



Byggðastofnun

Þróunarsvið

Dr. Bjarki Jóhannesson

forstöðumaður

Atvinnulíf og almennings­samgöngur.

Erindi flutt á ráðstefnu um almennings­samgöngur, Borgarnesi 27.4.2000

Forstjórar ferðast ekki með rútum. Að þessu komst ég þegar ég tók við starfi á Sauðárkróki, nýkominn frá Svíþjóð, þar sem slíkt þykir ekkert tiltökumál. Minn forstjóri heimsótti mig frá Reykjavík til Sauðárkróks og þurfti síðan að komast áfram til Akureyrar. Ég stakk upp á að hann tæki bara Norðurleiðarútuna, sem væri ágætis farkostur. Þessu fylgdi löng þögn, og var síðar ekki minnst á þetta nema sem brandara.

Munu almennings­samgöngur skipta einhverju máli fyrir atvinnulíf í framtíðinni? Nú á tímum þegar notkun einkabílsins vex og æ meiri samskipti fara fram gegnum fjarskiptakerfi er eðlilegt að spyrja sig þessarar spurningar. Ég tel þó að svarið sé á þá leið að almennings­samgöngur munu skipta máli fyrir atvinnulíf í framtíðinni. Lítum því á helstu forsendur.

Það er alkunna að staðarval fyrirtækja ræðst að miklu leyti af flutningakerfi fyrir vöru og hráefni, en þó skiptir flutningakerfi fyrir fólk ekki minna máli. Þar er ekki einungis um að ræða þá sem ferðast til og frá vinnu, heldur einnig þá sem ferðast á vegum fyrirtækja. Þrátt fyrir að samskipti fyrirtækja séu í sí auknum mæli leyst með fjarskiptum, er almennt talið að þau leysi ekki bein samskipti af hólmi, svo nefnda snertifundi, heldur komi fremur sem viðbót við þá. Þeir sem ferðast á vegum fyrirtækja eru fyrst og fremst stjórnendur, sérfræðingar, sölumenn og aðrir erindrekar. Þeir fara á ráðstefnur, sýningar, kaupstefnur, heimsækja háskóla, rannsóknarstofnanir og önnur fyrirtæki og svo mætti lengi telja. Mikilvægt fyrir þennan hóp er annars vegar gott aðgengi að millisvæðasamgöngum og hins vegar að innansvæðissamgöngum. Fyrir þá sem ferðast til og frá vinnu eru innansvæðissamgöngur mikilvægar.

Lítum þá á það á hvern hátt þessi ferðalög tengjast almennings­samgöngum. Þeir sem ferðast til annarra svæða á vegum fyrirtækja ferðast að mestu leyti með almennings­samgöngutækjum, þ.e. flugvélum og erlendis einnig með járnbrautarlestum. Millisvæðasamgöngur hafa yfirleitt fáa tengipunkta, og þess vegna eru samgöngur innan svæðisins við tengipunktana einnig mikilvægar. Þegar um stór svæði er að ræða er mikilvægt að hröð tengsl með almennings­samgöngum séu fyrir hendi.

Ferðaþjónusta byggir á öðrum forsendum en flestur annar atvinnurekstur, en fyrir hana eru almennings­samgöngur einnig mikilvægar. Millisvæðasamgöngur skila ferðamönnum til svæðisins, og síðan þarf innansvæðissamgöngur til að skila þeim á hótél innan svæðisins. Sumir ferðamenn eru síðan háðir almennings­samgöngum til að komast áfram á áfangastaði, en oft er það þó leyst með sérsniðnum ferðum. Þar sem hér er fjallað um ferðaþjónustu í öðru erindi á ráðstefnunni mun ég ekki fara nánar út í þau mál.

