

Frestum borgarlínu

Eftir Jónas Elíasson

Jónas Elíasson

Eftir Jónas Elíasson: "Borgarlínu þarf að fresta, þá gefst tækifæri til að til að kanna betri og hagkvæmari lausnir."

Við höfum nú horft upp á hverja frestunina á fætur annarri í borgarlínunum. Skýrsla sem átti að koma út í september 2020 er ekki komin enn, handvömm tafði útboð um hönnun Fossvogsbrúar og opnun tilboða í ráðgjafabjónustu hefur verið frestað. Þá bendir margt til þess, að arðsemi borgarlínu verði svo neikvæð næstu áratugi að Sölvi Helgason gæti ekki einu sinni reiknað hagnað í hana, eins og hann reiknaði barn í þá svörtu. Á sama tíma þarf þjóðin að ná sér eftir Covid-kreppu og standa því lítil efni til að flýta framkvæmdum með fyrirsjáanlegu tapi á næstu árum og áratugum.

Með hliðsjón af þessari alvarlegu stöðu mála ætti það í raun að vera formsatriði eitt að fresta borgarlínu þar til farið hefur fram fagleg athugun á þjóðhagslegri arðsemi framkvæmdanna, áreiðanleika ætlaðrar þreföldunar á notkun og áætlun á raunverulegri þörf fyrir stærri vagna í sérrými.

Aðeins hálf sagan sögð

Hvatinn að borgarlínu virðist ekki vera sá að hvetja til farþegafjölgunar hjá strætó, heldur einhver óskilgreind löngun til að „vera eins og hinir“. Þessir „hinir“ vísa hér til þeirra borga sem borgarstjórn valdi að heimsækja til að kynna sér mögulegar útfærslur. Síðan hafa þessar borgir verið taldar upp sem fyrirmyndir að „hágæða samgöngukerfi“ og þess vandlega gætt að sneiða hjá öðrum mögulegum valkostum. Skorti frekari réttlætingu er „skuldbindingarspilið“ í loftslagsmálum gjarnan dregið upp. En risavaxnir liðvagnar ætlaðir fyrir „hágæða samgöngukerfi“ borgarlínunnar menga helmingi meira en strætisvagnarnir sem fyrir eru. Þetta er þvert á skuldbindingar okkar í loftslagsmálum. Virðist þá litlu skipta hversu hægt orkuskipti hafa gengið hjá Strætó bs., sem eru eitt mikilvægasta umhverfismálið í samgöngum, en einungis 15 vagnar af 170 gengu fyrir rafmagni 2019. Rafvæðing einkabílaflotans hefur hins vegar gengið vel. Annað sem einnig hefur gleymst að nefna er að borgarlínan verður of hægfarar til að flokkast undir „hágæða samgöngukerfi“. Ástæðuna má rekja til þess hve stutt er á milli biðstöðva. Erlendis eru lestir hluti af almenningssamgöngukerfinu, þær fara miklu hraðar yfir en strætisvagnar og eru oft fljótari en bílar.

Vanda verður betur til verka

Umferðartafir á höfuðborgarsvæðinu voru af Samtökum iðnaðarins áætlaðar um 15 milljarðar á ári og síðan hefur umferð vaxið. Ekki er ljóst hvernig talan 15 var fundin, en niðurstöður skýrslu sem gerð var um hagkvæmni borgarlínu fyrir hönnunarteymið reyndust rangar (sjá Ragnar Árnason, Mbl. 09.11. 2020). Þar að auki eru villur af stærðfræðilegum toga. Vorið 2019 var samið við ráðgjafa um að taka upp nýtt

reiknilíkan sem getur reiknað umferðartafir með meiri nákvæmi en áður var hægt. Kominn er tími til að eitthvað fréttist af því. Þessir 15 ma.kr./ári eru trúlega vanreiknaðir, rétta talan nær 30 ma.kr./ári. Þetta er óásættanleg blóðtaka fyrir bæði almenning og atvinnulíf landsins, gera verður almennilega greiningu á þessu.

Mörgu má ljúga með þögninni

Þess má svo geta, að eftir því sem málf lutningur þeirra sem mæla mest með borgarlínu er skoðaður betur, þeim mun fleira hefur komið í ljós sem veikir þann málf lutning og þagað hefur verið yfir. Sem dæmi, þá er markmiðið um að ná 12% ferða inn í borgarlínu ekki byggt á raunhæfri greiningu á líklegri notkun, heldur er þetta lausleg ágiskun á hvað borgarlína þurfi til að bera sig. Þessa stærð hafa ráðgjafar síðan verið fengnir til að nota í útreikningum. BRT kemst illa eða ekki fyrir

Að mörgu leyti er skiljanlegt að borgarlínuverkefninu hafi verið seinkað. Það verður mikil áskorun að láta BRT-sérbrautakerfi ganga upp í þröngum götum Reykjavíkurborgar. Verði samgöngukerfið sett í heild sinni upp í BRT býður það jafnframt upp á slík tæknileg, skipulagsleg, umhverfisleg og fjárhagsleg vandamál að nánast ógjörningur verður að leysa þau. Miklu betri og hagkvæmari lausnir eru í boði og löngu tímabært er að þær verði teknar til alvarlegrar athugunar.

Frestum borgarlínu

Samt sem áður hlýtur hönnunarteymi verkefnisins að verða að skila einhverju áþreifanlegu af sér. Svona vinnubrögð, að kynna málin ekki fyrir íbúum höfuðborgarsvæðisins og gefa þeim þar með kost á að meta helstu kosti og galla, eru óviðunandi. Þá er ekki síður óviðunandi að strika út allt nema gæluverkefnið og útfæra það með óskhyggjuna eina að forsendu. Að misbeita svo skipulagsvaldinu með því móti til að standa í vegi fyrir hagkvæmum framkvæmdum sem borga sig upp á einu ári, eins og mislægum gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, nær engri átt.

Við stöndum frammi fyrir efnahagslegum afleiðingum heimsfaraldurs og hljótum að spyrja hvort þjóðarbúið hafi efni á öðru en bestu lausnum. Því ber að fresta borgarlínu á meðan þjóðhagsleg hagkvæmni verður reiknuð í botn. Borgarstjóri þarf að kveðja sér hljóðs og tilkynna að ekki verði hafist handa fyrr en borgarlínuverkefnið hefur verið grandskoðað á faglegum grunni. Með hliðsjón af þeim miklu almannahagsmunum sem eru í húfi er borgarstjórn ekki stætt á öðru.