



Akureyrarbær
Umhverfismiðstöð



NÝTT LEIÐANET

Nýtt leiðanet SVA 2021



EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR	1
2	AF HVERJU AÐ ENDURSKOÐA LEIÐANETIÐ NÚNA?	2
3	MÓTUN Á NÝJU LEIÐANETI SVA Í HNOTSKURN	4
3.1	Umfang verkefnisins og tímalína	4
3.2	Mótun fyrstu hugmynda	5
3.3	Samráðsferli	6
3.4	Endurskoðun á nýju leiðaneti	6
3.5	Næstu skref	6
4	MARKMIÐ OG LEIÐARLJÓS Í NÝJU LEIÐANETI SVA	7
4.1	Markmið	7
4.2	Áherslur og leiðarljós	7
5	NÝTT LEIÐANET SVA	9
5.1	Helstu þættir í Nýju leiðaneti	9
5.2	Nánari umfjöllun um leiðanetið	12
5.2.1	Leið 1 – Unga fólkið, frístundir og tenging milli stóru hverfanna	12
5.2.2	Leið 2 - Beina leiðin í og úr vinnu, tenging hverfa við miðbæinn	14
5.2.3	Helgarakstur	14
6	SAMRÁÐ VIÐ ALMENNING OG AÐRA HAGSMUNAAÐILA	15
6.1	Samráðsferli	15
6.2	Ábendingar og hugmyndir	16
6.3	Helstu breytingar á leiðaneti vegna athugasemda úr samráði	17
6.3.1	Framlenging á Leið 2 (græna leiðin) í Hagahverfi	17
6.3.2	Akstur í Síðuhverfi eftir Bugðusíðu	17
6.3.3	Leið 1 (bláa leiðin) ekur fram og til baka eftir Hlíðarbraut	18
6.3.4	Lenging á leið 1 sem tengir saman Innbæinn við Undirhlíð	19

6.4	Innleiðing á frístundaakstri fyrir 1. til 4. bekk	20
6.5	Aðrar úrbætur	21
6.5.1	Snjómokstur: Áhersla verði lögð á að setja stíga í forgang sem tengjast stoppistöðvum strætó	21
6.5.2	Ný biðskýli, sum með rauntímaupplýsingum	21
6.5.3	Bætt umferðaröryggi	21
6.6	Athugasemdir sem ekki var hægt að koma til móts við	21
6.6.1	Tenging við flugvöllinn	21
6.6.2	Langar gönguvegalengdir eða biðstöðvar við umferðargötur	22
6.6.3	Viðhalda akstursleiðum um Skógarlund og Merkigil	22
7	LEIÐANET SVA TIL FRAMTÍÐAR	23
8	NÆSTU SKREF	24
VIÐAUKI		25
A.1	Stærri kort af nýju leiðaneti	25

1 INNGANGUR

Almenningssamgöngur þjóna mikilvægu hlutverki í borgum og bæjum víðsvegar um heiminn og eru almenningssamgöngur á Akureyri þar engin undantekning. Ávinningur almenningssamgangna er ótvíræður – þær stuðla meðal annars að minni umferðartöfum og mengun, tryggja hreyfanleika óháð efnahag, bæta lýðheilsu íbúa og geta lækkað útgjöld heimila.

Strætisvagnar Akureyrar (SVA) annast almenningssamgöngur á Akureyri í dag. Gjaldfrjálst er fyrir farþega að ferðast með strætisvögnum Akureyrar og samanstendur leiðanetið af sex leiðum sem ganga á klukkustundar fresti yfir daginn. Þótt metnaður hafi verið lagður í að gera almenningssamgöngur aðgengilegar hjá Akureyrarbæ, einkum með gjaldfrjálsum strætó, þá er vilji til að koma enn frekar til móts við óskir íbúa um betra og skilvirkara leiðanet, auka notkun, bæta nýtingu fjármuna, minnka bílaumferð og stuðla þannig að jákvæðum umhverfisáhrifum s.s. minni mengun og svífryki.

Undirbúningur að mótun á nýju leiðaneti hófst í lok árs 2019 með gagnasöfnun. Gerð var almenn könnun meðal íbúa og ráðist í sérstakt samráð við börn og ungmenni sveitarfélagsins¹. Stýrihópur um nýtt leiðanet SVA var stofnaður samkvæmt samþykkt í Bæjarráði á fyrri hluta 2020. Verkefnahópur var síðar myndaður í lok sumars sama árs og samanstóð af ráðgjöfum verkefnisins, EFLU verkfræðistofu og Strætó bs,

ásamt fulltrúum Akureyrarbæjar og fulltrúa notenda strætó sem var aðili úr umræðuhópnum Umhverfisvænar samgöngur á Akureyri².

Vinna við mótun á nýju leiðaneti SVA hófst í september 2020. Afrakstur af vinnu stýri- og verkefnahóps var fyrstu hugmyndir að nýju leiðaneti sem í framhaldi voru kynntar fyrir íbúum og hagsmunaaðilum í opnu samráði. Samráðsferlið stóð frá 27. október til 18. nóvember og tók þá við endurskoðun á nýju leiðaneti byggt á athugasemdunum sem bárust í ferlinu.

Í þessari skýrslu er heildarferlinu gerð skil og fjallað um nýtt leiðanet SVA. EFLA verkfræðistofa veitti ráðgjöf við verkefnastýringu, stefnumótun verkefnisins, mótun leiðanets ásamt því að sinna gerð þessarar skýrslu. Sérfræðingar frá Strætó bs. veittu einnig ráðgjöf við stefnumótun verkefnis og mótun leiðanets.

¹ Sjá nánari umfjöllun hér: <https://www.akureyri.is/is/frettir/kallad-eftir-breytingum-a-leidakerfinu>

² Umhverfisvænar samgöngur á Akureyri. Umræðuvettvangur á facebook: <https://www.facebook.com/groups/1349612601878108/>

2 AF HVERJU AÐ ENDURSKOÐA LEIÐANETIÐ NÚNA?

Akureyrarbær hefur lagt áherslu á að gera almenningssamgöngur aðgengilegar og góðar, t.d. með því að hafa gjaldfrjálst í strætó. Þó eru ýmsir þættir sem kalla á endurskoðun leiðanetsins með það fyrir augum að bæta þjónustuna enn frekar. Breytingar á leiðaneti geta til dæmis einar og sér stuðlað að styttri ferðatíma, bættri tíðni og betri/breyttum tengingum milli mismunandi bæjarhluta, en vert er þó að hafa í huga að samgönguinnviðir og rekstrarfjármagn eru einnig ráðandi þættir þegar kemur að ákvörðunum um þjónustustig.

Hönnun á nýju leiðaneti gegnir einnig því mikilvæga hlutverki að búa til framtíðarsýn fyrir sveitarfélög um áherslur og hvaða hlutverki almenningssamgöngur eiga að gegna. Eins þarf að horfa til þess hvernig leiðanetið geti þróast með frekari vöxt byggðar án þess að ráðast þurfi í heildstæða endurskoðun á leiðaneti á nýjan leik.

Ýmsir þættir kalla á heildstæða endurskoðun á þjónustu og leiðaneti Strætisvagna Akureyrar og eru hér taldar upp helstu ástæður þess af hverju brýnt þótti að standa að þessari endurskoðun núna:

- **Fækkun farþega SVA á undanförnum árum.** Síðast var staðið að breytingum á leiðaneti SVA árið 2016. Þrátt fyrir að ekki væri um róttækar breytingar að ræða þá hefur orðið fækkun á farþegagrunni SVA á undanförnum árum. Endurskoðun á leiðaneti er ein aðgerð af mörgum til þess að fá fleiri farþega til að nýta sér strætó.

³ Könnun sem framkvæmd var af Gallup haustið 2019.

- **Stór hluti íbúa á Akureyri notar strætó aldrei eða sjaldan - leiðanet og þjónusta sagt henta illa.** Þrátt fyrir að gjaldfrjálst sé í strætó, kom fram í nýlegri ferðavenjukönnun meðal íbúa Akureyrar³ að um 10% íbúa nota strætó einu sinni eða oftár á viku og er það aðeins lægra hlutfall en að jafnaði mælist á höfuðborgarsvæðinu. Að sama skapi mælist hlutfall þeirra sem nota aldrei strætó aðeins hærra en á höfuðborgarsvæðinu, eða rúm 50%. Meðal helstu ástæðna sem kemur í veg fyrir íbúar nota strætó (oftar), er að leiðanetið og tímasetningar henta illa og að ferðatími sé langur.
- **Uppbygging á Akureyri.** Fyrirhuguð uppbygging á Akureyri kallar einnig á endurskipulagningu á núverandi leiðaneti SVA. Tímajöfnunarstöð strætisvagna í dag er í miðbæ Akureyrar en hún mun víkja fyrir nýrri byggð sem þar mun rísa⁴. Þá stendur enn yfir uppbygging í Hagahverfi og er áætlað að þar eigi um og yfir 2.000 manns eftir að búa eftir 2 ár. Einnig er fyrirhuguð þétting byggðar í Holtahverfi, nýtt hverfi vestan við Síðubraut, ásamt uppbyggingu verslunar- og iðnaðarhverfis nyrst í bænum. Ekki er auðvelt að útvíkka núverandi leiðanet án þess að það kalli á enn lengri ferðatíma þeirra farþega sem ferðast með Strætó í dag.
- **Aukin áhersla á umhverfissjónarmið í samfélaginu.** Aukin notkun almenningssamgangna og annarra vistvænna ferðamáta eru einn mikilvægasti liðurinn í því að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda og svifryki. Mikilvægt er að almenningssamgöngur mæti þörfum íbúa til þess að minnka notkun á einkabílum.

⁴ <https://www.akureyri.is/is/frettir/stefnt-ad-uppbyggingu-i-midbaenum-hid-fyrsta>

- **Betri tengingar við frístundastarf.** Í könnun meðal íbúa Akureyrar⁵ kom fram að það þyrfti að vera auðveldara fyrir börn og ungmenni að nota strætó til að stunda íþróttir og tómstundir. Þannig má draga úr bílaumferð með minna skutli foreldra.
- **Ungmenni kalla eftir aukinni tíðni og styttri ferðatíma.** Í dag aka leiðir Strætó á klukkutíma tíðni. Í sérstöku samráði við börn og ungmenni⁶ voru megin skilaboðin að þörf væri að bæta leiðakerfi, auka tíðni og stytta ferðatíma, þrátt fyrir að það þýði að sumir íbúar þurfi að ganga lengra að næstu stoppistöð. Að auki var kallað eftir meiri stundvísi ásamt aukinni kvöld- og helgarþjónustu. Við endurskoðun á leiðaneti SVA er mikilvægt að hafa að leiðarljósi að hægt er að mæta þessum þörfum enda um að ræða framtíðarnotendur strætó. Mikilvægt er því að skipuleggja leiðanetið með þeim hætti að það stuðli að aukinni tíðni og styttri ferðatíma milli helstu áfangastaða.
- **Núverandi leiðanet getur verið flókið.** Í dag samanstendur leiðanet SVA af sex leiðum sem aka allar í hring, en leiðanetið er þannig að erfitt getur verið að muna það og þarf því oft að notast við bæði leiðakort og tímatöflur. Þá byrja og enda allar leiðir í miðbænum þar sem vagnar tímajafna sig sem eykur við ferðatíma farþega sem eiga þar leið í gegn. Að auki keyrir aðeins ein leið seint á kvöldin og um helgar. Hægt er að bæta þjónustustig og hagræða rekstri Strætó með því að einfalda leiðanetið og falla frá fyrirkomulagi um tímajöfnunarstöð í miðbænum fyrir allar leiðir.

Að framansögðu er ljóst að fjölmargar ástæður og tækifæri eru til þess að bæta leiðanetið og verkefnið er brýnt. Í endurskoðun leiðanetsins þurfti því að taka fjölmargar ákvarðanir og vinna í nánú samráði við íbúa og fulltrúa Akureyrarbæjar.

⁵ Könnun sem framkvæmd var af Gallup haustið 2019.

