

**Sp.**

## **162. Tillaga til þingsályktunar**

[157. mál]

um skipulag almenningsgangna á höfuðborgarsvæðinu.

Flm.: Salome Þorkelsdóttir, Haraldur Ólafsson, Svavar Gestsson,  
Kjartan Jóhannsson, Guðmundur Einarsson, Kristín Halldórsdóttir.

Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra í samráði við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu að láta fara fram könnun á hagkvæmni þess að samræma rekstur almenningsfarartækja á höfuðborgarsvæðinu.

Könnuð verði almenn og þjóðhagsleg hagkvæmni slíks sameiginlegs samgöngukerfis og gerð langtímaáætlun um almenningsgangna á svæðinu.

Kostnaður við slíka athugun og áætlunargerð greiðist úr ríkissjóði.

### **Greinargerð.**

Þingsályktunartillaga þessi var lögð fram seint á síðasta þingi og gafst þá ekki tími til að mæla fyrir henni. Tillagan er því endurflutt óbreytt. Henni fylgdi svohljóðandi greinargerð (nokkrum tölum hefur þó verið breytt vegna nýrra upplýsinga):

Tillaga þessi er flutt af þingmönnum úr öllum flokkum í Reykjavík og Reykjaneskjördæmi. Flutningsmenn hafa notið ráðgjafar Skipulagsstofu höfuðborgarsvæðisins.

Almenningsgangna í þéttbýli eru nú orðnar mjög mikilvægur þáttur í samgöngumálum landsmanna. Auðveldar gangna á höfuðborgarsvæðinu eru algert grundvallaratriði til þess að það fólk, sem þar býr, geti fært sér í nyt þá aðstöðu og tækifæri sem þar er að finna. Þeir sem hafa yfir einkabifreið að ráða eru hér tiltölulega vel settir, en mikill fjöldi fólks hefur ekki yfir slíkum farkosti að ráða. Þessu fólk þarf líka að tryggja góða samgöngumöguleika um svæðið, hvort heldur um er að ræða unga, gamla, hreyfihamlaða eða aðra sem þurfa á sérstakri flutningaþjónustu að halda.

Samgöngukostnaður á þessu svæði hefur einnig vaxið mjög ört á undanförunum árum með útbenslu byggðar og hækkandi bensínverði. Nú er svo komið að ekki er óalgengt að samgöngukostnaður fjögurra manna fjölskyldu á þessu svæði sé orðinn allt að 10 000 kr. á mánuði. Þetta mál verður þeim mun alvarlegra ef til þess er litið að á höfuðborgarsvæðinu búa nú um 54% þjóðarinnar.

Fjórir aðilar sjá um að veita almenningsflutningaþjónustu á svæðinu: Mosfellsleið, Strætisvagnar Reykjavíkur, Strætisvagnar Kópavogs og Landleiðir. Þessi þjónusta er mjög mismunandi eftir sveitarfélögum og hverfum. Byggðin norðan Fossvogslækjar og vestan Elliðaána nýtur bestrar þjónustu. Fyrir byggð utan þessa svæðis er ferðatíminn lengri, skiptihlutfall (hlutfall þeirra, sem skipta um vagn, af heildarfjölda farþega) hærra og ferðatíðni lægri. Í grófum dráttum gildir að þjónustugæðin eru lakari eftir því sem sveitarfélagið er minna og fjarlægð þess frá þungamiðju höfuðborgarsvæðisins er meiri. Í Kjalarneshreppi og Kjósarhreppi er t. d. engin almenningsvagnaþjónusta.

Skipulag almenningsvagnaþjónustu verður ekki slitið úr samhengi við aðra þætti samgöngumála þannig að vel fari. Þess vegna er lagt til að mörkuð verði almenn stefna í samgöngumálum fyrir höfuðborgarsvæðið áður en markmið fyrir skipulag almenningsvagnaþjónustu verða endanlega ákveðin. Mestu skiptir að ákveðin festa ríki í skipulagi þessara mála. Mörgum fyrirtækjum og stofnunum er valinn staður með tilliti til gangna og tíðar breytingar, bæði á leiðum og skiptistöðvum, geta haft mjög afdrifaríkar afleiðingar fyrir margs konar rekstur og valdið fólk miklum óþægindum.

Almenningsvagnaþjónusta verður heldur ekki skipulögð algerlega innan vébanda einstakra sveitarfélaga svo að vel sé. Á vegum Reykjavíkurborgar stendur yfir endurskoðun á leiðakerfi SVR. Æskilegt er að sú endurskoðun verði þáttur í samræmdu framtíðarskipulagi almenningsvagnaþjónustu fyrir allt höfuðborgarsvæðið sem hér er lagt til að verði unnið.

