



ALMENNINGSSAMGÖNGUR **Á VESTURLANDI**

- undirbúningur fyrir útboð á árinu 2005 -

En hvatki er missagt er í fræðum þessum þá er skylt að hafa það heldur er sannara reynist.

Fengið að láni af minnisvarða um
Ara fróða á Staðarstað

Skýrsla unnin fyrir: Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi
Valgarð S. Halldórsson, rekstrarfræðingur
Október 2004.

Efnisyfirlit

Formáli	3
1. Lög og ályktanir.....	5
> Frá aðalfundi SSV 23. ágúst 2002	
> Úr Byggðaáætlun	
> Úr Samgönguáætlun	
> Stefnumarkandi starf á vegum Samgönguráðuneytisins	
2. Greining á viðhorfum og stöðunni í dag	7
> Almennt viðhorf til almenningssamgangna	
> Almenningssamgöngur á Vesturlandi í dag	
- Almenningssamgöngur – sérleyfisakstur	
- “Strætó” og skólabílar á Vesturlandi	
- Starfsmannaferðir	
> Væntingar til breytinga	
3. “Áfangastaðir” á Vesturlandi	11
4. Mögulegt fyrirkomulag almenningssamgangna á Vesturlandi	12
> Lítið breytt fyrirkomulag	
> Meira breytt fyrirkomulag	
> Aðeins meira breytt fyrirkomulag	
> Talsvert breytt fyrirkomulag	
5. Hvalfjarðargöngin og almenningssamgöngur	16
Lokaorð	17
Viðtalslisti	
Skýrslur um samgöngumál	
Skýrslur um almenningssamgöngur á Vesturlandi	

Formáli

Í kjölfar þess að breytingar voru ákveðnar á skipulagi almenningssamgangna á landsbyggðinni hóf stjórn Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi (SSV) undirbúningsvinnu við að greina áhersluatriði í landshlutanum varðandi þær breytingar.

Sú breyting sem mun eiga sér stað felst fyrst og fremst í því að frá og með árinu 2005 munu útboð hins opinbera á niðurgreiðslum stýra því hver hefur með höndum almenningssamgöngur milli landshluta. Áður eða allt frá árinu 1935 hafa rekstraraðilar gengið fyrir við úthlutun sérleyfanna. Jafnframt má gera ráð fyrir að leiðir verði endurskipulagðar og þjónustuframboði hagað á annan hátt en verið hefur. Þjónustan á landsvísu ber þess augljós merki í dag að greinin hefur lengi búið við mikla fjárhagserfiðleika og hafa margir rekstraraðilar á undanförunum árum orðið gjaldþrota eða hætt starfssemi vegna þessa. Markaðsaðlögun hefur því ekki átt sér stað né þjónustan útfærð með tilliti til breyttra búsetuhátta landsmanna.



Víða erlendis hefur rík áhersla verið lögð á að efla almenningssamgöngur. Þar sem hvað best hefur tekist til með markaðssetningu, upptöku staðla og gæðaeftirlits hefur notkun þjónustunnar aukist auk þess sem viðhorf notenda og starfsmanna til þjónustunnar og starfsins hefur haft mjög jákvæð áhrif á framsetningu og fyrirkomulag þjónustunnar.

Tilgangur þessarar skýrslu er þríþættur;

- að kanna hug sveitarstjórna til almenningssamgangna,
- að greina áfangastaði í landshlutanum sem mikilvægir eru við endurskoðun almenningssamgangna,
- að draga fram tillögur að mögulegu fyrirkomulagi almenningssamgangna í landshlutanum.

Ég má til með að láta hér fylgja tilvitnun í bæklinginn “Stjórnun breytinga” sem gefin var út af Fjárlaga- og hagsýslustofnun árið 1988 en þar segir í fyrsta kafla;

“Dæmigerð viðbrögð við breytingum er að hafna þeim með því að verja og viðhalda ríkjandi ástandi, þótt nútíminn krefjist eða bjóði upp á breytt vinnubrögð. Rökrétt viðbrögð við aðkallandi breytingum er að reyna að

stjórna þeim, færa sér þær í nyt, og taka þær þar með sem sjálfsögðum hlut. Í þessu er fátt auðvelt, ekki síst vegna þess að ýmis öfl sem hamla gegn breytingum, svo sem gildismat, viðhorf og margvíslegir aðrir þættir, eru hinir sömu og tryggja festu í lífi og samskiptum einstaklinga. Þessir þættir eru dregnir fram hér til þess að leggja á það áherslu við lesendann að andstaðan við breytingar er í raun eðlileg mannleg viðbrögð. Til þess að breytingar geti orðið án andstöðu þarf skipuleggjandinn að kunna vel til verka.”

Við gerð skýrslunnar er eingöngu litið til kjarnaþjónustunnar (akstur með íbúa landshlutans) en ekki horft til annarra þátta s.s. pósthlutninga, vöruflutninga eða þjónustu við ferðamenn.

Fyrst og fremst hefur verið leitað upplýsinga hjá framkvæmdastjórum sveitarfélaganna auk náins samráðs við Ólaf Sveinsson forstöðumann Atvinnuráðgjafar Vesturlands.

Reykjavík, 5. október 2004.

Valgarð S. Halldórsson
rekstrarfræðingur

1. Lög og ályktanir.

Lög og reglugerðir sem fjalla um málefnið:

Lög nr. 73/2001. Lög um fólksflutninga, vöruflutninga og efnisflutninga á landi.

Reglugerð nr. 528/2002. Reglugerð um fólksflutninga á landi.

Ályktanir og samþykktir um almenningssamgöngur:

Í málefnum almenningssamgangna hefur á síðustu árum verið á vegum sveitarfélaga og stjórnvalda samþykktar ályktanir og gerðar skýrslur um málefnið. Í stuttu máli verður nú aðeins dregið á það helsta.