⁶ <https://www.akureyri.is/is/frettir/kallad-eftir-breytingum-a-leidakerfinu>

3 MÓTUN Á NÝJU LEIÐANETI SVA Í HNOTSKURN

3.1 Umfang verkefnisins og tímalína

Verkefnið snerist um að endurskipuleggja leiðanetið og þjónustu Strætisvagna Akureyrar (SVA) með það fyrir augum að bæta nýtingu þjónustunnar og þeirra fjármuna sem til hennar er varið. Nýtt leiðanet á að virka hvetjandi fyrir bæjarbúa til að nýta sér þjónustuna og stuðla þannig að notkun bæjarbúa á vistvænni samgöngum með minni bílaumferð, mengun og svifryki.

Fyrstu þættir verkefnisins fólust í stefnumótunarvinnu og mótun á fyrstu hugmyndum að nýju leiðaneti SVA. Til grundvallar þeirri vinnu voru niðurstöður úr könnun meðal íbúa og samráði við börn og ungmenni. Fyrstu hugmyndir að nýju leiðaneti voru kynntar fyrir almenningi og hagsmunaaðilum. Rúmlega 180 athugasemdir bárust sem voru hafðar til hliðsjónar við endurskoðun á fyrstu hugmyndum.

Í þessum kafla eru stuttlega fjallað um framvindu verkefnisins en tímalínuna sem unnið er eftir má sjá á Mynd 3-1.



MYND 3-1 Nýtt leiðanet SVA, tímalína verkefnisins.

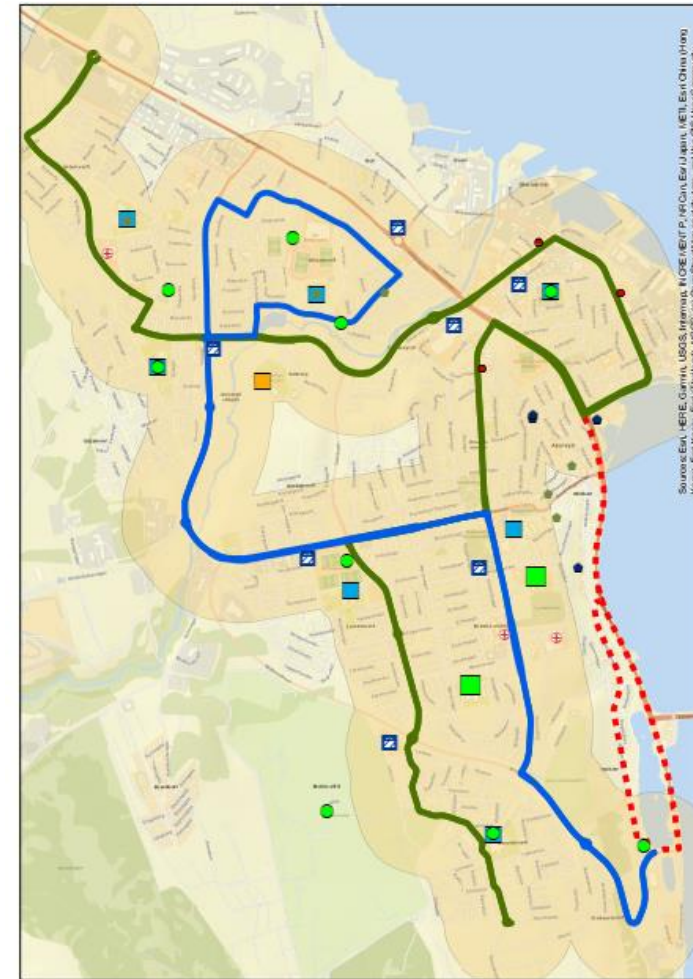
3.2 Mótun fyrstu hugmynda

Í upphafi verkefnis var farið í stefnumótunarvinnu og gagnaöflun til að móta fyrstu hugmyndir að nýju leiðaneti SVA. Á þessu tímabili hittist bæði verkefnahópur og stýrihópur fimm sinnum.

Í *stefnumótun* verkefnisins var lögð áhersla á að skilgreina þau markmið og áherslur sem áttu að liggja til grundvallar við hönnun á nýju leiðaneti SVA. Horft var til samráðs við börn og ungmenni⁷, auk ferðavenjukönnunar meðal íbúa Akureyrar⁸, ásamt því að afla gagna um íbúabéttleika, stærstu atvinnusvæði, mikilvæga áfangastaði s.s. frístundir, skóla og sjúkrastofnanir. Afrakstur stefnumótunarvinnunnar var mótun á markmiðum og leiðarljósum sem lágu til grundvallar við hönnun á nýju leiðaneti (sjá nánar í kafla 4).

Í september og október 2020 stóð yfir hönnun og greining á nýju leiðaneti þar sem unnið var með leiðarljósin. Samhliða þeirri vinnu voru skoðuð áhrif breytinga, s.s. á þjónustustig og fjölda íbúa í göngufæri frá strætóleiðum. Verkefninu voru settar fastar skorður, en horft var til þess að vagnafloði og rekstrarfjármagn ætti að haldast nærri óbreytt, og tók hönnun mið af því.

Byggt á stefnumótun verkefnisins og skorðum sem því var sett, þá voru fyrstu hugmyndir að leiðaneti útfærðar (sjá mynd 3-2) og kynntar fyrir íbúum og hagsmunaaðilum.



MYND 3-2 Fyrstu hugmyndir að nýju leiðaneti SVA sem fór í samráð. Sýnt er svæði sem er innan 300 m (appelsínugult) radíus frá leiðanetinu að undanskilinni pöntunarþjónustu sem er merkt með rauðri punkta línu

⁷ <https://www.akureyri.is/is/frettir/kallad-eftir-breytingum-a-leidakerfinu>

⁸ Könnun sem framkvæmd var af Gallup haustið 2019.

3.3 Samráðsferli

Frá 27. október til 18. nóvember var haft *samráð við almenning* með fjölbreyttum hætti þar sem fyrstu hugmyndir að nýju leiðaneti SVA voru kynntar (sjá nánari umfjöllun um samráðsferli í kafla 6). Upplýsingasíða um verkefnið var sett upp á vef Akureyrarbæjar⁹ og haldinn var opinn rafrænn íbúafundur þann 11. nóvember. Auk þess var staðið að kynningu fyrir Sjúkrahúsið á Akureyri, Íþróttafélögin KA og Þór, Öldungaráð og Ungmennaráð Akureyrar. Einnig gat almenningur skoðað fyrstu hugmyndir að leiðanetinu á netinu og sent inn ábendingar rafrænt. Á þessu tímabili bárust yfir 180 athugasemdir frá íbúum og hagsmunaaðilum.

3.4 Endurskoðun á nýju leiðaneti

Eftir samráðið tók við frekari mótun á nýju leiðaneti þar sem byggt var á fyrstu hugmyndunum en tekin var afstaða og tillit til ábendinga og athugasemda frá almenningi og hagsmunaaðilum. Í framhaldi tóku við frekari greiningar á valkostum. Endurskoðað nýtt leiðaneti SVA má sjá í kafla 5.

3.5 Næstu skref

Stefnt er að innleiðingu á nýju leiðaneti sumarið 2021. Við undirbúning þarf m.a. að útfæra tímatöflur, endurskoða staðsetningar stoppistöðva og aðlaga vaktaplön vagnstjóra. Við innleiðingu þarf svo að standa að þeim innviðabreytingum sem þörf er á s.s. uppsetningu biðskýla, lagningu nýrra

stoppistöðva og uppfærslu á skiltum og tímatöflum við stoppistöðvar. Samhliða innleiðingu verðar skoðaðar leiðir til að bæta umferðaröryggi við þveranir nærri stoppistöðvum, þá er einnig fyrir séð að endurskoða þarf forgang snjómoksturs með það að leiðarljósi að tryggja greiðar gönguleiðir að stoppistöðvum yfir veturinn. Nánar er fjallað um næstu skref verkefnisins í kafla 8.

⁹ <https://www.akureyri.is/is/thjonusta/samgongur-og-umhverfi/straeto-nytt-leidanet>

4 MARKMIÐ OG LEIÐARLJÓS Í NÝJU LEIÐANETI SVA

Í stefnumótunarferlinu, sem unnið var af verkefna- og stýrihóp, voru meðal annars lögð fram markmið og áherslur leiðanetsbreytinganna. Hér fyrir neðan fylgir lýsing á þeim markmiðum, áherslum og leiðarljósum verkefnisins sem lágu til grundvallar hugmyndavinnu við nýtt leiðanet.

4.1 Markmið

Markmið verkefnisins eru að leiðanetið stuðli að hámarksnýtingu þeirra fjármuna sem ráðstafað er í almenningssamgöngur og um leið hafi jákvæð áhrif á umhverfið með því að stuðla að hlutfallslega minni bílaumferð á Akureyri. Markmiðin voru útfærð frekar í meginmarkmið verkefnis ásamt umhverfislegum- og félagslegum undirmarkmiðum:

Meginmarkmið

- Tvöfalda fjölda farþega með vögnum SVA

Umhverfisleg markmið

- Sjáanleg fækkun bíla í umferðinni á Akureyri á virkum dögum
- Minni losun gróðurhúsalofttegunda frá bílaumferð
- Lægri toppar í svifryksmælingum á erfiðum svifryksdögum
- Minni kostnaður vegna viðhalds gatna

Félagsleg markmið

- Strætó á Akureyri þykir raunhæfur, þægilegur og einfaldur ferðamáti
- Það er flott að ferðast með strætó

4.2 Áherslur og leiðarljós

Verkefninu voru frá upphafi sett þau skilyrði að kostnaðurinn við rekstur leiðanets SVA ætti að haldast nærri óbreyttur og því var fyrst og fremst horft til þess að þjónusta betur núverandi þjónustusvæði og höfða til fleiri notenda. Aftur á móti er tækifæri við endurhönnun á nýju leiðaneti að horfa til þess hvernig koma megir til móts við uppbyggingu nýrra hverfa og/eða þéttingu byggðar í framtíðinni. Með framangreint í huga voru lögð fram eftirfarandi leiðarljós við gerð nýs leiðanets:

A. Leitast verði eftir að leiðanetið stuðli að öflugum farþegagrunni með því að breyta leiðaneti þannig að:

- Tíðni verði aukin, sérstaklega á annatímum
- Leiðir verði beinni
- Meðalferðatími styttest (þ.e. farþegar komast lengra á sama tíma m.v. leiðanetið í dag)
- Ný hverfi geti tengst betur leiðaneti í framtíðinni

B. Lögð er áhersla á að leiðanetið tengist miðbæ, skólum, frístundastarfsemi og helstu atvinnukjörnum



MYND 4-1 Leiðarljós við mótun á nýju leiðaneti SVA.

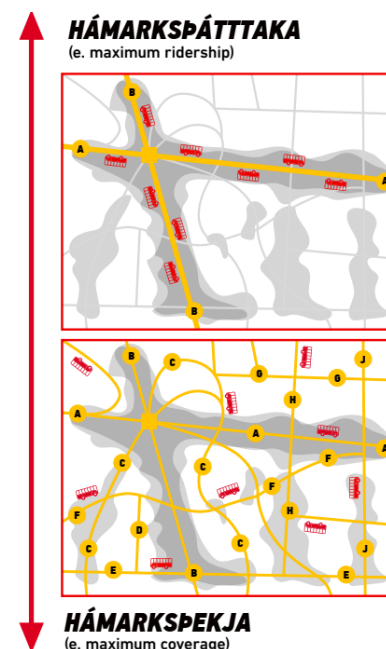
Til að framfylgja þessum leiðarljósum er meginbreytingin sú að horft var til þess að einfalda leiðanetið og leggja meiri áherslu á svokallað *þáttökukerfi* (e. ridership). Í dag er núverandi leiðanet SVA að miklu leyti skipulagt sem *þekjandi kerfi* (e. coverage) sem er andstæðan við *þáttökukerfi*, sjá samanburð á mynd 4-1.

