

30. apríl 2021 | Aðsent efni | 636 orð | 1 mynd

# Óvissuferðin heldur áfram

Eftir Vilhjálmi Þ. Vilhjálmsson

Eftir Vilhjálmi Þ. Vilhjálmsson: "Mikilvægt er að gert verði mat á hagkvæmni léttrar borgarlínu samkvæmt tillögum Áhugafólks um samgöngur fyrir alla og niðurstaðan borin saman við hagkvæmni borgarlínu."

Samgöngusáttmálinn, sem undirritaður var af borgarstjóra og bæjarstjórum á höfuðborgarsvæðinu auk samgönguráðherra og fjármálaráðherra hinn 19. október 2019, gerir m.a. ráð fyrir að ráðstafað verði í borgarlínuframkvæmdir um 50 milljörðum króna og 1,1 milljarði í gerð mislægra gatnamóta á Reykjanesbraut/Bústaðavegi árið 2021.

Vegna andstöðu meirihlutans í Reykjavík við gerð mislægra gatnamóta á þeim stað og þeirrar staðreyndar að meirihlutinn hafði ekki samþykkt skipulag fyrir þau var gerð þeirra frestað til ársins 2025. Marta Guðjónsdóttir borgarfulltrúi lagði fram tillögu í borgarstjórn hinn 15. desember 2020 um „að hafist yrði handa við undirbúning við gerð gatnamóta Bústaðavegar og Reykjanesbrautar eins og samgöngusáttmáli ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu frá 2019 og framkvæmdaráætlun kveður á um“. Meirihlutinn í borgarstjórn felldi þá tillögu gegn 10 atkvæðum borgarfulltrúa Sjálfstæðisflokksins og Miðflokksins.



Vilhjálmi Þ. Vilhjálmsson

## Samþykkt samgöngusáttmálans í borgarstjórn

Samgöngusáttmálinn var samþykktur í borgarstjórn 15. október 2019. Þá greiddu allir borgarfulltrúar Sjálfstæðisflokksins atkvæði gegn sáttmálanum, þar sem borgarlínan er aðalmálið. Síðan hafa tveir borgarfulltrúar Sjálfstæðisflokksins skipt um skoðun og gerst stuðningsmenn borgarlínu.

Þórarinn Hjaltason er einn fremsti og viðurkenndasti samgönguverkfræðingur þjóðarinnar og án efa sá Íslendingur sem einna mesta þekkingu hefur á almenningssamgöngum og þeim „borgarlínukerfum“ sem til staðar eru víðsvegar í Evrópu og Bandaríkjunum. Hann hefur ásamt félögum sínum í samtökunum ÁS (samgongurfyriralla.com) sýnt fram á verulega galla við þá tillögu um borgarlínu sem samþykkt hefur verið.

## Við vitum betur

„Við vitum betur,“ segja þeir borgarfulltrúar og fræðingar sem nú sýsla við framkvæmd borgarlínu. Mikilvægt er að gert verði mat á hagkvæmni léttrar borgarlínu (BRT-Lite) samkvæmt tillögum Áhugafólks um samgöngur fyrir alla (ÁS) og niðurstaðan borin saman við hagkvæmni borgarlínu. Þeir stjórnáttmálameiri, samgönguráðherra og fjármálaráðherra, ásamt bæjarstjórnnum og borgarstjórn, sem bera ábyrgð á borgarlínunni, ættu að beita sér fyrir því að slík könnun verði gerð.

Ætla má að kostnaður vegna hönnunar og nauðsynlegs rekstrarlegs og tæknilegs undirbúnings fyrir verklegar framkvæmdir 1. áfanga verði á bilinu 1,5 til 2 milljarðar króna eftir því hve 1. áfangi er skilgreindur stór. Hönnun og undirbúningur á allri borgarlínunni (58 km) yrði um fimm milljarðar króna miðað við að stofnkostnaður sé um 100 milljarðar. Afar líklegt er að heildarstofnkostnaður verði hærri. Óljóst er hve rekstrarkostnaður þess borgarlínukerfis verður, en afar líklegt er að hann muni nema mörgum milljörðum króna árlega.

Nokkrar af þeim borgum í Evrópu og Ameríku sem áformuðu á sínum tíma að byggja álíka almenningssamgöngukerfi og borgarlínan íslenska gerir ráð fyrir hurfu frá því þegar málin voru skoðuð nánar og ákváðu að byggja ódýrara samgöngukerfi.

Augljóst var við upphaf tillagna um borgarlínu að sú framkvæmd yrði rándýr. Borgarlína er og var mikil óvissuferð og sú ferð heldur áfram. Borgarlínuframkvæmdir munu, a.m.k. næsta áratuginn, draga verulega úr nauðsynlegum lagfæringum á gatnakerfinu víðsvegar í borginni. Einnig er mjög líklegt að bygging mislægra gatnamóta, t.d. á Reykjanesbraut/Bústaðavegi, lagning Sundabrautar og fleiri mikilvægar samgöngubætur muni sitja á hakanum.

## Langvarandi aðgerðaleysi

Í tæp sjö ár hefur meirihlutinn í Reykjavík undir forystu Samfylkingar nánast ekkert aðhafst til úrbóta í samgöngumálum borgarinnar. Þvert á móti hefur helsta baráttumál meirihlutans verið að loka fyrir umferð bíla á Laugaveginum, og víðar, tefja byggingu mislægra gatnamóta á Reykjanesbraut/Bústaðavegi, koma í veg fyrir lagningu Sundabrautar og nú síðast samþykkja á þotuhraða og undirbúningslaust án nokkurs samráðs við nágrannasveitarfélögin eða íbúasamtök í borginni lækkun á umferðarhraða í Reykjavík.

Í nýlegri tilkynningu Reykjavíkurborgar segir: „Ef þessum aðgerðum verður hrint í framkvæmd á fimm árum þá er kostnaðurinn 240-300 milljónir króna á ári.“

Nú er boðaður mismunandi ökuhraði á götum í hverfum borgarinnar og á ökuhraða milli sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Hvernig verða ökumenn upplýstir um ökuhraða á milli hverfa og sveitarfélaga og um mismunandi hraða á götum borgarinnar og Vegagerðarinnar? Ljóst er að ein afleiðing fyrirhugaðra breytinga verður sú, að umferð leitar meira inn í íbúðahverfi í borginni. Ekki uppörvandi fréttir fyrir íbúa og ökumenn í Reykjavík.

Er ekki komið nóg af handahófskenndum vinnubrögðum meirihlutans í umferðarmálum borgarinnar?

*Höfundur er fv. borgarstjóri.*