Á aðalfundi Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi 2002 var samþykkt svohljóðandi tillaga varðandi samgöngumál:

Aðalfundur SSV, haldinn í Borgarnesi föstudaginn 23. ágúst 2002, beinir þeirri áskorun til samgönguráðherra að hann leiti leiða til að fella niður eða lækka verulega veggjald í Hvalfjarðargöngum vegna almenningssfarartækja. Fundurinn telur mikilvægt að leggja aukna áherslu á almenningssamgöngur á Vesturlandi. Lækkun eða niðurfelling veggjaldsins mun leiða til lægri fargjalda og betri þjónustu, sérstaklega gagnvart þeim sem fara reglulega á milli höfuðborgarsvæðisins og Vesturlands vegna náms eða atvinnu. Aukin notkun almenningssfarartækja er til þess fallin að auka umferðaröryggi, draga úr sliti á vegum og minnka mengun. Það er því nauðsynlegt að hið opinbera skapi fyrirtækjum sem sinna almenningssamgöngum eins góðan rekstrargrundvöll og kostur er.

Í byggðaaætlun fyrir 2002 – 2005 eru samgöngur eitt af fimm meginatriðum ætluarinnar. Í henni segir:

Góðar samgöngur eru algjör nauðsyn fyrir fólk og fyrirtæki og grundvöllur traustrar byggðar í landinu. Fólk sættir sig almennt ekki lengur við að búa í byggðarlögum þar sem ekki eru greiðar og öruggar samgöngur og nútímalegur atvinnurekstur þrífst ekki án góðra samgangna. Lögð hefur verið fram tólf ára samgönguáætlun um áframhaldandi uppbyggingu samgöngukerfisins. Til að stuðla að góðum búsetuskilyrðum og starfsskilyrðum atvinnulífs á landsbyggðinni er lögð áhersla á áframhaldandi uppbyggingu vegakerfisins og að jarð- gangagerð verði hraðað, m.a. með því að taka upp vegtolla í meira mæli en verið hefur. Þá þarf að leggja sérstaka áherslu á uppbyggingu vega að fjölsóttum ferðamannastöðum og innan þjóðgarða og friðlýstra svæða.

Í samgönguáætlun 2003 – 2014 eru sett fram þessi markmið varðandi almenningssamgöngur:

- Almenningssamgöngur í lofti eða á landi nái til allra þéttbýlisstaða með 200 íbúa eða fleiri.
- Almenningssamgöngur verði eflar þar sem hagkvæmt getur talist.
- Stuðningur ríkisins við almenningssamgöngur í þéttbýli verði aukinn þ.e. þungaskattur verði felldur niður að fullu.
- Opinberir aðilar leggi aukna áherslu á þátt almenningssamgangna í skipulagi.
- Sérleyfi á vegum ríkisins verði endurskipulögð fyrir nýja úthlutun þeirra og kostir umferðamiðstöðva nýttir.
- Kannað verði hvernig auka megi hagkvæmni við rekstur ferja og vali á þeim.

Eitt af meginmarkmiðum samgönguáætlunar er að ferðatími til höfuðborgarinnar frá öllum þéttbýlisstöðum með yfir 100 íbúa á landinu verði ekki meiri en um 3½ klukkustund. Annað markmið er að almenningssamgöngur í lofti, legi eða á landi nái til allra þéttbýlisstaða með 200 íbúa eða fleiri. Einnig er það markmið að biðtími¹ sé sem stytstur. Þessi markmið hafa mikil áhrif á almenningssamgöngur og þá ekki síst flugið og áætlunarferðir í tengslum við það.

Stefnumarkandi starf á vegum Samgönguráðuneytisins:

Í Samgönguráðuneytinu eru nú starfandi tvær nefndir sem vinna að framgangi og stefnumörkun á sviði almenningssamgangna.

Annars vegar er um að ræða nefnd sem vinnur að því að koma á fót Samgöngumiðstöð í Reykjavík þar sem saman koma á einum stað þjónustuaðilar í almenningssamgöngum á landsbyggðinni og í Reykjavík en auk þess má gera ráð fyrir að þar verði veitt umfangsmikil þjónusta við alla ferðaþjónustuna. Formaður þessarar nefndar er Jóhann Guðmundsson skrifstofustjóri í Samgönguráðuneytinu.

Hins vegar er um að ræða nefnd til að móta stefnu um málefni almenningssamgangna á landi (sérleyfin) til næstu framtíðar. Nefndin mun vinna með Vegagerðinni við mótun reglna og þess fyrirkomulags sem unnið verður eftir við framkvæmd útboðs í almenningssamgöngum á árinu 2005. Formaður nefndarinnar er Jóhann Guðmundsson skrifstofustjóri í Samgönguráðuneytinu.

¹ Sá tími frá því að þörf fyrir ferð skapast þar til að hægt er að ráðast í hana

2. Greining á viðhorfum og á stöðunni í dag.

Almennt viðhorf til almenningssamgangna

Það er ljóst eftir viðtöl við sveitarstjórnarmenn að almenningssamgöngur hafa ekki verið ofarlega á borði sveitarstjórna nema hjá þeim sveitarfélögum sem bjóða slíka þjónustu innan sveitarfélagsins. Sá hluti þjónustunnar sem snýst um akstur milli landshluta og/eða sveitarfélaga hefur lítið eða ekkert verið til umræðu á sveitarstjórnarstiginu. Akurnesingar eru þó komnir hvað lengst í umræðunni, enda hafa á síðustu árum átt sér stað, með hléum reyndar, viðræður við byggðasamfélagið sem sér um almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu um þjónustu við Akurnesinga og að þjónustan nái jafnvel inn á Grundartangasvæðið.



Í Borgarfirði, í Dölum og á Snæfellsnesi hefur lítil umræða verið um almenningssamgöngur. Þau viðhorf komu jafnvel fram að menn gerðu ráð fyrir að þjónustan legðist af á næstu árum. Það kom skýrt fram hjá öllum aðilum að þjónustan er talin nauðsynleg í samfélagslegu tilliti og lögð var áhersla á að þjónustan yrði til staðar - en þrátt fyrir það töldu menn ólíklegt að sveitarstjórnir myndu vilja eða hafa tök á að koma að fjármögnun þjónustunnar að einu eða öðru leiti, jafnvel þótt ríkið eða Jöfnunarsjóður sveitarfélaga kæmi þar til móts við sveitarfélögin á einhvern hátt.

Almennt má segja að fram hafi komið í viðtölum neikvæð viðhorf til skipulags þjónustunnar og framsetningu hennar á svæðinu. Á ýmsum þáttum þyrfti að taka og áleitnum spurningum að svara til að bæta þjónustuna þannig að hún hentaði íbúum á svæðinu betur.

