

Akraborgin - Flóasiglingar

Í desember 2014 gáfu Faxaflóahafnir út frumskýrslu, *Flóasiglingar – Áætlunarsiglingar milli Akraness og Reykjavíkur*, sem unnin var af Bergþóru Bergsdóttur.

Þann 16. Janúar 2015 gerðu borgarstjóri í Reykjavík og bæjarstjóri Akraness með sér samkomulag um áframhaldandi skoðun á fýsileika áætlunarsiglinga og var Skrifstofu eigna- og atvinnuþróunar (SEA) falið að yfirfara frumskýrslu Faxaflóahafna.

Þann 26. maí sama ár skipaði borgarstjóri skv. erindisbréfi starfshóp til þess að vinna áfram með ábendingar SEA.

STARFSHÓPUR

- Kristín Soffía Jónsdóttir, borgarfulltrúi, formaður.
- Jóhanna Eirný Hilmarsdóttir, deildarstjóri innkaupadeildar hjá Reykjavíkurborg.
- Sigurður Páll Harðarson, sviðsstjóri skipulags- og umhverfissviðs Akraneskaupstaðar.
- Ólafur I. Halldórsson, skrifstofu eigna og atvinnuþróunar hjá Reykjavíkurborg

Starfshópurinn hittist átta sinnum á tímabilinu. Starfshópurinn hitti á fundum aðila í hafntengdri ferðapjónustu, fulltrúa frá Vegagerðinni og framkvæmdastjórar Strætó bs. Unnin voru drög að rekstrarreikningi ásamt næmnigreiningu.

Starfshópurinn fór í tilraunasiglingu með Rósinni frá Reykjavík upp á Akranes 1. nóvember og voru einnig með í för borgarstjórinn í Reykjavík, bæjarstjórinn á Akranesi, hafnarstjóri, fulltrúi Höfuðborgarstofu og fulltrúar úr Bæjarráði Akraness.

HELSTU NIÐURSTÖÐUR

Siglingar milli Reykjavíkur og Akraness eiga sér langa sögu. Áður en Hvalfjarðargöngin komu til sögunnar var Akraborgin helsta fólksflutningsleiðin ásamt Hvalfirðinum sjálfum. Það er mat starfshópsins að hefja tilraunaverkefni strax í sumar á farþegasiglingum milli Akraness og Reykjavíkur.

AF HVERJU FLÓASIGLINGAR?

Flóasiglingar eru spennandi kostur í almenningssamgöngum og gætu reglubundnar siglingar stýtt verulega ferðatímann milli Akraness og Reykjavíkur. Í dag er fjöldi fólks sem ferðast á milli þessara svæða til að sækja skóla og vinnu.

Á Akranesi er áhugi á því að auka ferðamennsku og hefur þegar verið sett í gang vinna sem miðar að því að fjölga afþreyingarmöguleikum og auka upplifun ferðafólks. Til dæmis hefur verið lagt af stað með hönnun á útibaðaðstöðu við Langasand.

Ferjusiglingar gætu opnað á ný tækifæri í ferðapjónustu beggja vegna flóans og eflt samstarf sveitarfélaganna á því sviði.

HELSTU VERKEFNI

- Greina markhóp
- Skilgreina siglingaleið og siglingatíma
- Skilgreina næstu skref er varða útboð og útboðsleiðir og leggja mat á:
 - fyrirkomulag
 - hentugan bát og eignarhald
 - hlutverk verktaka
 - ferðatíðni
 - fargjald
 - rekstarfyrirkomulag

MARKHÓPUR

Markhópurinn var metinn þrjúþættur; íbúar Akraness, erlendir ferðamenn og Reykvískir ferðamenn.

ÍBÚAR AKRANESS

Til þess að leggja mat á mögulega nýtingu íbúa Akraness á nýrri farþegaferju voru eftirfarandi gögn lögð til grundvallar:

- Umferðarskýrslur frá Vegagerðinni,
- Umferð um Hvalfjarðargöng
- Könnun Rannsóknarmiðstöðvar Háskólans á Akureyri fyrir Akranes
- Ferðavenjukannanir fyrir Höfuðborgarsvæðið og Akranes

