur á sunnudegi eða mánudagsmorgni. Einnig þeir sem vilja koma í heimsókn yfir helgi geta þá frekar notað flugið án þess að taka frídag frá vinnu. Í nýrri útboðslýsingu hjá Vegagerðinni er gert ráð fyrir óbreyttu flugi, en flugið verður boðið út haustið 2021 og samningur gerður um áætlunarflug til Þórshafnar og Vopnafjarðar til og frá Akureyri gerður vorið 2022.

Áætlun Akureyri-Vopnafjörður-Þórshöfn-Akureyri

Gildistími 14.febrúar - 30.september 2021

Mán, mið, fim		Brottför	Lending
FNA 564	AEY-VPN	09:15	10:00
FNA 565	VPN-THO	10:15	10:30
FNA 567	THO-AEY	10:45	11:30
Fös, sun		Brottför	Lending
FNA 564	AEY-VPN	15:20	16:05
FNA 565	VPN-THO	16:20	16:35
FNA 567	THO-AEY	16:50	17:35

Mynd 6 Flugáætlun Norlandair til milli Akureyrar og Þórshafnar 2021

Samkvæmt upplýsingum úr fyrirspurn til Norlandair telja þeir að ánægja sé með breytinguna en segja að það sé ekki hægt að sjá raunhæfa mynd af breytingu á farþega fjölda strax vegna Covid ástandsins.

Sjálfsprottnar samgöngur – samferða á Facebook

Líkt og oft vill verða þá finnur fólk sér lausnir og undanfarin ár hafa sprottið upp á samskiptamiðlinum Facebook svokallaðar Samferða síður, þar sem einstaklingar geta óskað eftir fari, boðið fram far eða leitað eftir ferð fyrir varning. Þar má oft sjá pósta frá unglingum á framhaldsskólaaldri að leita að fari heim fyrir helgar. Þarna er eflaust ákveðinn markhópur fyrir áætlunarferðir, sem myndi nota sér þær ef hægt væri og tímasetningar passa. Margir taka fram þátttöku í bensínkostnaði. Slíkar síður er að finna fyrir Þórshöfn, Raufarhöfn og Kópasker. Þetta er auðvitað umhverfisvænt og hagkvæmt að samnýta bíla en það mætti hins vegar áætla að ákveðnir hópar eigi ekki eins greiðan aðgang, eldri borgarar eða aðrir sem ekki eru inná þessum samskiptamiðli, erlendir íbúar sem eru ekki nógu vel „inní“ samfélögunum til að geta nýtt sér þessar síður sem og ferðamenn.

Aðkoma Íslandspósts

Vonir standa til að hægt sé að samnýta ferðir með pósti og farþega. Þannig mætti nýta ferðir betur sem er hagkvæmara og umhverfisvænna. Í dag eru tvær akstursleiðir í gangi.

Annan hvern dag keyrir pósthjól frá Húsavík snemma morguns, kominn til Þórshafnar um hádegi, þaðan heldur hann til Vopnafjarðar og um fjöllin heim þegar fært er, þá daga sem

Þessi leið er keyrt fer annar bíll frá Húsavík um Kópasker og Raufarhöfn og tekur landspóstinn í sveitir á leiðinni.

Hinn daginn á móti er farið frá Húsavík til Þórshafnar um Hófaskarð og sömu leið til baka með stoppi á Raufarhöfn og á Kópaskeri.

Dagarnir hjá póstinum eru stífir að sögn Harðar Jónssonar framkvæmdarstjóra rekstrarsviðs Póstsins sem og Ísaks Aðalsteinssyni stöðvastjóra á Húsavík. Vilji er hjá póstinum til að skoða þessa leið betur, þar sem pakkasendingum með póstinum fari fjölgandi. En pósturinn en bundin talsverðu regluverki varðandi sinn flutning.

Þessi viljayfirlýsing frá póstinum sýnir samstarfvilja þeirra til að skoða þessi mál með SSNE.

„Viljayfirlýsing um samstarf um athugun á möguleikum á samþættingu aksturs á dreifðari svæðum.

Til Íslandspósts ohf. (Pósturinn) leitaði Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi eystra (SSNE) með það fyrir augum að aðstoða við að setja upp tímaplön og skoða þarfagreiningu á verkefni er snýr að akstursþjónustu í dreifbýli.

Pósturinn leggur metnað í að huga að lausnum sem kunna að leiða til hagræðingar hjá fyrirtækinu og lýsir hér með yfir vilja til þátttöku í skoðun á slíku verkefni, út frá þeim lausnum sem geta legið innan starfs-, laga- og reglugerðaumhverfis sem Pósturinn þarf að lúta.

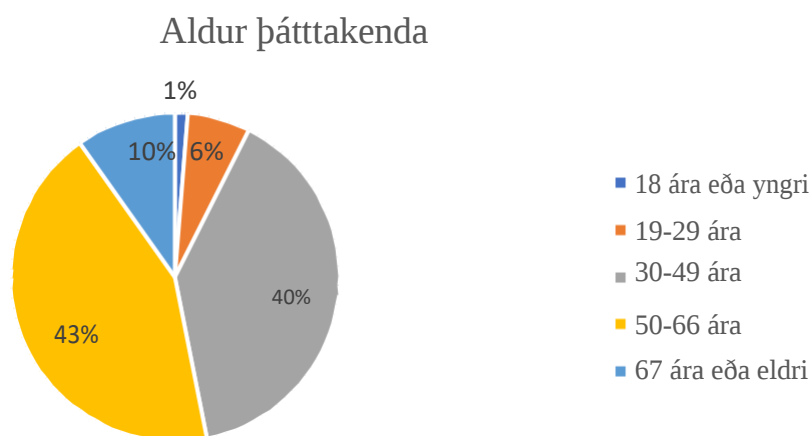
Þátttaka Póstsins í verkefnum er snúa að samþættingu aksturs á dreifðum svæðum er þó ávallt háð því að taka þarf mið af þeim heimildum sem fyrirtækinu kann að hlotnast frá þar til bærum stjórnvöldum. Þá er einnig forsenda fyrir þátttöku Póstsins að fyrirtækið hafi aðkomu í formi upplýsingagjafar og þekkingarmiðlunar, en ekki fjármögnun eða verkefnastýringu.

Þá er Póstinum enn fremur nauðsynlegt að gera viðvart um þann fyrirvara sem fyrirtækið þarf að setja fram um umfang þátttöku, vegna hugsanlegra áhrifa af gerð þjónustusamnings um alþjónustu milli Póstsins og íslenska ríkisins.“

Niðurstöður úr íbúakönnun

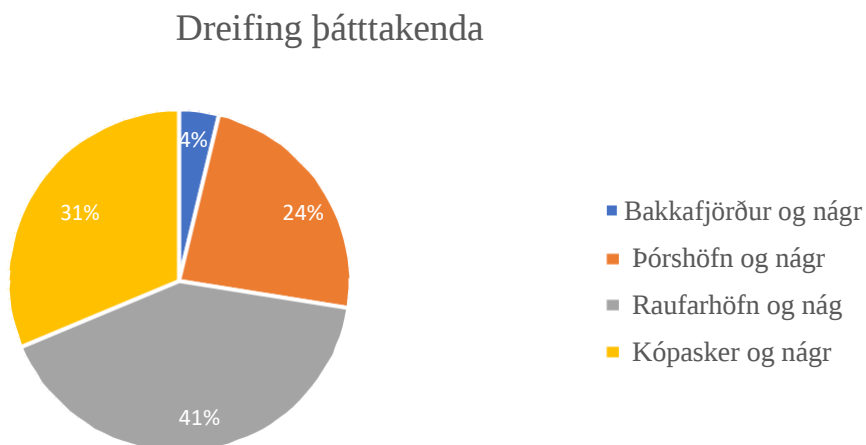
Til að fá mynd af vilja almennings um ýmsa þætti er varðar rútusamgöngur var send út netkönnun í lok maí 2021. Auglýst var á öllum íbúasíðum, notast við facebook deilingar og auglýst í Skeglunni, sem er lítill auglýsingamiðill sem fer inná öll heimili frá Bakkafirði að

Tjörnesi. Niðurstaðan var 81 svar sem ætti allavega að geta gefið einhverja mynd af óskum íbúa. Fleiri konur en karlar svöruðu könnuninni, eða 60% svarenda.