Almenningssamgöngur á Vesturlandi í dag

Þjónusta við íbúa á Vesturlandi á sviði almenningssamgangna er veitt á þrennan hátt; í fyrsta lagi sérleyfisakstur, í öðru lagi skólabílar/strætisvagnþjónusta og í þriðja lagi starfsmannaferðir. Hér á eftir verður þessum þáttum gerð nokkur skil, án þess þó að það verði tæmandi. Tilgangurinn er fyrst og fremst sá að sýna framboðið og velta því upp hvort samlegðaráhrif séu til staðar og þá hvernig.

- Almenningssamgöngur - sérleyfisakstur

Í dag er einn aðili (Sæmundur Sigmundsson) sem sér um allar sérleyfisakstur á Vesturlandi og hefur svo verið frá árinu 2001. Þjónustuaðilinn hefur í raun komið upp umferðarmiðstöð í Borgarnesi, þótt óformleg sé, þar sem farþegum sem koma frá Reykjavík er skipt í bíla sem aka á Snæfellsnes, í Dali og upp í Borgarfjörð og svo

öfugt – að safnað er í einn bíl sem ekur suður til Reykjavíkur. Jafnframt sér þjónustuaðilinn um ferðir á Akranes. Í þessum ferðum er jafnframt ekið með vörur og pósti um landshlutann auk þess sem reynt er eftir mætti að taka tillit til þarfa ferðamanna.

Viðhorf viðmælenda til þjónustunnar var mismunandi en þó heldur neikvæð en vandamálin nokkuð staðbundin. Þó má segja að erfitt aðgengi að tímasetningum og upplýsingum um brottfarar- og komutíma hafi komið nokkuð oft upp.

- “Strætó” og skólabílar á Vesturlandi.

Sveitarstjórnir sjá um þjónustu skólabíla innan héraðs. Afar misjafnt var hvort menn gætu séð fyrir sér samstarf um rekstur skólabíla og rekstur almenningssamgangna og/eða nokkra skörun á þjónustunni. Á það má benda að í



vinnu Samgöngu-
ráðuneytisins við
undirbúning útboðs á árinu
2005 er lögð áhersla á að
kannað verði til hlítar hvort
möguleikar séu til samstarfs
og/eða samtönnun
almenningssamgangna við
skólaakstur sveitar-
félaganna. Í fáum orðum
verður farið yfir þann
skólaakstur sem er á
svæðinu, en hér er ekki um
hlítandi upptalningu að
ræða heldur er tilgangurinn
sá að gefa mynd af því neti
sem þar er spunnið.

Akranes: Akranesbær styrkir rekstur Strætisvagns Akraness sem ekið er innan bæjarins og miðast þjónustan talsvert við þarfir skólafólks (Fjölbrautaskóli Vesturlands) en er opinn öllum íbúum staðarins. Tölulegar upplýsingar sýna að notkun almennings hefur verið vaxandi á síðustu árum.

Heiðaskóli: Skólabílar aka daglega um Hvalfjörð og um svæðið sunnan Skarðsheiðar á starfssvæði skólans yfir vetrarmánuðina.

Borgarnes: Í tengslum við grunnskólann er yfir vetrarmánuðina rekinn skólabíll sem keyrir í gegnum bæinn. Íbúar hafa getað nýtt sér þjónustuna en hafa ekki gert það. Jafnframt eru nokkrir minni bílar sem keyra um Mýrar og næsta nágrenni Borgarness.

Borgarfjörður: Skólabílar keyra í Grunnskólann á Varmalandi og á milli Bifrastar og Varmalands. Börn nemenda á Bifröst sækja skóla á Varmalandi. Jafnframt er skipulagður viðamikill akstur vegna skólans á Kleppjárnsreykjum og við Andakílsskóla.

Dalir: Vegna skólans í Búðardal aka skólabílar í Suðurdalina og á Fellsströndina. Skólaakstur er einnig í Saurbæ vegna grunnskólans þar. Íþróttakennsla á sér stað á Laugum í Sælingsdal og er börnum ekið þangað. Jafnhliða akstri með grunnskólanemendur í Búðardal hefur leikskólabörnum verið ekið í sömu ferð.

Stykkishólmur: Skólabíll hefur gengið upp í Helgafellssveit.

Grundarfjörður: Skólabíll keyrir innan sveitarfélagsins. Haustið 2004 verður opnaður Fjölbrautaskólinn á Snæfellsnesi. Gert er ráð fyrir, og reyndar búið að bjóða út skólaakstur milli Grundarfjarðar og Stykkishólms og milli Grundarfjarðar og Snæfellsbæjar.

Snæfellsbær: Í Snæfellsbæ hefur verið rekinn “strætó” hluta úr degi sem hefur verið rekinn af einkaaðila en greiddur af bæjaryfirvöldum, fargjaldið er frítt. Bíllinn sinnir skólaakstri milli staðanna í sveitarfélaginu en hefur verið opinn fyrir íbúa þó fáir hafa nýtt sér þjónustuna.

- Starfsmannaferðir:

Í nokkrum tilvikum er um það að ræða að fyrirtæki sjái starfsmönnum sínum fyrir ferðum til og frá vinnu í landshlutanum. Má þar m.a. nefna:

Járnblendiverksmiðjan á Grundartanga og Norðurál: Fyrirtækin hafa verið með ferðir til og frá Reykjavík og Akranesi fyrir starfsmenn sína í tengslum við vaktaskipti í verksmiðjunum og hafa þá 7-10 manna bílar verið notaðir og starfsmenn ekið sjálfir.

Landmælingar Íslands: Eftir flutning fyrirtækisins á Akranes hóf fyrirtækið að bjóða starfsmönnum sínum upp á ferðir til og frá vinnu. Illmögulegt þótti að samræma þessar ferðir við ferðir sérleyfishafans milli Reykjavíkur og Akraness.

Hvanneyri: Fyrirsjáanlegur er tilflutningur Rannsóknarstofnunar landbúnaðarins á Hvanneyri og talsverðri fjölgun íbúa á því svæði. Líkur eru á að koma verði upp starfsmannatengdum ferðum fyrstu árin.



