

Borgarlínutrúin

Eftir Jónas Elíasson

Morgunblaðið | 13. júlí 2020 | Aðsent efni | 724 orð

Ekkert gagn er að Borgarlínu, hún er pólitísk trúarbrögð sem engin rök eru fyrir, innibera óheyrilegan kostnað og út úr því verður að komast

Sigmundur Davíð Gunnlaugsson (SDG) skrifar athyglisverða grein í Mbl 6. júlí sl. Þar kemur fram að Alþingi samþykkir ríkisstuðning við Borgarlínuna án þess að nokkur haldbær áætlun um stofnkostnað eða reksturskostnað liggi fyrir. Formlega séð er þetta veruleg afturför frá afgreiðslu þingsins á Vaðlaheiðargöngunum svo dæmi sé tekið.

En frá sjónarmiði góðra stjórnarháttá er þetta miklu verra. Þarna er verið að binda ríkinu mikinn fjárhagslegan bagga án þess að nokkur gagn sé í fyrir samfélagið. Auk þess er verið að stífla mikilvægustu samgönguæðar landsins, þjóðvegina á höfuðborgarsvæðinu.

Svona lagað gerist ekki nema í krafti pólitísks rétrúnaðar, en hann hefur töluvert fylgi meðal fólks sem trúir á þann misskilning að mest öll mengun og loftslagsvandráði séu einkabílnum að kenna. Í mörg ár er búið að reka trúboðsstöð í Borgartúninu sem predikar að öll slík vandráði leysist með Borgarlínu, en engann óráði fyrir að áróður hennar hefði náð þetta langt. Spyrja má hvaða trú er þetta og hvað guru er þarna á bakvið ?

Seinni spurningin er ekki erfið. Guruinn á bak við er amerískur prófessor að nafni Scott Rutherford. Ágætur fræðimaður sem lést 2018. Fyrir um 15 árum hélt hann fyrirlestur við Verkfræðideild HÍ um hvernig ætti að tvöfalda afköst strætókerfa. Í þessum fyrirlestri birtist nákvæm uppskrift að strætókerfi borgarlínunnar. Auðvitað grunaði maðurinn ekki að hann væri að stofna trúarbrögð, enda passa núverandi trúboðar sig á að nefna Scott Rutherford aldrei á nafn, enda voru sporvagnar þeirra upphaflega hugmynd.

En trúin er þarna, í áróðrinum heitir Borgarlína bættar almannasamgöngur. Auðvitað þarf að bæta þær, t.d. með því að nota heppilegri aðferð til þeirra fólksflutninga en senda út allt galtóma yfirbyggða vörubíla sem heita strætó og eyða 45 l/100km. Flutningsgeta þeirra er allt of stór fyrir miðað við þörf. En Borgarlínan tvöfaldar þá flutningsgetu með enn fleiri, stærri og eyðslufrekari vögnum, slíkt bætir ekki almannasamgöngur og ekki hægt að rökstyðja. Það er þarna sem trúin byrjar, á nákvæmlega sama stað og önnur trúarbrögð.

Trúin byrjar þar sem rökin enda, á þeim stað sem engin rök finnast, þar byrjar trúin.

Auðvitað fer það ekki algerlega framhjá mönnum að Borgarlínan er gagnslaus framkvæmd. En það er skiljanlegt að hinn menningarlega sinnaði og umhverfisvæni borgarstjórnarmeirihluti í Reykjavík sé orðinn uggandi um sinn hag og leiti að nýrri ímynd. Staða hans í fjármálum, samgöngu- og skipulagsmálum er afleit og kosningar í nánd. Gæluverkefni, sem áttu að hressa uppá ímyndina hafa mörg hver misheppnast hrapalega. Sporvagnarnir byrjuðu sem eitt slíkt, en svo komu danskir ráðgjafar og breyttu þeim í strætó Scotts Rutherford.

En hvað kemur til að ríkisstjórnin tekur svona umskifting að sér ? Slíkt gerist ekki nema með samþykki bæði forsætisráðherra og fjármálaráðherra eins og stjórnin er saman sett. Hvaða pólitíska áætlun er hér á bak við ? Það kemur ekki fram í grein SDG.

Umræddir ráðherrar eru ekki í sömu stöðu og borgarstjórnin. Ríkisstjórnin vinnur ekki kosningar á Borgarlínu í Reykjavík. Þar að auki eru bæði forsætisráðherra og fjármálaráðherra í ágætri pólitískri stöðu, þeir njóta trausts og virðingar fyrir sanngirni og heiðarleika. Samt ana þeir út í gagnslaut montverkefni sem á eftir að kosta eitthvað um 200 - 600 milljarða ef að líkum lætur. Hvað er í gangi ?

Þetta er mjög erfið spurning, pólitískir hagsmunir forsætisráðherra og fjármálaráðherra fara alls ekki saman málinu. Forsætisráðherra gæti verið með í huga nýja sameiningu á vinstri væng, meiri áhrif vinstri grænna í borgarstjórninni og hugsanlega nýja vinstri ríkisstjórn með Borgarlínu sem sameiginlega regnhlíf. En fjármálaráðherra hefur tæplega mikinn áhuga á neinu af þessu. Og alls ekki fyrir þennan pening.

Til þess að láta ráðherrana njóta vafans verður að gera ráð fyrir að þeir viti ekkert um hvað verið er að leggja út í. Hvar sem kostnaðurinn lendir, á 200 eða 600 milljörðum eða einhverstaðar þar á milli þá er verið að setja hliðstæða upphæð og samanlagt verðmæti allra fólksbíla á landinu í almannasamgöngur sem eru ekki notaðar af nema af 1 af hverjum 25.

Fólksbílur sjá ágætlega fyrir almannasamgöngum þeirra 90 % sem nota þá. Þeir sem eiga bíl hvort eð er, keyra í vinnuna fyrir 200 kall á dag. Það kostar ekki nema brotabrot af Borgarlínu að greiða götu þeirra svo þeir þjóni betur fólkinu og atvinnulífinu og mengi minna en þeir gera í endalausum biðröðum. Pólitíkin verður að finna einhverja leið til að komast út úr þessu öngstræti Borgarlínunnar.

Höfundur er prófessor.