Mynd 7 Aldursdreifing þátttakenda

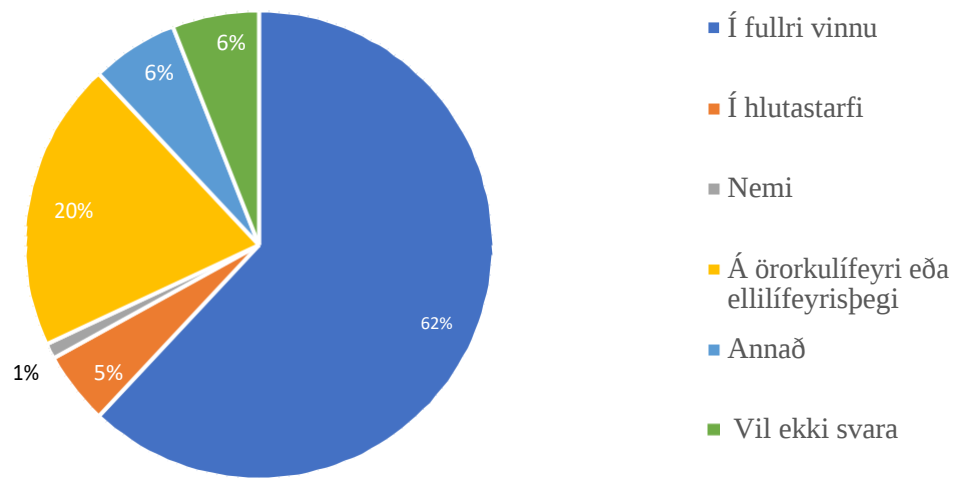
Stærstu hópar þátttakenda voru á aldrinum 30-49 ára, og 50-66 ára. Aðeins 10% svarenda voru í aldurshópnum 67 ára og eldri en sá hópur gæti engu að síður þurft á þessum samgöngum að halda til að sækja mismunandi þjónustu.



Mynd 8 Dreifing þátttakenda á svæði

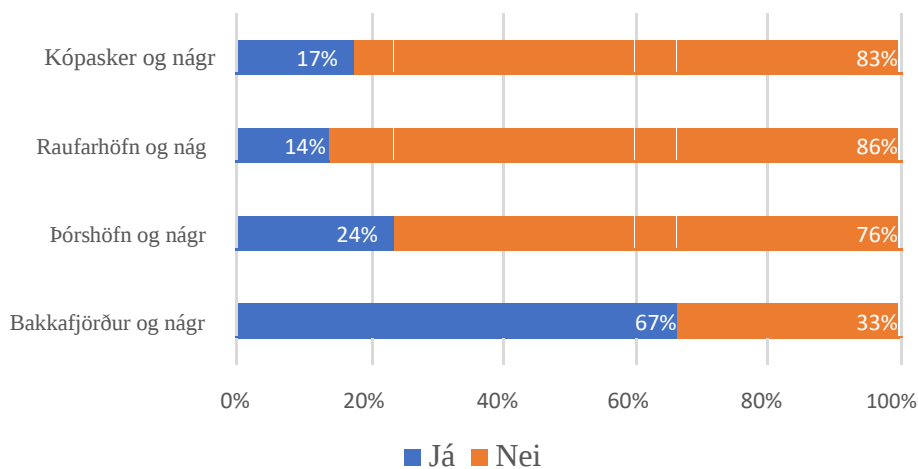
Stærsta hlutfall svarenda er frá Raufarhöfn eða 41% og 31% frá Kópaskeri á nágrenni. Minni þátttaka var á Þórshöfn og nágrenni og Bakkafirði og nágrenni, en þar gæti haft áhrif að sá hluti íbúa er með almenningssamgöngur í fluginu, sem fer frá Þórshöfn og Vopnafirði fimm daga í viku.

Atvinnuþátttaka



Mynd 9 Atvinna eða framfærsla þátttakenda

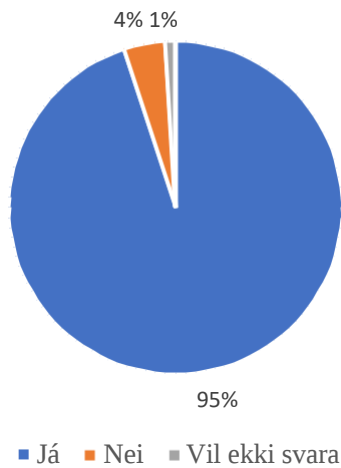
Sækirðu vinnu langt frá heimili?



Mynd 10 Fjarlægð til vinnu

Alls voru 67% þátttakenda í fullri vinnu eða hlutastarfi og 20% á örorkulífeyri eða ellilífeyri. Meirihluti þátttakenda sækja ekki vinnu langt frá heimili, að Bakkafirði undanskildum en þar voru fá svör á bak við þessar tölur. Þeir sem svöruðu því til að keyra langt frá heimili til vinnu voru beðnir að svara hvort þeir myndu mögulega nota sér rútusamgöngur ef það væri í boði og myndi henta, og því svöruðu 11 einstaklingar játandi, 19 neitandi.

