Reykjavík 5. mars 2019

Ferðumst saman

# – Umsögn um drög að stefnu ríkisins í almenningssamgöngum

Strætó fagnar þeirri vinnu sem farið hefur í að búa til heildstæða stefnu fyrir almenningssamgöngur utan höfuðborgarsvæðisins, enda samræmist það vel stefnu stjórnvalda um að byggja upp almenningssamgöngur um land allt. Mjög mikilvægt er þó að skýr lagarammi verði settur almennt um almenningssamgöngur um allt land, þar á meðal að hægt verði að innleiða févíti á þá viðskiptavini sem á einhvern hátt reynas að komast undan því að borga rétt fargjald. Þar verði tekið tillit til þess að mjög hröð þróun er á samtengingu ferðamáta og hagkvæmar nýtingar á ferðamátum sbr. nánar hér að neðan (MAAS) þ.a. til staðar sé sveigjanleiki í lögum að bregðst við breyttum aðstæðum.

Þó virðist gæta ákveðins misræmis á niðurstöðum stefnunnar og lýsingu á verkefninu á samráðsgáttinni, þar sem fullyrt er að eitt af lykilatriðum greinargerðarinnar sé að „Niðurgreiðsla flugfargjalda í innanlandsflugi er risavaxin aðgerð sem mun að líkindum auka mjög á möguleika almennings á að nýta sér samfélagslega þjónustu sem oftar en ekki er einungis í boði á höfuðborgarsvæðinu.“ Almennt virðist niðurstaða greiningarhluta skýrslunnar vera þvert á móti sú að draga beri úr styrkjum til flugsamgangna, og er þar nefnt sérstaklega að hætta að styrkja flug milli Þórshafnar og Vopnafjarðar annars vegar og til Hafnar í Hornafirði, en auka þátt almenningsvagna. Það er vandséð af niðurstöðum, aðgerðum og markmiðum stefnunnar að fjármagn til málaflokksins nýtist best með því að auka fjárveitingu til flugsamgangna.

**Skortur á stefnu í almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu**

Undanfarin ár hefur ríkið styrkt almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu með fjárframlögum árlega. Þetta er gert í sambandi við 10 ára tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Mikilvægt er að ríkið festi í sessi styrk til almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu og móti sér stefnu um **almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu**, hvort sem hún yrði hluti af heildstæðri stefnu ríkisins í almenningssamgöngum eða yrði gerð sérstaklega fyrr höfuðborgarsvæðið. Flestir skattgreiðendur/ríkisborgar þessa lands búa á höfuðborgarsvæðinu og þar er stærsta þörfin til að breyta ferðavenjum íbúa. Fleiri þurfa að velja sér vistvæna ferðamáta til að minnka mengun og umferðamagn á höfuðborgarsvæðinu, því er mikilvægt að bæta enn í.

**Skilgreining almenningssamgangna**

Það vantar þó sárlega skýra skilgreiningu á almenningssamgöngum á Íslandi. Það að skilgreina flug sem almenningssamgöngur þýðir að ekki er hægt að setja samnefnara milli þess að efla almenningssamgöngur og minnka losun gróðurhúsalofttegunda.

Í skýrslunni eru almenningssamgöngur skilgreindar sem sú samgönguþjónusta sem býður upp á reglubundna farþegaflutninga á ákveðinni leið, eftir fyrirframbirtri áæltun, að lágmarki 9 mánuði á ári, og hafi samfélagslegt mikilvægi fyrir byggðir landsins.

Við sjáum ekki að flugrútan hafi samfélagslegt mikilvægi fyrir byggðir landsins. Hún er að sjálfsögðu mikilvæg líkt og ástandið er í dag. Þ.e.a.s. það er mun betra að fá ferðamenn til höfuðborgarinnar með rútu frekar en á bílaleigubílum eða 1 á hvern í leigubíl. Þannig er flugrútan í því formi sem hún er rekin í dag er mikilvæg til þess að gera auðveldara fyrir ferðamenn að komast til höfuðborgarinnar á vistvænni máta en 1 í bíl en flugrútan er rekin af markaðslegum forsendum og ef hún reynist vera óhagkvæm geta rekstraraðilar hætt þessari þjónustu hvenær sem þeim dettur í hug. Þá eru í boði almenningssamgöngur (undir merkjum Strætó) á svæðinu sem þjóna byggðum á leiðinni milli höfuðborgarinnar og Keflavíkurflugvallar þar sem ekið er á milli flugvallarins og höfuðborgar.

