

# Að reikna sig ráðalaus

Eftir Gest Ólafsson

Morgunblaðið | 30. október 2020 | Aðsent efni

*Full ástæða virðist til að kanna hvort hógværi og betri kostir komi ekki til greina til þess að auðvelda samgöngur fyrir alla á höfuðborgarsvæðinu.*

Nýleg skýrsla verkfræðifyrirtækjanna COWI og Mannvits um áhrif fyrirhugaðrar Borgarlínu snýst nær einvörðungu um efnahagshliðina, en ekkert um fjölmargar aðrar afleiðingar þessarar framkvæmdar sem geta verið mjög neikvæðar. Þeirra á meðal eru umhverfisáhrifin sem rétt eins og hin efnahagslegu áhrif má meta til fjár og er oft gert í svonefndum félagshagfræðilegum athugunum. Einnig verður að hafa í huga að félagshagfræðilegar greiningar og skipulag samgangna verða aldrei skilin frá skipulagi landnotkunar á viðkomandi svæði, svo vel sé, enda koma alltaf fleiri kostir en einn til greina.

Gert er ráð fyrir að fyrsta lota Borgarlínu, í samræmi við nýsamþykktan Samgöngusáttmála, muni liggja um mörg mjög viðkvæm svæði á höfuðborgarsvæðinu þar sem hugsanlegt er að hún geti valdið miklum, neikvæðum og óafturkræfum umhverfisáhrifum. Hér er um að ræða tengingu yfir Elliðaárnar, eftir Laugardalnum og niður á Hlemm, eftir Hverfisgötu og niður á Lækjartorg, eftir Lækjargötu og Fríkirkjuvegi, yfir Tjörnina á Skothúsvegi, upp að Landspítala og síðan yfir Fossvog, yfir á Kársnes og eftir því endilöngu að Hamraborg. Gert er ráð fyrir að Borgarlínan yfirtaki sumar af þessum götum algerlega þannig að önnur ökutæki þurfa þá að leita eitthvað annað, með auknu álagi á þær götur.



Mynd 2.2 Borgarlína | Artúnhöfði - Hamraborg. Tillaga að legu 1. lotu í samræmi við Samgöngusáttmála

Kynning á Borgarlínunni hefur að undanfögnu verið með þeim hætti að nær ógerlegt hefur verið fyrir venjulegt fólk að átta sig á því hvað þarna er á ferðinni, en þó er hlutlaus kynning þeirra sérfræðinga sem þarna eiga hlut að máli og taka á því faglega ábyrgð samt forsenda fyrir því að fólk geti myndað sér skoðanir á skynsamlegum grundvelli og sett fram raunhæfar ábendingar/athugasemdir. Hér á ekki að vera að reyna að selja eina ákveðna hugmynd og þetta gildir jafnt um almenning, stjórnámamenn og aðra sérfræðinga.

Þótt sagt sé í tillögu að matsáætlun að fyrirhugað sé að athuga á leið Borgarlínunnar „loftgæði, hljóðvist, loftslag, samgöngur og umferðaröryggi, lífríki og vatnafar, jarðmyndanir, landnotkun og þróun borgarinnar, ásýnd, menningarminjar og félagshagfræðilega þætti“ þá breytir þetta ekki því að óhjákvæmilega verður hér um mikil og varanleg umhverfisáhrif að ræða ef fram heldur sem horfir. Þau verða ekki öll jákvæð og meðan þetta mál var á frumstigi hefðu forsvarsmenn þess auðvitað átt að útbúa og sýna hugsanlegt fyrirkomulag, a.m.k. á viðkvæmstu stöðunum, í stað þess að bjóða fólki bara upp á illskiljanlega grafík.

Þetta er líka nauðsynlegt til þess að hægt sé að meta þessi neikvæðu áhrif til fjár, eins og ávinninginn, og sýna á hverjum þau lenda. Allar framkvæmdir, ekki síst í grónum hverfum, hafa áhrif til hækkunar eða lækkunar á virði fasteigna og skipulagsaðilar þurfa að gera sér og öðrum grein fyrir því hver þessi áhrif verða þannig að hægt sé að draga sem mest úr neikvæðu áhrifunum. Nýjar byggingar geta líka bæði útilokað útsýni frá núverandi byggð og valdið skugga sem getur gert núverandi íbúðir óíbúðarhæfar og sama máli gildir um stórkarlalegar framkvæmdir í viðkvæmu umhverfi. Þessi áhrif, m.a. á heilsu manna, eru löngu þekkt. Miklu skiptir líka að hér sé vandað til verka og mikilvægt að þeir sem gefa sig í að skipuleggja fyrir samborgara sína hafi staðgóða menntun í skipulagsfræðum og ekki sakar að þeir hafi líka einhverja fagurfræðilega menntun.



Hér er heldur ekki um neina smásmíð að ræða. Kjörsmíð Borgarlínunnar, eða æskileg breidd, er talin vera 35,5 m og þótt einhvers staðar verði nauðsynlegt að reyna að komast af með minna mannvirki er hér engu að síður um mjög mikla framkvæmd að ræða sem mun ger-breyta núverandi umhverfi.

Reykjavík er ekki með einn þéttan miðbæ eins og margar gamlar borgir á meginlandi Evrópu heldur er svokölluð miðbæjarstarfsemi dreifð um mikinn hluta borgarlandsins og reyndar um höfuðborgarsvæðið allt. Í nágildandi aðalskipulagi Reykjavíkur, 2010-2030, þekur landnotkunin Miðborg/Miðsvæði líka mikinn hluta Reykjavíkur auk þess sem eitt stærsta verslunar-hverfi landsins hefur risið í Örfirisey þar sem landnotkun á að vera Hafnir. Líklegt verður því að telja að ferðaóskum núverandi og komandi kynslóða verði betur þjónað með samgöngu-neti, sem auðveldar ferðir í allar áttir, en línulegum lausnum.

Í þessu ljósi og með hliðsjón af núverandi ástandi í efnahagsmálum þjóðarinnar virðist vera full ástæða til að kanna hvort aðrir og hógværi og hugsanlega betri kostir komi ekki til greina til þess að að auðvelda samgöngur fyrir alla á höfuðborgarsvæðinu á komandi árum og áratugum. Í leiðinni væri vert að athuga hvort gatnastokkar, gryfjur eða göng eigi nokkuð við á jafn fámennu og jarðfræðilega erfiðu svæði og höfuðborgarsvæðið er, með öllum þeim vandamálum sem þeim fylgja og með hliðsjón af þeim umfangsmiklu tæknibreytingum sem nú eru að eiga sér stað á flestum sviðum.

*Höfundur er arkitekt og skipulagsfræðingur og fyrrverandi forstöðumaður Skipulagsstofu höfuðborgarsvæðisins, skipark@skipark.is*