Í *þekjandi kerfi* leggja vagnar lykkju á leið sína til að ná viðkomu í sem flestum hverfum bæjarins. Með slíku fyrirkomulagi dreifist þjónustan yfir stærra landsvæði og þar með er yfirleitt stutt að ganga að næstu stoppistöð. Aftur á móti er ferðatími í strætó milli áfangastaða lengri vegna „útúrdúra“ vagna á leið sinni. Að auki þá næst aldrei sama tíðni og í *þáttökukerfi* því strætó-leiðarnar eru fleiri og/eða lengri og þ.a.l. eru færri vagnar á hverri leið sem þýðir að það er lengri bið í næsta strætó.

Aðrir annmarkar á núverandi leiðaneti á Akureyri eru þeir að flestar leiðir eru settar upp sem hringleiðir sem erfitt er að útvíkka yfir í ný þjónustusvæði t.d. í Hagahverfið, án þess að bæta við „lykkju“. Ef núverandi hringleiðir yrðu lengdar þá myndi það kalla á enn lengri ferðatíma þeirra sem eiga þar leið framhjá.

Með því að leggja meiri áherslu *þáttökukerfi* við endurskoðun á leiðaneti SVA þá er betur verið að svara áherslum verkefnisins. Í *þáttökukerfi* er reynt að leggja leiðir strætó þar sem **þéttleiki íbúa, vinnustaða og annarra áfangastaða er mestur** og **hafa leiðirnar beinar** (taka engar/fáar lykkjur). Þannig er hægt að hafa **örari tíðni** og **styttri ferðatíma** sem að öllu jöfnu stuðlar að stærri farþegagrunni – íbúar geta betur treyst á að nota strætó daglega í skóla, vinnu og frístundir. Á móti kemur kallar þessi áherslubreyting á erfiðar ákvarðanir því að í sumum tilfellum gætu

farþegar þurft að ganga lengri vegalengdir¹⁰ að næstu stoppistöð en þeir eru vanir í dag og eins gætu sumir farþegar þurft að skipta einu sinni um vagn á leið sinni. Við mótnun leiðanetsins var því horft til þess að fækka fjölda strætóleiða og tengja saman helstu áfangastaði á sem skjótastan máta (þ.e. fækka „útúrdúrum“) svo hægt væri að framfylgja leiðarljósum verkefnisins.



MYND 4-2 Samanburður á leiðaneti sem leggur mesta áherslu á þáttökukerfi til að tryggja hámarksþátttöku farþega (efri mynd) og svo leiðaneti þar sem lögð er mest áhersla á þekjandi kerfi til að tryggja hámarksþekju (neðri mynd) svo strætisvagnar aki sem næst öllum heimilum. Gulu línurnar tákna strætisvagnaleiðir. Gráu fletirnir tákna íbúaðéttleiki, því dekkri litur því meiri þéttleiki. Hægt er að ná hærri tíðni strætisvagna með þáttökukerfi.

¹⁰ Almenn viðmið um ásættanlega göngufjarlægð frá almenningssamgöngum er á bilinu 300-500m en viðmiðið getur verið breytilegt eftir borgum/löndum, og þá

5 NÝTT LEIÐANET SVA

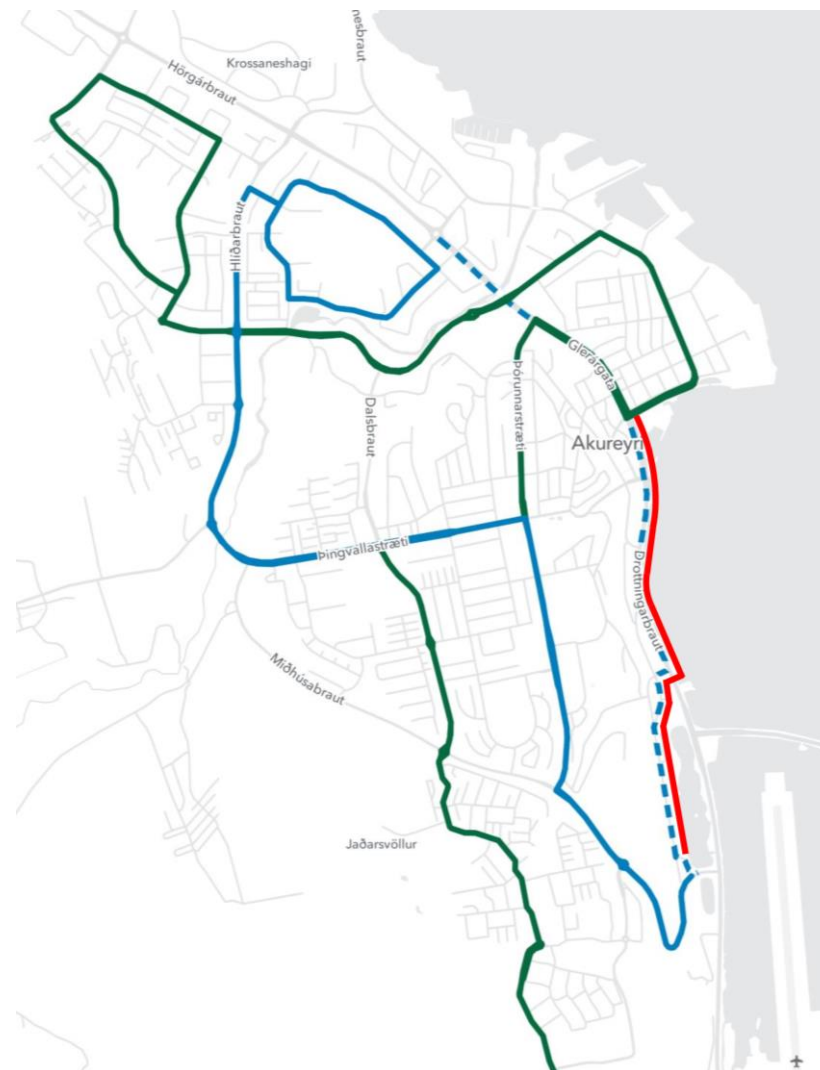
5.1 Helstu þættir í Nýju leiðaneti

Nýtt leiðanet SVA byggir á þeim áherslum og leiðarljósum sem fram komu í kaflanum hér að framan, ásamt athugasemdum sem bárust í samráðsferlinu. Nýtt leiðanet samanstendur af tveimur leiðum:

- **Leið 1 (bláa leiðin)**
 - **Leiðin frá Boganum að Skautahöllinni.** Þjónar m.a. unga fólkinu til að sækja skóla og frístundir, og jafnframt mynda hraða tengingu milli stóru hverfanna.
 - **Leiðin frá Skautahöll að Undirhlíð.** Á annatíma á virkum dögum og á kvöldin heldur leiðin áfram og tengir saman Innbæinn, miðbæinn, Glerártorg og Undirhlíð (sjá bláu punkta línuna á mynd 5-1). Utan annatíma verður **pöntunarþjónusta** frá Skautahöllinni að Hofi (sjá rauðu línuna á mynd 5-2). Sjá nánari lýsingu í kafla 5.2.1.
- **Leið 2 (græna leiðin) – Leiðin í gegnum miðbæinn og tenging við vinnustaði á Eyrinni.** Þessi leið þjónar m.a. þeim tilgangi að tengja hverfin við miðbæinn, vinnustaði á eyrinni og Glerártorg. Sjá nánari lýsingu í kafla 5.2.2.

Lagt er til að þjónustutími og tíðni verði eftirfarandi:

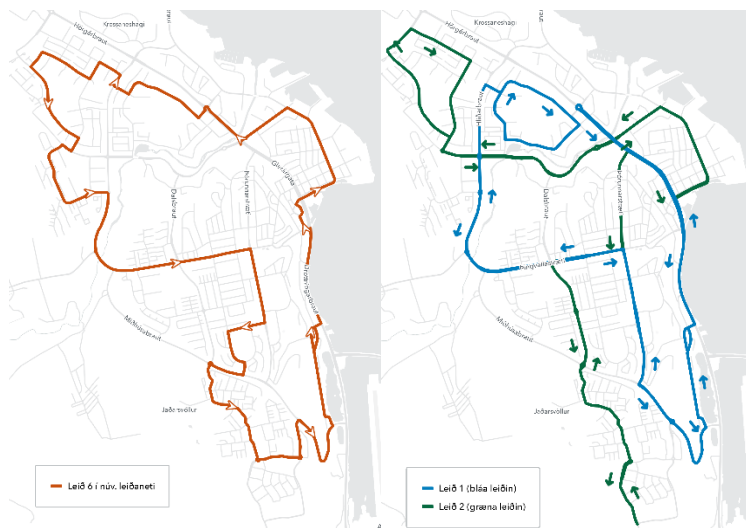
- **Á annatíma** verði 20 mín tíðni á öllum leiðum á virkum dögum
- **Utan annatíma** á virkum dögum verði:
 - 40 mín tíðni á leið 1 frá Boganum að Skautahöllinni
 - 30 mín tíðni á leið 2
 - Pöntunarþjónusta frá Skautahöllinni að Hofi
- **Á kvöldin** verði 60 mín tíðni á öllum leiðum
- **Um helgar** verði 60 mín tíðni á grænu leiðinni



MYND 5-1 Nýtt leiðaneti SVA. Leiðanetið samanstendur af tveimur leiðum, leið 1 (bláa línun) og leið 2 (græna línun). Utan annatíma á virkum dögum mun Leið 1 snúa við hjá Skautahöllinni og við tekur pöntunarþjónusta (rauða línun) frá Skautahöllinni að Hofi.

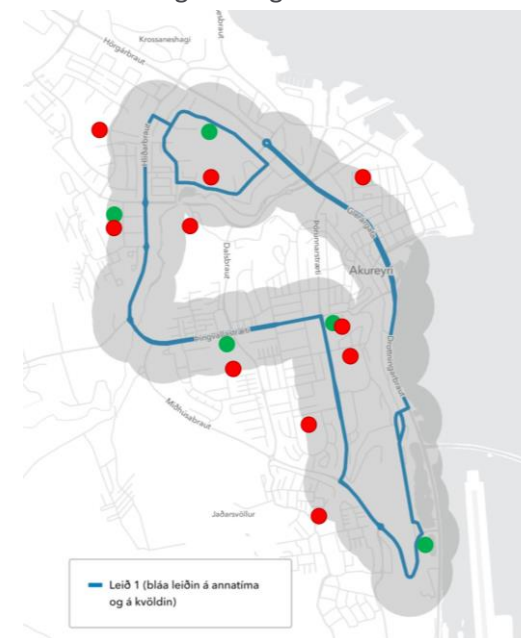
Hér er lýsing á helstu hönnunarpáttum og ávinningi sem náð er fram með nýju leiðaneti SVA:

- **Mun meiri tíðni á virkum dögum á annatíma.** Nýtt leiðanet mun hafa 20 mín tíðni á annatíma og 30-40 mín tíðni utan annatíma á daginn. Með þessu eykst þjónustustig umtalsvert miðað við núverandi leiðanet sem hefur 60 mín tíðni á öllum leiðum yfir daginn.
- **Betri þjónusta á kvöldin.** Á kvöldin verða báðar leiðirnar með 60 mín tíðni. Í dag er aðeins ein leið í akstri á kvöldin sem ekur aðeins í aðra áttina um bæinn. Því er um talsvert betri þjónustu að ræða á kvöldin.



MYND 5-2 Samanburður á kvöldakstri á núverandi (til vinstri) og nýju leiðaneti (til hægri). Í núverandi leiðaneti ekur leið 6 rangsælis um Akureyri. Í nýju leiðaneti verður ekið fram og til baka eftir leiðunum þremur (sjá til hægri). Tíðnin verður sú sama, eða 60-mín tíðni.