Væntingar til breytinga:

Þær væntingar sem komu fram í samtölum við sveitarstjórnarmenn við fyrirhugaðar breytingar má draga saman í nokkur atriði;

- ❖ Leggjum áherslu á að samræma eftir því sem hægt er skólaakstur og starfsmannaferðir við aðra þjónustu almenningssamgangna.
- ❖ Verðlagningu töldu menn verða að vera hóflega og mikilvægt að þjónustan yrði ódýrari en hún er í dag þannig að notendur teldu ekki hagkvæmara að fara á einkabílnum.
- ❖ Því nær sem sveitarfélög eru höfuðborgarsvæðinu lögðu menn ríkari áherslu á gæði þjónustunnar og bílanna en þegar vegalengdin er lengri virtist meiri áhersla lögð á að halda þjónustunni og að tengimöguleikar væru auðveldir við aðra þéttbýlisstaði fyrir sunnan og norðan.
- ❖ Rík áhersla var lögð á samræmt farseðlakerfi og verðlagningu fyrir landið allt.
- ❖ Víða kom fram, sérstaklega á Snæfellsnesi, að snúa þyrfti þjónustunni við þannig að farið væri frá Snæfellsnesi að morgni og frá Reykavík seinni part dags.
- ❖ Fram kom að mikilvægt væri að þjónustan miðaðist við íbúa svæðanna en ekki afhendingu póstis, vöruflutninga og/eða ferðir ferðamanna sem væri árstíðabundin.
- ❖ Viðmælendur töldu að ferðamenn kæmu í auknum mæli með bílaleigubílum og eða í sérstökum dagsferðum frá Reykjavík en notuðu ekki þjónustu almenningssamgöngutækja.
- ❖ Hugmyndir komu fram um að í Borgarnesi yrði komið á fót umferðarmiðstöð og þaðan myndu bílar aka um Borgarfjörð, Snæfellsnes og um Norðurland.
- ❖ Fram kom mikilvægi þess að góð tenging væri við ferðir Baldurs í Stykkishólmi en ferðir hans eru skilgreindar sem hluti vegakerfisins og þar er að sjálfsögðu einnig um almenningssamgöngur að ræða.
- ❖ Oftar en ekki lögðu menn ríka áherslu á hraðvirkari þjónustu þannig að sjaldnar væri stoppað til færslu farþega og/eða varnings á milli bíla.
- ❖ Auðveldara aðgengi að upplýsingum um ferðir bíla, brottfararstaði og tímasetningar komu fram sem mikilvægur þáttur í nýju skipulagi.
- ❖ Jafnræði verði með sérleyfishöfum og hópferðaleyfishöfum varðandi gjaldtöku á ferðum í gegnum Hvalfjarðargöng. Í þessu sambandi var jafnvel vísað til óhagkvæms samkeppnisumhverfis annarra en sérleyfishafa.

3. “Áfangastaðir” á Vesturlandi.

Á sama tíma og notendum þjónustunnar hefur fækkað hafa markhóparnir einnig orðið greinilegri. Í raun má segja að hóparnir séu aðeins tveir. Annars vegar fólk sem er ekki með bíl til afnota eða hefur vanist/alist upp við að nota þjónustuna t.d. eldra fólk og hins vegar skólafólk sem sækir nám út fyrir sveitarfélagið.

Þeir áfangastaðir *innan landshlutans* sem hafa verið í huga vegna þessara markhópa eru fyrst og fremst skólastofnanir og heilbrigðisstofnanir.

Skólastofnanir á Vesturlandi:

Fjölbrautaskóli Vesturlands á Akranesi
Fjölbrautaskólinn á Snæfellsnesi í Grundarfirði
Landbúnaðarháskólinn á Hvanneyri
Viðskiptaháskólinn á Bifröst

Heilbrigðisstofnanir á Vesturlandi:

Sjúkrahúsið á Akranesi
St. Franciskuspítalinn í Stykkishólmi
Dvalarheimili og heilsugæslustöðvar á hverju svæði fyrir sig.

Til að þessar stofnanir sem að ofan greinir nýtist landshlutanum sem best er mikilvægt að samgöngur innan héraðsins henti íbúunum vel þannig að margfeldisáhrif þeirra nýtist samfélaginu. Aðgengi heimamanna að skólastofnunum verður þannig að vera auðvelt. Með bættu aðgengi má gera ráð fyrir hækkuðu menntunarstigi, fleiri frumkvöðlum og fjölbreyttari atvinnutækifærum innan landshlutans.

Þrátt fyrir þessa upptalningu á “núverandi” mikilvægustu áfangastöðum í landshlutanum má ekki horfa framhjá því að stórir vinnustaðir þurfa einnig á þjónustunni að halda og mikilvægt (í raun krafa eigenda og rekstraraðila) að við endurskoðun almenningssamgangna í landshlutanum verði gert ráð fyrir auknu hagræði fyrir starfsmenn atvinnufyrirtækja, þannig að þjónustan nýtist betur en nú er.

Í þessari upptalningu hefur fyrst og fremst verið tekið tillit til heimamanna og þjónustu innan landshlutans. Ef Strætó bs. teygði þjónustu sína inn á syðsta hluta Vesturlands og þjónustuframboðið myndi aukast þar til samræmis við það sem gerist í Reykjavík væri fróðlegt að sjá hvaða áhrif það hefði á aðsókn í framhaldsskóla og lækniþjónustu á svæðinu og jafnframt hve langt vestur áhrifin myndu teygja sig.

Að lokum verður ekki horft framhjá því að í auknum mæli horfir fólk til þess að búa utan þéttbýlis en sækja atvinnu, menntun og þjónustu til þéttbýlisins. Gera má ráð fyrir að áhrifasvæðið sem hér um ræðir sé svæðið sunnan Skarðsheiðar, Borgarfjörður og jafnvel vestur á Mýrar. Vilji sveitarstjórnir stuðla að slíkri þróun verður ekki horft framhjá því að bættar almenningssamgöngur gegna þar umtalsverðu hlutverki.

