

2. mál Tillaga borgarfulltrúa Samfylkingar um samgöngur

Dagur B. Eggertsson: Forseti, ágæta borgarstjórn. Ég mæli hér fyrir tillögu borgarfulltrúa Samfylkingarinnar um tíu mínútna tíðni strætó. Hún felur í sér nákvæmlega það að endurvekja tíu mínútna tíðni strætó á stofnleiðum innan Reykjavíkur og í því skyni að fjármagna þá þjónustuaukningu verði meðal annars teknar upp viðræður við ríkisstjórnina um endurgreiðslu á olúgjaldi á almenningssamgöngum, sbr. nýframlagða samgönguáætlun til fjögurra ára.

Eins og fram kemur í greinargerð með tillögunni er hér verið að reyna að setja fram á nokkuð skýran, auðskiljanlegan og einfaldan hátt sýn sem felst í því að gott borgarumhverfi verði ekki að veruleika nema með öflugum almenningssamgöngum. Eftir að hafa farið yfir það sem skrifað hefur verið um almenningssamgöngur í Reykjavík og í samanburði við aðrar borgir, þá er það niðurstaða okkar að eitt af því sem langmestu máli skiptir, til dæmis meira en nákvæmlega hvað kostar upp í vagnana, er örugg, ör og góð þjónusta. Tíu mínútna tíðni á stofnleiðum, það er að segja þeim leiðum sem fara hraðast og tengja yfir 90% íbúa höfuðborgarsvæðisins við stærstu vinnustaðina, eru mikilvægasta í því.

Við gerum ráð fyrir því að þessum markmiðum eigi að ná í áföngum næsta kjörtímabil. Af hverju tölum við ekki skýrar? Jú, það er vegna þess að að þessu þurfa að koma fleiri. Í fyrsta lagi samstarfssveitarfélög Reykjavíkur í byggðasamlaginu Strætó, sem hafa haft aðrar hugmyndir um almenningssamgöngur heldur en Reykjavík og hins vegar, að þá höfum við ekki ennþá í hendi þá opnun sem þó er að sjá í nýrri samgönguáætlun til fjögurra ára, þar sem í fyrsta skipti eru merki þess að ríkisvaldið hugsi almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu sem bæði áhugamál sitt, markmið og í raun einn fjárfestingarkost, í samanburði við stofnframkvæmdir á höfuðborgarsvæðinu.

Þannig að það er gert ráð fyrir því að fjármagna breytingarnar með viðræðum við ríkisstjórnina á grundvelli olúgjaldsins en þó getur vel verið skynsamlegt, bæði fyrir ríki og Reykjavíkurborg, að eiga viðræður á ennþá breiðari grunni. Þar sem menn horfa til lengri tíma, hvaða ferðavenjur viljum við sjá þróast innan borgarinnar? Getum við, í gegnum langtímafjárfestingaráætlanir og

stuðning við almenningssamgöngur, stuðlað að því að aukin umferð eða ferðalög flytjist með almenningssamgöngum eða öðrum samgöngumáta? Endanlegur kostnaður við tillöguna veltur auðvitað á útfærslu hennar, það er að segja hvaða tímabil tíu mínútna tíðnin verði endurvakin, hvort það verði allt árið og svo framvegis, en líka þeirri farþegaaukningu sem af henni mun leiða.

Mikilvægi þess hins vegar að ná ákveðinni svona festu og setja fram sýnina til lengri tíma skiptir hins vegar mjög miklu máli og ég vil undirstrika það hér í þessum umræðum vegna þess að fjölskyldur eru auðvitað oft að taka ákvarðanir um kaup á bílum og svo framvegis til lengri tíma. Og ef að við getum í gegnum gott almenningssamgöngukerfi, aukna tíðni strætó, gert þriðja bíl á heimili og annan bílinn í einhverjum tilvikum, að ekki sé talað um alla bíla, óþarfa, þá erum við að ná verulegum árangri. En kannski er raunhæft í Reykjavík dagsins í dag að horfa sérstaklega til þriðja bíls og annars bíls, þó það hljómi sem eitthvað metnaðarleysi, þá er það veruleikinn sem við erum að vinna í.

Ég hef sagt það hér áður í þessum ræðustól að ég tel að það að fella niður tíu mínútna tíðnina 2006 hafi verið alvarleg mistök. Jafnvel þó að leiðakerfið hafi verið umdeilt, þá hafi það verið svo skýrt merki, það er að segja tíu mínútna tíðnin, að strætó ætlaði sér að vera raunverulegur valkostur með þægilega og góða þjónustu, þó að tíðnin sé ekki það eina sem skiptir máli, forgangsakreinar skipta líka máli og þjónustan um borð í vögnunum skiptir máli, en þetta er það sem skiptir mestu. Enda skilaði aukin tíðni auknum farþegum en hin aukna tíðni fékk ótrúlega stuttan tíma til þess að sanna sig og festa sig í sessi.

Hugsunin var sú að það þyrfti ekki að kunna tímatöfluna til að nýta strætó og ég held að það hafi höfðað til allra sem hafa vanist því að búa í borgum þar sem strætó veitir örugga og góða þjónustu. Stofnleiðirnar voru jafnframt hugsaðar og skipulagðar þannig að þær myndu skila meginþorra íbúa höfuðborgarsvæðisins í stærstu skóla og vinnustaði landsins án þess að þeir þyrftu að skipta um vagn og þess vegna ítreka ég það og vonast í raun til þess að menn geti náð, kannski á grundvelli nýrrar sýnar sem hefur verið að þróast í sölum borgarstjórnar, betri samstöðu um þetta markmið þegar til framtíðar er litið. Vegna þess að góðar almenningssamgöngur eru lykilatriði í því að bæta

borgarbrag Reykjavíkur og geta kannski ráðið úrslitum um það hvort okkur takist að ná markmiðum í loftgæða- og loftslagsmálum.

