

Framtíðarsýn – almenningssamgöngur og dreifbýlið

Mér er ætlað að fjalla í stuttu máli um framtíðarsýn í almenningssamgöngum í dreifbýli.

Eins og fram hefur komið hér í dag fækkar áfangastöðum farþegaflugs innanlands, á sama tíma og aðrar almenningssamgöngur hafa veikt gríðarlega og sumstaðar lagst af. Sveitarfélög hafa verið að sameinast og hefur það stuðlað að samnýtingu þjónustu sem aftur hefur kallað á þörf fyrir bætt aðgengi íbúanna við þjónustumiðstöð svæðisins. Í stað þess að veikjast ættu almenningssamgöngur því að vera að þróast og eflast.

Það er því nauðsynlegt og tímabært að skyggjast aðeins inn í framtíðina, reyna að vita hvað bíður okkar og hvernig má hafa áhrif á þróun mála. Með sterkri framtíðarsýn er auðveldara að laga sig að breyttum aðstæðum. Án framtíðarsýnar getur verið erfitt að komast upp úr gamla farinu.

Almenningssamgöngur í dreifbýli eru nátengdar umræðunni um byggðamál og framkvæmdir í vegamálum. Talsverð greining hefur á undanförunum árum átt sér stað á orsökum búferlaflutninga fólks frá landsbyggðinni til höfuðborgarsvæðisins. Ljóst er að bætтар samgöngur í víðustu merkingu eru einn þeirra þátta sem litið er á sem mikilvægan lið til að snúa þróuninni við.

Á síðasta ári samþykkti Alþingi þingsályktun um stefnu í byggðamálum fyrir árið 1999 til 2001. Þar er áhersla lögð á eflingu vaxtasvæða eða byggðakjarna á landsbyggðinni. Með byggðakjarna er átt við landsvæði sveitar og þéttbýlis sem með greiðum samgöngum mynda samfelld þjónustusvæði. Þjónustusvæði sem geti haldið uppi fjölbreyttu atvinnu-, mennta- og menningarlífi. Lagt er til að gripið verði til aðgerða til að auðvelda fólki í strjálbýli atvinnusókn með því að stuðlað að bættum almenningssamgöngum. Þar er jafnframt fjallað um vanda jaðarsvæða, þar sem hvað mesta fólksfækkunin hefur orðið. Áhersla er lögð á sóknaraðgerðir til að styrkja byggðina, meðal annars með því að tengja hana samgöngulega við þjónustumiðstöð.

Í langtímaáætlun um vegagerð er miðað við að atvinnu- og skólasvæði verði tengd saman í samgöngusvæði eftir því sem unnt er. Samgöngusvæði tekur til kjarna umhverfis þjónustumiðstöð eða þéttbýlis þar sem fjarlægðir eru ekki meiri en svo að sækja megi þjónustu til miðstöðvarinnar að minnsta kosti nokkrum sinnum í viku.

Umfang fólksflutninga fer vaxandi og með eflingu byggðakjarna og stækkun þjónustu- og atvinnusvæða má ætla að umfangið aukist enn meira. Það kallar jafnframt á betri og styttri vegi og meiri þjónustu s.s. snjómokstur og hálkuvörn. Bætтар almenningssamgöngur eru mikilvægur liður í uppbyggingu byggða- og þjónustukjarna og um leið ein af nauðsynlegustu kostum þess að gera fólki utan kjarnanna kleift að sækja þjónustu til þeirra.

Þarfir fyrir almenningssamgöngur má í grófum dráttum skipta í fernt. Samgöngur innan byggðakjarna, á milli þeirra, samgöngur milli einstakra landshluta og samgöngur við höfuðborgarsvæðið.

Í skýrslu um Almennings­samgöngur í Eyjafirði sem Jón Helgi Pétursson vann fyrir Ferðamálamíðstöð Eyjafjarðar er fjallað um rök fyrir því að koma á fót almennings­samgöngukerfi innan byggðakjarna og á milli þeirra.

Í fyrsta lagi er þar nefnd **menntun og efling menntastofnana**. Það er liður í jafnrétti til náms að gefa fleirum kost á að sækja nám óháð búsetu, án þess að það hafi í för með sér aukin húsnæðiskostnað eða krefjist aðgangs að bifreið.

Í öðru lagi **atvinnumál**. Fólki innan sama atvinnusvæðis er gert kleift að sækja störf milli staða eða innan svæðisins, án þess að það hafi til umráða einkabifreið.

Í þriðja lagi er þar nefnd **ferðamennska** en með almennings­samgöngum tengjast þjónustustaðir. Það gefur ferðamönnum nýja möguleika á að nýta sér þjónustuna, án þess að vera háðir einkabifreiðum.