4. Mögulegt fyrirkomulag almenningssamgangna á Vesturlandi:

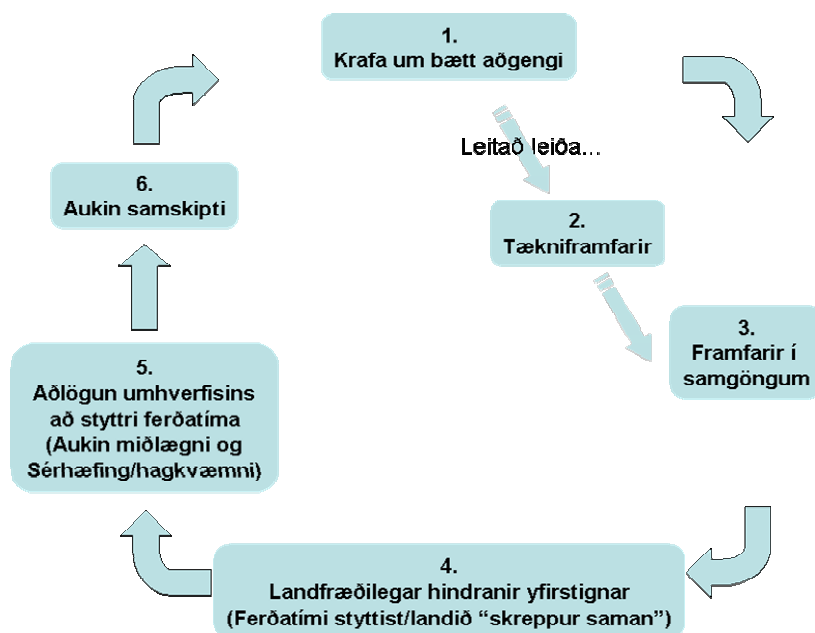
Eins og áður er lýst komu margar tillögur og hugmyndir fram um þau atriði sem þyrfti að hafa að leiðarljósi við endurskoðun fyrirkomulags almenningssamgangna í landshlutanum. Væntingar manna eru misjafnar eftir búsetu og leiða má að því sterkar líkur að áherslur og lausnir fari ekki að öllu leiti saman fyrir landshlutann í heild. Á síðustu árum hafa fulltrúar Akraneskaupstaðar verið að leita nýrra leiða við veitingu þjónustunnar. Þeir hafa t.a.m. átt viðræður við forsvarsmenn Strætó bs. um samstarf um almenningssamgöngur. Þá hefur það færst í vöxt að skólasamlög (vítt og breytt um landið) hafi kannað möguleika



þess að samræma skólaakstur við aðrar almenningssamgöngur. Vegna þessa er nú m.a. að opnast fyrir þann möguleika að aðilar sem sinnt hafa sérleyfisakstri sinni í sömu ferð skólaakstri. Þá má leiða líkum að því að aðilar sem hafa með skólaakstur að gera geti einnig séð um aðrar almenningssamgöngur í héraði.

Endurskoðun almenningssamgangna í landshlutanum þarf að eiga sér stað. Sú endurskoðun þarf fyrst og fremst að taka tillit til þarfa þeirra íbúa sem sjá sér hag í að nýta þjónustuna en einnig til aukinnar fjárhagslegrar hagkvæmni þjónustunnar. Vegna hinna ólíku hagsmuna sem eru innan landshlutans og skipulagsákvæðana á landsvísu (sem ekki er séð fyrir hverjar verða) er erfitt að setja fram eitt ákveðið fyrirkomulag í skýrslu sem þessari sem eina rétta leiðin fyrir landshlutann. Það er þó ljóst að aukin samnýting milli sérleyfisferða, skólaaksturs og starfsmannaferða hlítur að vera meginmarkmið við þá endurskipulagningu. Nokkrar mögulegar leiðir má benda á sem sveitarstjórnir geta velt upp í viðræðum sínum við Vegagerðina.

Endurskoðun almenningssamgangna í landshlutanum þarf að eiga sér stað. Sú endurskoðun þarf fyrst og fremst að taka tillit til þarfa þeirra íbúa sem sjá sér hag í að nýta þjónustuna en einnig til aukinnar fjárhagslegrar hagkvæmni þjónustunnar. Vegna hinna ólíku hagsmuna sem eru innan landshlutans og skipulagsákvæðana á landsvísu (sem ekki er séð fyrir hverjar verða) er erfitt að setja fram eitt ákveðið fyrirkomulag í skýrslu sem þessari sem eina rétta leiðin fyrir landshlutann. Það er þó ljóst að aukin samnýting milli sérleyfisferða, skólaaksturs og starfsmannaferða hlítur að vera meginmarkmið við þá endurskipulagningu. Nokkrar mögulegar leiðir má benda á sem sveitarstjórnir geta velt upp í viðræðum sínum við Vegagerðina.



Líkan til að skýra þróun samgangna og drifkraftana að baki (Donald Janelle, 1969)

A. Lítið breytt fyrirkomulag.

Sá möguleiki er vissulega fyrir hendi að sveitarfélög í landshlutanum komi sér saman um að óska eftir því við Vegagerðina að einn og sami aðilinn sjái um alla þjónustuna í landshlutanum og að fyrirkomulagið verði svipað og verið hefur en þó verði í útboðslýsingu gert ráð fyrir auknum tengingum við framhaldsskólana og heilbrigðisstofnanirnar í landshlutanum auk þess sem þjónustan verði aðlöguð að breyttum þörfum íbúanna sérstaklega hvað það varðar að hægt sé ekið sé að komast til Reykjavíkur að morgni og seinnipart til baka.

B. Meira breytt fyrirkomulag.

Sá möguleiki er einnig fyrir hendi að um væri að ræða alútboð í almenningssamgöngum og að þjónustuvæðið verði stækkað verulega og taki til aksturs á Vesturlandi, Vestfjörðum og á Norðurlandi - allt til Egilsstaða. Þjónustuaðilinn gæti verið með undirverktaka á ákveðnum leiðum og/eða svæðum. Kostur þessa fyrirkomulags er tvímælaust sá að gera má ráð fyrir að tengimöguleikar verða hvað hagkvæmastir (í gegnum Borgarnes) hvort sem um er að ræða norður eða suður. Það svæði sem næst væri Reykjavík fengi bestu þjónustuna og síðan minnkaði þjónustan eftir því sem fjarlægðin yrði meiri frá þéttbýli og/eða íbúunum fækkaði.

