
BORGAR-EKKI-LÍNA

Eftir Elías B. Elíasson

Kostnaður við umferðatafir á höfuðborgarsvæðinu er farinn að nálgast 20 milljarða á ár ef ekki meir. Kostnaður vegna slysa og óhappa í umferðinni hefur verið í grennd við 50 milljarða á ári og hlutur höfuðborgarsvæðisins þar af sennilega um 60%. Mestur fellur kostnaðurinn til innan Reykjavíkur. Þessi kostnaður lendir allur eftir einhverjum leiðum á atvinnulífínu, fyrirtækjum innan svæðisins og utan og það er á ábyrgð borgar- og sveitastjórna. Áhrifamestu aðgerðirnar til úrbóta eru mislæg gatnamót en þau má ekki byggja vegna illskiljanlegrar fobíu í meirihluta borgarstjórnar Reykjavíkur, sem virðist ekki átta sig á því að greið hringrás fólks milli heimilis og vinnu er það sem heldur þjóðfélaginu gangandi.

Einkenni umferðar í og kringum borgir er að á morgnana safnast fólk saman þar sem framboð vinnu er mest, sem oftast eru tiltölulega lítil svæði nálægt borgarmiðju eða í iðnaðarhverfum. Með þessu móti verður samvinna fólks virkari, afköst margfaldast og framleiðnin verður margfalt meiri til hagsbóta fyrir allt þjóðfélagið. Af þessum sökum sjá stjórnvöld sér hag í að niðurgreiða almenningssamgöngur að einhverju marki og örva þannig hagvöxt. Eftir vinnu dreifist fólk svo aftur til síns heima til að sinna fjölskyldum og starfa að félagsmálum en hvort tveggja eru ekki síður mikilvæg störf en þau sem eru stunduð á vinnutíma. Þessi hringrás er það sem skapar velsæld í þróuðum þjóðfélögum nútíman.

Þegar mest er, þá er umferðin í Reykjavík svo mikil að á ljósum gatnamóta hliðargatna við Miklubraut og Hringbraut myndast meira og minna samfelldar bílaraðir frá Ártúnsbrekku vestur að báðum háskólunum. Fleiri þéttar raðir við ljósin á Háleitisbrautinni báðum megin Miklubrautar mynda svo kross nær kyrrestæðra bíla yfir Reykjavík. Það þarf engan að undra að á þessum sömu ljólastýrðu gatnamótum verða fleiri slys og óhöpp en annarstaðar. Á Reykjanesbrautinni, sér í lagi vegna ljósa við Bústaðaveg myndast svo önnur röð.

Þessu ófremdarástandi vill Borgarstjórn Reykjavíkur mæta með Borgarlínu og vísar til fjölmargra borga erlendis sem hafa svipað hágæðakerfi almenningssamgangna hjá sér. Þessi hágæðakerfi erlendis geta við bestu aðstæður flutt nær jafn mikið og spurvagna/léttlestakerfi en stofnkostnaður er allt að þrefalt minni og það er aðdráttarafl þeirra fyrir ráðamenn þegar eftirspurn eftir flutningum fólks er orðin það mikil að það kallar á meir en venjulegan strætó. Svo er ekki hér.

Í flestum löndum Evrópu eru menn mjög háðir járnbrautum til að flytja fjölda fólks inn og út úr borgunum, þar taka við spurvagnar og léttlestir sem flytja fólkið til og frá brautarstöðvunum til vinnustaða. Íbúar borganna og næsta nágrennis nota strætisvagna frá ytri hverfunum að vinnuhverfum borgarinnar og síðan annað hvort spurvagna/léttlestakerfin til ferða inni í borginni þar sem hún er þéttust. Hágæða kerfin falla inn í þetta mynstur og fá þannig mun betri nýtingu en hægt er með því að flytja fólk aðeins inn til vinnuhverfanna árdegis og út aftur síðdegis eins og hér verður meðan engar lestarsamgöngur eru. Sérými og forgangur á ljósum breytir engu þar um við okkar aðstæður. Stærri vagnar og fjölgun ferða eykur vannýtingu, hinar dýru sérakreinar nýtast illa og forgangur vagnanna á ljósum tefur aðra umferð.

Borgarlína er því ekki svar við því ófremdarástandi sem ríkir í umferðinni í Reykjavík. Borgarlínan mun ein og sér ekki heilla til sín þann aukna fjölda farþega sem dugar til að hækka tekjur umtalsvert. Sérfræðingum ber saman um það. Hún mun því verða og halda áfram að vera enn stærri baggi á bæjarfélögum höfuðborgarsvæðisins en Strætó BS er í dag án þess að skila marktækt meiru.

Eina svarið sem gagn er í eru færri umferðljós og fleiri mislæg gatnamót. Hægt er að sýna fram á að mislæg gatnamót minnka tímatafir í umferðinni svo mikið að þau borga sig upp fyrir þjóðfélagið á fáum árum. Þannig má bæði minnka verulega þann tafakostnað í umferðinni sem Samtök Iðnaðarins áætluðu 15 milljarða á ári 2018 og er örugglega farinn að nálgast 20 milljarða í dag ef ekki meir og slysakostnaðinn upp á gróft reiknað 30 milljarða árlega. Gegn slíkum framkvæmdum hefur borgarstjórn staðið. Ekki hefur fengist betri skýring á þeirri afstöðu en sú, að mislæg gatnamót séu ljót.

Kostnaður upp á tugi milljarða árlega, sem skerðir samkeppnisstöðu íslenskra atvinnuvega virðist ekki skipta meiri hluta borgarstjórnar neinu máli. Lagst er gegn raunhæfum lausnum, vandanum leyft að vaxa frá ári til árs og það auglýst upp að gagnslítil Borgarlína geti leyst hann, sem er fjarri lagi. Í Reykjavík er málum stjórnað með því að þvælast fyrir. Það eru ekki góðir stjórnarhættir.

Greinarhöfundur er verkfræðingur

Greinin birtist í Morgunblaðinu 18. janúar 2021