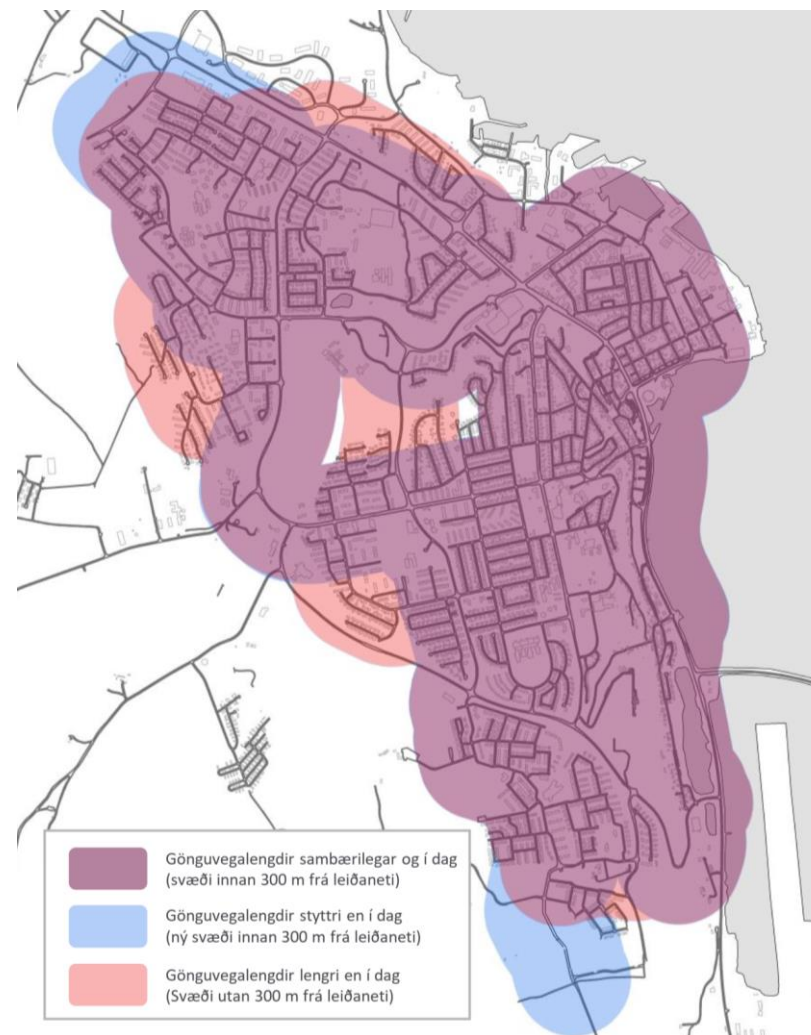
- **Einfaldara leiðanet.** Í dag eru sex leiðir sem aka um Akureyri. Nýtt leiðanet samanstendur aðeins af tveimur leiðum svo auðveldara er að muna það og minni þörf á að styðjast við tímatöflur, þá sérstaklega á annatíma þar sem allir vagnar koma með 20 mín tíðni – næsti vagn verður ávallt skammt undan.
- **Ein leið sem tengir frístundir og skóla.** Leið 1 (bláa leiðin) tengir saman alla grunnskóla, framhaldsskóla og háskóla við íþróttastarfsemi. Auðveldara verður því fyrir iðkendur íþróttar að komast beint úr skóla og á æfingar.



MYND 5-3 Leið 1 (bláa línan) er m.a. í göngufæri við alla grunnskóla, Verkmenntaskólann, Menntaskólann við Akureyri, Háskólann Á Akureyri (sjá rauða punkta) og íþróttafélögin Þór, KA, Bogann, Sundlaug Akureyrar og Skautahöllina (sjá græna punkta). Ljósbláa svæðið sýnir 300 m fjarlægð frá leiðinni.

- **Stytttri ferðatími í strætó.** Með meiri tíðni og beinni leiðum styttest ferðatíminn verulega, þ.e. sá tími sem tekur að ferðast með strætó. Í stað þess að bíða í allt að klukkustund eftir næsta strætó á annatíma þá verður biðin aldrei lengri en 20 mín á annatíma í nýju leiðaneti. Beinar leiðir milli áfangastaða og beinar leiðir úr hverfum niður í miðbæ styttri ferðatímann með strætó. Lögð verður áhersla á að reyna útfæra leiðanetið með þeim hætti að það virki sem „net“ þannig að auðveldlega verði hægt að skipta úr einni leið í aðra þar sem leiðirnar mætast.
- **Betri tenging við Hagahverfi.** Vert er að taka fram að nýtt leiðanet þjónar fyrst og fremst núverandi þjónustusvæði SVA. Aftur á móti þá stækkar þjónustusvæðið í nýju leiðaneti að því leyti að það tengist betur íbúabyggð í Hagahverfi.
- **Leiðanetið getur vaxið í takt við frekari uppbyggingu á Akureyri.** Með frekari uppbyggingu á Akureyri verður með auknu fjármagni í rekstri SVA hægt að þjónusta önnur svæði betur með því að lengja leiðirnar í leiðanetinu. Fjallað er nánar um hvernig fyrirhugað er að leiðanetið geti vaxið í framtíðinni í lok skýrslunnar (7. kafli).

Endanleg útfærsla á tímatöflum og staðsetningu biðstöðva verður gert við undirbúning innleiðingar á nýju leiðaneti SVA.



MYND 5-4 Samanburður á svæðum innan við 300 m fjarlægð frá leiðaneti m.v. núverandi og nýtt leiðanet. 300 m fjarlægð er reiknuð miðað við beina línu frá leiðum. Raunveruleg göngufjarlægð getur verið lengri þar sem hún fer eftir staðsetningum biðstöðva ásamt tengingum eftir göngustígum og götum sem eru til staðar hverju sinni.

5.2 Nánari umfjöllun um leiðanetið

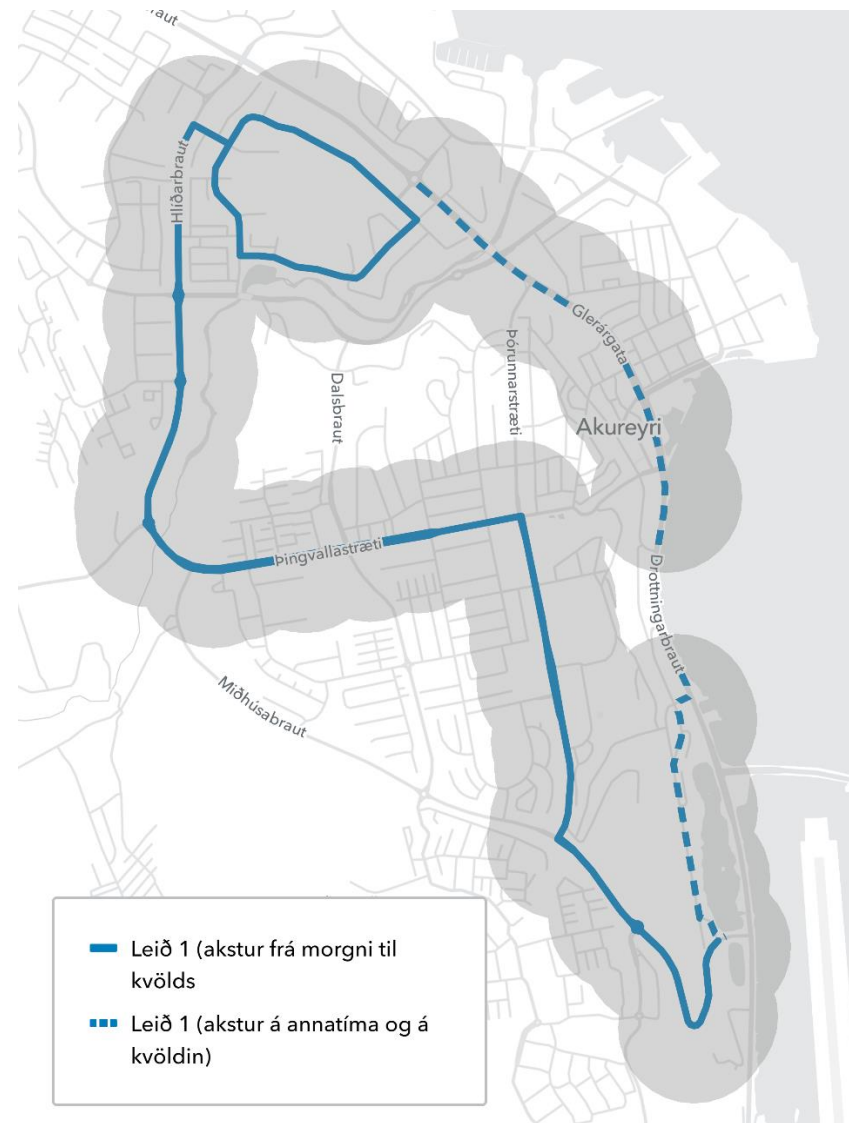
5.2.1 Leið 1 – Unga fólkið, frístundir og tenging milli stóru hverfanna

5.2.1.1 Akstur á annatíma og á kvöldin

Á annatíma og á kvöldin þá liggur leið 1 frá Undirhlíð eftir Þjóðveginum að Innbænum þar sem hún fer um Aðalstræti að Skautahöll. Frá Skautahöllinni heldur hún áfram að Boganum þar sem leiðin liggur leiðin um Miðhúsabraut inn á Þórunnarstræti, vestur Þingvallastræti, norður Hlíðarbraut, inn á Smárahlíð og um Skarðshlíð að Boganum. Í stað þess að snúa við í Boganum heldur leiðin áfram hringleið eftir Skarðshlíð og Höfðahlíð til að tengjast Glerárskóla, og tengist svo aftur inn á Hlíðarbraut við Smárahlíð þar sem leiðin ekur sömu leið til baka að Skautahöll.

Akstur frá *Undirhlíð að Skautahöllinni* verður á annatíma og á kvöldin. Tilgangurinn er að veita þjónustu við Innbæinn og í senn veita skjóta tengingu milli Skautahallarinnar og en þannig verður auðvelt að ferðast á milli Innbæjarins, miðbæjarins, Glerártorgs og Undirhlíðar á anna tíma og kvöldin. Leiðin tengir einnig Oddeyrarskóla við Skautahöllina. Horft er til þess að leið 1 geti lengst í norðurátt í framtíðinni, sjá frekari umfjöllun í kafla 7.

Akstur frá *Skautahöll að Boganum* verður allan daginn og er megin tilgangur þessarar leiðar er að tengja saman skóla og frístundir barna um leið og stórir bæjarhlutar eru tengdir með einföldum og skjótum hætti. Með því er m.a. auðveldað skólabörnum að komast um bæinn til að stunda frístundir án þess að þurfi að keyra þau á bíl.



MYND 5-5 Kort af akstursleið leiðar 1. Ljósbláa svæðið sýnir 300 m fjarlægð stoppistöðvum leiðarinnar.

Leið 1 er í þægilegu göngufæri við alla grunnskóla og leikskólana Naustatjörn, Hólmasól, Lundasel, Pálmholt, Tröllaborg og Klappir. Við leiðina eru einnig Háskólinn á Akureyri, Menntaskólinn og Verkmenntaskólinn. Þessa skóla og hverfi tengir leiðin við stærstu íþróttasvæðin þ.e. Skautahöllina, Sundlaugina, KA-svæðið, Íþróttahúsið við Giljaskóla, Bogann og Þórs-svæðið.