**Sameiginlegur leiðavísir**

Lauslega áætlað eru tæplega 12 milljónir ferða á ári farnar með almenningssamgöngum sem aka undir merkjum Strætó bs. þ.e.a.s. rúmlega 11 milljónir á höfuðborgarsvæðinu og rúmlega 500 þús. ferðir á landsbyggðinni (þar með talið á Austurlandi og innanbæjar á Akureyri og í Reykjanesbæ). Þessar ferðir eru aðgengilegar í leiðavísi á heimasíðu Strætó og í appi. Hægt er að kaupa ferðir í appinu innan höfuðborgarsvæðisins og um allt land (þangað sem ekið er undir merkjum Strætó).

Úr skýrslunni lesum við að ca. 400 þúsund farþegar ferðuðust með flugi innanlands árið 2017 (áætlað úr gröfum á síðu 18). Farþegar flugrútunnar áætlum við að séu tæplega 700 þúsund árið 2017 (útfrá töflu á síðu 12). Lang stærstur hluti ferða sem í boði eru með almenningssamgöngum (eins og þær eru skilgreindar í skýrslunni) eru því nú þegar í leiðavísi Strætó og á bak við hann er áralöng þróun.

Einnig eru almenningssamgöngur sem aka undir hatti Strætó um allt land (ásamt leiðunum á Austurlandi og innanbæjar á Akureyri og í Reykjanesbæ) komnar inn í Google Maps ásamt hluta innanlandsflugsamgangna.

Rökrétt væri að allar almenningssamgöngur, bæði á höfuðborgarsvæðinu og á landsbyggðinni, væru með einn sameiginlegan leiðavísi og því liggur beinast við að annaðhvort styrkja þá þjónustuveitu sem Strætó er með nú þegar enn frekar þannig að hún innihaldi fleiri ferðamáta eða nýta betur Google Maps til að birta upplýsingar fyrir alla ferðamáta.

Nefnd er í skýrslunni t.d. þjónustuveita í Noregi, Entur (þar starfa 300 manns <https://www.entur.org/about-entur/>), þar eru flest allir leiðamöguleikar sýndir (flug, rútur og lestir) en einungis er hægt að kaupa farmiða með lestum milli byggða, ekki öðrum samgöngumátum né innanbæjar í borgum/bæjum Noregs. Eðli dreifingar byggðarinnar er þó allt önnur í Noregi heldur en hér á landi. Í Noregi býr einungis um 20% landsmanna á höfuðborgarsvæðinu og þónokkrir bæir eru á stærð við Reykjavík á víð og dreif um landið. Á Íslandi búa hinsvegar um 80% íbúa landsins á höfuðborgarsvæðinu og í um 70 km radíus frá höfuðborgarsvæðinu. Ferðaþörfin og þörfin fyrir upplýsingar er því allt önnur.

Aðrar athugasemdir er að finna hér fyrir neðan:

