

Að laga Miklubrautina; ódýr og umhverfisvæn framkvæmd í samgöngumálum

Eftir Jónas Elíasson

Morgunblaðið | 19. maí 2020 | Aðsent efni | 930 orð | 1 mynd

Sú tillaga um Miklubrautina sem hér er lögð fram hefur hvergi sést áður þótt hún liggi algerlega beint við sem lausn á núverandi vandamálum.

Sundabraut og stokkur fyrir Miklubraut eru óþarflega dýrar framkvæmdir og ótímabærar, en Reykjavík þarf ljóslausa aðalbraut í gegnum þéttbýlið.

Jákvæð viðbrögð við grein í Morgunblaðinu 14. maí eftir sama höfund sýna að fólk gerir sér almennt ljóst hvílík fjarstæða áform Reykjavíkurborgar um Borgarlínu eru, bæði í umhverfislegu og fjárhagslegu tilliti. En eru þá engar umhverfisvænar lausnir í samgöngumálum Reykjavíkur?

Þær eru til: Halda áfram með áformin frá því 1965 um ljóslausa leið gegnum höfuðborgina. Hún heitir Miklabraut og umferðartafir eru þar svo miklar í dag að hægt er að reikna út að samanlagðar tafir nema um 100 ársverkum á dag og óþarfa bensíneyðsla er um 10 tonn daglega, sem er frekar slæmt fyrir loftslagið sem allir vilja laga, skipulagsfrömuðir Reykjavíkur einna mest. Til að bæta úr þessu þarf ein stutt jarðgöng í gegnum Háaleitið, tvær brýr í framhaldinu, aðra yfir Grensásveg og hina yfir Kringlumýrarbraut, og þá er hægt að rífa burt umferðarljósina og auka umferðarrýmd um 50%. Til þess þarf viðbótarráðstafanir, við Lönguhlíð og Njarðargötu, en þær eru minna mál.

En skipulagshöfðingjar Reykjavíkur vilja þetta ekki, slíkt væri þjónkun við einkabílinn. Í staðinn vilja þeir Sundabraut, sem hefur enga tengingu við stofnbrautakerfi Reykjavíkur utan Elliðaáa nema eftir Gufunesafleggjaranum. Framkvæmd sem gerir eiginlega ekkert gagn fyrir umferðarstíflurnar en er miklu dýrari. En hún hentar sem einkaframkvæmd, sem hægt er að rukka fyrir, er það ástæðan? Þá má kalla hana framhald af Vaðlaheiðargöngunum.

Þá vill Reykjavík setja Miklubraut í stökk, þ.e. grafa hana niður í jörðina, bersýnilega í þeim tilgangi að geta úthlutað lóðum ofan á stöknum. Þarna hefur borgarstjórn greinilega fengið eitursnjalla hugmynd, láta ríkið borga stökkin og selja síðan lóðirnar. Það telja þeir væntanlega tómunum peningakassanum til framdráttar.

Eða er það? Þessi framkvæmd minnir á aðra, svokallaða Boston Big Dig, (https://en.wikipedia.org/wiki/Big_Dig), sem var að grafa niður aðalveg, 1,5 mílna langan, það átti að kosta þrjá milljarða dollara en tók 15 ár og fór upp í níu milljarða. Um 1.500 milljarða króna. Langar menn í svona ævintýri? Það þarf enginn að efast um að kostnaðaráætlunin fyrir stökkinn á eftir að þrefaldast, ef ekki tífoldast, þegar byrjað verður að hjakka sig niður í gegn um alla leiðslusúpuna, niður í grágrýtið og lenda þar í vatnsaganum.

Menn þekkja flestir nóg til sögu Reykjavíkur í skipulagsmálum undanfarin 25 ár til að vita að þar verður óhamingjunn allt að vopni. Tökum lítið dæmi um það hvað kemur út þegar menn lesa of mikið af bókum. Dæmið um Vatnsmýrina og flugvöllinn sem borgarstjórnin endilega vill losna við. Hrifningin fyrir þessu lýsti sér í skipulagssamkeppni fyrir Vatnsmýrarsvæðið árið 2008. Tillagan sem fékk fyrstu verðlaun var nánast kópía af Barcelona, með carré-byggingum (stórir ferkantar), diagonal og öllu saman.