Eitt af því sem þarf að horfa í, ekki síst núna, er kostnaður og þar þarf, ég legg áherslu á það, þar þarf að hafa ekki bara núverandi kostnað Reykjavíkurborgar undir heldur kostnað ríkisins varðandi samgöngur á höfuðborgarsvæðinu undir jafnframt. Það sem blasir hins vegar við ef við horfum á fjárfestingu í almenningssamgöngum per íbúa og berum okkur saman við önnur lönd og aðrar borgir, þá erum við nokkurn veginn á pari við bílaborgina Phoenix. En langt frá því sem að Osló, Stokkhólmur, Kaupmannahöfn eða jafnvel stórar borgir í Bandaríkjunum sem líka hafa verið kenndar við bíla, eins og Houston og Atlanta, eru að verja í stofnkostnað við almenningssamgöngur. Um rekstrarkostnaðinn gildir mjög svipuðu máli. Við erum þar á pari við Houston og Atlanta en innan við helming af því sem höfuðborgir Norðurlanda leggja í almenningssamgöngur með margfalt minni framlög til almenningssamgangna en þær borgir í Evrópu sem leggja mest til þessa málaflokks.

Hið sama gildir raunar ekki varðandi ekna vegalengd, sem bendir til þess að peningunum sem við setjum inn í strætó sé frekar vel varið. Að rekstur strætó á einstökum leiðum sé góður. En þegar allt er saman dregið er Reykjavík að leggja lítið til almenningssamgangna en munurinn fer þó ekki að vera himinhrópanði, þó að hann sé vissulega gríðarlega mikill, fyrr en við förum að bera saman framlag ríkisins til almenningssamgangna á borgarsvæðum. Vegna þess að það er algjörlega óþekkt, ef marka má samantekt Hönnunar, sem núna heitir Mannvit, og unnið var fyrir Reykjavíkurborg 2005, það er nánast óþekkt að ríkið leggi ekkert til almenningssamgangna á borgarsvæðum og þetta er auðvitað atriði sem hlýtur að styrkja málstað og hugsun Reykjavíkur í samskiptum við ríkisvaldið að þessu leyti og þess vegna ber að fagna nýrri samgönguáætlun, en þar segir um almenningssamgöngur með leyfi forseta:

Í samræmi við markmið ríkisstjórnarinnar er stefnt að því að auka hlut almenningssamgangna í samgöngum og þjónustu við borgarana. Þá hefur hingað til ekki verið sett fram stefna um hlutdeild almenningssamgangna í samgöngum höfuðborgarsvæðisins eða aðkomu ríkisins að þeim. Ljóst er að við núverandi aðstæður verður hlutur almenningssamgangna ekki aukinn nema með tilflutningi fjármuna til málaflokksins og að einhverju leyti frá öðrum þáttum samgangna. Unnið er nú að langtímastefnumörkun varðandi

almenningsamgöngur sem kynnt verður í 12 ára áætluninni í haust. Þar verður m.a. leitast við að móta stefnu um hvernig tryggja megi lágmarksþjónustu vegna ferða milli svæða á landinu og flutning almennings innan svæða til að sinna þörfum samfélags og atvinnulífs. Lögð verður áhersla á samvinnu við svæðasamtök sveitarfélaga til að efla málaflökkinn. Mikilvægt er nú að draga úr skattlagningu almenningsamgangna og að ekki sé mismunað eftir því hvort um samgöngur innan sveitarfélaga eða á milli sveitarfélaga er að ræða. Mikilvægt er að endurgreiddir verði að fullu skattar af olúgjaldi á almenningsamgöngur en jafnframt verði þá sett þjónustumarkmið um tíðni og hlutverk almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu.

Tilvitnun lýkur. Þess ber reyndar jafnframt að geta að eitt af höfuðmarkmiðum samgönguáætlunar um greiðari samgöngur er komið í öndvegi eða í rauninni í fyrsta sæti, stefnt verði að greiðari umferð almenningsamgangna, endurskoðun á tilhögun og fjármögnun þeirra, meðal annars með það að markmiði að auka hlutdeild almenningsamgangna í þjónustu við íbúa.

Og það er líka minnst á almenningsamgöngur í kafla um markvissar aðgerðir á öllum sviðum samgangna til að draga úr neikvæðum áhrifum samgangna á umhverfið og þessar tilvitnanir allar bera það með sér að nú ætti að vera lag að ná í fyrsta skipti breiðri samstöðu um að breyta forgangs röðun í samgöngumálum í þágu almenningsamgangna og umhverfisvænni ferðamáta.

Forseti: Borgarfulltrúi Dagur B. Eggertsson hefur lokið máli sínu. Þá tekur til máls borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson.

2. mál Tillaga borgarfulltrúa Samfylkingar um samgöngur

Gísli Marteinn Baldursson: Forseti, ágætu borgarfulltrúar. Ég þakka borgarfulltrúum Samfylkingarinnar fyrir þessa tillögu sem hér er lögð fram og styð auðvitað meginefni hennar, það er að segja að þjónusta og stuðningur við strætó verði aukinn hér í höfuðborginni og held raunar að allir borgarfulltrúar taki undir það. Ég mun gera það að tillögu minni að þessari tillögu verði vísað til umhverfis- og samgönguráðs, sem kalli þá til sín fulltrúar Strætó, stjórnarformann, framkvæmdastjóra og helstu sérfræðinga þar um leiðakerfið og um það hvaða aðgerðir séu bestar til þess að bæta þjónustuna, um það hverju við náum fram með aukinni tíðni, sem við viljum öll í einhverri mynd, og þar verði líka gerð könnun á því hvernig þetta sé best gert með tilliti til þess að strætó keyrir á milli sveitarfélaga en ekki bara innan hvers sveitarfélags. Það eru þrjár stofnleiðir sem keyra eingöngu innan Reykjavíkur, leiðir 3, 5 og 6, en við myndum auðvitað helst vilja sjá þetta gerast á öllum stofnleiðum.