Samkvæmt almenningssvagnakönnun 1976 var farþega fjöldi á höfuðborgarsvæðinu 46 600 á virkum degi. Þetta jafngildir 0,4 farþegum á íbúa á dag. Þetta er fremur lítið saman borið við aðrar borgir á Norðurlöndum af svipaðri stærð, sérstaklega þegar um er að ræða borgir með svipað loftslag og hnattstöðu. Á sama tíma og farþegum með SVR hefur fækkað úr 17,5 milljónum árið 1962 niður í 11,5 milljónir árið 1981 (34%) hefur vegalengd vegna SVR samt aukist úr 3,1 milljónum km á ári upp í 4,3 milljónir km á ár. Þetta jafngildir því að farþegakílómetrum hafi fækkað um 9% ef gert er ráð fyrir að meðallengd ferðar með SVR hafi aukist jafnmikið og ekin vegalengd vagna SVR.

Þrátt fyrir tiltölulega góða nýtingu vagnakosts er mikið tap á rekstri almenningssvagna á höfuðborgarsvæðinu. Heildarútgjöld voru um 180 milljónir króna árið 1983. Hins vegar voru fjargjaldtekjur aðeins um 130 milljónir króna þannig að halli var um 50 milljónir króna (eignabreytingar meðtaldar). Útlit er fyrir að halli á rekstri almenningssvagna eigi enn eftir að aukast verulega í framtíðinni ef ekkert verður að gert vegna væntanlegrar aukningar á bílaeign og lengri ferðum (vegna stækkunar byggðra svæða). Samræming á rekstri almenningssvagnakerfi á höfuðborgarsvæðinu mun leiða af sér umtalsverðan þjóðhagslegan sparnað, bæði hjá rekstraraðilum og eins óbeinan sparnað hjá hinum almenna borgara.

Hvað viðvíkur sparnaði hjá rekstraraðilum má nefna ýmis augljós dæmi. Sums staðar aka vagnar á vegum tveggja eða fleiri aðila, hlið við hlið, langar leiðir, hálfómir utan annatíma. Annar galli við ósamræmdan rekstur er sá að aðilar eru bundnir við ákveðin sveitarfélög og flestar leiðir almenningssvagna enda í miðborg Reykjavíkur. Ljóst má vera að hagkvæmara og betra kerfi næst með því að líta á allt svæðið sem eina heild og taka upp samvinnu milli fyrirtækja. Grundvallaratriði í slíku samræmdu kerfi yrðu góðar skiptistöðvar, t. d. í Mjóddinni í Breiðholti og miðbæ Kópavogs, þar sem allar leiðir á viðkomandi svæði kæmu inn á skiptistöð samtímis. Yrði þannig um fullkomna skiptimöguleika að ræða. Ofangreindar endurbætur mundu leiða til einhverrar aukningar á farþega fjölda og þar með aukinna tekna.

Hagkvæmni samræmingar fyrir rekstraraðila eykst eftir því sem fram líða stundir með ört vaxandi byggð. Gildir þetta sérstaklega um suður- og austurhluta höfuðborgarsvæðisins. Erfitt er að meta þessa hagkvæmni á þessu stigi, en ef gert er ráð fyrir að rekstrarsparnaður yrði 5% mundu sparast u. þ. b. 10 milljónir á ári. Hjá hinum almenna borgara yrði einnig um að ræða þjóðhagslegan sparnað. Við þær endurbætur, sem samræming leiðakerfa mundi hafa í för með sér, yrði eins og fyrr greinir einhver aukning á farþega fjölda. Hluti hinna nýju farþega yrði fyrrverandi bílstjórar. Þjóðhagslegur sparnaður yrði þá fólgin í sparnaði á rekstri einkabíla. Erfitt er að meta þann sparnað sem samræmt almenningssvagnakerfi myndi leiða af sér á þessu sviði miðað við ósamræmt kerfi en þó má telja líklegt að þarna yrði sparnaður sem næmi einhverjum tugum milljóna króna á ári. Í þessu sambandi má geta þess að rekstur einkabílfreiða á höfuðborgarsvæðinu kostar nú u. þ. b. 7 milljarða króna á ári (lauslega áætlað).

Nú er unnið að svæðaskipulagi fyrir höfuðborgarsvæðið á vegum Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu sem tekur til þróunar þessa svæðis á mörgum sviðum næstu 20 ár. Mikilvægt er að samræmd áætlun um almenningssamgöngur verði hluti af þessari stefnumótun.

Hér er um mjög mikið hagsmunamál að ræða fyrir alla þá sem byggja þetta svæði. Þessu máli verður ekki ráðið til lykta svo vel sé innan vébanda hvers sveitarfélags fyrir sig og ekki án þess að mörkuð sé ákveðin stefna sem tekur bæði mið af núverandi byggð og fyrirhugaðri þróun þessa svæðis.

Gert er ráð fyrir að ríkissjóður standi straum af kostnaði við gerð þessarar athugunar og áætlunar með hliðsjón af því að samgönguáætlanir fyrir ýmsar byggðir og landsvæði hafa verið gerðar á vegum Framkvæmdastofnunar ríkisins. Með tillögunni er ráðherra og forsvarsmönnum Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu ætlað að ná samkomulagi um frekari framgang málsins.