Mat starfshópsins er að talsverð sóknarfæri liggja í markaðssetningu á ferjusiglingum milli Akraness og Reykjavíkur til íbúa Akraness. Íbúar nýta sér ferðir Strætó töluvert og er skýr áhugi á auknum almenningsamgöngum. Ferjusiglingar gætu stutt við Strætóferðir þar sem að andstæð veðurskilyrði valda niðurfellingu ferða á landi og sjó. Fyrir þá farþega sem eiga erindi í vesturhluta borgarinnar geta ferjusiglingar stytt ferðalagið töluvert. Ferðin frá miðbæ Akraness til miðborgar Reykjavíkur gæti verið farin á 30 mínútum en til samanburðar þá tekur það 51 mínútu að fara með Strætó frá Akranesi niður í Mjódd og 72 mínútur að komast alla leið niður á Lækjartorg. Ferjusigling á 30 mínútum væri einnig búin að skáka einkabílnum í ferðahraða ef erindið er í vesturenda bæjarins en sú ferð tekur á bilinu 35-55 mínútur, háð umferð.

ERLENDIR FERÐAMENN

Starfshópurinn telur talsverða möguleika í markaðssetningu á ferjusiglingum til erlendra ferðamanna. Samkvæmt skýrslu Faxaflóahafna sem unnin var við mat á hafnaraðstöðu hafntengdrar ferðaþjónustu kemur fram að 720-750 ferðamenn fóru að meðaltali í siglingar á dag tímabilið maí-september 2014. Starfshópurinn fékk á fund til sín aðila í hafntengdri ferðaþjónustu og var það hans mat að reglubundnar ferjusiglingar gætu stutt við aðra hafntengda ferðaþjónustu.

INNLENDIR FERÐAMENN

Mikil aukning hefur verið í ástundun hjólareiða á Íslandi og telur starfshópurinn að hjólreiðafólk sé líklegt til að nýta sér ferjusiglingar ef góð aðstaða verður tryggð um borð. Samkvæmt ferðavenjukönnun sem gerð var árið 2014 eru 20% heimila í miðborginni bíllaus og að sama skapi segjast 20% íbúa ekki hafa aðgang að bíl. Ferjusiglingar upp á Akranes gæti því væri fýsilegur afþreyingarkostur fyrir bíllausar fjölskyldur í miðborginni.

SIGLINGALEIÐ OG SIGLINGATÍMI

Lagt er til að farin verði stysta leið og aðrir mögulegir viðkomastaðir látnir bíða að sinni. Farið var í tilraunasiglingu 1. nóvember og tók sú sigling 28 mínútur við sæmileg veðurskilyrði. Siglingin var þægileg og er lagt til að miðað sé við svipaðan ferðatíma.

NÆSTU SKREF

Lagt er til að boðinn verði út stuðningur við beina siglingu 50-100 manna ferju milli Reykjavíkur og Akranes sumarið 2016. Verkefnið verði skilgreint sem þróunarverkefni og standi yfir í maí - september.

Jafnframt er lagt til að Sigurður Páll Harðarson leiði hóp sem verði falið að fullvinna útboð. Í hópnum sitji jafnframt fulltrúi frá Innkaupaskrifstofu Reykjavíkurborgar sem og fulltrúi frá Menningar- og ferðamálasviði.

Eftirfarandi niðurstöður hópsins um fyrirkomulag og forsendur útboðs verði lagðar til grundvallar í þeirri vinnu.

FYRIRKOMULAG OG FORSENDUR ÚTBOÐS

Eingöngu verði boðinn út stuðningur við beina siglingu á milli Reykjavíkur og Akranes. Niðurstöður og reynsla þróunarverkefnisins verði svo grundvöllur fyrir frekari athugun á útboðum á stuðningi við aðrar siglingaleiðir.

Starfshópurinn hefur unnið rekstrarforsendur sem gefa hugmynd um kostnað að frádregnum tekjum og munu þær forsendur gefa efri mörk viðmiðunar á vilja til að taka hagstæðasta tilboði.

Til þess að tilraunaverkefnið skili árangri er lögð áhersla á að upplýsingum um farþega verði safnað með skoðunarkönnun um borð í bátum af verkkaupa. Upplýsingar sem áhugavert gæti verið að leita eftir hjá farþegum eru m.a. heimils festi, erindi, aldur, kyni og ferðamátann sem siglingin leysi af. Auk þess væri áhugavert að fá lýsingu á upplifun farþega af ferðinni. Niðurstöðurnar verða forsendur fyrir frekari framvindu verkefnisins.

Viðmiðunarupphæðir verkefnisins eru innan verðkönnunarmarka svo hægt er að beita verðkönnun til að bjóða út stuðning við siglingar á milli Reykjavíkur og Akranes. Finna þarf minnst þrjá aðila til að bjóða til þátttöku í slíkri verðkönnun.