Þannig að sú hugsun sem borgarfulltrúinn nefnir að menn geti bara farið út á stöð og vitað að strætó kemur innan tíðar, að hún nái fram að ganga. Ég get tekið undir flest af því sem borgarfulltrúinn sagði um almenningssamgöngur og mikilvægi þeirra fyrir höfuðborgina. Það er raunar athyglisvert að skoða það hvernig þær borgir eru dæmdar sem iðulega eru valdar bestu borgir til þess að búa í í veröldinni. Most livable cities, eins og það er oftast kallað, sem bjóða upp á mestu lífsgæðin að mati þeirra sem gefa sig út fyrir að geta metið svoleiðis, setja til grundvallar allskonar staðla. Til dæmis blaðið Economist, sem velur á hverju ári borgir í þessu efni og tímaritið Monaco líka og sömuleiðis Mercer fyrirtækið. Þær borgir sem hafa iðulega verið þarna efstar á lista eru borgir í Norðvestur-Evrópu sem eru í rauninni ekki svo ólíkar Reykjavík. Þetta eru ekki borgir sem bjóða upp á neitt sérstaklega gott veður heldur eru frekar kaldar á veturna en með svona milt og gott veður á sumrin og þetta eru borgir sem fólk vill búa í og eru metnar sem að þær bjóði upp á mikil lífsgæði.

Að mörgu leyti er prófíllinn líkur Reykjavík en í einu sker Reykjavík sig verulega úr og það er hlutdeild almenningssamgangna. Og það er mjög athyglisvert. Það helst reyndar mjög líklega í hendur við hitt atriðið sem sker

Reykjavík frá þessum borgum en það er þéttleiki byggðar, vegna þess að í Reykjavík eru um 400 manns á hvern km² en í þessum borgum er það svona tíu sinnum meira, eða svona 4-5.000 manns á hvern km². Sem gerir það auðvitað auðveldara að halda uppi góðum almenningssamgöngum, enda segir það sig sjálft að strætó lendir í erfiðleikum ef við byggjum nýtt hverfi austast í borginni núna, þá er auðvitað erfiðara fyrir strætó að þjónusta það hverfi jafn vel og til dæmis ef byggt væri í Ártúnsholtinu, svo ég taki sem dæmi, þar sem strætóleiðir keyra nú þegar framhjá og væri auðveldara að tengja inn á það kerfi sem við erum núna með.

Þannig að þessi tvö atriði, þéttleiki byggðarinnar og almenningssamgöngur, haldast auðvitað dálítið í hendur og það er kannski það fyrst og fremst sem gerir okkur ólík þessum borgum sem við svo gjarnan viljum bera okkur saman við því við viljum jú að Reykjavík geti verið á þessum listum yfir þær borgir sem flestir sækjast eftir að búa í. Og ég tel raunar að það sé alveg augljóst að Reykjavík geti hæglega verið þar ofarlega á blaði.

Nú, það er nefnt hér í tillögunni að það verði greitt fyrir þetta með endurgreiðslu á olúgjaldi, sem lengi hefur verið baráttumál okkar hér í borgarstjórn að gangi í gegn og það er rétt sem borgarfulltrúi Dagur B. Eggertsson nefnir að því er gefið mjög undir fótinn víða að þetta gæti orðið. Það er hins vegar ljóst að það myndi ekki greiða nema fyrir lítinn hluta þess sem tíu mínútna tíðni á öllum stofnleiðum myndi kosta, þannig að þetta er eitt af því sem við myndum skoða í umhverfis- og samgönguráði. Fara yfir kostnaðinn, fá tölurnar frá Strætó. Þar á bæ þekkja menn það hvernig þetta getur gengið, hver kostnaðurinn er við þetta. Það er örugglega rétt sem borgarfulltrúinn nefnir að það hefði kannski verið æskilegt að þessi tilraun hefði fengið meiri tíma, en ástæðan fyrir því að það var hætt var auðvitað sú að fyrirtækið var að tapa mjög miklum peningum á hverjum degi og menn mátu það kalt þannig að þetta gæti ekki gengið lengur svona. En við getum örugglega fundið einhverjar leiðir til þess að bæta þjónustuna, hafa tíðari ferðir strætisvagna með einhverjum skynsamlegum tillögum sem við sameinumst um. Og ég veit það raunar að í umhverfis- og samgönguráði þar sem hefur verið mikil eindrægni í þessum málum, þar munum við í samráði við stjórn og stjórnendur strætó finna einhverja tillögu sem borgarstjórn getur sameinast um.

Þannig að ég ætla nú ekkert að hafa þetta neitt lengra, ég bara fagna þessari umræðu, fagna í rauninni tillögunni, þó svo að ég telji nauðsynlegt auðvitað, eins og ég held að allir séu sammála um, að við förum yfir hana í umhverfis- og samgönguráði, förum yfir útfærsluna þar. Þar eiga allir flokkar góða fulltrúa sem munu fara vel yfir þetta í samvinnu við strætó og þar metum við það hvort það þurfi að stofna kannski einhvern sérstakan hóp sem vinnur að þessu á nokkrum fundum en ég held að það sé mikilvægt að við vinnum þetta hratt og vel og stefnum að því að með nýju leiðakerfi með haustinu getum við séð einhverjar breytingar þá þegar, þó svo að sjálfsagt þurfi þetta að gerast, eins og tillöguflytjandi segir, í áföngum yfir allt næsta kjörtímabil.

Forseti: Borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson hefur lokið máli sínu. Þá tekur til máls borgarfulltrúi Þorleifur Gunnlaugsson.