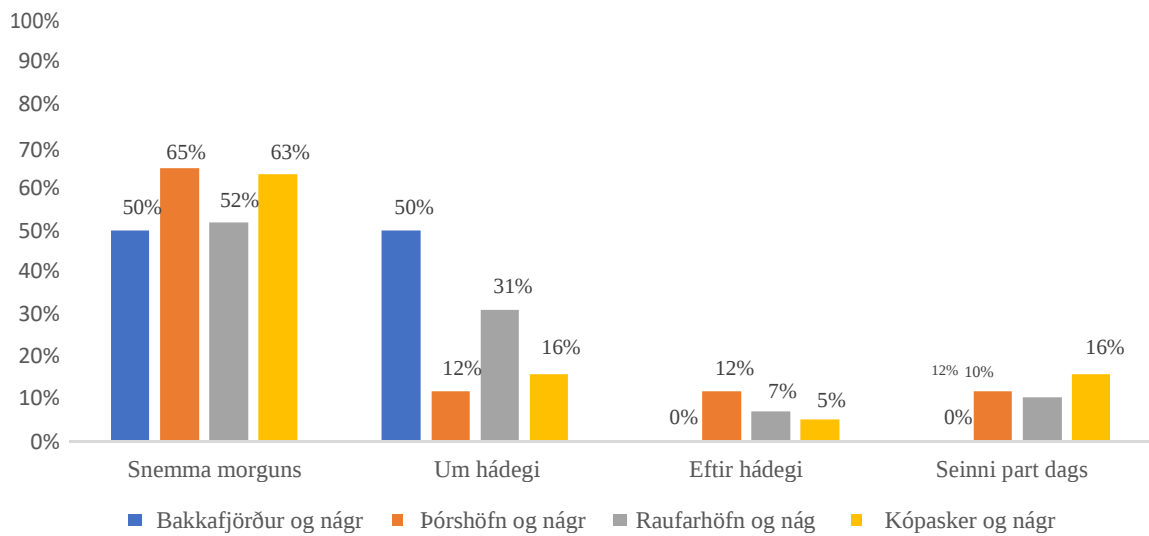
Einkabifreið til umráða



Mynd 11 Aðgengi að bifreið

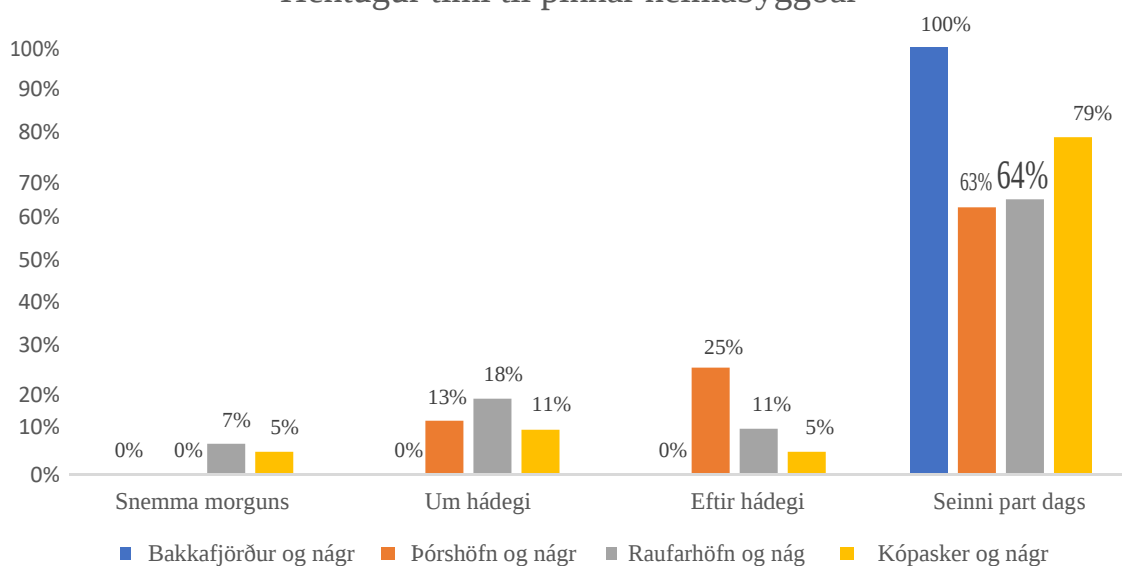
Langflestir þátttakendur hafa einkabifreið til umráða eða 95%. Þá var einnig spurt um fjölda bifreiða á heimili en þar eru 39% með einn bíl, 45% með tvo og 15% með þrjá eða fleiri bíla á heimilinu.

Hentugur tími frá þinni heimabyggð



Mynd 12 Hvaða tími er hentugur fyrir rútuferð frá þinni heimabyggð

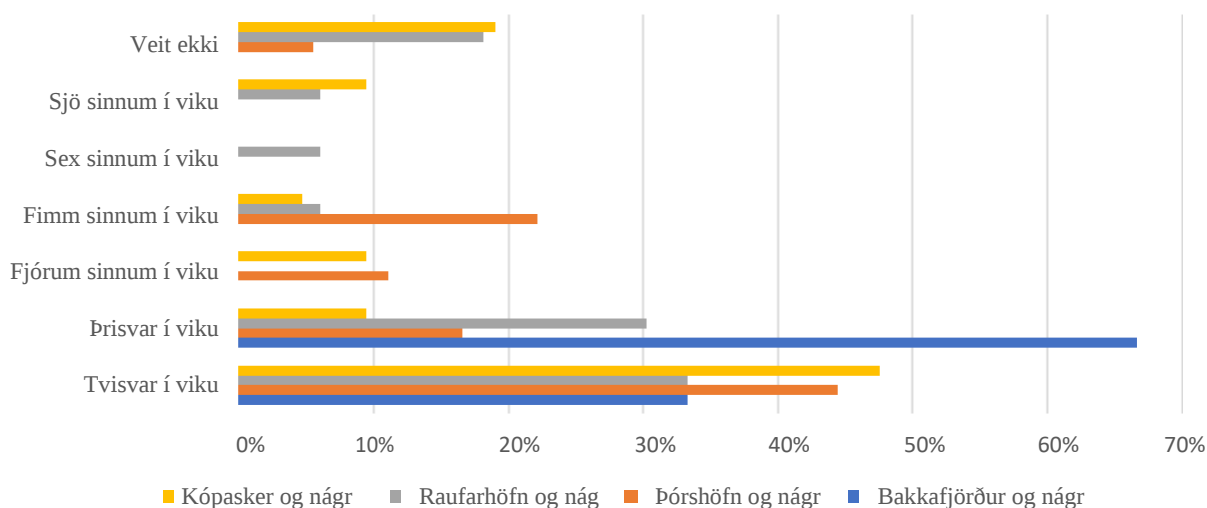
Hentugur tími til þinnar heimabyggðar



Mynd 13 Hvaða tími er hentugur fyrir rútu að koma til þinnar heimabyggðar

Af mynd 12 og 13 má klárlega sjá að íbúar vilja að áætlunarbílar fari snemma dags og komi aftur seinnipart. Þá er einnig nokkrir sem telja að áætlunarbíll ætti að vera á ferð um hádegi.

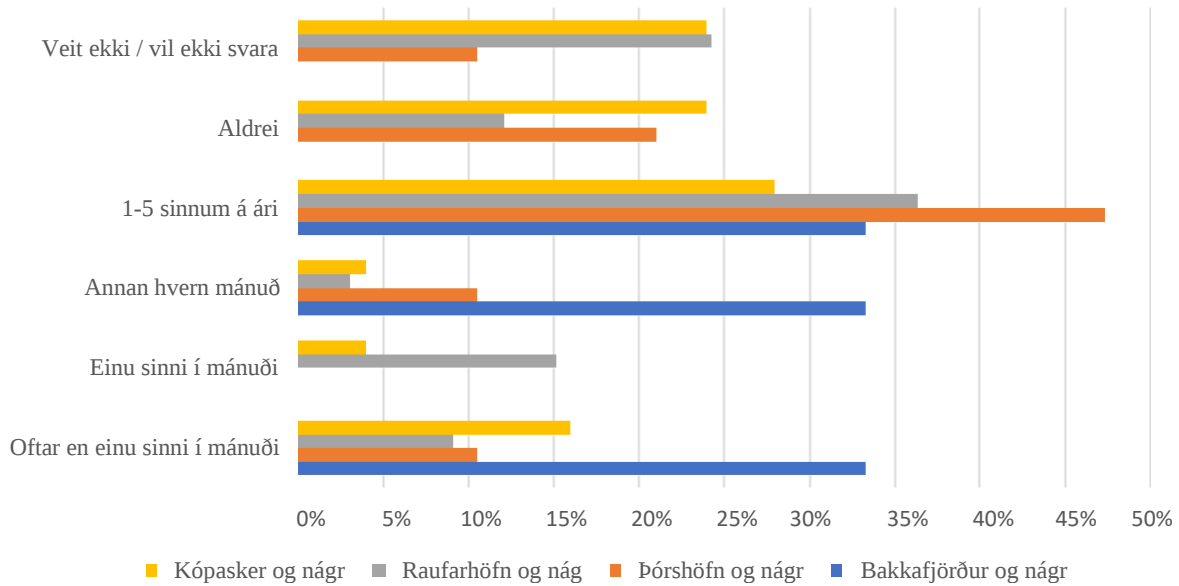
Tíðni rútuferða



Mynd 14 Hversu oft ættu áætlunarferðir að vera frá þinni heimabyggð

Flestir svarendur töldu að rútuferðir ættu að vera tvisvar til þrisvar í viku, eða tæp 60% svarenda í heildina. Á mynd 14 má sjá hvernig það skiptist milli svæða.