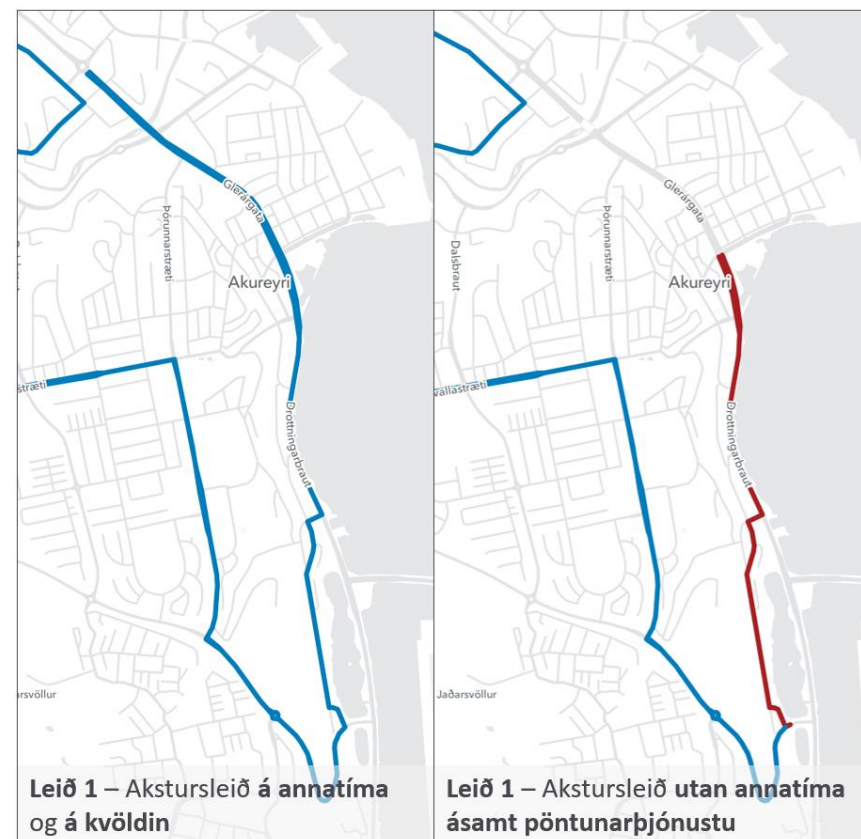
Að auki eru á leiðinni stórir vinnustaðir, stofnanir og þjónustumiðstöðvar. Þetta eru staðir eins og Sjúkrahúsið á Akureyri, Kaupangur, Hrísalundur, Sunnuhlíð, líkamsræktar- og endurhæfingarstöðin Bjarg og tjaldstæðið við Þórunnarstræti. Enn fremur er góð tenging við Minjasafnið, Iðnaðarsafnið og Mótorhjólasafnið þegar leiðin fer þar um á anna tíma og kvöldin, en utan anna tíma er samt sem áður einungis innan við 300 m gangur frá Skautahöllinni.

5.2.1.2 Pöntunarþjónusta utan annatíma yfir daginn í Innbænum

Þar sem leið 1 stýttist yfir daginn, þá verður pöntunarþjónusta til að viðhalda tengingu frá Innbænum í Skautahöllina (til að tengjast leið 1) og í miðbæinn (til að tengjast leið 2). Með því að nota pöntunarþjónustu utan annatíma er verið að tryggja almenningssamgöngur við Innbæinn yfir daginn með hagkvæmum hætti þegar lítil eftirspurn er til staðar.

Á þessu tímabili utan annatíma (frá u.þ.b. 9.00-14.30) verða ferðir á 60 mín tíðni og þarf að panta ferðir með að hringja í þjónustuver SVA minnst 30 til 60 mínútum fyrir áætlaða brottför skv. tímatöflu. Bifreið frá Ferliþjónustunni eða leigubílastöð sækja viðkomandi farþega á næstu bíðstöð skv. tímatöflu.

Pöntunarþjónusta verður útfærð nánar við innleiðingu en horft er til sambærilegrar útfærslu og Strætó bs. hefur gert í Urriðaholti í Garðabæ.



MYND 5-6 Samanburður á akstursleið 1 eftir tíma dags. Til vinstri má sjá akstursleið á annatíma og á kvöldin. Til hægri má sjá akstursleið á daginn utan annatíma en þá verður svokölluð pöntunarþjónusta milli Skautahallarinnar og miðbæjarins.

Leið 1 verður þjónustuð af þremur vögnum á annatíma til að halda 20 mín tíðni, en einum vagni þess utan til að viðhalda 40 mín tíðni á daginn og 60 mín tíðni á kvöldin.

5.2.2 Leið 2 - Beina leiðin í og úr vinnu, tenging hverfa við miðbæinn

Leið 2 nær frá Hagahverfi út á Eyri, upp að Holtahverfi og þaðan vestur að Giljahverfi áður en farið er inn í Síðuhverfi þar sem ekin er hringleið réttsælis eftir Vesturbraut, Austursíðu og Bugðusíðu að Borgarbraut þar sem ekið er sömu leið til baka,

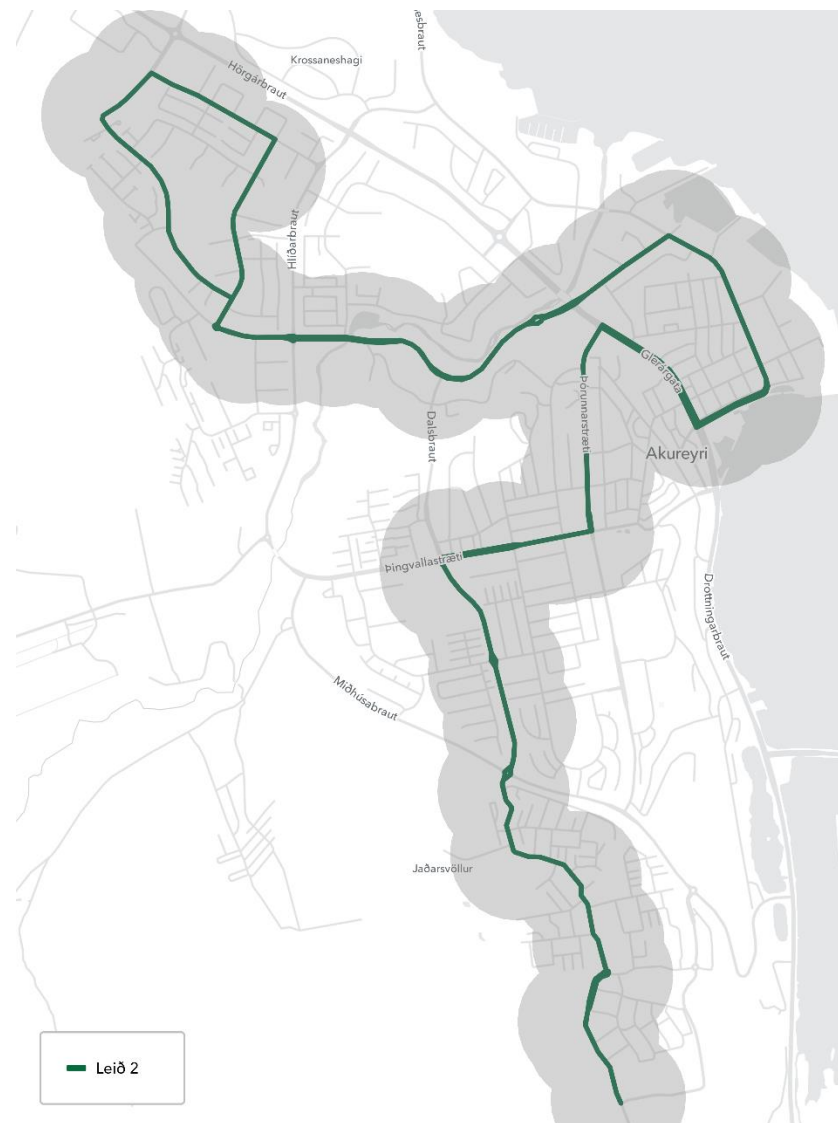
Með þessari leið er markmiðið að tengja hverfi Akureyrar við miðbæinn, Glerártorg og við stóra vinnustaði á Eyrinni. Eins eru atvinnusvæði meðfram Austursíðu við grænu leiðina og eins næst ágætis tenging við Óðinsnes.

Þá eru á leiðinni Bjarg, Hof, Kaupangur, Sundlaugin og KA-svæðið svo dæmi séu nefnd.

Þessi leið verður þjónustuð af þremur vögnum á annatíma til að viðhalda 20 mín tíðni, tveimur vögnum utan annatíma til að viðhalda 30 mín tíðni og svo einum vagni á kvöldin til að viðhalda 60 mín tíðni.

5.2.3 Helgarakstur

Líkt og í dag, þá verður aðeins einn vagn í akstri um helgar. Leið 2 verður í akstri á sama tíma og aksturinn í dag eða frá k. 12-18 laugardaga og sunnudaga.



MYND 5-7 Kort af akstursleið leiðar 2. Ljósgræna svæðið sýnir 300 m fjarlægð frá stoppistöðvum leiðarinnar.

6 SAMRÁÐ VIÐ ALMENNING OG AÐRA HAGSMUNAAÐILA

6.1 Samráðsferli

Breytingar á leiðaneti geta haft áhrif á daglegt líf fjölmargra íbúa og geta því stórar sem smáar breytingar orðið umdeildar. Vegna þess hefur við vinnslu verkefnisins verið lögð mikil áhersla á að eiga samráð við almenning og aðra hagsmunaaðila. Lýsing á helstu þáttum samráðsferlisins er eftirfarandi:

- Áður en vinna við nýtt leiðanet fór af stað var gerð almenn könnun meðal íbúa¹¹ og ráðist í sérstakt íbúasamráð við börn og ungmenni sveitarfélagsins¹². Niðurstöður úr könnun og íbúasamráði lágu til grundvallar við mótun á leiðarljósum verkefnisins.
- Stýri- og verkefnahópur komu að mótun leiðanetsins.
 - Stýrihópurinn var stofnaður samkvæmt samþykkt í Bæjarráði Akureyrar á fyrri hluta 2020 og samanstóð hann af kjörnum fulltrúum ásamt starfsmönnum Akureyrarbæjar. Hlutverk stýrihópsins var að hafa yfirsýn yfir verkefnið, styðja við það og tryggja að upplýsingar um stöðu og framkvæmd þess myndi berast jafnóðum milli starfsmanna og kjörinna fulltrúa. Samtals voru sjö fundir haldnir með stýrihópnum.

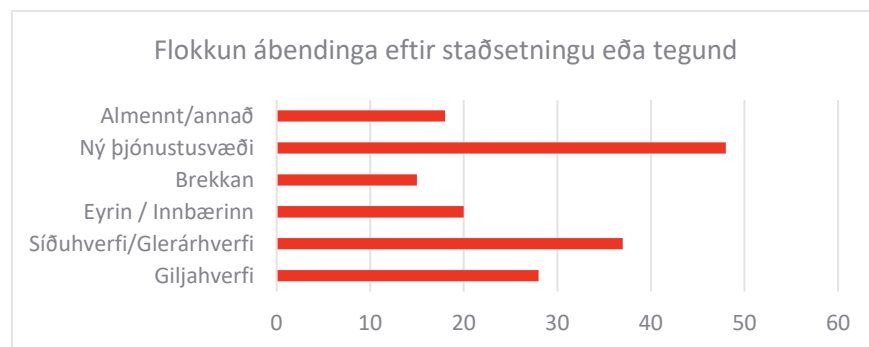
- Verkefnahópur samanstóð af ráðgjöfum verkefnisins (EFLU verkfræðistofu og Strætó bs.), ásamt fulltrúum Akureyrarbæjar og fulltrúa íbúa frá Umhverfissvænum samgöngum. Verkefnahópur mótaði áherslur og leiðarljós verkefnisins og vann að mótun leiðanetsins.
- Afrakstur af vinnu stýri- og vinnuhóps voru fyrstu hugmyndir af nýju leiðaneti SVA.
- Opið samráð stóð frá 27. október til 18. nóvember 2020 þar sem haft var samráð við almenning með fjölbreyttum hætti þar sem fyrstu hugmyndir að nýju leiðaneti voru kynntar:
 - Upplýsingasíða um verkefnið var sett upp á vef Akureyrarbæjar, ásamt fjölda fréttatilkynninga um verkefnið á frétt- og samfélagsmiðlum.
 - Haldinn var opinn rafrænn íbúafundur þann 11. Nóvember 2020.
 - Kynningar fyrir sjúkrahúsið á Akureyri, íþróttafélögin KA og Þór, Öldungaráð og Ungmennaráð Akureyrar.
 - Kort sem sýndi fyrstu hugmyndir að nýju leiðaneti sem var aðgengilegt á upplýsingasíðu verkefnisins. Þar gat almenningur skoðað leiðanetið og sent frá sér athugasemdir með einföldum hætti.

¹¹ Gallup 2019. Þjónusta sveitarfélaga 2019. Einkaspurningar fyrri Strætó á Akureyri.