2. mál Tillaga borgarfulltrúa Samfylkingar um samgöngur

Porleifur Gunnlaugsson: Forseti, borgarfulltrúar. Tillaga sú sem hér liggur frammi er góðra gjalda verð, sem og öll umræða um málefni strætó og almenningsamgangna. Við Vinstri græn höfum alla tíð verið mikill strætóflokkur og fyrir kosningarnar 2006 fyrir fjórum árum síðan settum við okkur það markmið að Strætisvagnar Reykjavíkur, SVR, yrðu endurreistir og borgin færi úr byggðasamlaginu. Ekki vegna þess að við værum á móti samvinnu heldur vegna þess að við teljum að þessi samvinna hafi ekki þjónað hagsmunum strætónotenda og að í raun hafi það gerst sem borgarfulltrúi Sóley Tómasdóttir hafði orð á hér áðan, sem ekki aðeins innri endurskoðun borgarinnar heldur líka fjármálaskrifstofa hafa bent á, nefnilega það að undanfarin ár hafi b-hlutafyrirtækin og þá líka Strætó bs. stöðugt verið að fjarlægjast borgina. En þessar aðvaranir hefur meirihlutinn í Reykjavík því miður kosið að hundsá.

Að mati okkar í Vinstri grænum, þá er efling almenningsamgangnakerfisins í borginni besta stóra aðgerð sem borgin getur framkvæmd á krepputímum ef undan eru skildar aðgerðir sem eru nauðsynlegar að okkar mati til þess að koma á sanngjörnu húsnæðiskerfi. Að nú þegar eignaleyfi er orðið almennt og raunverulega fátækt blasir við fjölda borgarbúa verði sá valkostur að geta lagt einkabílnum og notað strætó í hans stað mikil lífskjarabót. En til þess að strætó verði raunverulegur valkostur alla daga ársins þurfa almenningsamgöngur á höfuðborgarsvæðinu að stóreflast. Það á að grípa til ráðstafana sem valda umtalsverðum flutningi fjármagns til eflingar almenningsamgangna.

Þannig viljum við stefna að umhverfisvænni og ekki síður hagkvæmari samgöngum. Og eins og kemur fram í þeirri tillögu sem hér liggur frammi, þá þurfa þessi mál að komast til gagners endurmats hjá ríki og sveitarfélögum. Það þarf að endurskoða lagarammann varðandi stöðu og hlutverk almenningsamgangna og hluti þeirrar vinnu er endurskoðun umferðarlaga varðandi forgangsakreinar og fleiri réttindaatriði strætó í umferðinni. Hluttur ríkisins í sambandi við gjöld og skattlagningu, svosem varðandi eldsneyti og strætisvagna þarf að koma til endurskoðunar þannig að stuðlað verði að þjóðhagslega hagkvæmari og vistvænni samgöngum en nú ríkja.

Forseti, borgarfulltrúar. Strætó er verkfæri sveitarfélaga til hagkvæmari og umhverfisvænni fólksflutninga, betra skipulags og þjónustu við íbúa. Strætó á að reka á félagslegum grundvelli sem hluta af grunnþjónustu og ekki sem einkafyrirtæki á samkeppnismarkaði. Með rekstri strætó á að taka mið af sem flestum hliðum á starfsemi innan sveitarfélagsins hjá öllum aldurshópum og við eigum að forðast það að tala niður til strætó. Þess í stað eigum við að vinna markvisst að vinveittu viðmóti fólks gagnvart almenningssamgöngum. VG-félagar í borginni hafa nefnt ýmis atriði sem hafa mætti í huga í stefnumótun varðandi almenningssamgöngur.

Ég vil þar nefna gjaldtöku á notkun naglahjólbarða og mögulegt mengunargjald, fjölgun forgangsakreina fyrir almenningssamgöngur á kostnað einkabíla, að sveitarstjórnir beiti sér fyrir samningagerð milli fyrirtækja, stofnana, nemendasamtaka og fleiri, varðandi magnafsláttarkjör og það að strætófargjöld tengist kjörum. Hvatningar til fyrirtækja og stofnana til mótunar á umhverfisvænni samgöngustefnu, þar sem fólk er hvatt til að koma ekki á einkabílnum til vinnu og því sé umbunað fyrir að nota ekki einkabíl þegar það mætir til vinnu. Setja uppi skjái við stoppistöðvar þar sem fram kemur áætluð tímasetning næstu vagna. Efla fargjaldasölu, hún verði endurskipulögð og kynnt betur. Að endurskoða staðsetningu og uppsetningu strætómiðastöðva, að endurskipuleggja hraðahindranir til að draga úr kostnaði við viðhald strætisvagna, að fylgjast með þróun á tækni við almenningssamgöngur og fjárfesta í búnaði sem hentar aðstæðum hér á landi. Að hanna stoppistöðvar þannig að hreyfihamlaðir og fólk með barnavagna komist auðveldlega úr og í vagnana.

VG vill semsagt að farið verði í stórhuga skipulag til framtíðar á almenningssamgöngum á suðvesturhorninu og auðvitað viljum við hafa um það samvinnu. Við erum ekki á móti samvinnu. Þvert á móti. En að okkar mati, eins og ég sagði áðan, hefur Strætó bs. bara ekki gengið upp og fyrir því eru margar ástæður sem ég ætla ekki að tíunda hér nema vilji sé fyrir því. En VG í Reykjavík leggur semsagt mikla áherslu á það og það er í okkar kosningastefnuskrá að á næsta kjörtímabili verði almenningssamgöngur í Reykjavík stórefldar. Til skamms tíma voru áherslur okkar hvað þetta varðar fyrst og fremst umhverfislegar, að einkabílisminn væri svo mengandi að

borgarbúum væri hættu af og gæti valdið heilsutjóni. Við ræddum líka um alla gatnagerðina sem einkabílisminn kallaði á, mislæg gatnamót, stokka og göng, sem mikið var rætt um fyrir stuttu og við reiknuðum einhvern tímann út það sem var áætlað í þeim efnum um 2007-8 og við vorum komin upp í 100 milljarða, hundrað milljarða í úrlausnum fyrir einkabílinn í Reykjavík og við Reykjavík.

Afstaða okkar hvað þetta varðar stendur alveg fyrir sínu og við erum á sömu skoðun en að okkar mati er nú kominn nýr flötur á málið. Nefnilega sá að einkabílisminn er orðinn fjölmörgum ofviða og ein besta kjarabót sem borgarbúar geta fengið eru góðar almenningssamgöngur, en borgarfulltrúar Vinstri grænna styðja það að þessari tillögu, góðu tillögu sem hér liggur frammi, verði vísað til umhverfis- og samgönguráðs.