* Ítrekað að það færi vel á því að það kæmi fram í fyrirsögn eða annars staðar á forsíðu að um sé að ræða almenningssamgöngur utan höfuðborgarsvæðisins, en ekki stefna ríkisins í almenningssamgöngum á landinu öllu.
* Hin nýja skilgreining á almenningssamgöngum (bls 5.) sem gengið er út frá í skýrslunni mætti vera framsýnni. Skýrslan skilgreinir “þá samgönguþjónustu sem *býður upp á reglubundna farþegaflutninga á ákveðinni leið, eftir fyrirframbirtri áætlun, að lágmarki 9 mánuði á ári, og hafi samfélagslegt mikilvægi fyrir byggðir landsins,* sem almenningssamgöngur.” Hér er ekki tekið tillit til hugmyndafræði deilihagkerfis sem nú ryður sér til rúms víða, oft nefnt MAAS (Mobility As A Service). Í þessari hugmyndafræði er undir hælinn lagt hvort samgöngumátar starfi eftir áætlun eða ekki, enda skiptir það í sjálfu sér ekki máli þegar markmiðið er að koma fólki á milli staða á umhverfisvænan og hagkvæman hátt. Þetta á til dæmis við um hjólaleigur (raf, mótor eða hefðbundin hjól), deilibíla, leigubíla og samkeyrslu. Pantanaþjónusta væri hér einnig undanskilin, en það er aðferðarfræði sem hefur sérstaklega vel gagnast í dreifðari byggðum til dæmis í nágrannalöndum okkar og felst í samnýttum litlum almenningsvögnum eða -bílum sem ferðast eftir eftirspurn og tengir byggðir við hið þéttara net almenningssamgangna. Þetta fyrirkomulag er nú viðhaft í Akstursþjónustu Strætó (Ferðaþjónustu fatlaðs fólks) á höfuðborgarsvæðinu og að litlu leyti, eins og kemur fram á síðu 45, á landsbyggðinni. Einnig mætti vel setja ‚Park and ride‘ (bike and ride) fyrirkomulagið undir þennan hatt, enda er það hugsað sem liður í samgönguþjónustu, hvort sem er að fólk nýti sér það til að halda áfram í „reglubundnum farþegaflutningum á ákveðinni leið“ eða í deilibílafyrirkomulagi hverskonar.
* Gerð er athugsemd við það orðalag að verkefnalegt markmið skýrslunnar sé „Að móta og leggja til stefnu um heildstætt og samþætt almenningssamgöngukerfi flugs, ferja og almenningsvagna um allt land.“
  + Markmið skýrslunnar virðist ekki vera að móta stefnu um landið allt, heldur takmarkast við landið utan höfuðborgarsvæðisins.
  + Þar sem fleiri ferðamátar flokkast sem almenningssamgöngur en flug, ferjur og almenningsvagnar er lagt til að þeir flokkar verði einfaldlega fjarlægðir og horft verði til almenningssamgöngur í víðara samhengi.
* Markmið aðgerða í orkuskiptum á síðu 57 snýr væntanlega að umhverfisvænleika samgöngukosta. Ekki liggur fyrir hvaða orkugjafi þjónar best þessum tilgangi og því er hér lagt til að orðalaginu „Innviðir sem bjóða upp á akstur rafmagnsvagna og ferja skulu vera á öllum helstu leiðum almenningsvagna og þeim höfnum sem ferjur nýta„ verði breytt í „Innviðir sem styðja vistvæna orkugjafa til reksturs almenningssamgangna, skulu vera á öllum helstu leiðum almenningsvagna og þeim höfnum sem ferjur nýta. „
* Það væri verulega áhugavert að sjá samanburð á kolefnisfótspori farþega per ferðalag í öllum samgöngumátum í greiningarhluta skýrslunnar og hvernig stefna í þessum málaflokki getur hjálpað til að ná markmiðum alþjóðlegra skuldbindinga og aðgerðaráætlulnar í loftslagsmálum.
* Markmiðum stefnunnar er fagnað, en sérstaklega er metnaði í uppbyggingu samgöngumiðstöðva fagnað, sem og biðskýla auk lagabreytinga, sem löngu er kominn tími á.
* Ástæða þykir að leggja sérstaka áherslu á mikilvægi þess að gerð verði heildaráætlun fyrir sameiginlega stafræna þjónustuveitu með öllum aðilum málsins og að í þeirri vinnu verði unnið einnig í samvinnu við Fjármálaráðuneytið (vegna stafrænnar vegferðar þeirra, sérstaklega Straums), SSH og Samband Íslenskara Sveitarfélaga. Hér er mikilvægt að undirbúningur sé vandaður og ekki sé lagt í stórar fjárfestingar áður en ákveðin grunnvinna er lögð varðandi hugmyndafræði, umfang og tæknilegan arkitektúr. Í dag er hægt að sjá allt leiðarkerfi almenningssamgagna á heimasíðu Strætó og gæti sú vinna sem unnin hefur verið þar verið grunnur sem hægt er að byggja á. Það er mjög mikilvægt að unnið sé að því að einfaldleiki sé viðhafður þegar horft er til greiðslu fargjalda þ.a. ef ferðast er milli mismunandi ferðamáta að hægt sé að greiða fyrir allt ferðalagið í upphafi ferðar á einfaldan hátt.

Virðingarfyllst

f.h. Strætó bs.

Jóhannes Rúnarsson