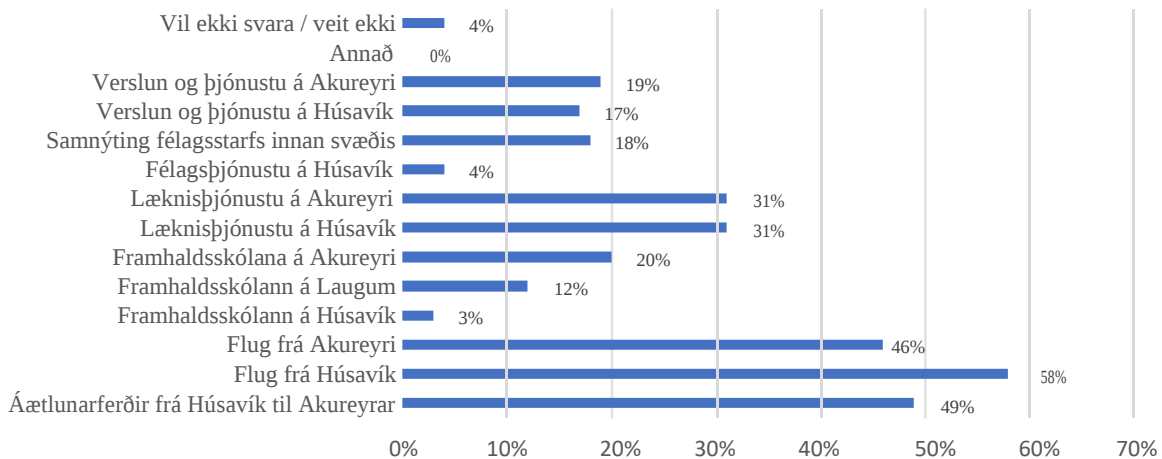
Persónuleg notkun á áætlunarbíl



Mynd 15 Hversu oft myndir þú nota áætlunarkerðir ef þær væru í boði

Í heildina voru 20% sem sögðust myndu nota áætlunarbílinn einu sinni eða oftari í mánuði, 6% annan hvern mánuð og 36% sögðust myndu nýta sér hann 1-5 sinnum á ári. Tæp 19% sögðust aldrei myndu nota hann og 20% voru ekki viss. Á mynd 15 má sjá svæðisskiptinguna.

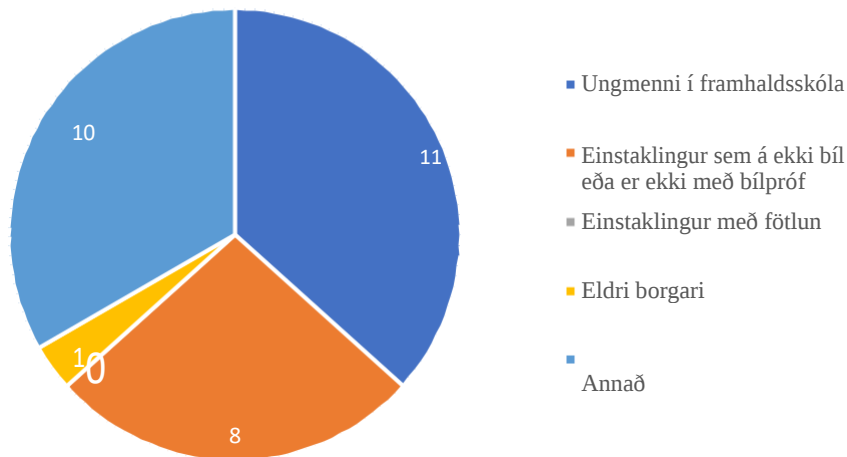
Mikilvægar tengingar



Mynd 16 Hvaða þjónusta er mikilvægast að áætlunarbíll tengist við, merkja við þrjár

Þátttakendum fannst mikilvægast að áætlunarkerðir myndu tengjast við flug frá Húsavík, flug frá Akureyri og áætlunarkerðir á milli Húsavíkur og Akureyrar. Þar á eftir koma tengingar við læknisþjónustu á Húsavík og Akureyri.