BÁTUR

Bjóðandi skal hafa til umráða bát sem uppfyllir kröfur til farþegaflutninga á siglingaleiðinni Reykjavík – Akranes með 50-100 farþega. Báturinn nái að sigla leiðina á 30-45 mín án þess að illa fari um farþega þrátt fyrir sjólag. Báturinn skal geta tekið barnavagna og reiðhjól. Ekki er gert ráð fyrir fullkomnu aðgengi fyrir alla í þróunarverkefninu sumarið 2016, en kröfur um ásættanlegt aðgengi í þróunarverkefninu verða settar fram í útboðsgögnum. Verði framhald á verkefninu verða þessar kröfur endurskoðaðar með það að markmiði að aðgengi verði fyrir alla.

Ekki er gert ráð fyrir að flutt séu vélknúin ökutæki.

Lagt er til að horft verði til umhverfissjónarmiða við gerð útboðsgagna.

HLUTVERK VERKTAKA

Bjóðandi sjái um markaðssetningu, móttöku farþega og farmiðasölu enda njóti hann afraksturs farmiðasölu. Sveitarfélögin bæði munu síðan leggja sitt af mörkum í kynningu á verkefninu. Í útboðsgögnum verður tekið á kröfum um lágmarks framboð sæta almenna sölu í hverri ferð fram að upphafi ferðar, þetta kemur til að því að ef bjóðandi hefur jafnframt með höndum annan rekstur t.d. skoðunarferðir sem fyllt gætu sæti í einstökum ferðum.

FERÐATÍÐNI

Farnar séu minnst þrjár ferðir daglega fram og til baka. Dagurinn hefjist og endi á Akranesi. Tímasetning fyrstu ferðar miðist við að íbúar Akranes nái til vinnu eða skóla í Reykjavík og tímasetning síðustu ferðar miðist við að íbúar Akranes komist heim frá vinnu eða skóla. Gert er ráð fyrir að siglt sé alla daga vikunnar. Bjóðanda verði frjálst að bjóða upp á fleiri ferðir.

FARGJALD

Hámarks fargjald verði ákveðið í útboðsgögnum. Sértek niðurgreiðsla á fargjöldum til íbúa verði á höndum sveitarfélaganna.

REKSTRARFYRIRKOMULAG

Krafa verður um að bjóðandi hafi samstarf við Strætó bs um að Strætó bs veiti m.a. upplýsingar um ferðir bátsins og gjaldskrá. Eins þarf ferð með Strætó bs að vera möguleiki fyrir farþega falli ferð niður vegna færðar á sjó. Gæta þarf að samfelli í tímasetningum á þessum tveimur ferðamátum þar sem tímasetning Strætó bs verður ráðandi, markmiðið sé að farþegar endi ekki sem strandaglópar falli niður ferð.

Bjóðandi sé með fyrirfram gefnar forsendur fyrir niðurfellingu ferða, með til dæmis tilliti til ölduhæðar á [Garðskagadufli](#) eða annarri viðmiðun.

VIÐLEGA

Faxaflóahafnir leggja til bryggjuaðstöðu í báðum höfnum fyrir móttöku farþega. Heimahöfn ferju væri Akraneshöfn og hefði hún viðlegu við Ferjubryggju. Ferjan legðist við Faxagarð í Reykjavík. Við Faxagarð eru góðar tengingar við aðra samgöngumáta og gönguleiðir og munu þær styrkjast enn frekar þegar uppbyggingu líkur. Áhugvert væri að skoða möguleika á hjólaleigu eða flýtibílum í stækkuðum bílakjallara við Hörpu.

Aðstaðan verði bjóðanda frí meðan á þróunarverkefninu stendur. Í útboðinu koma fram réttindi og skyldur bjóðanda gangvart þessum hafnarmannvirkjum.

FARMFLUTNINGAR

Búast má við að upp komi eftirspurn um að nota ferjuna sem vöruflutningaleið. Taka yrði það fram í útboðsgögnum hvort slíkt væri heimilt og þá með hvaða skilyrðum.

Það er mat starfshópsins að mikil tækifæri séu fyrir bæði sveitarfélög með fjölbreyttari samgöngum milli Reykjavíkur og Akraness. Siglingarnar myndu auka samgang milli staðanna og efla svæðið sem eitt atvinnusvæði og markaðssvæði til hagsbóta fyrir bæði sveitarfélögin.

Fyrir hönd starfshópsins:

Kristín Soffía Jónsdóttir, formaður.