C. Aðeins meira breytt fyrirkomulag.

Svipað fyrirkomulag og í kafla B nema hvað Umferðarmiðstöð yrði komið fyrir í Borgarnesi og einn þjónustuaðili myndi aka milli Reykjavíkur og Borgarness og þar yrði síðan skipt í aðra bíla sem aðrir þjónustuaðilar keyrðu á Snæfellsnes, í Dali, í Borgarfjörð og til Akureyrar.

D. Talsvert breytt fyrirkomulag.

Ef við gerum ráð fyrir að það gangi eftir sem nefnt var í inngangi þessa kafla að samkomulag náist við Strætó bs. um að þjónusta Akranes og nærsveitir og að skólaakstur vegna Fjölbrautaskóla Snæfellsness sinni almenningssamgöngum á norðanverðu Snæfellsnesi þá gætu aðrar aðferðir einnig komið til greina. Þá má t.d. velta því upp hvernig ekið verður milli Borgarness og svæðisins sunnan Skarðsheiðar og hvernig þjónustunni verður háttað frá Borgarnesi og vestur á Snæfellsnes. Nokkrar útfærslur geta komið þarna til en ég nefni eina sem hægt er síðan að aðlaga eftir aðstæðum.



Meginleið:

Grunnleiðin sem boðin yrði út væri akstur milli Reykjavíkur og Akureyrar/Egilsstaða með viðkomu í Borgarnesi, þar sem komið yrði upp umferðarmiðstöð/skiptistöð.

Svæðisbundnar leiðir:

Leiðir verði skilgreindar þannig að á Snæfellsnesi verði akstur skólabíla vegna Fjölbautaskóla Snæfellsness skilgreindir sem almenningssamgöngur og gert ráð fyrir að ekið verði í Borgarnes í veg fyrir bíl frá Reykjavík. Í Dölum verði svipað fyrirkomulag þannig að skólaaksturinn verði boðinn út sem almenningssamgöngur og bíllinn í Suðurdalina fari suður í Dalsmynni (eða jafnvel suður í Bifröst) í veg fyrir bíllinn sem ekur norður til Akureyrar og suður til Reykjavíkur. Í Borgarfirði og á Mýrum gæti fyrirkomulagið verið svipað, að skólabílarnir verði skilgreindir sem almenningssamgöngur og tenging verði milli þeirra og þjónustuaðilans sem er með meginleiðina milli Reykjavíkur og Akureyrar/Egilsstaða. Í öllum tilvikum yrði Borgarnes miðpunktur í þjónustunni og mikilvægt að aðstaða og upplýsingar þar yrðu vel aðgengilegar fyrir notendur þjónustunnar.



Of margir endar eru enn lausir varðandi heildarendurskipulagninguna til að hægt sé að setja fram fjárhagsgreiningu og tímaplön.

Vissulega má gera ráð fyrir einhverju óhagræði af þessu fyrirkomulagi fyrst um sinn t.d. gæti verið að einstaklingur úr Haukadal sem færi með bíl suður í Borgarnes þyrfti að bíða þar eftir bíl til Reykjavíkur og að þannig næðist ekki strax sá ákjósanlegi ávinningur að ferð væri hraðað sem kostur er.

Með samstilltu átaki ríkis og sveitarfélaga má gera ráð fyrir að fjárhagslegt hagræði af fyrirkomulaginu gæti verið talsvert. Þann þátt ásamt tímaskipulagi á ferðum þyrfti hinsvegar að skoða sérstaklega eftir að ákvörðun hefur verið tekin um meginstefnur stjórnvalda um skipulag þjónustunnar.

Sú leið sem hér er nefnd er aðlöguð útfærsla af fyrir­komulagi sem er í dag verið að þróa á dreifbýlustu svæðunum í Bretlandi. Þar er víða um upphringiþjónustu þar sem íbúarnir hringja í miðstöð og þanta ferð og síðan er það miðstöðvarinnar að skipuleggja ferðirnar og samræma samnýtingu á bílum og þarfir viðskiptavinarins². Slíka þjónustu mætti auðveldlega hugsa sér sem viðbót við þá þjónustu sem nú er veitt í Upplýsingamiðstöðinni í Borgarnesi (UKV) sem hefur hjá sér góðar upplýsingar um ferðir áætlanabíllanna (þekkingin er til staðar). Með þessu móti fengi UKV meira vægi í þjónustu við heimamenn og vafalaust yrði rekstur stöðvarinnar auðveldari og verkef­nin fjölbreyttari árið um kring. Hér er um ómótaða tillögu að ræða sem þyrfti að útfæra nánar ef vilji væri til að fara þá leið. Þá þyrfti m.a. að skoða nánar fjárhagsrammann, tímasetningu þjónustunnar o.fl.



² Sjá frekari upplýsingar: Department of Transport: The future of Transport – a network for 2030.

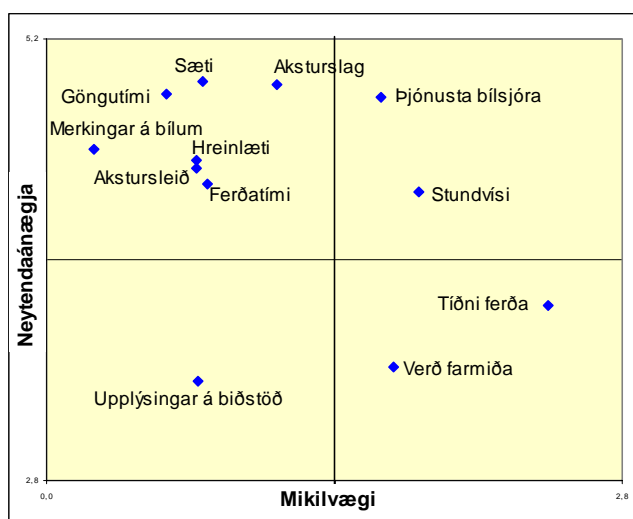
5. Hvalfjarðargöngin og almenningssamgöngur.

