

# Borgarlínan

Eftir Jónas Elíasson

Morgunblaðið | 22.júní 2020 | Aðsent efni

## Áform Reykjavíkur um borgarlínu ættu að kosta hana skipulagsvaldið yfir þjóðvegakerfi höfuðborgarsvæðisins.

Þær fréttir berast nú frá Alþingi að þar standi yfir langdregnar umræður um samgönguáætlun. Deilan stendur um Borgarlínu. Upphaflega var höfuðtilgangur samgöngubóta að auðvelda fólki umferð á milli staða. Þá var fólk að drukkna í óbrúðum ám og krókna uppi á fjallvegum. En nú má spyrja hvort sá tími sé liðinn. Borgarlínu framkvæmdir eiga, samkvæmt yfirlýstri stefnu, að neyða fólk upp í strætó með því leggja sérstakar strætóbrautir og stífla þjóðvegi á höfuðborgarsvæðinu fyrir annarri umferð. Hinn kosturinn er að ganga. Eða hjóla, en hver hjólar í slyddu eða stórhrið. Það var í slíku veðri sem fólk varð úti sem sent var frá miðbænum í þvottalaugarnar í Laugardal hér áður og fyrrum.

Aðaltilgangur samgönguáætlunar í dag er að bæta þjóðvegakerfi landsins svo atvinnuvegir og efnahagur njóti góðs af. Að stífla þessa vegi á höfuðborgarsvæðinu ætti að kosta það að Alþingi tæki skipulagsréttinn af viðkomandi sveitarfélagi, en verðlaunaði ekki þessa viðleitni með sérstöku framlagi á samgönguáætlun. Ekki er fyrirsjáanlegt hvar slíkt athæfi tekur enda, fyrst veitir Alþingi fjármagni í að byggja þessa vegi, svo meira fjármagni í að stífla þá aftur.

Það er alger misskilningur að þetta takist. Einkabílar eru hinn þolinmóði hluti umferðarinnar. Þeir eru fjórum sinnum lengur á leiðinni þegar stíflan kostar 30 mínútna seinkun á 10 mínútna leið, en flestir munu láta sig hafa það. Öðru máli gegnir um atvinnubíla. Afköst þeirra detta niður í einn fjórða. Og hver verða viðbrögðin við því? Það er að kaupa bíla í viðbót og hækka verðið tilsvareandi. Þetta er þegar byrjað. Einingarverð framkvæmda í erfiðustu hverfunum miðbæjarins er þegar um helmingi hærra en annarsstaðar. Byggingakostnaður íbúða þar er um 10 - 20 milljónum hærri. Stíflan er komin til að vera, og strætó kemst ekkert hindrunarlaust í gegnum þvöguna þó á sérstökum brautum sé. Hann þarf líka að taka beygjur.

Verst er þó eldsneytið sem fer í súginn. Ætla má að stíflurnar taki nú allt að 20 tonnum (var um 10 fyrir nokkrum árum) á dag í auklegri bensíneyðslu. Þetta er um 2 % af besníneyðslu landsins ef marka má eldsneytis bókhald Orkustofnunar. Að laga þetta er líklega árangursríkasta framkvæmd í umhverfismálum sem Ísland á kost á í dag.

Annar árangur mundi vera í menningarmálum. Íslenskir foreldrar eru þekktir fyrir dugnaðinn að skutla börnum sínum í íþrótt- og listanámskeið eftir skóla. Erlend íþróttafélög dauðöfunda Íslendinga af mikilli þáttöku yngra fólks í íþróttastarfi, út á það eru íslendingar marktækt með í afreksíþróttum og alþjóðakeppnum sem þeir ekkert ættu að vera í samkvæmt fólksfjölda. Við eigum líka heimsþekkt listamenn, t.d. söngvara við mörg óperuhús í Evrópu. En þetta leggst af, ef börnin fá ekki þá menntun sem til þarf.

Maður skyldi ekki halda að það væri borgarstjórn Reykjavíkur sem stendur fyrir þessu. Hún er þekktari fyrir að kogleypa allar hugmyndir um bætt menningu og betra umhverfi. Hver skyldi trúa því að hún sé að stefna borginni inn í rykmettaða grámyglu steinsteypu og stíflaðrar umferðar, með ofangreindum afleiðingum ? Og það verður ekki lagað með fleiri milljónabröggum og einhverjum metan-moltu-mistöfum.

*Höfundur er prófessor.*