

Akureyri, 7.mars 2019

Samgöngu- og Sveitarstjórnarráðuneytið  
v/ "Ferðumst saman"  
Stefna ríkisins í almenningssamgöngum  
Sölvhólsgötu 7  
101 REYKJAVÍK

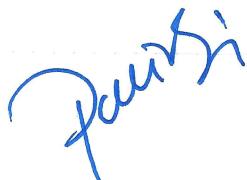
**Efni: Umsögn stjórnar Eyþings um stefnu ríkisins í almenningssamgöngum "Ferðumst saman".**

Ágæti viðtakandi.

Stjórn Eyþings vill byrja á því að fagna samþættingu strætós, flugs og ferja sem leggja á grunninn að öflugum almenningssamgöngum á landinu öllu og birtist í ný framlögðum drögum að stefnu ríkisins í almenningssamgöngum. Þá vill Eyþing fagna nokkrum þáttum sem m.a. birtast í aðgerðum og markmiðum stefnumótunarinnar.

Í fyrsta lagi á að endurnýja leiðarkerfi almenningsvagna milli byggða og í því sjónarmiði eru settir fram árangursmælikvarðar en áætlað er að fylgja farþegum með almenningsvögnum almennt en á sama tíma að fylgja farþegum með almenningsvögnum innan vinnu- og skólasóknarsvæða. Þetta markmið styður mjög vel þann grunn sem byggður hefur verið upp í almenningssamgöngum á svæði Eyþings þ.e. ferðir almenningsvagna til og frá Akureyri til Húsavíkur, Dalvíkur, Ólafsfjarðar og Siglufjarðar. Þá hafa verið byggðar upp leiðir frá Akureyri til Egilsstaða og Reykjavíkur.

Atvinnu- og þjónustusvæðið á Norður- og Norðausturlandi hefur nú eflst enn frekar m.a. með tilkomu Vaðlaheiðargangna og á svæðinu eru nú sex framhaldsskólar þ.e. Framhaldsskólinn á Laugum, Menntaskólinn á Tröllaskaga, Verkmennaskólinn á Akureyri, Háskólinn á Akureyri, Menntaskólinn á Akureyri og Framhaldsskólinn á Húsavík. Þjónusta almenningsvagna við þessar stofnanir er áfram gríðarlega mikilvæg og brýnt að horft verði til Lauga í Reykjadal og Pórshafnar í þessu samhengi við endurnýjun á leiðakerfinu m.a. til þess að ná fyrrgreindum markmiðum fram um fjölgun farþega með vögnunum. Áður hafa verið skipulagðar almenningssamgöngur til Pórshafnar sem lagðar voru niður vegna niðurskurðar á fjárfamlögum og sveitarfélagið Þingeyjarsveit greiðir nú sjálft fyrir tengingu Lauga og þar með framhaldsskólans á staðnum við þær almenningssamgöngur sem farnar eru á milli Húsavíkur og Akureyrar.



Í öðru lagi er það fagnaðarefni að greiða eigi niður fargjöld íbúa með lögheimilin innan áhrifasvæðis innanlandsflugs á landsbyggðinni sem og að lækka almenn fargjöld í leiðarkerfi almenningsvagna. Slíkar aðgerðir styðja mjög vel við alla byggðarþróun og auðveldar fólk að sækja vinnu, þjónustu og afþreyingu milli staða. Þá styður það mjög við Eyþingssvæðið sem í stefnumótun sinni s.s. í áhersluverkefnum sóknaráætlunar 2019 mun efla samstarf á svæðinu enn frekar til framtíðar.

Í þriðja lagi er það jákvætt að sjá markmið um uppbyggingu samgöngumiðstöðva í almenningssamgöngukerfinu og eflingu aðstöðu s.s. biðskýla og yfirbyggðrar aðstöðu á öllum stoppistöðvum.

Í fjórða lagi er það einnig jákvætt að horfa til orkuskipta í almenningssamgöngum með því að nota farartæki sem eru alfarið rekin með vistvænum orkugjöfum. Í dag ganga t.d. strætisvagnar á Akureyri fyrir metani og því gæti verið heppilegt að hefja orkuskipti í vögnum sem aka um annars staðar á Eyþingssvæðinu.

Í fimmta lagi er markmið um sameiginleg gagnvirka þjónustuveitu almenningssamgangna gríðarlegt fagnaðarefni þar sem mikilvægt er fyrir notendur þjónustu almenningssamgangna að geta nálgast upplýsingar í rauntíma um allar leiðir í heildstæðu almenningssamgöngukerfi.

Í aðgerðum og leiðum í umræddri stefnumótun eru á hinn bóginn þættir sem Eyþing getur ekki sætt sig við og mótmælir af þunga. Hugmyndir eru um að hluti af heildstæðri hagræðingu almenningssamgöngukerfisins komi niður á flugi til og frá Þórshöfn og í staðin fyrir þann samgöngumáta verði horft til almenningsvagna. Fyrir því eru fjölmörg rök að þessi aðgerð eigi enga leið með góðri og framsýnni stefnumótunum um almenningssamgöngur.