Með tilkomu Hvalfjarðarganganna stýttist talsvert vegalengdin milli Höfuðborgarsvæðisins og Vesturlands og hafði það allnokkur áhrif á búsetuþróun. Sumarið og haustið 2003 stóð Atvinnuráðgjöf Vesturlands í samstarfi við Rannsóknarstofnun Háskólans á Akureyri (RHA) fyrir könnun á áhrifum Hvalfjarðargangna á samfélag og byggð á Vesturlandi. Könnunin var póstkönnun og voru gögn send til 1200 íbúa um allt Vesturland og var svörunin 67% eða 805 svör sem verður að telja mjög gott. Mikil vinna hefur farið í greiningu þeirra upplýsinga sem þar komu fram en vinnsla verkefnisins er nú á lokastigum og gert ráð fyrir útgáfu niðurstaðna könnunarinnar nú í september. Í þessari skýrslu verður aðeins gefin óljós mynd af niðurstöðum könnunarinnar en vísað til útgáfu skýrslunnar í haust.

Í könnuninni var kannað hvort íbúar nýttu sér almennt almenningssamgöngur til að sækja vinnu, skóla eða þjónustu á höfuðborgarsvæðinu og voru niðurstöðurnar að mestu í samræmi við það sem almennt gerist annars staðar í Evrópu. Notendur þjónustunnar eru að stærstum hluta til konur og aldursgreiningin er þannig að stærsti notendahópurinn er ungt fólk, yngra en 25 ára og síðan eldra fólk, eldra en 60 ára. Hlutfallslega eru flestir notendurnir af Snæfellsnesi og í Dölum.

Athylgisverðar eru niðurstöðurnar við þeirri spurningu sem laut að því hvort íbúar myndu nýta sér þjónustuna að því gefnu að hún væri nýtanleg. Þar kemur fram að um gæti verið að ræða verulega aukningu á notkun þjónustunnar frá því sem nú er, sérstaklega á Akranesi og nágrenni og í Borgarfirði. Í viðtali við Vífil Karlsson, atvinnuráðgjafa hjá Atvinnuráðgjöf Vesturlands kom fram að hans mat væri að Íslenska “einkabílaþjórðin” væri í auknum mæli farin að skoða aðra kosti og þar á meðal almenningssamgöngur sem raunhæfan valkost á móti einkabílum. Hann taldi að þar réði mestu kostnaðurinn við það að eiga og reka bíl. Ímynd þjónustunnar í dag væri hinsvegar neikvæð og stæði henni í raun fyrir þrífum og mikil uppstökkun og aðlögun þjónustunnar þyrfti að eiga sér stað til að íbúar nýttu sér þjónustuna í auknum mæli.

Hér fylgir með mynd af því hvaða þættir það eru sem áhrif hafa á gæði ferðar. Gögnin byggja á þjónustukönnunum sem gerðar hafa verið hjá þjónustuaðilum í almenningssamgöngum í miðhluta Noregs (Nordland) og er notað þar til að meta áhrif gæða í almenningssamgöngum. Þar, sem og víða annarsstaðar, fá þjónustuaðilar greidda bónusa eftir niðurstöðum gæða- og viðhorfskannana.



Fjórðungagreining (Quadrant analysis)

Úr erindinu: "Measuring bus passenger satisfaction and service quality. A combined approach to secure valid quality assessment".

Nils VIBE, Chief Research Officer, Institute of Transport Economics, Oslo, Norway

Lokaorð:

Ég hef í þessari skýrslu tekið saman nokkur atriði um almenningssamgöngur á Vesturlandi með það að leiðarljósi að við útboð þjónustunnar á árinu 2005 verði kjarnaþjónustan aðlöguð að breyttum þörfum íbúanna í landshlutanum. Það er þó mikilvægt að gera sér grein fyrir því að þjónustan á Vesturlandi verður ekki skipulögð án samráðs og sameiginlegs átaks á landsvísu um skipulag og framkvæmd. Vandinn - þröskuldarnir á Vesturlandi eru þeir sömu og við er að etja alls staðar annarsstaðar á landsbyggðinni. Þess vegna má gera ráð fyrir að stefnumótun á þessu sviði í einum landshluta verði einnig mótandi í öðrum landshlutum. Aukin gæði, bætt skilvirkni og hagur notandans á að vera leiðarljós þeirra sem vinna við endurskipulagninguna en þröskuldar og girðingar hvort sem þær eru lagalegar eða hugarfarslegar þurfa að víkja fyrir nýjum viðhorfum og kröfum. Afleiðingar áralangra fjárhagsþrenginga fyrirtækjanna og vafalaust einnig erfið innganga nýrra aðila í atvinnugreinina hafa orðið til þess að viðhorf til þjónustunnar er neikvætt meðal sveitarstjórna og opinberra aðila þó allir aðilar telji hana nauðsynlega í samfélagslegu tilliti.



Þeir þröskuldar sem telja verður að helst hamli framþróun í almenningssamgöngum m.v. ríkjandi aðstæður eru taldir hér upp en þeir eru hins vegar ekki í neinni sérstakri mikilvægisröð;

- ❖ mörk sveitarfélaga,
- ❖ stærðarmörk í reglugerð um leigubíla og hópbíla,
- ❖ “reglugerð” um fyrirkomulag skólaaksturs (menntamálaráðuneytið),
- ❖ gæðakröfur við útboð eru ekki settar fram – viðmið við flokkun tilboða miðast við verð en ekki gæði,
- ❖ misræmi á skilgreiningu þjónustunnar í þéttbýli og í dreifbýli,
- ❖ óskilgreind hlutverk/verkaskipting opinberra aðila og rekstraraðila,
- ❖ hlutverk þjónustunnar í byggðaaðgerðum ekki viðurkennt,
- ❖ hugarfarslegir þröskuldar meðal stjórnenda fyrirtækja og stjórnvalda varðandi nýjar útfærslur og umbreytingu þjónustunnar til hagsbóta fyrir notendur (menntun, viðhorf, frumkvöðlahugsun),
- ❖ vöntun á sterkum sameiginlegum vettvangi þjónustuaðila í almenningssamgöngum (leigubílar, strætisvagnar, áætlanabílar, ferjur, flug),
- ❖ ónógt framboð á fjármagni til sameiginlegrar markaðssetningar og kynningar á almenningssamgöngum,

- ❖ vöntun á hagtölum t.d. fjölda farþega, bíla, starfsmanna, ekinna km, kostnað (skilgreiningar eru til um hvaða tölulegar upplýsingar þörf er á),
- ❖ vöntun á að taka upp gæðaflokkun hópbíla og eftirlit með henni,

Víðast hvar í heiminum er í dag lögð rík áhersla á uppbyggingu almenningssamgangna og bættrar nýtingar þjónustunnar. Nýjar aðferðir hafa verið farnar til að fjölga farþegum, sumar með slægum árangri en aðrar betri. Í það heila tekið má segja að “markaðssetning” þjónustunnar snúist í dag um víðtækt samráð þjónustuaðila, stjórnvalda, menntastofnanna og annarra um aukna kynningu á mikilvægi, nauðsyn og hagkvæmni þess að fjölga farþegum með almenningssamgöngufarartækjum. Þá er almennt lögð mikil áhersla á ímyndarbætingu, upptöku gæðastaðla og reglulegra viðhorfskannana meðal notenda. Það er mikilvægt við endurskoðun almenningssamgangna að við nýtum okkur þá reynslu sem til er m.a. meðal nágretta okkar við umbreytingu almenningssamgangna þannig að hagur íbúanna og samfélagsins alls verði haft að leiðarljósi.