Forseti: Borgarfulltrúi Þorleifur Gunnlaugsson hefur lokið máli sínu. Þá tekur næst til máls borgarfulltrúi Jórunn Frímansdóttir.

2. mál Tillaga borgarfulltrúa Samfylkingar um samgöngur

Jórunn Frímansdóttir: Forseti, ágætu borgarfulltrúar. Ég vil byrja á að fagna þessari tillögu sem hér er fram komin og því að fá tækifæri til þess að ræða þessi mál hér og jafnframt því að henni verði vísað til umhverfis- og samgönguráðs til svona frekari skoðunar og umræðu og hún komi þá síðan aftur hér, kannski betur aðeins mótuð. Mig langar aðeins að fara svona yfir þetta mál og ekki síst kannski bara strætómálin. Ég, sem formaður stjórnar strætó, þekki auðvitað þau ágætlega og það eru miklar vangaveltur sífellt hjá stjórninni og hjá strætó um það hvernig hægt er að bæta kerfið og hvernig hægt er að vinna að því. En fyrst kannski varðandi þessa tíu mínútna tíðni, strætó starfar eftir svokölluðu skiptikerfi. Mig langar aðeins að útskýra þetta, að það er semsagt þannig að vagnar mætast og hittast á ákveðnum tíma á ákveðnum skiptistöðvum til að gera farþegum kleift að skipta um vagn og halda síðan leið sinni áfram, í stað þess að fara úr vagni á biðstöð – en það er hitt kerfið sem er notað í svona almenningssamgöngur, það er annars vegar skiptikerfi, sem við notum, og hins vegar er svokallað biðstöðvakerfi. En með skiptikerfinu bíða farþegarnir ekki, heldur hlaupa þeir á milli vagna á skiptistöðvum þar sem vagnarnir mætast, utan auðvitað einhverra undantekninga en kerfið er allavega byggt þannig upp.

Grunntíðni kerfisins eins og það er í dag eru þessar 15 mínútur, 30 mínútur og 60 mínútur og ef það verður gerð sú breyting að stofnleiðirnar fari á 10 mínútna tíðni, þá er nauðsynlegt auðvitað að skoða kerfið í heild sinni og aðlaga aðrar leiðir að þeirri nýju og breyttu tíðni. Það yrði ekki til þess að auka ánægju farþega ef eingöngu stofnleiðirnar færu á 10 mínútna tíðni en þyrftu síðan að bíða á skiptistöðvum eftir öðrum vögnum sem væru þá á 15 mínútna tíðninni og væru þá ekki að mæta vögnunum á þeim stað.

En mér fannst bara mikilvægt að koma þessu á framfæri og fara yfir þetta hér þannig að fólk skilji það að þetta snýst ekki bara um nokkrar leiðir, þetta snýst um leiðakerfið. Og stjórnendur strætó, sem ég ræddi nú við í morgun, framkvæmdastjóri strætó, sem hafði aðeins legið yfir þessu í gær ásamt helstu stjórnendum fyrirtækisins, að þeir meta þetta svo að þarna væri um að ræða breytingu sem verði talin í milljörðum en ekki milljónum og það er auðvitað

drjúgt og ekki síst mikilvægt að fara aðeins yfir þetta sameiginlega og láta reikna þetta nákvæmlega af því að þetta eru auðvitað gríðarlegar fjárhæðir ef rétt er.

En ég er vissulega fylgjandi því að við bætum almenningssamgöngur með ráðum og dáð og ég tala nú ekki um að við fáum framlög frá ríkinu til rekstrarins, sem á einfaldlega að vera sjálfsagt mál. Og eins og fram hefur komið í ræðunum hér á undan, þá þekkist víðast hvar annarsstaðar í höfuðborgum að ríkið komi með afgerandi hætti að almenningssamgöngum. Og ekki bara í höfuðborgum heldur í borgum af okkar stærð í nágrannalöndum okkar.

Sem formaður stjórnar hef ég átt fund með samgönguráðherra, fór á fund hans strax haustið 2008, þar sem við leituðum eftir frekari aðkomu samgönguráðuneytisins að rekstrinum en því miður hefur það gengið treglega en kannski er staðan önnur núna hjá samgönguráðuneytinu og hugsanlegt einmitt að nú sé lag að fá samgönguráðuneytið til þess að koma að þessu og fjármagna breytingu í þá átt að efla hér og auka almenningssamgöngur. Mér finnst allavega ný samgönguáætlun gefa bara tilefni til viðræðna og væntingar um árangur. En það eru auðvitað mörg brýn verkefni sem liggja á borðinu hjá strætó og er verið að vinna að.

Þessi verkefni lúta fyrst og fremst að því að bæta kerfið eins og það er í dag. Við höfum ekki verið að fjalla um 10 mínútna tíðni eða fara í breytingu sem slíka. Það er nýtt. En það sem snýr beint að Reykjavík og ég vildi svona deila með ykkur hér er að til dæmis að fara með leið 13 á 15 mínútna tíðni á annatíma. Það er afskaplega mikilvæg breyting og myndi bæta þá leið mikið og verða til þess að bæta, hvað á maður að segja, notendum þjónustuna auðvitað. En það þarf líka að bæta einum vagni á leið 26 svo sú leið geti verið á 30 mínútna tíðni allan daginn á milli Árbæjar og Grafarvogs og sú leið þyrfti að aka á kvöldin og um helgar líka. Svo er annað brýnt verkefni sem er að lengja leið 28 frá Boðapingi að Mjódd, sem tengir þá alveg frá Hamraborg upp í Þingahverfið og að Mjóddinni, en þessar breytingar auðvitað telja í tugum milljóna og reiknast okkur til að þetta séu örugglega hátt í 80 milljónir sem þarna muni falla á Reykjavíkurborg með þessum breytingum og þarf að

samþykkjast í umhverfis- og samgönguráði og er á leiðinni þangað en við vorum að álykta um þetta á fundi stjórnar strætó sl. föstudag.