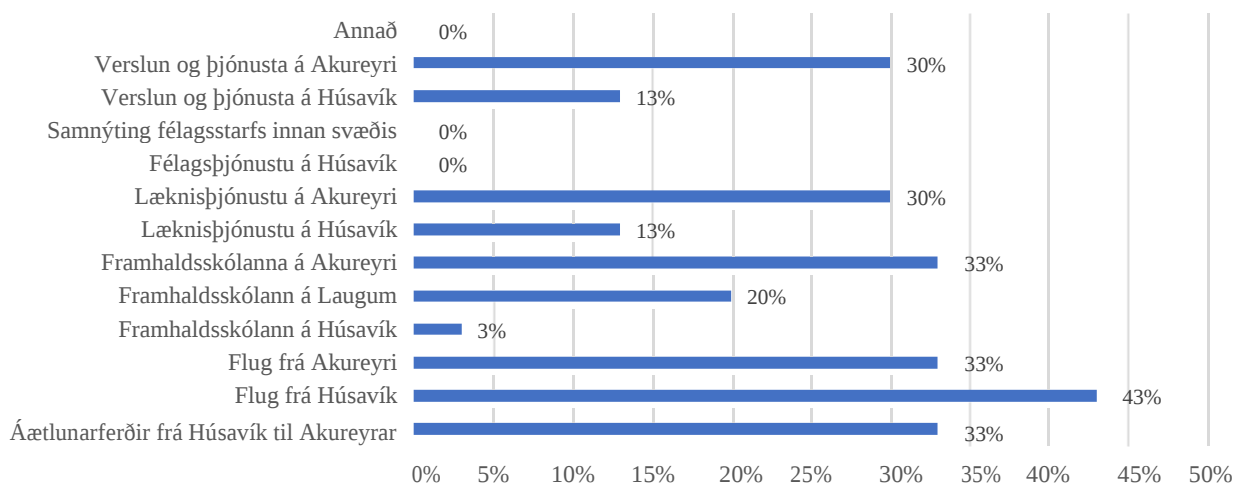
Aðrir á heimili



Mynd 17 Aðrir einstaklingar á heimilinu sem gætu nýtt sér áætlunarferðir

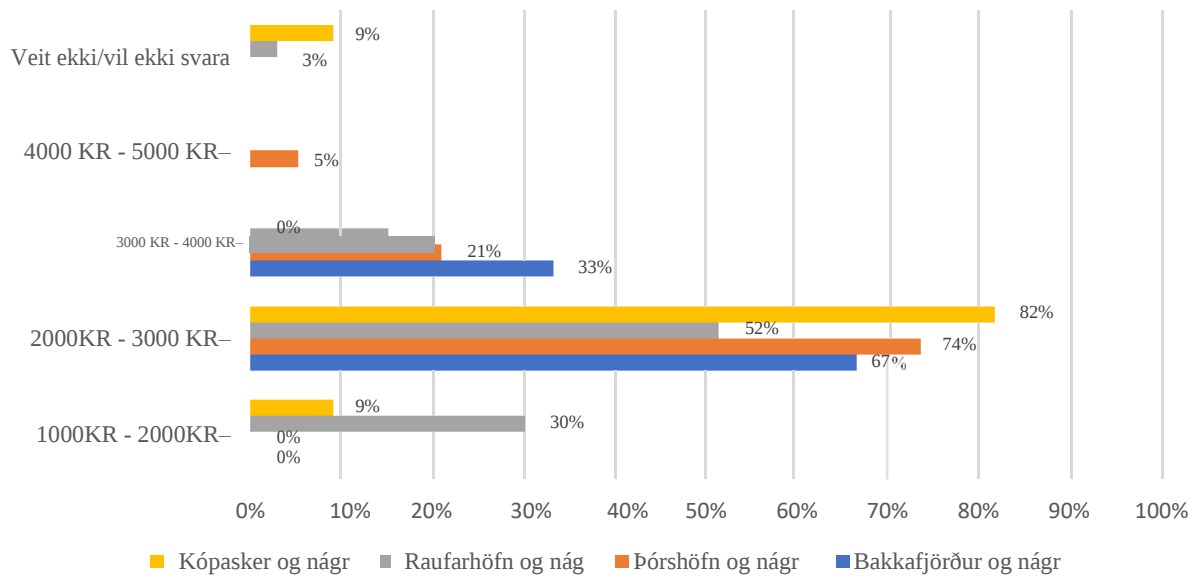
Allir þátttakendur voru beðnir að svara könnun fyrir sjálfan sig en í lokin komu spurningar um hvort það væru aðrir á heimilinu sem þau myndu telja að gætu haft hag af að nýta sér áætlunarferðir. Alls voru 30 sem svöruðu því játandi og skiptist það niður í 11 einstaklinga á framhaldsskólaaldri, 8 sem ekki eru með aðgengi að bíl, 1 eldri borgara og 10 með aðrar ástæður. Það sem fólk taldi mikilvægast fyrir þessa einstaklinga að tengjast við var áætlunarferðir til Akureyrar, flug frá Húsavík, flug frá Akureyri og framhaldsskólarnir á Akureyri.

Tengingar aðrir



Mynd 18 Aðrir á heimili, mikilvægar tengingar við áætlunarbíl

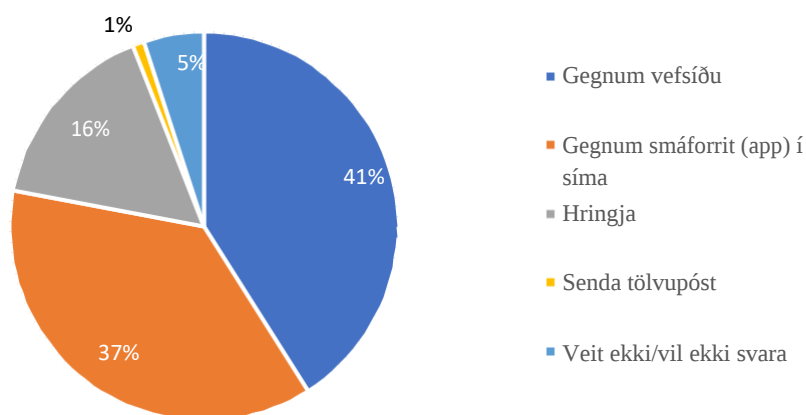
Æskilegt gjald



Mynd 19 Hvað telur þú eðlilegt verð fyrir far til Húsavíkur frá þinni heimabyggð

Langflestir töldu að æskilegt fargjald frá sinni heimabyggð væri milli 2000-3000 kr, miðað við tengingu á milli Þórshafnar og Húsavíkur.

Bóka ferðir



Mynd 20 Hvernig væri best að panta ferðir með áætlunarbíll

Alls 41% töldu heppilegast að bóka ferðir í gegn um vefsíðu, 37% með appi og 16% að hringja, aðeins 1% taldi tölvupóst hentuga leið og 5% voru óákveðnir.

Hvað varðar stoppistöðvar þá voru svör aðeins mismunandi, en á Þórshöfn voru flestir sem nefndu Enn1 skálann, á Raufarhöfn Verslunin Urð eða skólinn, á Kópaskeri var það Skerjakolla eða Skjálftasetur, í Öxarfirði bæði Lundur og Ásbyrgissjoppa.

Drög að leiðáætlun

Þegar litið er til þarfa íbúa var fyrst unnin leiðáætlun sem hentar íbúum hvað best. Það er að fara að morgni frá austasta punkti og áleiðis inná Húsavík. Áætlunin sem sett upp með vissar tengingar á hverjum degi.

Tenging við heilsugæslustöðvar: blóðsýni sem og önnur sýni þurfa að komast sem fyrst frá hverri heilsugæslu og til Húsavíkur og eða Akureyrar.

Tenging við flug: á þessum dögum er gert ráð fyrir að ekið sé alla leið út á flugvöll og teljum við það vera nóg að ná að tengja beint tvo daga vikunnar.

Tenging við að koma nemum til og frá heimilis um helgar: ferð sem fer frá Húsavík seinnipart á föstudegi og svo aftur að austan seinnipart á sunnudegi og mundi passa við strætó á Húsavík til Akureyrar.

Eitt af því sem íbúar höfðu áhuga á að tengja áætlunarferðir við er flug frá Húsavík, en það fer ýmist 9.20 eða 10.10 að morgni þannig að til þess þyrfti brottför frá Þórshöfn að vera mjög snemma morguns, líklegast klukkan sex að morgni. Slík tímasetning er óheppileg, bæði hvað varðar að henta öðrum íbúum og yfir vetrartíma þarf að huga að vegapjónustu.

Samkvæmt upplýsingum frá þjónustuaðila er miðað við að Hófastarðið sé opið fyrir umferð kl 8:00 að morgni yfir vetrartímann, fyrr ef lítið þarf að skafa en getur líka seinkað ef fannfergi er mikið. Það er því varla mögulegt eins og flugtíminn er núna.

Fyrri leiðaráætlanir gera ráð fyrir 2 klst. og 48 mínútum í leiðina, með stoppum og með því að keyra afleggjarann niður á Raufarhöfn, en það var fyrir tíma Vaðlaheiðargangna sem stytta leiðina um ca 10 mín á milli Húsavíkur og Akureyrar. Þetta gæti mögulega lengst eitthvað ef pósthjónusta er í sama bíl, þ.e. ef afferma þarf bílinn og lesta.

Þegar rætt var við starfsfólk Póstsins og niðurstöður þessarar greiningar kom í ljós að þeirra þjónustukvaðir myndu aldrei geta mætt slíkri aðlögun og ekki var farið í frekari samræmingu á leiðáætlun. Til að slík samræming gæti orðið þarf að endurskoða m.a. þjónustukvaðir og skoða hvernig svona samnýting er hagað t.d. í Norður Noregi. Sjá mynd 21.

