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.

Aðrar athugasemdir er að finna hér fyrir neðan:

* 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