Í fjórða lagi **þjónusta við almenning**. Almennings­samgöngur auka möguleika fólks til að sækja þjónustu sem veitt er utan heimabyggðar þess. Þær gefa möguleika á meiri samvinnu og stuðla að samnýtingu á ýmisskonar þjónustu milli byggðakjarna. Samhliða því geta þær tengst við aðrar samgöngur, bæði innan svæðisins og til og frá svæðinu, svo sem rútur, flug eða ferjur.

Jafnframt bendir Jón Helgi á að uppbygging og notkun á almennings­samgöngukerfi er jákvæð með tilliti til **umhverfissjónarmiða**, þar sem stefnt er að minni loftmengun og eldsneytisbrennslu.

Hvað flugsamgöngur varðar hafa bættar vegasamgöngur og aukin vetrarþjónusta við vegakerfið á undanföllum árum leitt til þess að einkabílinn hefur náð ákveðnum yfirburðum í fólksflutningum. Sýnt er að fólk velur frekar einkabíl en áætlunarflug ef akstur­stími er innan við þrjár klukkustundir og nokkuð hörð samkeppni ríkir á vegalengdum sem taka þrjár til sex klukkustundir í akstri. Flug hefur hins vegar verulega yfirburði ef akstur­stíminn er yfir sex klukkustundir.

Þetta hefur meðal annars leitt til þess að áætlunarflug innanlands er að þróast í þá átt að áfangastöðum hefur fækkað og í framtíðinni mun hlutverk þess fyrst og fremst felast í því að flytja farþega milli Reykjavíkur og stærstu þéttbýliskjarnanna sem eru hvað lengst frá höfuðborgarsvæðinu.

Þessi þróun, svo og efling byggðakjarna og stækkun þjónustu- og atvinnusvæða kallar á að almennings­samgöngur með áætlunarbílum í dreifbýli, verði endurskipulagðar og stórefldar.

Skýrslan sem Karl og Óskar kynntu hér fyrir í dag er mjög góð greining á stöðu mála í almennings­samgöngum með áætlunarbílum á nokkrum svæðum á landsbyggðinni. Jafnframt því sem í henni eru settar fram hugmyndir um framtíðarskipan og hlutverk opinberra aðila í þessum efnum. Skýrslan er góður grunnur til að byggja á við endurskipulagningu á almennings­samgöngum með áætlunarbílum á landsbyggðinni.

Í skýrslunni er meðal annars lagt til að ákvarðanir um skipulag þjónustunnar og útteilingu fjármagns til styrktar almennings­samgöngum með áætlunarbílum flytjist að miklu leyti til sveitarfélaganna. Það er í samræmi við þá þróun sem átt hefur sér stað

á undanförunum árum að þjónustuverkefni eru að færast frá ríki til sveitarfélaga. Rétt er að benda á að skýrsluhöfundar taka fram að verkefnistilfærslan megi ekki fela í sér auknar álögur á sveitarfélög.

Að lokum vil ég draga fram nokkur atriði er snúa að framtíðarsýn í þessum málaflokki og mun þá meðal annars styðjast við umrædda skýrslu þeirra Karls og Óskars:

- Efling byggðakjarna og stækkun þjónustusvæða svo og þróun í áætlunarflugi kallar á bættar og stóru auknar almenningssamgöngur með áætlunarbílum.
- Af því leiðir að í framtíðinni munu almenningssamgöngur með áætlunarbílum eða ferjum verða hluti af þjónustu samfélagsins.
- Ríki annars vegar og sveitarfélög eða samlög þeirra hins vegar munu hafa ákveðin hlutverk í að veita og greiða niður þjónustuna.
- Fjárútlát opinberra aðila til málaflokksins mun aukast umtalsvert.
- Sú þróun sem nú þegar er hafin í flugsamgöngum mun halda áfram, þannig að fleiri ferðir verða farnar til færri staða. Með góðum samgöngum til og frá flugvöllum ætti það að þjóna þörfum neytanda betur en færri flugferðir til fleiri staða.
- Til að styrkja jaðarbyggðir verði í nánustu framtíð haldið uppi flugsamgöngum og/eða ferjusamgöngum til þeirra byggða sem ekki er búið að tengja nærliggjandi byggðakjörnum með bættum vegasamgöngum.

Í þessu erindi hef ég fjallað um framtíðarsýn í almenningssamgöngum í dreifbýli. Góð framtíðarsýn þarf meðal annars að varpa ljósi á væntingar, vonir og markmið. Hún þarf að sjá langt fram í tímann en krefjast strax aðgerða af hálfu hlutadeigandi aðila. Það er svo sannarlega þörf á skjótum aðgerðum í almenningssamgöngum í dreifbýli á Íslandi. Vonandi nýtist afrakstur ráðstefnunnar sem grundvöllur að skilgreiningu hlutverka, mörkun stefnu og áætlunargerð í almenningssamgöngum.

Það treystir búsetu og atvinnu í byggðum landsins.

Egilsstaðir 26.04.2000

Soffía Lárusdóttir