Hvað er diagonal? spyrja menn. Evrópskar borgar voru flestar byggðar á miðöldum, í einni kós innan við borgarmúra til að forðast fallbyssur óvinanna. Skipulagið var yfirleitt götur í rétthyrndu kerfi, ef þær voru í einhverju kerfi yfirleitt. Hjá bestu skipulagsmönnum lá ein gata eins og hornalína í rétthyrningnum, yfirleitt kölluð Diagonal. Ef óvinirnir skutu niður borgarhliðið við annan endann var þetta gatan sem allir áttu að flýja eftir, út um hinn endann. Myndir af svona borgum eru í öllum bókum, og þetta fékk fyrstu verðlaun í Vatnsmýrarsamkeppninni. Svona götur eru reyndar líka í amerískum borgum. Það sem Íslendingar þekkja best eru Broadway í New York og Embarcadero í San Francisco, þær eru í dag notaðar sem aðalferðargötur fyrir bíla, ef einhver hefði nú tíma til að lesa amerískar bækur líka.

Önnur björt hugmynd sem bókaormarnir fengu líka var hringtorg. Um miðja 19. öld var París orðin slík þvaga af þröngum götum að ekki þurfti nema nokkur borð og stóla til að byggja götuvirki, enda lágu vinstrimenn Parísar í endalausum byltingum og kommúnustandi. Þetta hætti þegar Napóleón III lét barón Haussman ryðja burt draslinu og byggja hringtorg með búlevörðum á milli. Þetta fékk mikið hól í bókum sem mikilvæg skipulagsvísindi og fær enn. Tilgangur Haussman var reyndar ekki framlag til skipulagsvísinda, heldur sá að keyra fallbyssur sínar út á hringtorgin og hafa þaðan beinar stefnur til að skjóta niður götuvirkin. Enda steinhættu Parísarbúar öllu byltingarbrölti. En þetta hafði þau áhrif, þegar menn fóru að lesa bækur hér uppi á Íslandi, að hringtorgum í úthverfunum snarfjölgaði þótt engar væru fallbyssurnar.

Því miður er ekki útlit fyrir neina breytingu hjá Reykjavíkurborg. Hún mun standa gegn öllum endurbótum á Miklubrautinni og halda áfram að hlaða niður umferðarljósum og öðrum samgönguhindrunum, hér eftir sem hingað til. Hún hefur t.d. harðneitað í mörg ár að leyfa brú í framhaldi af Bústaðavegi yfir Reykjanesbraut.

Ekkert útlit er fyrir neina breytingu á þessari stöðu. Auðvitað má hugsa sér að Alþingi taki skipulagsvaldið varðandi þjóðvegi í þéttbýli af Reykjavík með sérstökum lögum. En pólitískt séð yrði slíkt neyðarbrauð, sem varla fer í gegnum Alþingi.

En önnur pólitísk lausn; að skipta um borgarstjórnarmeirihluta í Reykjavík? Tæplega raunhæft. Hatur annarra flokka á „gamla íhaldinu“ er slíkt að þótt núverandi meirihluti falli mynda þeir bara nýtt hræðslubandalag gegn Sjálfstæðisflokknum. Hann var við völd 1965 þegar grunnurinn var lagður að því aðalskipulagi sem nú gildir og er væntanlega einn flokka til í breytingar, ef hann þá er það. Allavega; sú tillaga um Miklubrautina sem hér er lögð fram hefur hvergi sést áður þótt hún liggi algerlega beint við sem lausn á núverandi vandamálum.

Það sem til þarf að koma hreyfingu á hlutina er kröftug borgaraleg hreyfing sem pólitíkusar geta ekki sniðgengið. Slíkt hefur skeð áður, minna má á borgarahreyfingu til stuðnings vestrænni samvinnu, Icesave-málið o.fl.

Reykjavíkurborg mun dorma áfram í sínu útfjólubláa umhverfisljósi ef ekkert slíkt kemur til. Biðraðirnar hrannast upp svo enginn kemst áfram. Ekki einu sinni strætó.

Höfundur er prófessor.