¹² Sjá nánari umfjöllun hér: <https://www.akureyri.is/is/frettir/kallad-eftir-breytingum-a-leidakerfinu>

6.2 Ábendingar og hugmyndir

Margar góðar og gagnlegar ábendingar bárust í samráðsferlinu en alls bárust yfir 180 athugasemdir og ábendingar frá íbúum og hagsmunaaðilum. Athugasemdir bárust í tengslum við öll hverfi Akureyrar. Allar ábendingarnar frá íbúum bárust með rafrænum hætti og þá komu fram fjölmargar spurningar á opnum rafrænum kynningarfundum. Umsagnir bárust frá einstaka íþróttafélögum, söfnum, nefndum og ráðum. Flestar ábendingar bárust í tengslum við ný þjónustusvæði (s.s. flugvöllinn) en þar á eftir fylgdu athugasemdir í tengslum við Síðu- og Glerárhverfi ásamt Giljahverfi. Sjá má fjölda ábendinga¹³ eftir staðsetningu eða tegund á Mynd 6-1.



MYND 6-1 Fjöldi ábendinga eftir staðsetningu eða tegund.

Athugasemdirnar voru svo flokkaðar nánar í undirflokkum og hér fyrir neðan má finna lista yfir helstu atriði sem komu fram og voru til nánari skoðunar við endurskoðun fyrstu hugmynda nýja leiðanetsins:

- Betri tengingu í Síðuhverfi
- Betri tengingu úr Síðuhverfi í Bogann og til baka
- Betri tengingu við Lindasíðu og Bjarg
- Betri tengingu við þjónustu í kringum Hörgárbraut
- Aka fram og til baka í Skarshlíðarhringnum
- Betri tengingu við Oddeyraskóla og Naustaskóla
- Bæta tengingu frá Oddeyraskóla við Skautahöllina
- Bæta tengingu við Innbærinn
- Halda áfram að aka inn í Giljahverfi
- Halda áfram að aka inn í Lundahverfið
- Betri tengingu við HA
- Betri tengingu við VMA
- Nýja tengingu við flugvöllinn
- Nýja tengingu við Hagahverfi
- Nýja tengingu við iðnaðarsvæðin
- Nýja tengingu í Kjarnaskóg
- Athugasemdir í tengslum við staðsetningar stoppistöðva
- Of langt á næstu stoppistöð
- Auka tíðni um kvöld og helgar
- Þjónusta við yngstu börnin (1.-4. Bekk)
- Mikilvægt að aðlaga forgang í snjómokstri

Í framhaldi tók við frekari vinna við að greina og finna lausnir á ábendingum og hugmyndum.

¹³ Hér er átt við ábendingar sem voru þess eðlis að hægt var að flokka þær eftir staðsetningu.

6.3 Helstu breytingar á leiðaneti vegna athugasemda úr samráði

Hér er yfirlit yfir breytingar á fyrstu hugmyndum sem eru tilkomnar vegna athugasemda sem bárust í samráði.

6.3.1 Framlenging á Leið 2 (græna leiðin) í Hagahverfi

Margar athugasemdir bárust þess efnis að leiðanetið tengdist ekki betur inn í Hagahverfi en þekkist í dag, en leið 2 endaði á gatnamótum Kjarnagötu og Naustagötu. Við nánari skoðun var leiðanetið endurhannað með þeim hætti að leið 2 var lengd inn í Hagahverfi eftir Kjarnagötu að Wilhelmínugötu. Þar með er stór hluti Hagahverfis innan 400 m frá leið 1.



MYND 6-2 Í endurskoððu leiðaneti var leið 2 framlengd eftir Kjarnagötu frá Naustagötu að Wilhelmínugötu.

Með þessari breytingu er líka komin á betri tenging við Hamra og Kjarnaskóg en á þessu svæði eru m.a. fjögur fyrirtæki. Þar með er komið einnig að nokkru marki á móts við athugasemdir sem bárust um að bæta

tengingu við Kjarnaskóg, en um 1 km fjarlægð er þaðan að Hömrum og Sólskógum.

Í framtíðinni er hægt að taka til skoðunar hvort hægt sé að útfæra sumaráætlun leiðanetsins með þeim hætti að leið 2 myndi fara nokkrar ferðir á dag að tjaldsvæðinu við Hamra þegar jafnan er meiri eftirspurn til staðar. Það verður þó ekki gert fyrr en reynsla hefur komið á rekstur nýja leiðanetsins.

6.3.2 Akstur í Síðuhverfi eftir Bugðusíðu

Í fyrstu hugmyndum fór leið 2 eftir Vestursíðu að Hörgárbraut en í samráðinu komu fram fjölmargar ábendingar um að betri tengingu vantaði um Síðuhverfi, m.a. við Síðuskóla, Bjarg, Lindasíðu og atvinnusvæði við Austursíðu. Öldungaráð tók sérstaklega fram að það vantaði betri tengingu frá Lindasíðu til að sækja þjónustu í miðbænum s.s. heilsugæsluna.

Við nánari skoðun á leiðarvali leiðar 2 í Síðuhverfi er lagt til að leið 2 aki frekar hringleið réttisælis um Síðuhverfi þ.e. frá Borgarbraut, eftir Vestursíðu, Austursíðu og Bugðusíðu til baka að Borgarbraut, sjá breytingar á mynd 6-3. Með þessari breytingu er náð fram eftirfarandi ávinningi – 100% hlutfall íbúa Síðuhverfis eru innan göngufjarlægðar frá leiðinni (var áður 84%), og einnig eru tengingar bættar við þjónustu- og atvinnusvæði sbr. athugasemdirnar að ofan. Helstu ókostir við þessa breytingu er að ekki er hægt að ferðast fram og til baka eftir leið 2 í Síðuhverfi. Til skoðunar var einnig að láta leið 2 aka fram og til baka eftir Bugðusíðu og Austursíðu að hringtorgi á Hörgárbraut en tímamælingar hafa leitt í ljós að heildarvegalengd leiðar 2 yrði of löng og myndi koma niður á áreiðanleika leiðanetsins.

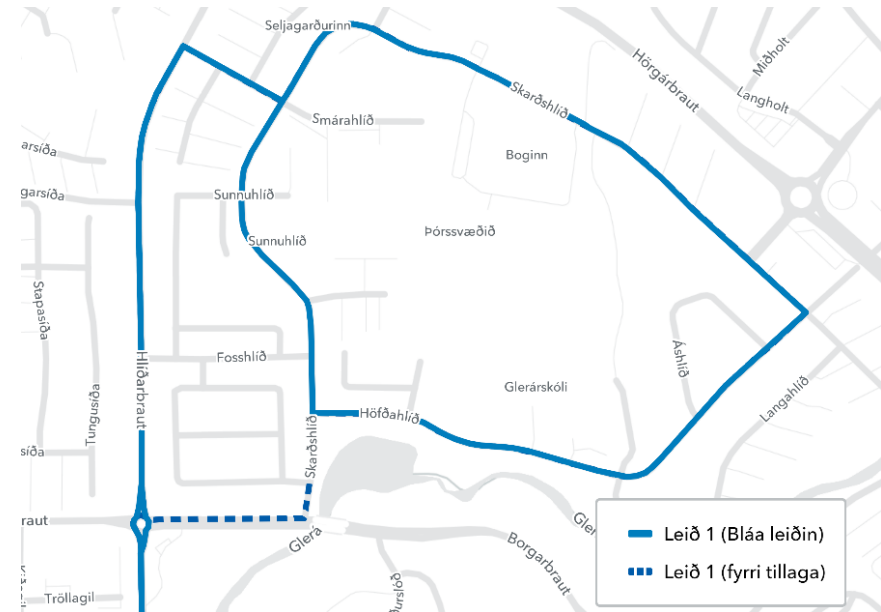


MYND 6-3 Í endurskoðuðu leiðaneti fer leið 2 hringakstur eftir Vestursíður, Austursíðu og Bugðusíðu (sjá til hægri) í stað þess að fara fram og til baka eftir Vestursíðu (sjá til vinstri) í gegnum Síðuhverfi líkt og kynnt var í samráði.

6.3.3 Leið 1 (bláa leiðin) ekur fram og til baka eftir Hlíðarbraut

Samráð leiddi í ljós að íbúum í Síðuhverfi þótti mikill ókostur að ekki væri hægt að fara fram og til baka eftir Hlíðarbraut með leið 1 milli Borgarbrautar og Smárahliðar. Það hefði m.a. þau áhrif að börn sem nota bláu leiðina í Síðuhverfi geta ekki notað strætó til að fara til baka úr Boganum eða fólk sem væri að sækja þjónustu í Þorpinu eða Sunnuhlíð þyrfti að fara langa hringleið um Skarðshlíð og Höfðahlíð til fara til baka

með leið 1 í átt að syðri hluta Akureyrar. Að auki tók Öldungaráð Akureyrar fram að það væri ókostur fyrir íbúa sem æfa göngu reglulega í Boganum eða verslar í Bónus við Undirhlíð að komast ekki til baka í Síðuhverfi. Við nánari endurskoðun á leið 1 var því lagt til að lengja leiðina lítillega (um rúmar 2 mín) með því að aka stærri hringleið þ.e. aka norður Skarðshlíðina og aftur inn á Hlíðarbraut um Smárahlíð.



MYND 6-4 Leið 1 var breytt á þann hátt að hringleiðin um Skarðshlíð byrjar og endar í Smárahlíð og þannig er ekið fram og til baka eftir Hlíðarbraut.

6.3.4 Lenging á leið 1 sem tengir saman Innbæinn við Undirhlíð

6.3.4.1 Athugasemdir úr samráði

Í fyrstu hugmyndum að nýju leiðaneti stóð til að staðið yrði af akstri milli Skautahallarinnar og Hofs á annatíma árdegis og síðdegis, en pöntunarþjónusta væri aðgengileg þess á milli. Þjónustan sem slík hafði ekki verið útfærð nákvæmlega áður en farið var í samráð, en horft var til sambærilegrar útfærslu hjá Strætó bs. í Garðabæ.

Í athugasemdum sem bárust í samráðsferlinu tengt Innbænum þá gætti almennt misskilnings í tengslum við pöntunarþjónustuna. Margar athugasemdir snéru að því að um skerðingu væri að ræða, sem dæmi að skólabörn gætu ekki notað strætó til að komast úr innbænum í Brekkuskóla. Það er aftur á móti ekki rétt, heldur fólst megin breytingin frá núverandi leiðaneti í að á annatíma myndu vagnar einmitt ganga á a.m.k. 30 mín tíðni (aukin tíðni frá því sem er í dag), en skipta þyrfti yfir í leið 1 við Skautahöllina eða við Hof til að skipta yfir í leið 2. Á öðrum tíma dagsins myndi bifreið sækja farþega ef pantað er með a.m.k. 30 mín fyrirvara. Í þessu fælist hagræðing þar sem strætó myndi þá aldrei aka tómur í Innbæinn utan annatíma.

Aðrar helstu athugasemdir sem snertu Innbæinn með einum eða öðrum hætti voru áhyggjur frá hagsmunaaðilum um að pöntunarþjónustan gæti ekki komið til móts við skólahópa sem sækja söfn í Innbænum. Þá var líka komið á framfæri athugasemdum um að tengingu væri ábótavant milli Oddeyraskóla/Eyrinnar og Innbæjarins þ.e. að pöntunarþjónustan myndi t.d. ekki koma nægilega á móts við iðkendur í Skautahöllinni.

6.3.4.2 Endurskoðun á akstursleið leiðar 1 á annatíma og á kvöldin

Við nánari skoðun á leiðanetinu í tengslum við framangreindar athugasemdir var lagt til að færast nær framtíðarhugmyndum um nýtt leiðanet og huga strax að því að innleiða akstursleið sem myndi tengja saman Innbæinn og Undirhlíð á *annatíma og á kvöldin* og er það gert með að **framlengja leið 1** frá Skautahöllinni að Undirhlíð. Með þessari útfærslu væri hægt að veita þjónustu við Innbæinn og þar með skjóta tengingu milli Skautahallarinnar, Innbæjarins, miðbæjarins, Glerártorgs og Undirhlíðar einmitt þegar flestir eru á ferðinni til og frá skóla og vinnu. Þá yrði tengingin betri frá Eyrinni (Oddeyraskóla) og Holtahverfi að Skautahöllinni og þannig komið til móts við margar athugasemdir úr samráði.