Hvað varðar aðkomu ríkisins, þá eru margir aðrir snertifletir en einmitt þessi opinberu gjöld og það að fá endurgreiðslu á olúgjaldinu en ég vil byrja á að geta þess sem vel er gert, því það er mikil ánægja til dæmis með þá aukningu sem hefur orðið á forgangsakreinum fyrir strætó en vegagerðin hefur haft veg og vanda að þessum aðgerðum, að breyta þessu, þó að við vissulega teiknum það upp og ákveðum hvar forgangsreinarar eigi að vera. En þessar forgangsreinar skipta miklu máli fyrir strætókerfið og fleiri slíkar forgangsreinar eru á teikniborðinu og vonandi verður haldið áfram að vinna að því að fjölga þeim, auk þess sem við erum farin að taka upp, ég veit ekki hvort þið þekkið það en eins og á gatnamótum Borgartúns og Kringlumýrarbrautar þar sem er komið sérstakt beygjuljós fyrir strætó og þessir hlutir skipta verulegu máli. Þeir skipta líka miklu máli fyrir bara hinn almenna borgarbúa sem er að aka hér um borgina í bíl og sér það að strætó fer hreinlega á undan á meðan sá sem er í bílnum situr kannski fastur 2-3 ljós, þá hefur strætó forgang.

Það er fleira sem liggur hjá ríkinu og ríkið getur gert til þess að aðstoða okkur og koma til móts við almenningssamgöngur en það er til dæmis stoppistöðvar á Vesturlandsveg. Það er búið að hanna stoppistöðvar inn í skipulagið og það vantar ekkert upp á það en hins vegar vantar fjármagn frá ríkinu, eða aðgerðir af hálfu ríkisins, varðandi þá sérstaklega stoppistöð við Húsasmíðjuna ef þið þekkið það, þarna við Vesturlandsveg, og við Korputorg. En kæmu stoppistöðvar á báðum þessum stöðum, þá myndi það bæta verulega þjónustuna við íbúa á þessu svæði og ekki síður við atvinnulífið sem þarna er.

En þar sem 15 mínútna tíðni er í gangi hafa farþegar okkar ekki gert athugasemdir varðandi aukna ferðatíðni og mikill meirihluti auðvitað, eins og komið hefur fram í þjónustukönnun hjá strætó, er ánægður með þjónustuna. En það er hins vegar ljóst að það þyrfti að bæta þjónustu á þeim leiðum þar sem er ekki 15 mínútna tíðni á annatímum og eins og ég kom inn á hér áðan, varðandi til dæmis leið 13, þá er það virkilega brýnt að við förum í þær aðgerðir og sama mætti hugsa sér með leið 18 og 19, bara svona svo dæmi sé tekið.

Nú, en það hefur líka komið fram tillaga um að færa biðstöðina á Hlemmi að BSÍ og spara umtalsverða fjármuni sem fara í það að koma vagnstjórum í pásur, þetta er nú innan gæsalappa hérna hjá mér, því auðvitað segir maður ekki að koma vagnstjórum í pásur en að gera þeim kleift að taka pásur, þá þurfum við að keyra bílana alla upp á Hlemm og þar bíða þeir til þess að vagnstjórar geti fengið sína hvíld. Og með því að færa þessa biðstöð að BSÍ og rafvæða miðbæinn, eða vera með sérstaka miðbæjarvagna sem gætu verið rafmagnsvagnar, það væri auðveldara að vera með minni bíla, rafmagnsbíla, við gætum aukið þjónustuna miðsvæðis með þessu móti en samt verið að spara en þessar áætlanir hafa verið kynntar auðvitað hjá okkur, eða það hefur verið farið yfir þær í stjórninni hjá fyrirtækinu, en þær hafa líka verið kynntar fyrir umhverfis- og samgönguráði og ég veit að umhverfis- og samgönguráð hefur verið að leita til ríkisins varðandi þetta, auk þess sem ég átti fund líka með samgönguráðherra og ég ásamt framkvæmdastjóra fyrirtækisins þar sem við kynntum þessa hugmynd og lögðum á það áherslu að þetta gæti verið mjög áhugavert fyrir almenningssamgöngukerfið okkar.

Nú, fleira mætti nefna sem mætti bæta almenningssamgöngukerfið. Þar má nefna þætti eins og hjólagrindur á vagnana. Ég hef nú talað fyrir því lengi að fá hjólagrindur á stofnleiðarnar því að fyrir þá sem búa í úthverfum gæti þetta bara skipt miklu máli að geta hjólað að stofnleið, sett hjólið á vagninn og tekið vagninn þá þangað sem viðkomandi væri að fara og hjólað svo frá stoppistöð að vinnustað, því oft eru þetta lengri vegalengdir kannski og fólk vill gjarnan komast hjá því að þurfa að skipta um vagna.

Það væri líka spennandi og það hafa komið fram beiðnir um það hreinlega frá farþegum, og við höfum eða erum í rauninni að skoða það hvað slíkar breytingar myndu kosta, að fara í svokallaðar hraðleiðar. Þannig að tengja úthverfin með einhvers konar hraðleið á annatíma sem væri ekki að stoppa á öllum stöðum þannig að til dæmis sexan frá Spöng, að á mestu annatímunum þegar flestir eru, þá væri hægt að taka sexuna upp í Spöng og hún myndi eingöngu stoppa til dæmis við Kringluna, við Landspítala og síðan niðri í miðbæ, eða háskólanum og svo miðbænum. Það mætti hugsa sér þetta frá Hafnarfirði líka, að það væri eingöngu stoppað þá í Hamraborg og svo bara í miðbænum og svona mætti telja.

