

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Efni: Umsögn Samtaka sunnlenskra sveitarfélaga (SASS) um drög að stefnu í almenningssamgöngum

SASS fagnar að fram séu komin drög að stefnu ríkisins í almenningssamgöngum. Sérstaklega ber að fagna að í drögunum er horft til að almenningssamgöngukerfið sé heildstætt og samþætt og nái til flugs, ferja og almenningssvagna um allt land og að ætlunin sé að tengja saman tímatöflur almenningssamgangna, óháð flutningsmáta, í eitt gagnvirkt kerfi.

Samþætting stefna

Ríkið hefur nú þegar lagt fram eða er með til umfjöllunar stefnur sem hafa eða munu hafa áhrif á þróun samfélaga s.s. sáttmáli núverandi ríkisstjórnarflokka, Byggðaáætlun 2018-2024, Samgönguáætlun 2019-2033 og heilbrigðisstefnu 2019-2030 en auk þess gildir Sóknaráætlunar Suðurlands til loka árs 2019 og unnið er að nýrri áætlun sem gilda á til loka árs 2024. Skipulag almenningssamgangna í landinu hefur töluverð áhrif á hvernig til tekst við að ná fram þeim markmiðum sem þar eru tilgreind. Nefna má sem dæmi eftirfarandi:

- Í sáttmála núverandi ríkisstjórnarflokka kemur eftirfarandi fram: „Unnið verður að því að gera innanlandsflug að hagkvæmari kosti fyrir íbúa landsbyggðanna. Áfram þarf að byggja upp almenningssamgöngur um land allt ...“ og jafnframt að „Loftslagsráð verður sett á laggirnar og aðgerðaáætlun um samdrátt í losun [gróðurhúsalofttegunda] verður tímasett og fjármögnuð. Í aðgerðaáætlun verða meðal annars sett markmið um samgöngur og hlutfall ökutækja sem ganga fyrir vistvænni orku í bílaflota landsmanna, orkunýtni í atvinnulífinu ...“ M.ö.o. að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum.
- Í stefnumótandi byggðaáætlun er tilgreint í lið A.11. um flug sem almenningssamgöngur sé verkefnismarkmið og að innanlandsflug verði raunhæfur kostur fyrir íbúa landsbyggðarinnar. Jafnframt að innanlandsflug verði skilgreint sem hluti almenningssamgangnakerfisins.
- Í samgönguáætlun er tekið fram í grein 2.1.19 að hreyfanleiki og aðgengi íbúa að grunnþjónustu verði aukið með því að styðja við almenningssamgöngur milli þéttbýlisstaða utan höfuðborgarsvæðisins.“ og í grein 2.1.22 að íbúar landsbyggðarinnar eigi kost á að komast til höfuðborgarsvæðisins á um 3,5 klst. samþættum ferðatíma, akandi, með ferju og/eða í flugi.“ Auk þess er tilgreint að auka þurfi styrki til almenningssamgangna. Þar er jafnframt tekið fram að í 15 ára áætluninni sé horft til framtíðar, rýnt í þróun tækni, þarfir þess sem ferðast fyrir betri þjónustu, lægri kostnað, fleiri valmöguleika, svo sem almenningssamgöngur, öruggari og umhverfisvænni samgöngur og þarfir fyrirtækja fyrir betra samgöngunet og öflugra flutningskerfi á landi, sjó og í lofti. Jafnframt að áfram verði almenningssamgöngur byggðar upp um allt land og að ferðamáti verði fjölbreyttur – almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi.



- Leiðarljós heilbrigðisstefnu verði að almenningur á Íslandi búi við örugga og hagkvæma heilbrigðisþjónustu þar sem aðgengi allra landsmanna sé tryggt. Liður í því er aðgangur að sérfræðiþjónustu utan háskólasjúkrahúss og í háskólasjúkrahúsi.

Við mörkun stefnu í málaflokknum þarf jafnframt að svara einni grundvallarspurningu og hún tengist því hvort í framtíðinni eigi að vera hægt ferðast hringinn í kringum landið í almenningssvagni.

SASS áréttar mikilvægi þess að stefna stjórnvalda í almenningssamgöngum samræmist og kallist á við aðrar stefnur og áætlanir ríkisins en séu ekki í mótsögn við þær. Nauðsynlegt er að standa við þau fyrirheit sem þar koma fram.

Ábendingar sem leiða af framangreindum stefnum

Fram kemur í drögum að almenningssamgöngur eigi að efla lífsgæði með heildarstefnu um almenningssamgöngur sem hefur það að leiðarljósi að allir hafi aðgang að skilvirku og heilstæðu almenningssamgöngukerfi með tengingu byggða og aukinni þjónustu. Með því er verið að greiða fyrir atvinnu- og skólasókn og tryggja aðgengi að opinberri þjónustu í nærumhverfi sem og á höfuðborgarsvæðinu. Eigi framgreind markmið að ná fram að ganga og að samþættur ferðatími sé um 3,5 klst. verður ríkisstyrkt flug að vera í boði til Hafnar. Við þetta má bæta að í framkominni heilbrigðisstefnu er gert ráð fyrir aðgengi landsmanna að sérfræðiþjónustu utan háskólasjúkrahúss. Landfræðilegar aðstæður, dreifð byggð, gera það að verkum að til Hafnar er nauðsynlegt að halda úti tveimur ríkisstyrktum leiðum enda þjóna hvor leið mismunandi þörfum þjónustuþega. Að óbreyttu verður með „skosku leiðinni“ boðið upp á tvær ríkisstyrktar leiðir á fleiri staði en á Höfn. Sé hins vegar hægt að samstillja þessar þjónustur betur og ná fram hagræðingu í leiðinni er sjálfsagt að yfirfara það. Ljóst má vera af umsögnum Hornafirðinga, á samráðsgátt stjórnarráðsins, að þeir telja þessi kosti á engan hátt sambærilega. Bæjarfulltrúi og formaður bæjarráðs í Vestmannaeyjumtekur undir það sjónarmið.