MYND 6-5 Samanburður á aksturleið um Innbæinn m.v. fyrstu tillögu og leið 1 í endurskoðuðu leiðaneti eftir tíma dags. Í nýju leiðaneti verður pöntunarþjónusta frá Skautahöll að Hofi utan annatíma.

Líkt og í fyrstu hugmyndum er lagt til að *utan annatíma* (frá u.þ.b. 9:30-14:00) verði **pöntunarþjónusta** með 40 mín tíðni, og útfært með sambærilegum hætti og Strætó bs. hefur útfært í Garðabæ, þar sem íbúar geta pantað ferð að minnsta kosti 30 mínútum fyrir áætlaða brottför skv. tímatöflu með því að hringja í þjónustuver. Eins og sjá má á mynd 6-5 og fjallað var um í kafla 5.2.1.2 myndi pöntunarþjónustan bjóða upp á akstur um styttri vegalengd, þ.e. frá Hofi og að Skautahöllinni og til baka. Með þessu fyrirkomulagi er tryggt aðgengi til og frá Innbænum allan daginn, og það gert með hagkvæmum hætti þar sem ferðir eru aðeins farnar ef pöntun/eftirspurn er til staðar en sparnaður næst einnig með að nota minni bifreiðar.

Rétt er þó að taka fram að fyrir stærri skólahópa sem eru að sækja söfn í Innbænum utan annatíma tengir bláa leiðin (leið 1) flesta grunnskóla við Skautahöllina sem er í nokkurra mínútna göngufjarlægð frá Minjasafninu, Iðnaðarsafninu og Mótorhjólasafninu.

6.4 Innleiðing á frístundaakstri fyrir 1. til 4. bekk

Í samráðsferli verkefnisins kom í ljós að þrátt fyrir góðar og bætтар tengingar milli skóla og frístunda, þá er ekki komið á mótis við þarfir yngstu barnanna (nemendur í 1. til 4. bekk grunnskóla) sem sækja íþróttir og tómstundir beint af frístundaheimili. Í nánara samtali við íþróttafélög kom í ljós að helstu fyrirstöður þess að yngstu iðkendurnir geti notað strætó eru þær að sækja þarf yngstu börnin upp að dyrum, starfsmaður þarf að fylgja þeim og ferðast til og frá æfingu, ekki eru til nægilega mörg sæti fyrir öll börnin og heldur ekki öryggisbelti.

Til að mæta þessum þörfum, sem hluti af endurskoðun leiðanetsins, hafa verið færðar fram fyrstu tillögur að starfrækslu frístundaaksturs á vegum

Akureyrarbæjar að fyrirmynd nokkurra sveitafélaga á höfuðborgar-svæðinu og er stefnt að innleiðingu frístundaakstursins samhliða innleiðingu á nýju leiðaneti SVA. Í meginatriðum myndi frístundaksturinn sjá um að koma börnum í 1.-4. bekk fram og til baka milli frístundaheimilis og íþróttar- og tómstundaæfinga milli kl. 13 og 16 alla virka daga. Yrði þetta í samræmi við stefnu Akureyrarbæjar um samfellu í skóla- og frístundastarfi og kæmi m.a. í stað þess rútuaksturs sem íþróttafélögin Þór og KA halda utan um í dag fyrir yngstu iðkendur sína í fótbolta. Tækifæri er með innleiðingu á frístundaakstri á vegum bæjarins að gefa fleiri börnum kost á að nýta sér frístundaakstur í fleiri tómstundar- og íþróttagreinar sem m.a. dregur úr þörf á skutli foreldra á vinnutíma. Fyrstu hugmyndir að frístundaakstri má sjá á mynd 6-6 hér að neðan.



MYND 6-6 Fyrstu hugmyndir að útfærslu frístundaaksturs á Akureyri sem börn í 1.-4. bekk geta notað til að komast í og úr íþróttar- eða tómstundaræfingum milli kl. 13 og 16 alla virka daga. Stefnt er að innleiðingu haustið 2021.

6.5 Aðrar úrbætur

6.5.1 Snjómokstur: Áhersla verði lögð á að setja stíga í forgang sem tengjast stoppistöðvum strætó

Fjöldmargir íbúar og hagsmunaaðilar komu því á framfæri að mikilvægt væri að ryðja vel snjó og hreinsa helstu stíga til og frá stoppistöðvum strætó, sérstaklega þar sem með nýju leiðaneti munu gönguvegalemdir að næstu biðstöð lengjast fyrir suma íbúa. Sem dæmi um breytta forgangs röðun má nefna að þegar strætó færast frá Mýrarvegi að Dalsbraut þá lengist vegalengd gangandi að VMA og því verða þær gönguleiðir settar í forgang.

6.5.2 Ný biðskýli, sum með rauntímaupplýsingum

Við innleiðingu á nýju leiðaneti verður lögð áhersla á að setja biðskýli við sem flestar stoppistöðvar svo farþegar geti skýlt sér gagnvart veðri og vindum, ásamt því að geta nýtt sér bekkir meðan beðið er. Það gæti þó tekið smá tíma þar sem setja þarf upp fjölmargar nýjar stoppistöðvar.

Að auki þá er stefnt að innleiða nokkur biðskýli sem sýna í rauntíma hversu langt er í næsta strætó. Slík biðskýli verða á mikilvægum stoppistöðvum t.d. við miðbæinn.

6.5.3 Bætt umferðaröryggi

Margar ábendingar voru í tengslum við umferðaröryggi. Í undirbúningi innleiðingar verður lögð áhersla á að skoða umferðaröryggi í tengslum við aðgengi að stoppistöðvum s.s. við gönguþveranir.

6.6 Athugasemdir sem ekki var hægt að koma til móts við

Líkt og áður hefur komið fram þá bárust fjölmargar athugasemdir í samráðinu um fyrstu tillögur að nýju leiðaneti, en ekki var hægt að koma til móts við þær allar af ýmsum ástæðum. Hér að neðan er stuttlega fjallað um helstu athugasemdir sem ekki var hægt að koma á móts við. Ekki er um tæmandi lista að ræða.

6.6.1 Tenging við flugvöllinn

Í mörgum athugasemdum var óskað eftir því að leiðanetið myndi tengjast við Akureyrarflugvöll. Til dæmis var bent á að lengja leið 1 svo hún næði að flugvöllinum. Í dag eru engar tengingar með almenningssamgöngum við Akureyrarflugvöll og hefur áður verið kallað eftir slíkri tengingu.

Þar sem markmiðið með nýju leiðaneti er að reyna stækka farþegagrunn SVA þá var frá upphafi horft til þess að bæta þjónustu SVA innan núverandi þjónustusvæðis, þar sem flestir búa og starfa. Leiðarljós verkefnisins eru öll liður í því að hvetja íbúa til að nota strætó reglulega og var það mat verkefna- og stýrihóps á fyrri stigum vinnunnar að tenging við flugvöllinn væri ekki hluti að þeirri vegferð. Þess utan eru nokkrar ástæður fyrir því að tenging við flugvöllinn er ekki einfalt verkefni fyrir SVA. Helsta ástæðan er sú að aðeins örfáir brottfarar- og komutímar eru á hverjum degi á flugvöllinum og utan þess tíma er lítil eftirspurn að ferðast til flugvallarins sem styður ekki við reglulegan akstur SVA þangað yfir daginn og erfitt er að hanna leiðanetið þannig að stakar ferðir fari þangað, sérstaklega á anna tíma árdegis og síðdegis.

6.6.2 Langar gönguvegalengdir eða biðstöðvar við umferðargötur

Eitt af erfiðu ákvörðunum verkefnisins var að gera akstursleiðir strætisvagna beinni, sem er liður í því að geta stýtt ferðatíma milli hverfa og auka tíðni. Sú áherslubreyting þýddi óhjákvæmilega að gönguvegalengdir myndu lengjast fyrir íbúa í sumum hverfum Akureyrarbæjar og að akstursleiðir yrðu oftast eftir stofngötum bæjarins.

Þónokkrar athugasemdir og ábendingar bárust í samráðinu í tengslum við of langar gönguvegalengdir að næstu stoppistöð. Að auki komu íbúar áhyggjum sínum á framfæri í tengslum við umferðaröryggi t.d. við Borgarbraut og Hlíðarbraut, sérstaklega m.t.t. yngstu skólábarnanna. Þó að ekki var hægt að koma til móts við þessar athugasemdir með að færa til akstursleiðir eða stoppistöðvar, þá verður samhliða innleiðingu á nýju leiðaneti, komið á fót frístundaakstri fyrir allra yngstu börnin (1.-4. bekk) þar sem þau eru sótt að dyrum (sbr. kafli 6.4) og einnig verður sérstaklega skoðað hvaða aðgerðir þarf að fara í til að bæta umferðaröryggi í tengslum við aðgengi að stoppistöðvum (sbr. kafli 6.5.3) ásamt þess að endurskoða forgang snjómoksturs gönguleiða (sbr. 6.5.1).

6.6.3 Viðhalda akstursleiðum um Skógarlund og Merkigil

Í nýju leiðaneti eru lagðar fram breytingar þannig að ekki er lengur ekið í gegnum Lundahverfi um Skógarlund og Giljahverfi um Merkigil. Mikill fjöldi athugasemda barst vegna þessa enda um talsverða breytingu að ræða fyrir þá sem búa næst þessum götum. Í sumum tilvikum aukast göngufjarlægðir talsvert, sérstaklega í hluta Lundahverfis og efri byggðum Giljahverfis. Í endurskoðun á tillögum að nýju leiðaneti var leitað leiða til að koma á móts við þessar athugasemdir, en ekki fannst nógu góð lausn á því og því var breytingin látin halda sér og verður ekki lengur ekið um

Skógarlund og Merkigil. Hér er nánar fjallað áhrif leiðanetsins á göngufjarlægðir og hvaða þættir voru til skoðunar:

- *Lenging leiðar um Giljahverfi:* Bæði leið 1 og 2 aka meðfram Giljahverfi og er stærsti hluti hverfisins innan við 300 m göngufjarlægð frá annarri hvorri leiðinni. Hafa ber í huga að leið 1 gegnir því hlutverki að tengja saman skóla og frístundir, en hún tengir Skautahöllina og Bogann í sitthvorn endann. Um talsverða vegalengd er að ræða á milli þessara áfangastaða og lítið svigrúm er til að lengja leiðina án þess að fara þyrfti úr 20 mín tíðni í 30 mín tíðni á annatíma sem væri talsverð þjónustuskerðing fyrir leiðanetið í heild.

Skoðað var hvort hægt væri að breyta leið 1 eða leið 2 þannig að önnur leiðin myndi aka inn í Giljahverfi. Við nánari skoðun kom í ljós að um of langan krók yrði að ræða fyrir leið 2 að aka frá Borgarbraut og um Merkigil. Við nánari skoðun á leið 1 var athugað hvort hægt væri lengja leiðina inn um Kiðagil þar sem um tiltölulega stutta lengingu væri að ræða. Aftur á móti kom í ljós að aðstæður þar henta ekki fyrir akstur strætisvagna - akstur um götuna getur verið erfiður fyrir strætisvagna sem og talsverðar umferðartafir geta myndast í götunni á morgnana, sérstaklega út á Borgarbraut, sem myndi koma niður á áreiðanleika leiðarinnar. Því var ákveðið að halda leiðum 1 og 2 óbreyttum.

- *Lenging leiðar um Skógarlund:* Við endurskoðun kom fljótlega í ljós að um of langan útúrdúr yrði að ræða að breyta annað hvort leið 1 eða leið 2 svo önnur leiðin myndi aka um Skógarlund, og skipulag Lundahverfisins er með þeim hætti að engar aðrar götur koma til greina. Því var ákveðið að halda leiðum 1 og 2 óbreyttum miðað við fyrstu tillögur.

