

# Stórir draumar og smáir um Stór-Reykjavík

Eftir Elías Elíasson



*"Enn er þó ekki upplýst hvort aðrir kostir í stöðunni hafi verið metnir eða hvaða gagn borgarlínan gerir í slíkum samanburði."*

Borgarlínudraumurinn er of stór fyrir höfuðborgarsvæðið, að minnsta kosti enn. Draumurinn um þekkingarmiðju í Vatnsmýrinni er hins vegar of smár. Höfuðborgarsvæðið er allt að þróast í átt að þekkingarmiðju þar sem sívaxandi áhersla er á menntun og nýsköpun. Þannig virðist framtíðin vera að kristallast fyrir mönnum; að meðan ferðamannaíðnaður verður lyftistöng landsbyggðar verður nýsköpun og hátækniíðnaður vaxtarbroddurinn á höfuðborgarsvæðinu. Öll viljum við hlúa að nýsköpun.

Talið er að um 80% allrar verðmætasköpunar í heiminum muni eiga sér stað í borgum í framtíðinni. Svo er ekki enn í þróunarlöndunum og ef til vill ekki hér heldur, með meginhluta grunnatvinnuvega, sjávarútvegs, landbúnaðar og raforkuvinnslu úti á landsbyggðinni, en þetta stendur til breytinga. Okkur berast æ oftar fréttir af velgengi innlendra fyrirtækja á sviði hátækni- og þekkingariðnaðar og af áformum þeirra um fjárfestingar. Við þurfum að hlúa að þeim þáttum sem þessi fyrirtæki byggja á, samskiptum og samgöngum sem halda tengslum milli fólks og framleiðslueininga.

Samgöngu- og samskiptatækni hefur gjörbreyst á undanförunum áratugum og hraðinn aukist. Sérstaklega hafa samskipti aukist um netið, en eigi að síður hafa bein mannleg samskipti, þar sem fólk tekst í hendur og les líkamstjáningu hvert annars, haldið gildi sínu. Á þeim vettvangi byggist upp það traust sem er svo nauðsynlegt í mannlegum samskiptum. Þótt yfirgangandi heimsfaraldur hafi sýnt hve öflugt netið er í að halda uppi samskiptum hefur mat manna á mikilvægi hinna beinu samskipta ekki minnkað. Samgöngur og ferðir fólks um vegina munu verða jafn ómissandi þáttur í framleiðsluferli verðmæta framtíðar og þær hafa verið í fortíðinni. Samgöngur og ferðir fólks um vegina eru hluti af framleiðsluferli lífsgæða og þjóðarauðs og út frá því verður að meta mikilvægi þeirra.

Þess vegna er það ógnvekjandi þegar vísbendingar koma fram um að beinn og óbeinn kostnaður vegna tafa í samgöngum á höfuðborgarsvæðinu kunni að vera orðinn um 50 milljarðar króna á ári, svo sem ein loðnuvertíð, og verði ekkert að gert mun þessi kostnaður vaxa hraðar en efnahagurinn og að lokum kæfa efnahagslegar framfarir á höfuðborgarsvæðinu og þar með á landsvísu. Þessi hlið mála hefur verið vanrækt.

Ekki hefur þó skort ábendingar. Þórarinn Hjaltason umferðarverkfræðingur hefur sett fram í blaðagreinum hugmyndir að helmingi ódýrari borgarlínu en nú er rætt um og mun sú gera nánast sama gagn. Hann hefur einnig sett fram hugmyndir um úrbætur á

vegakerfi höfuðborgarsvæðisins sem myndu liðka mjög fyrir umferð og borga sig upp á skömmum tíma.

Þrátt fyrir þetta hefur hinn stóri borgarlínudraumur verið rekinn áfram á fullum hraða og her manns verið í vinnu við að skrifa skýrslur um málið, búa til glansmyndabæklinga og halda sýningar. Nú síðast, í febrúar 2020, er svo gefin út þykk skýrsla, um 600 blaðsíður, til að útmála glæsilegheitin. Enn er þó ekki upplýst hvort aðrir kostir í stöðunni hafi verið metnir eða hvaða gagn borgarlínan gerir í slíkum samanburði. Það er einkennilegt, að á meðan lög kveða á um að mögulegir kostir til úrbóta á þjóðvegum skuli bornir saman fyrir ákvörðun og kynningu, þá skuli menn ekki ástunda þau sjálfsgöðu vinnubrögð við hönnun gatnakerfis höfuðborgarsvæðisins.

Þegar þetta er skrifað er þjóðin og reyndar heimsbyggðin öll í dýpkandi kreppu vegna kórónufaraldursins. Upp úr henni munum við að vanda verða að vinna okkur sjálf af eigin rammeik. Nú hefur verið kynnt ný skýrsla Samtaka iðnaðarins og félags ráðgjafarverkfræðinga um ástand innviða. Samkvæmt henni fær vegakerfi landsins og sveitarfélaga þess falleinkunn. Uppsöfnuð viðhaldspörf vegakerfisins hefur auk þess vaxið síðustu fjögur ár. Sá áratugur sem nú er að hefjast verður að nýtast vel til úrbóta á þessu sviði.

Á þessum sama áratug verðum við líka að byggja upp hátækniíðnað og nýsköpun á höfuðborgarsvæðinu. Hinar kostnaðarsömu umferðartafir auðvelda ekki það verk, allra síst ef leggja skal mikið fjármagn í fyrirbæri eins og borgarlínu sem skilar árangri bæði seint og illa. Vel valdar úrbætur á gatnakerfinu myndu hins vegar skila sér fljótt og vel og gera Stór-Reykjavík álitlegri í augum fjárfesta og fyrirtækja. Þeim er mikilvægi greiðra samgangna vel kunnt.

Það er óskiljanlegt að menn skuli taka allan þann tíma sem notaður hefur verið til að byggja upp væntingar um borgarlínu en vanrækja aðrar umbætur á vegakerfi höfuðborgarsvæðisins á meðan. Borgarlínudraumurinn hefur kostað nóg, nú þurfa aðrir draumar um farsæla uppbyggingu, menntun, nýsköpun og hátækniíðnað sína athygli.

*Höfundur er verkfræðingur.*