	Brottför		Koma	
Þri., mið. og fös.	Áhersla á ten	gingar við	u	
		heilsugæsl		
Þórshöfn	kl. 11.30	Flugvöllur Húsavík	kl. 17:00	Bara á þriðjudögum
Raufarhöfn	kl. 12.30	Húsavík	kl. 17:20	(passar við strætó frá AK)
Kópasker	kl. 13:15	Ásbyrgi	kl. 18:20	
Ásbyrgi	kl. 14:00	Kópasker	kl. 19:05	
Húsavík	kl. 15:00	Raufarhöfn	kl. 20:00	
Flugvöllur Húsavík	x	Þórshöfn	kl. 21:00	

Mán. og fim.	Áhersla á ten	ginu við flug frá	vík	
		Húsa		
Þórshöfn	kl. 7.30	Flugvöllur Húsavík	kl. 15.00	
Raufarhöfn	kl. 8.18	Húsavík	kl. 16.07	
Kópasker	kl. 8.52	Ásbyrgi	kl. 17.01	
Ásbyrgi	kl. 9.30	Kópasker	kl. 17.28	
Húsavík	kl. 10.24	Raufarhöfn	kl. 18.02	
Flugvöllur Húsavík		Þórshöfn	kl. 18.50	

Sunnudagar	Áhersla á að	oma nemum aftur f	rá	ggð eftir helgi og flug
	k		heimaby	
Þórshöfn	kl. 14:00	Flugvöllur Húsavík	kl. 19:00	Tenging við flug
Raufarhöfn	kl. 15:00	Húsavík	kl. 19:10	
Kópasker	kl. 16:00	Ásbyrgi	kl. 20:10	
Ásbyrgi	kl. 16:45	Kópasker	kl. 20:55	
Húsavík	kl. 17:45	Raufarhöfn	kl. 21:55	
Flugvöllur Húsavík	?	Þórshöfn	kl. 22:55	

Mynd 21 Drög að leiðááætlun án pósts

Miðaverð

Miða þarf að vera hægt að kaupa á aðgengilegan hátt á netinu og með appi, flestir eru komnir með snjallsíma og langflestir hafa aðgang að netsíðum, eða geta fengið aðstoð við slíkt.

Þátttakendum í könnun þótti eðlilegt að greiða um 2000-3000 krónur fyrir ferðina, þó aðeins mismunandi eftir staðsetningu, sem er skiljanlegt miðað við ferðalengd. Þetta þyrfti kannski líka að miða við hvort bíllinn fer alla leið til Akureyrar, eða hvort kaupa þarf annan miða frá Húsavík – Akureyri.

Drög að rekstraráætlun

Við vinnslu greiningar á rekstraráætlun voru notuð raungögn frá Eyþing sem sá um akstur á viðkomandi leið áður, upplýsingar frá Vegagerðinni og einnig var stuðst við grófar tölur frá Póstinum. Ljóst var eftir samtöl við Póstinn að þeirra sparnaður með samþættingu yrði lítill þar sem þau eru með hringtengingu við Vopnafjörð í dag og þurfa að sinna henni áfram. Því var ekki

hægt að reikna mikið framlag frá þeim inn í rekstraráætlun.

Tekið var inn í útreikninga rekstrarkostnaður við bíl og laun bílstjóra en þær tölur koma frá Eyþingi og voru þær uppreiknaðar miðað við vísitölur neysluverðs. Fengnar voru upplýsingar frá þjónustuaðila um mögulegan kostnað við að breyta bíl í hans eigu til að komast til móts við krafir vegna póst- og lyfjaflutninga. Innkoma var reiknuð út frá mögulegu mótframlagi frá Póstinum og farþegagjöldum. Farþegagjöldin voru reiknað út frá miðaverði um 3000 kr., um 20 farþega, 300 daga ársins. Miðað var við þær upplýsingar úr íbúakönnun.

Niðurstöður sýna að rekstrarniðurstaða yrði neikvæð upp á rúmar 20 milljónir fyrsta árið þar sem kemur inn í aðlögun á bíl til að takast á við verkefnið. Eftir það er rekstrarniðurstaða neikvæð upp á 18 milljónir árlega. Því er ljóst að skoða þarf hvort enn frekari samnýting flutninga án þeirra þjónustukvaða sem í dag eru hjá Póstinum væru vænlegar til árangur og endurmeta það umhverfi sem þeim er ætlað að vinna í. Einnig þarf að skoða hvort hægt sé að fara í enn stærri samnýtingu með skólaakstri og öðrum flutningum líkt og er gert í Norður Noregi t.d. Einnig þarf að taka inn í samtalið flugflutninga og hvort einhver leið sé að samræma fólksflutninga við flug.

Viðtöl við fyrirtæki, sveitarfélög og verkálýðsfélög

Til að fá betri mynd af þörfum fyrirtækja og sveitarfélaga á svæðinu voru sendar út á forsvarsmenn þeirra upplýsingar og grunnur að samtalsefni, síðan hringt í smá spjall þar sem rætt var um mögulegar almenningssamgöngur. Þá var einnig rætt við forsvarsmenn Framsýnar stéttarfélags og Verkálýðsfélags Þórshafnar þar sem þau eru oft mikið í samskiptum við sína félagsmenn er varða ýmisleg mál.

Aðalsteinn Baldursson, stéttarfélagið Framsýn.

Aðalsteinn segir að skortur á almenningssamgöngum með rútu hafi ekki komið inná þeirra borð, í heimsókn og umræðum við félagsmenn. Þar sé flugið hins vegar afar ríkjandi í umræðunni, þá flugið frá Húsavík sem Framsýn býður á góðum kjörum fyrir sína félagsmenn en það hefur verið mikið notað. Varðandi flugið segir Aðalsteinn að þau finni mikla ánægju með það, sérstaklega frá eldri félagsmönnum eða öðrum sem ekki hafa kost á að keyra sjálf, sem finnist þetta vera aukin lífsgæði.

Hann leggur áherslu á mikilvægi þess að efla almenningssamgöngur, þá sérstaklega á sama tíma og skorið er niður í opinberri þjónustu, að samfélagið eigi rétt á að komið sé til móts við fólk án þess að það kosti “hvítuna úr augunum” að koma sér á milli. Þar ræðir hann meðal annars sameiningar í heilbrigðisþjónustu undir HSN, að almenningssamgöngur verði að virka í samhengi við þessa þróun. Þá segist hann telja mikilvægt að spyrja íbúana um þeirra þarfir, til að hægt sé að

miða akstursleiðina við eitthvað eins og heilbrigðisþjónustu eða skóla, svo að þessar samgöngur nýtist fyrir þá sem þurfa á að halda.

Aneta Potrykus, Verkalýðsfélag Þórshafnar

Hjá Verkalýðsfélagi Þórshafnar er mikil notkun á afsláttarflugmiðum milli Húsavíkur og Reykjavíkur, reyndar minna undanfarið út af Covid. Aneta segir að þar séu erlendir starfsmenn og íbúar fljótir að kynna sér og nýta réttinn þegar þau eru búin að vinna sér inn en nokkuð er um að sama fólkið komi á makríl/síldarvertíð ár eftir ár. Þá segist hún oft þurfa að leiðbeina erlendu fólki með ferðamáta, og er þá að benda á flugið. Hún telur að það gæti orðið nokkur notkun á rútuferðum fyrir þennan hóp ef það sé ódýrara heldur en að fljúga á Akureyri.