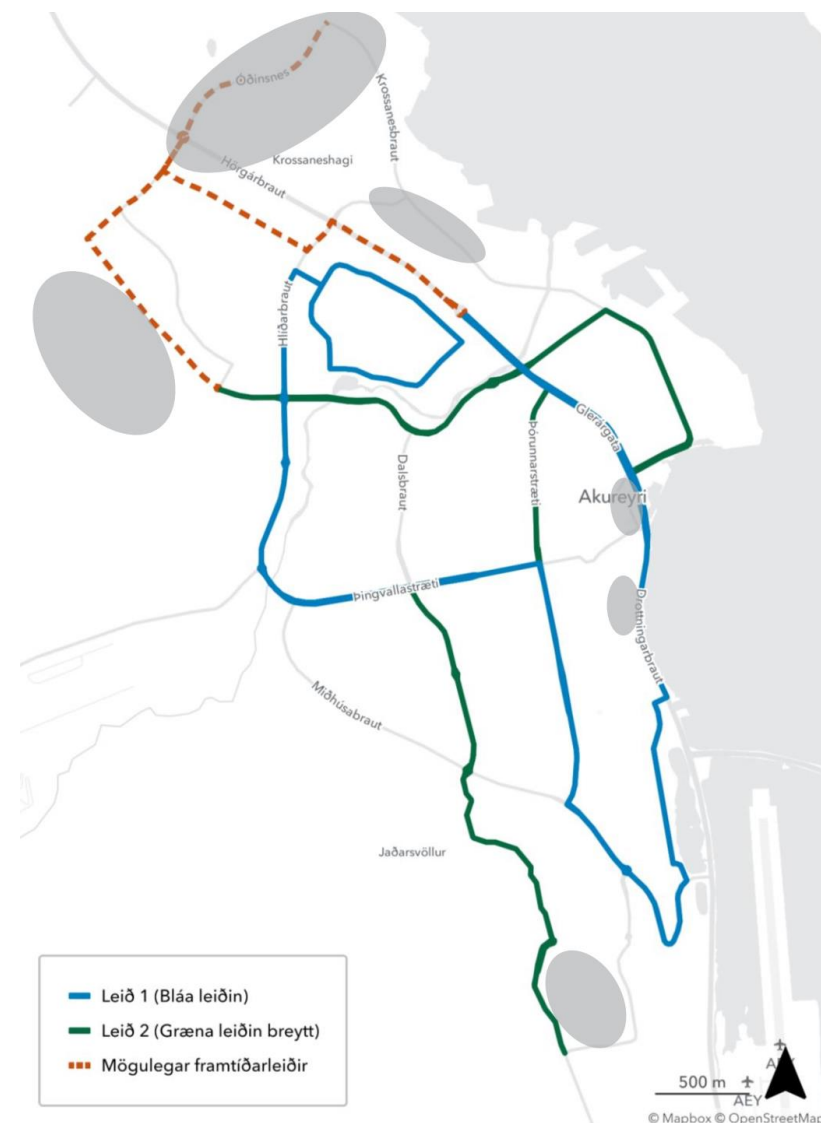
7 LEIÐANET SVA TIL FRAMTÍÐAR

Eins og áður hefur komið fram í þessari skýrslu var endurskoðun leiðanetsins bundin að mestu við núverandi fjármuni og því var ein forsenda verkefnisins að nýtt leiðanet myndi taka mið af stærð og umfangi núverandi leiðanets á Akureyri.

Í framtíðinni er hægt að bæta þjónustustig á nýju leiðaneti með því að auka tíðni og lengja þjónustutíma, en til þess þarf fleiri strætisvagna í daglegan rekstur og aukið rekstrarfjármagn. Til dæmis er bæði hægt að auka tíðni á leið 1 utan annatíma úr 40 mínútum í 30 mínútur og halda úti akstri frá Skautahöllinni að Undirhlíð (m.ö.o. leggja af pöntunarþjónustu) með einum auka vagni í akstri á þessum tíma.

Eitt af leiðarljósum nýs leiðanets var að horfa til þess að í framtíðinni gæti leiðanetið tengst nýjum uppbyggingarsvæðum eða aukið þjónustu við þau. Á næstu árum er ljóst að þörf er fyrir stærri þjónustusvæði SVA og er þá helst horft til frekari uppbyggingu í Hagahverfi, þéttingu byggðar í miðbænum og Holtahverfi, ásamt uppbyggingar íbúa-, verslunar- og iðnaðarhverfis nyrst í bænum. Þessi uppbyggingarsvæði ásamt nokkrum öðrum þéttingasvæðum eru sýnd á mynd 7-1.

Nýtt leiðanet býður upp á stækkun þess í framtíðinni án þess að það myndi kalla á heildstæða endurskoðun leiðanetsins. Þannig er lagt upp með að auðvelt sé að lengja akstursleiðir og þannig mynda þéttara og stærra leiðanet á Akureyri. Á kortinu til hægri má sjá hugmyndir að því hvernig hægt væri að stækka leiðanetið til framtíðar t.d. með því að lengja leið 1 norður eftir Hörgárbraut/Austursíðu og tengja leið 2 við uppbyggingarsvæði norðvestast í bænum.



MYND 7-1 Mögulegar framtíðarlengingar á nýju leiðaneti SVA. Gráu svæðin tákna helstu uppbyggingar- og þéttingarsvæði á Akureyri til næstu ára.

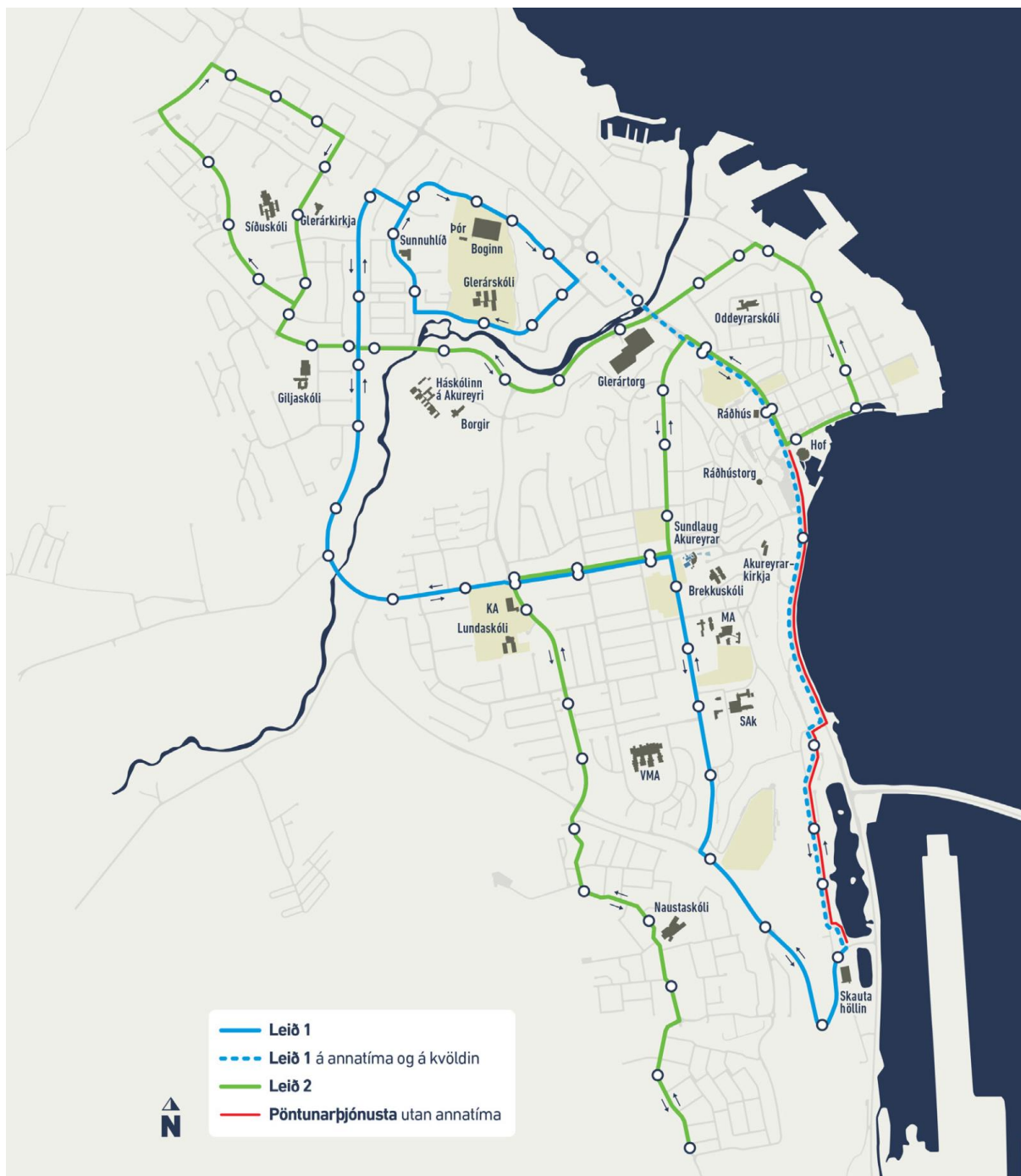
8 NÆSTU SKREF

Næsti áfangi verkefnisins snýr að undirbúningi innleiðingar á nýju leiðanetið sumarið 2021. Helstu verkefni sem framundan eru til að tryggja farsæla innleiðingu eru eftirfarandi:

- **Yfirfara akstur í nýju leiðaneti.** Mikilvægt næsta skref er að standa að frekari tímamælingum á akstri vagna við mismunandi umferðaraðstæður til að meta breytileika á heildaraksturstíma og meta hvort þörf er á tilteknum forgangsaðgerðum fyrir akstur strætó, svo sem með forgangi á umferðarljósum.
- **Útfæra vaktaplön, tímatöflur og endurskoða staðsetningu stoppistöðva.** Nýtt leiðanet kallar á breytt vaktaplön og tímatöflur ásamt endurskoðun á staðsetningu stoppistöðva, en því þarf að ljúka fyrir innleiðingu leiðanetsins.
- **Undirbúa breytingu innviða.** Endurskoðun á stoppistöðvum getur kallað á nýjar stoppistöðvar, sameiningu eða færslu þeirra. Jafnframt verða útfærðar endastöðvar fyrir allar leiðirnar því tímajöfnunarstöð í miðbænum verður aflögð. Auk þess að uppfæra stoppistöðvar með skiltum og tímatöflum, þá verður leitast til að fjölga biðskýlum s.s. með rauntímaupplýsingum um bið í næsta strætó.
- **Forgangur snjómoksturs og bætt umferðaröryggi.** Margar ábendingar úr samráðinu lögðu áherslu á mikilvægi þess að stígar séu hreinsaðir svo auðveldlega sé hægt að komast til og frá stoppistöðvum strætó. Að auki var kallað eftir bættu umferðaröryggi, sérstaklega í tengslum við gönguþveranir. Endurskoða þarf forgang á snjómokstri stíga og skoða þarf umferðaröryggi við stoppistöðvar.
- **Nánari útfærsla á frístundaakstri.** Við vinnu að nýju leiðaneti voru settar fram fyrstu tillögur að starfsemi frístundaaksturs á Akureyri fyrir nemendur í 1. til 4. bekk. Útfæra þarf betur aksturinn í samráði við íþrótt- og tómstundarfélag og grunnskólana. Horft er til þess að innleiða slíkan akstur haustið 2021.
- **Kynning á nýju leiðaneti.** Ávallt er vandasamt að innleiða nýtt leiðanet enda fjölmargir notendur strætó í dag sem breytingarnar hafa áhrif á og því mikilvægt að notendur og hagsmunaaðilar séu vel upplýstir um breytingarnar.
- **Átak í eflingu vistvænna ferðamáta – fjölga notendum strætó.** Samhliða kynningu á nýju leiðaneti þarf að fara af stað með átak með það að leiðarljósi að fjölga notendum strætó og notkun annarra vistvænna ferðamáta á Akureyri. Það gæti m.a. verið gert í samvinnu við vinnustaði, íþróttafélög og grunnskóla.

VIÐAUKI

A.1 Stærra kort af nýju leiðaneti



MYND A 1 Kort af nýju leiðaneti SVA.