Í fyrsta lagi myndi þessi ráðstöfun veikja þá vinnu sem nú þegar er í gangi á Norðausturlandi og tengist meðal annars áformum um stórskipahöfn í Finnfirði. Sveitarfélögın Langanesbyggð og Vopnafjörður í samstarfi og með stuðningi Eyþings, fengu nýlega 18. millj. kr styrk sem hluta af sóknaráætlun svæðisins til að stofna félög um reksturinn í eigu sveitarfélaganna og þróunarfélaga sem sér um kynningu og markaðssetningu í samstarfi við Bremenport í Þýskalandi. Á styrkurinn að nýtast til að halda áfram nauðsynlegri undirbúningsvinnu vegna þessara mála og nú þegar er verkefnið komið vel á leið. Markmiðið með framlögum til sértækra verkefna sóknaráætlanasvæða er að tengja mismunandi landshluta gegnum þann farveg við byggðaáætlun stjórnvalda og þannig efla svæði sérstaklega sem hafa átt undir högg að sækja. Um leið og sveitarfélögın á þessu svæði hafa kostað til miklum tíma og fjármunum ásamt stjórnvöldum eru tillögur sem þessar á borðinu sem munu veikja m.a. þessi áform. Hafi einhverntímann verið þörf fyrir samgöngur með flugi á þetta svæði er það einmitt nú og til framtíðar. Vart verður séð að nauðsynlegar ferðir fólks sem m.a. kemur að þessu verkefni verði farnar á akandi farartækjum sökum þess hve langan tíma þær ferðir muna taka. Mikilvægt er að byggðir landsins fjærst höfuðborginni, þar sem unnið er að markvissri atvinnubyggingu búi við traustar og skilvirkar almennings- og sjúkrasamgöngur.

Í öðru lagi er þessi hagræðingarleið í ósamræmi við hina svokölluðu skosku leið sem gert er ráð fyrir í fyrirliggjandi samgönguáætlun og stefnumótuninni sjálfri er kveður á um aðgerðir og markmið tengda fargjöldum og komið var inná hér að framan. Þá gengur hagræðingarleiðin gegn megin markmiðum stefnumótunarinnar um samfélagslegt hlutverk hennar, þ.e. eflingu lífsgæða með aðgangi að skilvirku og heildstæðu almenningssamgöngukerfi og aukinni þjónustu, tryggðu aðgengi að opinberri þjónustu í nærumhverfi sem og á höfuðborgarsvæðinu.

Í þriðja lagi er því lýst í samgönguáætlun 2019-2033, sem var lögð fyrir Alþingi á haustþingi að íbúar landsbyggðarinnar eigi kost á að komast til höfuðborgarinnar á um 3½ klst. með samþættum ferðatíma, akandi, með ferju eða í flugi. Ekki verður séð að í þessum þætti aðgerða og markmiða stefnumörkunar í almenningssamgöngum sé horft til markmiða samgönguáætlunar hvað þennan þátt varðar. Bent skal á þessu til stuðnings að áætla má að ferðatími með strætisvagni til Húsavíkurflugvallar frá Þórshöfn og flugi til Reykjavíkur, eins og gert er ráð fyrir í áætluninni, verði um 5 klst. aðra leiðina með viðkomu á Raufarhöfn og Kópaskeri. Þá er rétt að benda á að ökutími milli Þórshafnar og Reykjavíkur er um 7-8 klst. á einkabíl í góðri færð. Ferðatími yrði því um 10-12 klst. með strætisvagni.

Í fjórða lagi er rétt að benda á að tilvist flugvallarins og flugrekstur til og frá Þórshöfn er nauðsynlegur þáttur til að tryggja viðunandi öryggi íbúa á svæðinu og í því samhengi er mikilvægt að benda sérstaklega á sjúkraflug en mörg dæmi eru um að það hafi skipt öllu málí við að koma sjúklingum undir læknishendur á Akureyri eða í Reykjavík eins skjótt og verða má.

Í fimmsta og síðasta lagi skal bent á að veðurfar á Norðausturlandi býður ekki upp á að íbúar svæðisins reiði sig einvörðungu á vegasamgöngur, sér í lagi eins og í Langanesbyggð þar sem allar slíkar samgöngur eru um langa fjallvegi. Það yrði óviðunandi staða til framtíðar litid.

Af ofangreindu má sjá að allar hugmyndir um bættar almenningssamgöngur með almenningvönum á kostnað flugsamgangna fara ekki saman þegar kemur að svæðinu á Norðausturlandi. Af framangreindum ástæðum vill Eyþing áréttu mikilvægi þess að flugþjónusta til Vopnafjarðar og Þórshafnar verði ekki skert. Bent hefur verið á að flug fyrir íbúa á þessu svæði er ekki ósvipað og mikilvægi þess að ferjur sigli til og frá Vestmannaeyjum, Grímsey og Hrísey, þ.e. nauðsynlegur valkostur íbúa sem þurfa að sækja þjónustu til höfuðborgarinnar.

Að lokum vill Eyþing taka undir umsagnir frá byggðaráði Langanesbyggðar og bæjarráðs Akureyrar sem sendar hafa verið sem umsögn aðila um sama mál.

Virðingarfyllst,  
f.h. stjórnar Eyþings  
*[Signature]*  
Páll Björgvin Guðmundsson  
starfandi framkvæmdastjóri