Þetta eru allt atriði sem er mikilvægt að skoða og vinna að til þess að bæta almenningssamgangna kerfið og reyna að fjölga hér notendum. Nú, það er auðvitað líka mikilvægt að halda áfram að bæta stoppistöðvarnar eins og við höfum verið að gera. Setja á þær nöfn. Þangað væri gaman að koma inn með upplýsingaskilti eins og við þekkjum erlendis, þar sem kemur fram á svona digital skilti – eða tölvuskilti – hver er næsti vagn og hvenær er áætlað að hann komi. Jafnframt að setja skilti og hátalara inn í vagnana þannig að þar sé alltaf sagt hver er næsta stoppistöð og svona mætti lengi, lengi, lengi telja.

En ég ætla svosem ekki að hafa þetta mál mitt lengra, ég bara fagna þessari umræðu, fagna framkominni tillögu og styð það heilshugar að hún fari til frekari umfjöllunar inni í umhverfis- og samgönguráði og við finnum einhverja góða leið til þess að vinna að því að bæta hér almenningssamgöngur.

Forseti: Borgarfulltrúi Jórunn Frímansdóttir hefur lokið máli sínu. Þá tekur til næst máls borgarfulltrúi Dofri Hermannsson.

2. mál Tillaga borgarfulltrúa Samfylkingar um samgöngur

Dofri Hermannsson: Ágæti forseti, félagar í borgarstjórn og aðrir sem til heyra. Það er ánægjulegt að heyra hve vel þessari tillögu er tekið um að endurvekja tíu mínútna tíðni á strætó á stofnleiðum en ég ætla svona að reyna að endurtaka ekki allt sem aðrir hafa sagt hér á undan, bara af því að mér finnst svo gaman að fá að segja það líka, en bæta kannski nokkrum hugleiðingum við. Nú er það þannig að við þurfum öll að komast á milli staða. Við höfum þörf fyrir það að komast frá A til B, ofan úr Grafarvogi og hingað og tilbaka aftur og svona er samgöngunet og samgönguþörf borgaranna í stóru og smáu. Það er að segja við höfum þörf fyrir að komast til og frá.

En þessi þörf segir ekki endilega að við þurfum að gera það ein í bíl sem tekur álíka mikið pláss eins og meðal barnaherbergi og hvað þá að við þurfum öll að gera það á sama hálf tímanum eða klukkutímanum á morgnana og síðan síðdegis. Þetta er dýrt fyrir notendur og dýrt fyrir útsvarsgreiðendur, sem er sama fólkið. Nú er það þannig að ríkið ber ábyrgð á stofnvegum og af því að hér er mikið rætt um stofnleiðir, þá skulum við passa okkur. Þetta er ekki sami hluturinn. Stofnvegum ber ríkið ábyrgð á að halda við og byggja upp. Borgin ber svo ábyrgð á borgargötum og svo er ábyrgðinni deilt á tengibrautum þar á milli. Mér hefur alltaf fundist það dálítið skrítið í umræðu um samgöngumál í borginni, þó það hafi sem betur fer verið að breytast síðustu ár, svona viðmótið gagnvart þessum málaflokki, en mér hefur fundist það dálítið undarlegt síðustu ár að þá hefur því alltaf verið fagnað gríðarlega þegar hefur sést á samgönguáætlun ríkisins eða samgönguráðuneytisins að það er búið að leggja fram svo og svo marga milljarða í mislæg gatnamót á stofnbrautum í Reykjavík.

Stundum hafa heyrst þær raddir hér í borgarstjórn að þetta sé alveg sjálfsagt að þiggja og þetta séu eiginlega bara ókeypis peningar og ábyrgðarleysi að þiggja þetta ekki og ráðast ekki bara strax í uppbyggingu á einhverjum slaufum við stofnbrautirnar. Þetta hefur mér alltaf þótt svolítið svipað og þegar ég átti heima í fjölbýlishúsi einu sinni og það var svona verið að spá í það hvort það ætti að endurnýja allan stigaganginn af því að það var til svo mikið í hússjóði. Nema það voru peningarnir mínir líka. Þannig að óþarfar umferðarslaufur, þó

að þær séu borgaðar af ríkinu, það er bara hinn vasinn á buxunum mínum. Og af hverju er ég að tala um þetta? Jú, eins og ég sagði hér í upphafi, við höfum þörf fyrir að komast á milli staða en við höfum, eða ... nú leiðrétti ég mig og leiðrétti mig, forseti. Við höfum ekki kannski val, ekki raunverulegt val, en við ættum að hafa raunverulegt val um það hvort við ferðumst um ein í barnaherberginu um óþarflega stórt gatnakerfi borgarinnar eða hvort við getum fengið að taka strætó sem gengur með sæmilega skömmu millibili eða hvort við fáum að hjóla á góðum göngustígum.

Þetta val höfum við ekki í dag og það er verulega miður og þessi hugsunarháttur þarf að breytast og ég held að þessi tillaga og þau lög sem tillagan í rauninni sprettur upp af, eða það frumvarp, þingsályktunartillaga mun það reyndar vera, það ber vott um nýjan hugsunarhátt í þessum efnum. Við þurfum nefnilega að hætta að hugsa svona hlutbundið um samgöngukerfið. Þó að gata sé vissulega samgöngukerfi, og enginn dregur neina dul á það, þá er strætó líka samgöngukerfi. Strætó er í raun gata fyrir fólk sem notar ekki bíl. Gata fyrir fólk sem notar ekki bíl. Alveg eins og hjólastígur er gata fyrir fólk sem notar ekki bíl heldur hjól. Og þegar maður reiknar út hvað það kostar útsvarsgreiðendur, því í rauninni er vinnan okkar hér, kæru borgarfulltrúar, að reyna að fara skynsamlega með peningana sem okkur er falið að nota hér fyrir hönd borgarbúa, við berum í rauninni ábyrgð á heimilishaldi borgarbúa, og þegar maður skoðar hvað það kostar að hafa nógu stórt samgöngukerfi þannig að allir komist einir í bíl kvölds og morgna til og frá í vinnuna, þá er það alveg skuggaleg upphæð.