Aneta minntist á síðuna Samferða Þórshöfn, sem hún sagðist líka benda á en þar væri oft erfiðara fyrir erlenda íbúa sem ekki þekkja til í samfélaginu að fá far. Hún segist líka nota þá síðu nokkuð fyrir sín börn á framhaldsskóla aldri og telur líklegt að rútuferðir verði mikið notaðar af framhaldsskólanemum ef rútan væri að fara frá Akureyri eftir hádegi á föstudögum.

Berglind Friðbergisdóttir, Framleiðslustjóri/gæðastjóri GPG á Raufarhöfn

Berglind segir að sitt starfsfólk sé flest erlendir íbúar sem búa á verbúðinni og aðeins tveir þeirra með bílpróf þannig að þeir aðilar eru mikið að skutla það sem þarf. Hún segir að þau myndu vafalaust nýta sér þjónustu áætlunarbíla af það væri í boði, þá t.d. til að ná flugi á Húsavík sem þau hafa aðeins nýtt sér. Einnig segir hún að þau sækji þjónustu eins og tannlækni á Húsavík, og þá þurfa þeir sem eru bílpróf að taka frí líka og skutla. Hún segir að starfsfólkið hafi í raun ekki leitað eftir því, kannski af því að það viti að það er bara ekkert í boði. Hún telur að það yrði best ef farið væri að morgni og hægt að koma heim sama dag, allavega hvað varðar það að sækja þjónustu en einnig gott að fara snemma ef ná ætti flugi á Húsavík eða Akureyri.

Björn Víkingur Björnsson, framkvæmdarstjóri Fjallalambs

Víkingur segir að sitt vertíðarfólk sé oft sama fólkið ár eftir ár. Yfirleitt að koma sama dag á Keflavík og þá hefur hann leigt rútu undir þau sem keyrir norður. Þó sé orðið ódýrara að leigja bílaleigubíla og koma nokkur saman á bíl. Þar eru þau yfirleitt með fólk sem er að koma með morgunflugi og keyra norður sama dag. Stundum séu þau að nota flugið til Húsavíkur þegar þau svo fara heim þar sem þau eru þá búin að vinna sér inn rétt hjá stéttarfélagi á ódýrari flugmiða en sá réttur er ekki í gildi þegar komið er til landsins. Víkingur segir að það sé mikilvægt að tengja rútuferðir við flug á Húsavík, sem og rútna sem gengur til Akureyrar. Hann hefur sjálfur þurft að skutla sínum börnum og unglingum í veg fyrir Húsavíkurrútna á leið til Akureyrar, þar af er annað framhaldsskólanemi. Hann telur mikilvægt að nota saman rútna og póstferðir, til að bæta þjónustu og að telur þá líklegra að þetta haldi sér til framtíðar litið.

Guðmundur Ögmundsson, þjóðgarðsvörður Vatnajökulsþjóðgarðs í Ásbyrgi. Guðmundur segist fá einstaka fyrirspurnir frá ferðamönnum um rútuferðir, og telur að þær myndu helst nýtast tjaldferðalöngum. Síðustu ár hafa fyrirspurnir ferðamanna frekar beinst að fari milli Ásbyrgis og annarra áfangastaða í Jökulsárgljúfrum. Starfsmenn þjóðgarðsins, þar á meðal hann sjálfur, nýta sér að einhverju leyti rútuferðir milli Akureyrar og Húsavíkur en þurfa þá alltaf far milli Ásbyrgis og Húsavíkur. Flestir starfsmenn eru þó heimamenn sem hafi einkabíla til yfirráða.

Jónas Egilsson, Sveitarstjóri Langesbyggðar

Hvað flugið varðar segir Jónas að nýjustu breytingar á helgar fluginu séu vissulega tækifæri en þurfi kannski að kynna betur. Þar sé þó smá hörgull á þar sem sunnudagsflugin frá Reykjavík þýði smá bið á Akureyri og því nýtist dagurinn ekki eins vel. Fyrir námsmenn sé þetta hins vegar mikil samgöngubót að komast seinnipart föstudags heim og til baka seinnipart sunnudags. Sjálfur segist hann lítið sækja í flugið á Húsavík heldur nýta sér tíðari ferðir frá Akureyri en að heimamenn geri það sjálfsagt meira sem eigi verkalyðsafslátt. Hvað rútusamgöngur varðar segir hann klárt mál að það sé fólk sem þarf á því að halda, bæði fólk sem ekki hafi aðgengi að bíl og þá kannski sækir í ódýrari ferðamáta en flugið. Flestir byggðakjarnar eru nú með svokallaðar samferða síður á Facebook og segist hann sjá það þar að klárlega séu alltaf einhverjir að leita sér að fari sem myndu þá nýta svona rútuferðir. Jónas segist halda að það sé frekar hæpið að halda úti þessum almenningssamgöngum með bíl nema hafa einhverja samlegð þessu, eins og t.d. pósthjónustu og að ríkið þurfi þá mögulega að koma móts við dreifbýlið með einhverjum hætti inn í þessa þjónustu. Þá segir hann að besta formið væri að fólk gæti komist fram og til baka sama dag, þ.e. að fara snemma dags frá Þórshöfn og eiga kost á því að komast heima aftur til að sleppa við gistikostnað.

Siggeir Stefánsson, framkvæmdarstjóri hjá Ísfélagi Vestmannaeyja á Þórshöfn.

Siggeir segir að breytingar á flugi hafi reynst þeim vel, þar sem verktakar, iðnaðarmenn og starfsmenn nýti frekar seinnipartsflugið á föstudögum. Þannig geti föstudagurinn verið nýttur til vinnu en ekki fyrir bílferðalag seinnipart til Akureyrar. Þá séu starfsmenn einnig að nýta þetta til helgarferða og þurfa þá ekki að taka frí á föstudegi. Hann segir ekki mikla nýtingu vera hjá þeim á Húsavíkurfluginu fyrir iðnaðarmenn en vissi ekki hvernig það lægi við hjá starfsfólki almennt. Hvað rútusamgöngu varðar segist hann ekki muna eftir umræðum um það að neinu ráði. Þeir hafi svolítið notað bílaleigubíla fyrir starfsmenn ef ekki er hægt að nota flugið. Siggeir segist þó hafa trú á að þetta væri eitthvað sem fólk myndi nota sér og mikilvægt sé að koma þessu á aftur til prufu í einhvern tíma til að sjá þörfina. Það myndi gagnast ferðamönnum einnig. Þar segir hann að tímalengd ferðanna skipti einnig máli, að það séu ekki of mörg eða löng stopp á leiðinni ef

heimamenn eigi að nýta sér þetta alla leið frá Þórshöfn til Akureyrar. Þá segir hann afar mikilvægt að finna samnýtingu, hvort sem það er með pósti, Flytjanda eða Landflutningum, en þau fyrirtæki koma öll reglulega þessa leið með varning.

Hjá Ísfélaginu er mikið af erlendu starfsfólki og fer hlutfallið hækkandi að hans sögn. Hann leggur áherslu á að það skipti máli að kynna almenningssamgöngur og þjónustu almennt fyrir fólki á máli sem það skilur, þar megi bæði sveitarfélagið og fyrirtæki á svæðinu standa sig betur. Þar verði að huga að almennilegum upplýsingum fyrir erlenda íbúa ef þeir eigi að geta nýtt sér þá þjónustu sem þau eiga rétt á sem vinnandi launþegar og einnig til að koma þeim betur inn í samfélagið.