Ég vann um 10 ára skeið við skipulag á Eyrarsundssvæðinu og þekki það því vel. Þar sem það hefur mjög háþróað samgöngukerfi ætla ég að taka það sem dæmi áður en ég vík að framtíðinni

á Íslandi. Svæðið samanstendur af Kaupmannahafnarsvæðinu með um 1,5 milljónir íbúa og Skáni í Svíþjóð með um eina milljón íbúa. Kaupmannahafnar megin er Kastrup flugvöllurinn, sem er einn af stærstu flugvöllum Evrópu, og er mikill styrkur fyrir samkeppnisstöðu svæðisins. Með Eyrarsundsbrúnni fær Skánn einnig aðgang að flugvöllinum, sem styrkir stöðu þess svæðis. Járnbrautin ásamt neðanjarðarlestakerfum Kaupmannahafnar og Málmeyjar tryggja almenningssamgöngur frá öllum hlutum svæðisins að flugvöllinum, sem auðveldar mjög ferðir ferðamanna og þeirra sem ferðast á vegum fyrirtækja.

Þetta kerfi tryggir einnig þeim sem ferðast milli fyrirtækja innan Eyrarsundssvæðisins góða og hraða tengingu. Árangurinn verður stórt, sterkt, samfellt og vel tengt atvinnusvæði, þar sem samvinna milli fyrirtækja, háskóla og rannsóknarstofnana báðum megin sundsins er auðvelduð með sterku almenningssamgangnakerfi. Þetta kerfi auðveldar einnig fólki að stunda vinnu hinum megin sundsins.

Ef við yfirferum þetta á Ísland, sjáum við Keflavíkurflugvöll í hlutverki Kastrup flugvallar. Hér er hins vegar ekkert sambærilegt almenningssamgangnakerfi. Flugrútan nær ekki sama hraða og hraðlestakerfi Eyrarsundssvæðisins. Hún dugar vel fyrir ferðamenn, en stjórnendur sem ferðast á vegum fyrirtækja nota mest einkabílinn til ferða til og frá flugvöllinum. Lengi hafa verið ræddar hugmyndir um einhvers konar hraðlest til flugvallarins, og nýlega var ein slík kynnt, sem vakti nokkra athygli. Er ekki að efa að slík hraðlest mundi styrkja stöðu flugvallarins og auðvelda forstöðumönnum fyrirtækja, sérfræðingum, markaðsfólki og öðrum slíkum skjótan aðgang að völlum. Ef við hugsum þetta svolítið lengra, getum við séð fyrir okkur að þessi tenging gæti nýst til að tengja saman fyrirtæki á svæðinu, og væri þá vel hugsanlegt að framlengja hana yfir á Kjalarnes eða jafnvel til Akraness. Það krefðist að sjálfsögðu stækkunar Hvalfjarðargangnanna, og er því einungis hugsanlegt í fjarlægri framtíð. Slík hraðlest mundi auðvelda mjög öll tengsl innan svæðisins og styrkja stöðu þess á sama hátt og gerist með Eyrarsundssvæðið.

Lítum þessu næst á almenningssamgöngur til og frá vinnustað. Strætisvagnakerfi Reykjavíkur er að mínu mati mjög gott kerfi, en strætisvagnakerfi höfuðborgarsvæðisins hefur hins vegar verið illa tengt við Reykjavík, þar sem flest atvinnutækifærin eru. Þótt Reykjavíkurkerfið sé gott, hygg ég að það sé ekki sterkur keppinautur við einkabílinn, sem sést á umferðinni á götum borgarinnar á álagstímum. Ekki kann ég skýringu á því hvers vegna okkar kerfi er minna notað en á Norðurlöndunum, þótt það standi að mínu mati frammar flestum þeim kerfum að gæðum. Ef til vill þykir ekki nógu "fínt" að aka með strætó á Íslandi. Víst er að stjórnendur fyrirtækja og aðrir slíkir ferðast ekki með strætó. Mig langar þó að benda á einn möguleika til að fá þá upp í strætisvagn og vitna þar aftur í Skán. Þar búa margir stjórnendur og aðrir slíkir á "Nesinu" og ferðast til vinnu inn til Málmeyjar. Til þess hafa þeir eins konar einkastrætisvagn, sem búinn er meiri þægindum en gengur og gerist, m.a. er þar vinnuaðstaða, veitingar og önnur þægindi. E.t.v. mætti hugsa sér samskonar "einkastrætisvagn" sem gengi t.d. frá Álftanesi, gegnum Garðabæ og Fossvogsdalinn inn í miðborg Reykjavíkur. Það mundi spara notendum hans tíma og óþægindi í umferðateppunum inn til Reykjavíkur á álagstímum.