Þannig að það sem við þurfum að sjá og það er áhugi fyrir því greinilega kominn eftir að Samfylkingin komst í samgönguráðuneytið, þá höfum við séð að þar kviknaði áhugi á forgangsakreinum fyrir strætó þannig að strætisvagnar eru fljótari í förum og strætisvagn er ákjósanlegri samgöngumáti en hann var, það sem við sjáum núna í þessum þingsályktunartillögudrögum eða þessari þingsályktunartillögu er vilji til þess að taka skrefið lengra og í staðinn fyrir að ríkið sé, eins og það hefur verið að gera, að skattleggja þetta form á samgöngum, þá er núna vilji til þess, ágætu borgarfulltrúar, að ríkið hætti að hugsa bara um steinsteypu þegar það ákveður að leggja fram peninga í vegafé, nú er ríkissjóður tilbúinn að borga í strætó. Og þetta eigum við auðvitað að

nýta okkur og þess vegna fagna ég því að borgarfulltrúar allir, hvar í flokki sem þeir eru, taki svona vel í þessa tillögu.

Við eigum nefnilega að gera strætisvagnþjónustuna að raunverulegum valkosti, ekki bara, eins og borgarfulltrúi Dagur B. Eggertsson kom hérna inn á, valkosti við bíl tvö eða þrjú heldur líka við bíl eitt. Og ég segi það hér, forseti, til umhugsunar, af því að við lifum á þeim tímum, við lifum á þeim tímum, forseti og borgarfulltrúar, að ungt fólk hefur steipt sér í ofboðslegar skuldir á síðustu árum til þess eins að eiga þak yfir höfuðið, að eiga húsaskjól. Síðustu ár, eins og oft hefur verið rætt í þessum sal, hefur ungt fólk sem er að koma út á vinnumarkaðinn, ekki átt val um til dæmis traustan leigumarkað og fæstir hafa í rauninni átt val um að búa bíllausum lífstíl. Ef við ætlum að búa til það umhverfi að ungar fjölskyldur sem eru að koma út á vinnumarkaðinn eða ungt fólk sem er að koma út á vinnumarkaðinn geti hafið sjálfstæða búsetu og lagt fyrir, lagt skynsamlega fyrir, nú sýnist mér forseti að það séu að minnsta kosti þrjár fundir í salnum, en allt í lagi með það. Ef við viljum sjá þá framtíð að ungt fólk geti lagt fyrir til þess að geta síðar á ævinni keypt sína séreign, ef það hefur áhuga á að gera það, þá ber okkur skylda til þess að bjóða ungu fólki upp á að búa og lifa bíllausum lífstíl, að það geti átt íbúð einhversstaðar þar sem að allt er nærhendis, þar sem er stutt í leikskólann, þar sem er stutt í lágvöruverslun í mat, þar sem allar nauðsynjar og þjónusta er í göngu- eða hjólaferi eða allavega tíðar og góðar strætósamgöngur.

Hafið það í huga, kæru borgarfulltrúar, kannski er langt síðan þið munduð eftir því hvað það var dýrt að reka bíl, kannski eruð þið komin á þann stað í lífinu að þið hafið vel efni á því að reka jafnvel tvo eða þrjú, en fyrir ungt fólk er sá 80-100 þúsund kall á mánuði sem það kostar að reka bíl gríðarlegur kostnaður. Og ef það er hægt að spara 80-100 þúsund kall á mánuði með því að þurfa ekki að nota bíl, þá er fljótt að safnast á söfnunarreikninginn. Það er milljón á ári og það er fljótt að tikka. Þannig að ef þetta getur til dæmis orðið til þess að gera þann draum að veruleika að hér geti ungt fólk fengið að hefja sinn búskap eða sína sjálfstæðu búsetu án þess að vera þrælað út til þess eins að það komist á milli staða í borginni á bíl, þá er það vel og ég efast ekki um að þessi tillaga muni fá ágæta umfjöllun í umhverfis- og samgönguráði og koma svo aftur hingað fyrr en síðar og að við getum tekið upp formlegt samstarf við

Bstj. 4. maí 2010

sveitarfélögin í kringum okkur að reyna að koma þessu þarfa máli í framkvæmd.

Forseti: Borgarfulltrúi Dofri Hermannsson hefur lokið máli sínu. Þá tekur til máls borgarfulltrúi Ólafur F. Magnússon.

2. mál Tillaga borgarfulltrúa Samfylkingar um samgöngur

Ólafur F. Magnússon: Forseti, góðir borgarfulltrúar. Ég þakka fyrir þessa ágætu umræðu en ætla ekki að vera langorður um hana enda margt verið sagt hér og sá sem hér talar hefur flutt fjölmargar tillögur um þessi mál í borgarstjórn á liðnum árum og hyggst því ekki lengja mál sitt frekar um þetta mál, nema leggja fram svohljóðandi bókun, með leyfi forseta:

Um leið og fagnað er tillögum um bættar almenningssamgöngur er minnt á að fulltrúar fjórflokksins hafa um langt árabil ekki stutt tillögur mínar þar að lútandi. Bætt aðgengi almennings og niðurfelling gjaldtöku vegna almenningssamgangna er brýnt samgöngu- og umhverfismál, sem gæti leitt til mikils sparnaðar og betra mannlífs í borginni þegar upp er staðið.

Forseti: Borgarfulltrúi Ólafur F. Magnússon hefur lokið máli sínu. Fyrir fundinum liggur málsmeðferðartillaga um það að tillögunni verði vísað til umhverfis- og samgönguráðs. [Forseti hringir bjöllu] Verður nú gengið til atkvæða um hana [forseti hringir bjöllu]. Þeir sem eru samþykki því að vísa tillögunni til umhverfis- og samgönguráðs gefið merki. Það er samþykkt með öllum greiddum atkvæðum og er þá gengið til næsta dagskrárliðar sem er tillaga borgarfulltrúa Samfylkingar um heildstæða hjólreiðaáætlun. Fyrstur tekur til máls borgarfulltrúi Dofri Hermannsson.