Lög og reglur

Líkt og fram kemur í drögum hafa hópferðafyrirtækin stundað „rjómafleytingar“ á leiðum í almenningssamgangnakerfinu. Tryggja þarf með viðeigandi úrræðum að þau láti af slíkri háttsemi.

Lögfesta þarf sektarheimild til handa rekstraraðila almenningssamgangna til að hægt sé að bregðst við gagnvart þjónustuþegum sem ekki greiða gjald eða greiða ekki samkvæmt gjaldskrá. Í löndunum sem við miðum okkur helst við hafa rekstraraðila almenningssamgangna slíka sektarheimild.

Á Suðurlandi rann áður akstursstyrkur námsmanna til viðkomandi framhaldskóla til að greiða fyrir skólaakstur en í núverandi kerfi rennur hann beint til námsmanns enda er eftirfarandi tilgreint í 2. mgr. 6. gr. reglugerðar nr. 692/2003 „Styrkir vegna skólaaksturs skulu renna beint til nemenda ...“ Með því að breyta núverandi fyrirkomulagi í fyrra horf verður til hvati hjá námsmanni til þess að nýta almenningssamgöngur þar sem þær eru í boði.



Þar sem mjög hröð þróun er á samtengingu ólíkra ferðamáta og betri nýtingu þeirra er lagt til að þegar verði hugað að breytingum á núverandi lagaumhverfi og það aðlagð sem dæmi hugmyndafræði deilihagkerfis sem, eins og fram kemur í drögum, hefur þegar rutt sér til rúms í öðrum löndum.

Aðgerðir, markmið og áætlaður kostnaður

Á bls. 56 - 58 í drögum að stefnu ríkisins í almenningssamgöngum eru tilgreindar aðgerðir sem ráðast þarf í til að stefnan nái fram að ganga. Þar eru jafnframt sett fram mælanleg markmið en með því móti er hægt að meta árangurinn. Ekki verður hins vegar séð út frá fyrirbyggjandi gögnum á hverju sett markmið byggja og því er erfitt að leggja mat á hversu raunhæf þau eru.

Á sömu blaðsíðum eru jafnframt tilgreind tímamörk fyrir einstakar aðgerðir og þær kostnaðarmetnar. Varðandi tímamörkin er lagt til í drögum að sameiginleg gagnvirka þjónustuveita verði orðin að veruleika 1. desember 2022. Hér er lagt til að þessi þjónustuveita verði gerð aðgengileg fyrr þannig að þjónustuþegar geti notfært sér þjónustu almenningssamgangna með einfaldari hætti en nú er. Jafnframt væri best fyrir þjónustuþega að geta greitt fargjaldið á einum stað þó svo að fleiri rekstraraðilar veiti þjónustuna. Viðtækt samráð við hagaðila er nauðsynlegt og einnig er mikilvægt að skilgreina verkefnið vel.

Varðandi kostnaðarmatið eru hér á eftir tekin tvö tvö dæmi þar sem áætlaður kostnaður hefur ekki enn verið metinn en nauðsynlegt er að gera það sem fyrst.

Ánægjulegt er að sjá metnaðarfull markmið um uppbyggingu samgöngumiðstöðva á hnútapunktum auk þess sem lagt er til að biðskýli eða önnur yfirbyggð aðstaða fyrir farþega sé á öllum stoppistöðvum. Einnig eru áform um að byggja á „park-and-ride“ hugmyndafræðinni þannig að í einhverjum tilvikum þarf að gera bílastæði. Í fyrirbyggjandi gögnum liggur ekki fyrir mat á stofn- og rekstrarkostnaði við framangreindar framkvæmdir en ljóst er að stofnkostnaður er umtalsverður ef reisa þarf samgöngumiðstöðvar frá grunni.

Einnig er ánægjulegt að sjá metnaðarfull markmið um orkuskipti í almenningssamgöngum og þá með uppbyggingu á innviðum fyrir vistvæna orkugjafa og kaupum á vistvænum farartækjum. Hér liggur heldur ekki fyrir mat á stofn- og rekstrarkostnaði við framangreindar framkvæmdir og kaup á vistvænni farartækjum en ljóst er að stofnkostnaður er umtalsverður.

Lögð er rík áhersla á að áætlunin sé að fullu tímasett og tekju- og kostnaðarmetin og þá er bæði átt við stofn- og rekstrarkostnað. Svo ekki talað um hvernig staðið verði fjármögnun verkefnisins. Einungis þannig getur metnaðarfull samgöngustefna orðið að veruleika og þá tekst líka að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum.

Öflugar samgöngur tryggja blómlega byggð í landinu og er forsenda þess að samfélög á landsbyggðunum fái þrífist.

Selfossi, 7. mars 2019

f.h. SASS

Bjarni Guðmundsson, framkvæmdastjóri