Tillaga að næstu skrefum.

Í framhaldi af þessari skýrslu er lagt til að settur verði saman starfshópur aðila á Vesturlandi sem hafi það að markmiði að vinna áætlun um fyrirkomulag almenningssamgangna í landshlutanum (sérleyfi, skólaakstur, starfsmannaferðir) í samráði við samgönguyfirvöld eftir því sem skipulagsvinnu ráðuneytis og Vegagerðar miðar áfram við undirbúning útboðs á árinu 2005. Þau atriði sem starfshópurinn ætti m.a. að fjalla um eru;

- Stefna / markmið – “transport policy / goals”
- Mótun grunn-leiðakerfis – “routes / distribution”,
- Setja lágmark varðandi tíðni ferða og tímatöflur – “volume”,
- Setja lágmarkskröfur varðandi gæði þjónustunnar – “quality of service / vehicle type”
- Móta grunnkröfur um þjónustu (infrastructure) – “sales / information”
- Mótun fargjaldastefnu (lágmark / hámark) – “price structure”,

Nánari útlistun á hverjum þessarra þátta má kynna sér frekar í skýrslu Evrópusambandsins, “Regulatory frameworks and legislation in public transport”.

Starfshópurinn ætti jafnframt að draga saman hagrænar upplýsingar um almenningssamgöngur auk upplýsinga um rekstrarkostnað almenningssamgangna á Vesturlandi þ.e. núverandi sérleyfisakstur, skólaakstur og kostnað við starfsmannaferðir fyrirtækja þ.e. fjölda farþega, ekinna km, vinnustundir starfsmanna, eknar klst o.s.frv. Jafnframt þyrfti að gera samanburð á samningum um skólaakstur, samningstíma þeirra o.s.frv.

Starfshópurinn verður þannig mótandi aðili í héraði varðandi almenningssamgöngur og ráðgefandi fyrir samgönguyfirvöld.

Viðtöl:

Í viðtöl voru tekin ásamt Ólafi Sveinssyni við eftirtalda aðila:

- ❖ Gísli Gíslason, bæjarstjóri á Akranesi þann 24,05 2004.
- ❖ Páll S. Brynjarsson, bæjarstjóri í Borgarnesi þann 24,05 2004.
- ❖ Sveinbjörn Eyjólfsson, oddviti í Borgarfjarðarsveit og Linda Björk Pálsdóttir, sveitarstjóri Borgarfjarðarsveitar þann 24,05 2004.
- ❖ Haraldur L. Haraldsson, sveitarstjóri í Dalabyggð þann 09,06 2004.
- ❖ Óli Jón Gunnarsson, bæjarstjóri í Stykkishólmi þann 09,06 2004.
- ❖ Björg Ágústsdóttir, bæjarstjóri í Grundarfirði og Gísli Ólafsson, varaforseti bæjarstjórnar í Grundarfirði þann 09,06 2004.
- ❖ Kristinn Jónasson, bæjarstjóri í Snæfellsbæ þann 09,06 2004.

Ólafur Sveinsson var ekki viðstaddur þessi viðtöl:

- ❖ Sæmundur Sigmundsson, sérleyfishafi á Vesturlandi þann 09,06 2004
- ❖ Vífill Karlsson, atvinnuráðgjafi hjá Atvinnuráðgjöf Vesturlands þann 29, 06 2004.

Skýrslur um samgöngumál:

Samgönguáætlun 2003-2014. Tillaga stýrihóps. Útgefið af Samgönguráðuneytinu í desember 2001.

Pingsályktun um samgönguáætlun 2003-2006.

Samgöngur á nýrri öld. Útgefið af Samgönguráðuneytinu 2003.

Pingsályktun um stefnu í byggðamálum fyrir árin 2002-2005. Samþykkt á Alþingi 3. maí 2002.

Skýrslur um almenningssamgöngur á Snæfellsnesi:

Almenningssamgöngur í Snæfellsbæ. Skýrsla tekin saman fyrir bæjarstjóra af VSÓ í júlí 1998.

Almenningssamgöngur með áætlunarbílum á landsbyggðinni – hugmynd að nýrri skipan. Tekið saman af Karli Benediktssyni og Óskari Eggerti Óskarssyni fyrir Samgönguráðuneytið og Vegagerðina í nóvember 1999.

Ítarefni:

Nokkrar skýrslur, greinar og ráðstefnugögn - að öðrum ólöstuðum - sem komu að góðum notum við gerð skýrslunnar.

Evrópusambandið: “Regulatory frameworks and legislation in public transport”. EU-funded Urban Transport Research Project Results. (www.eu-portal.net)

Department of Transport (UK): The future of transport – a network for 2030. July 2004

Department of Transport (UK): Flexible transport services. July 2004

Public Transport International 05/2002: Service quality in public transport – OUTLOOK FOR 2010 – Views of eight professionals active in public transport networks from across the globe.

2nd International Marketing conference in Paris 12-14 november 2003: Measuring bus passenger satisfaction and service quality. A combined approach to secure valid quality assessment. Mr. Nils VIBE, chef research officier in Institute of Transport Economics in Oslo, Norway.

55th UITP World Congress in Madrid 4-9 may 2003: Quality policy in competitive tendering: procurement, incentives and monitoring of Helsinki regional bus services. Mr. Kimmi SINISALO, Helsinki Metropolitan Area Council (YTV).

Efni úr gagnabanka UITP – International Association of Public Transport.