Víkjum þá að landsbyggðinni, en þar má nota sömu nálgun, þótt í smærri mælikvarða sé. Á Þróunarsviði Bygðastofnunar höfum við sett fram hugmynd um þróunarsetur, sem í raun eru byggðakjarnar með klasamyndun af rannsóknarstofnunum, háskólaútibúum, atvinnuþróunarskrifstofum, símenntunarmiðstöðvum og fleira slíku. Þetta eru einnig staðir sem hafa beinar flugsamgöngur til Reykjavíkur, og gegna flugvellir þeirra því sama hlutverki og Kastrup og Keflavíkurflugvöllur, bara í smærri mælikvarða. Það má því búast við því að þessir staðir verði líklegastir til að safna að sér fyrirtækjum og stofnunum sem þurfa á beinum samgöngum við Reykjavík að halda. Hér eru engar járnbrautir mögulegar, og rúturnar eru of

hæggengar og vantar þægindi til að keppa við einkabílinn og flugið. Forstjórar ferðast ekki með rútum.

Næst er að athuga tengsl milli fyrirtækja á þessum svæðum. Líklega er lítil rekstrargrundvöllur fyrir almenningssamgöngur innan svæðanna, en þó má hugsa sér að með afnámi sérleyfa megi samnýta almenningssamgöngur með öðrum akstri, svo sem skólaakstri, póstakstri og ýmsum flutningum. Að mínu mati mundu fyrirtæki á þessum svæðum einnig að mjög litlu leyti hafa gagn af almenningssamgöngum innan svæðanna þótt þær væru fyrir hendi. Ólíklegt er að rútur á þessum leiðum bjóði stjórnendum fyrirtækja upp á sömu þægindi og einkabíllinn eða spari þeim tíma. Vart er líklegt að margir muni nýta sér annað en sérsniðnar almenningssamgöngur til og frá vinnu, þar sem yfirleitt er langt á milli þéttbýlisstaðanna, og þeir litlir. Einna helst má e.t.v. hugsa sér það á Eyjafjarðarsvæðinu, Árborgarsvæðinu, Ísafjarðarsvæðinu og e.t.v. á Austfjörðum með tilkomu álvers á Reyðarfirði. Aðaláherslan hlýtur því að vera á flugsamgöngur til þessara kjarna og góð tengsl við flugvöllina frá nágrennabyggðarlögum.

Þó má hugsa sér að í fjarlægri framtíð líti þetta öðruvísi út. Ingimar Hansson rekstrarverkfræðingur hefur lagt stund á spáfræði, sem er mat á framtíðinni út frá líklegri þróun. Hann hugsar sér að í framtíðinni muni samgöngubætur leiða til mun styttri ferðatíma milli þéttbýlisstaða, sem síðan muni leiða af sér stórfellda sameiningu sveitarfélaga. E.t.v. munu í framtíðinni verða í boði almenningssamgangnataeki, sem geri þær að samkeppnisbærum valkosti við einkabílinn og geti þar með styrkt atvinnulíf á vissum svæðum. Ég tel þó að þess verði langt að bíða, og reynslan sýnir að spádómar langt fram í tímann eru mjög hæpnir.

Heildarniðurstaðan úr þessum vangaveltum er sú að almenningssamgöngur geti í framtíðinni skipt miklu máli fyrir atvinnulíf landsmanna. Þar er fyrst og fremst um að ræða flugsamgöngur til útlanda og milli höfuðborgarsvæðisins og byggðakjarna á landsbyggðinni, en á höfuðborgarsvæðinu má vel hugsa sér einkastrætisvagna búna sérstökum þægindum og hraðlestakerfi, sem tengi svæðið saman endanna á milli og tengi það jafnframt við alþjóðaflugvöllinn.