Sigurður Þór Guðmundsson, oddviti Svalbarðshrepps

Sigurður segir það algjörlega klárt að bíllinn verði að vera gerður út frá Þórshöfn, að fólk eigi kost á því að komast fram og til baka á sama degi. Þetta þurfi að þjóna því hlutverki að íbúar geti sótt sér þjónustu sem ekki er til staðar í heimabyggðinni, s.s. lækniþjónustu, það séu meginnotin fyrir svona. Hann segir að það eina sem geti réttlætt það að nota opinbert fé í að greiða niður samgöngur sé að fólk komist í þessa þjónustu sem það á rétt á, og því þurfi þessar samgöngur að hafa tímasetningar þannig að þetta virki fyrir íbúana fyrst og fremst.

Sigurður telur einnig að það gæti bætt póstsamgöngur að sendingar fari snemma morguns og komist þannig inn í kerfið um hádegi á Akureyri. Hann telur að íbúar á svæðinu sækja afar lítið af þjónustu til Húsavíkur og því þurfi að hugsa til þess að þessar samgöngur nái til Akureyrar. Þá nefnir hann einnig að ferðir sem þessar geti létt á öðrum kerfum með samnýtingu fjármagns, þannig sé t.d. hægt að senda íbúa dvalarheimila á milli með slíkum samgöngum, sem að öðrum kosti þurfi að leysa á annan hátt, þar sé líka kostnaður. Jafnvel væri þar hægt að hugsa um skólasamgöngur á milli Raufarhafnar og Lundar, einhverja samnýtingu sem myndi kalla á bættu nýtingu og hagræðingu.

Hvað ferðamenn varðar telur hann almenningssamgöngur lítið vera notaðar og þar kannski skipti tímaplanið ekki öllu máli, þeir sem koma séu alltaf að koma til að gista. Þar segir að hann að breytingar á flugáætlun bjóði líka uppá vissa valkosti hvað varðar helgarferðir.

Sigurður Halldórsson læknir

Sigurður hefur starfað um árabil sem læknir á svæðinu og hefur ítrekað lýst áhyggjum af þeirri staðreynd að ekki séu almenningssamgöngur á svæðinu. Almenningsamgöngur á norðausturhorni landsins frá Húsavík til Þórshafnar hafa ekki verið til staðar frá því í ágúst 2017 og hefur það valdið skjólstæðingum stofnunarinnar miklum erfileikum. Hann segir að aðgengi íbúa að sérhæfðri heilbrigðisþjónustu sem og félagslegri þjónustu, sér í lagi eldri borgara og öryrkja hefur verið mjög erfið síðan ferðirnar voru lagðar af og því þörfin gríðarleg.

Niðurstöður

Í stuttu máli má segja að bæði netkönnun almennings sem og meðal sveitarfélaga og fyrirtækja kalli á að tímasetningar á áætlunarferðum breytist frá því sem áður var. Þar er skýrt að íbúar vilja fara snemma frá sinni heimabyggð og eiga þá mögulega kost á að koma til baka sama dag. Þar má nýta jafnvel nokkrar klst. á Húsavík eða Akureyri í erindi og halda aftur heim á leið. Þetta taka sveitarstjórnarmenn og forsvarsmenn fyrirtækja undir í sínum svörum, þ.e. að áætlunarferðir gangi frá Þórshöfn til Húsavíkur/Akureyrar og til baka. Tenging við Akureyri er mikilvæg, þ.e. að komast alla leið þangað enda sækja margir þjónustu og afþreyingu þangað. Nokkrir nefna að samdráttur í staðbundinni ríkisrekinni þjónustu s.s. heilbrigðisþjónustu geri það að verkum að ríkið verði að koma að þessum samgöngum til að jafna rétt íbúanna til þessarar þjónustu.

Þá kom einnig fram góð ábending um upplýsingagjöf fyrir erlenda íbúa, þ.e. að huga verður vel að því hvernig upplýsingar um almenningssamgöngur eru settar fram þar sem að fjöldi erlendra starfsmanna er í fyrirtækjum s.s. Ísfélagi Vestmannaeyja, GPG, Fjallalambi ofl. stöðum. Þessir íbúar eiga rétt á skilvirkum upplýsingum til að geta nýtt sér þjónustuna, enda þurfa þeir að sækja heilbrigðis þjónustu og aðra þjónustu líkt og aðrir. Þetta er mögulega hópur sem myndi einmitt nýta sér rútuferðir, þeir sem ekki eru með bílpróf eða eiga ekki bíl. Það má setja alvarleg spurningarmerki við þá stöðu sem þessir íbúar eru í gagnvart öðrum einstaklingum, þegar einn er í þeirri stöðu að vera með bílpróf og bíl og hinir háðir þeim aðila.

- Rútuferðir þurfa að vera snemma frá Þórshöfn og ganga til Akureyrar, eða vera með beina tengingu þangað
- Íbúar þurfa á þessu að halda til að sækja félags- og heilbrigðisþjónustu, sér í lagi eldri borgarar og öryrkjar.
- Það þarf að eiga sér stað samtal um almenningssamgöngur, á milli sveitarfélaga og ríkis, til að íbúar geti sótt þá heilbrigðis- og félagsþjónustu sem þeir eiga rétt á.
- Erlendir íbúar og tímabundnir verkafólk eru oft í erfiðri stöðu með að komast leiðar sinnar og sækja þjónustu, sérstaklega frá Raufarhöfn og Kópaskeri.

Út frá niðurstöðum íbúakönnunar og samtali við Póstinn er ljóst að ekki næst saman á hagkvæman hátt að byggja upp leiðakerfi í því umhverfi sem er í dag. Þjónustukvaðir, reglur

varðandi afhendingu ákveðinna gagna og fleira kemur í veg fyrir að samlegð næst í dag. Einnig þyrfti að taka samtalið í dreifðum byggðum lengra, tengja flutningafyrirtæki inn í samtalið, skoða möguleika á að færa flug til svo að það myndi tengingu við almenningssamgöngur og fleira.

Þar sem niðurstöður greininga á rekstrar- og leiðaáætlun lofuðu ekki góðu miðað við þá umgjörð sem lagt var upp með þarf að skoða frekar hvernig er hægt að koma á þjónustu sem er rekstrarlega hæf til framtíðar því þjónustustig er ekki í lagi á þessu landssvæði og þetta hefur áhrif á samkeppnishæfni svæðisins sé horft til atvinnuþróunar.

Verkefnastjórar skoðuðu nágrannalönd og í Norður Noregi og Norður Finnlandi þar sem verið er að samkeyra póst, lyf, pakka, farþega og jafnvel skólabörn. Þar er um að ræða svipaðar aðstæður og víðsvegar á Íslandi. Áhugavert væri að skoða betur hvernig kerfið er byggt upp hjá þeim. Horfa verður til þess að svona þjónusta sé til staðar en að hún borgi sig og búa kerfið þannig upp að t.d. aðili á staðnum sjái hag sinn í að samþætta alla flutninga og þannig byggja upp rekstrarhæft fyrirtæki. Á svona stöðum þarf þjónustan að vera aðlögunarhæf, flæðandi og útsjónarsemi við stjórnvölinn þegar hún er veitt.