

# Borgarlínan - hvað er hún?

Jónas Elíasson

**Borgarlína eyðir nánast til einskis því fé sem á að nota til að greiða fyrir almennri umferð í Reykjavík og kemur þá öllum til góða líka strætó**

Nú þegar líður að jólum er orðið ljóst að eitthvað situr fast í strompinum hjá Borgarlínuhópnum. Skýrsla VB (Verkefnastofa Borgarlínu) sem átti að koma í september er ekki komin og heldur ekki opnun tilboða í verkhönnun sem boðuð var á fréttavef VB. Henni var frestað fram yfir áramótin, sem er sorglegt, því þar fór jólagjöfin til ráðgjafahópna.

En þeir geta samt vel við unað, mikið magn af skýrslum er komið, sumar mjög slappar (Ragnar Árnason, Mbl 9.11.2020), aðrar dálítið dularfullar og erfitt að sjá hvernig hlutum ber saman. Þó er ein setning í skýrslu COWI frá september 2017 á þá leið, að misheppnist fyrsti áfangi Borgarlínu verði þeir ekki fleiri. Líklega orð að sönnu. En spurningin er: Á þá nokkuð að vera að hætta á þann fyrsta? Reykjavíkurborg hefur verið svo óheppin í sínum fjárfestingum að gengur göldrum næst. Nýlega var Sorpa að hækka gjöldin eina ferðina enn Þetta er bein afleiðing af moltu-metan-gerðar fjárfestingarævintýri Rvk sem kostaði marga milljarða en skilaði engu.

En eitthvað virðist það komið upp vana hjá Rvk að festa peninga sem hún ekki á og ekki fær til baka. Núna er boðuð stærri skriða af slíkum fjárfestingum en áður hefur sést. 1 áfangi Borgarlínu er líklega þar á meðal. En hver er hann? Hann er kynntur til sögunnar í ritinu Drög að matsáætlun maí 2020, en í áfangaskýrslu strætó um nýtt leiðakerfi er hann partur af tveim stofnlínum. Lítið dæmi um ósamræmi í gögnum.

Það sem þyrfti að komast á hreint er að hve miklu leyti er áætlað að nota vottað BRT (e. Bus Rapid Transit) hraðvagnakerfi. Í skýrslu COWI frá september 2017 er mælt með BRT kerfi. Mynd af slíku kerfi birtist á vef RÚV 22.03. 2017 - 16:30 með frétt um að líklega yrði Borgarlína svona. Síðan virðast allir hafa trúnað þessu, hönnuðir og borgarstjórn jafnt, sem í hverju orði lofar „hágæðakerfi almenningssamgangna“ ( samþ. í borgarstjórn 18.9.2020). Gallinn er bara sá að með því fara 100 milljarðar í hafið strax, og meira seinna.

En eru þá ekki gæðin mikil og þjónustustigið hátt úr því kostnaðurinn er í þessum hæðum? Því er nú verr. Vottað BRT er strætókerfi sem þykist vera lest, enska slagorðið er „think train ride bus“ - taktu strætó og hugsaðu þér lest. Á miðjum veginum eru sérstakur tveggja akbrauta bandormur fyrir strætó, ein braut í hvora átt eins og lestarteinar. Þetta er alger óþarfa stirðbusagangur, sérstakar akreinar hægra megin, eins og hingað til hefur verið lausnin, er margfalt hagkvæmari kostur í þröngum götum Rvk.

Tilgangurinn með þessu er sagður mikil flutningsgeta, og geta breytt yfir í lest ef álagið vex strætó yfir höfuð. Er einhver hættu á því að strætó fái fleiri farþega en hann ræður við? Núna er hlutur strætó í ferðum á höfuðborgarsvæðinu aðeins um 3 %, svo meiri líku eru á að Esjan hrynji yfir Rvk en að strætó hafi ekki undan.

Eitt þer þó heimildum saman um, strætó á helst ekki vera í meira en 400 metra fjarlægð. Þetta þýðir 800 metra á milli stöðva og þetta er haft í heiðri í öllum ráðgjafaskýslum. En þetta þýðir að stofnlínurnar komast varla hraðar en u.þ.b. 25 km/klst. Svo er verið að teygja stofnlínukerfið inn á óbyggt land, t.d. Keldnalandið, í þeim greinilega tilgangi að hvetja fjárfesta til að byggja blokkir sem hella fasteignagjöldum í galtóman kassa Rvk. Ekki sérlega háleit markmið í borgarskipulagi, en hvað á síblönk borgarsjórn með offjárfestingaráratu að gera ?.

Allt bendir því til, að þegar Borgarlínudraumurinn birtist í raunheimum verði komið kerfi sem er stíðara og hægara en það sem fyrir er og 24 af hverjum 25 vilja ekki nota. Eina breytingin er sú, að búið er að stækka kerfið, þ.a.s. teygja það út og stækka, svo það sé örugglega ekki lengra í burtu en 400 metra frá öllum hinum sem vilja ekki nota það heldur. Þá er líka búið að gera nýja einkabru yfir Elliðaárna fyrir strætó, taka 40% af göturými stofnleiðanna undir 4 % af ferðalöngum og stórskemma viðkvæma gróna byggð í Rvk og annars staðar á höfuðborgarsvæðinu, til að koma BRT bandorminum fyrir.

Í sjálfu sér er hægt að komast hjá þessu slysi. Ekki þarf annað en hætta að hugsa um þessa áðurnefndu mynd frá RÚV og koma sér niður á eðlilegt framhald af strætókerfinu. Benda má á grein Pórarins Hjaltasonar í Mbl 7.11.2020. Þar er sýnt fram á að auka má ferðatíðnina, og svo má auka hraðann líka, t.d. með því að fækka biðstöðvum á síðasta spottanum niður í bæ þar sem stóru vinnustaðirnir eru. Þá þarf að sleppa bandorminum, sem mikill sparnaður er í. Að umbylta götum til að koma honum fyrir kostar um 1200 kr/millimetra.

Að byggja þennan bandorm er sagt vera til þess að minnka tafir hjá strætó. En þessar tafir eru sjálfskaparvíti borgarstjórnar sem hatar mislæg gatnamót. Tafir í umferð í Rvk nálgast 50% á álagstímum samkvæmt alþjóðlegri mælingu (TomTom). Umferð hér í Rvk er ekki það mikil, að tafir eiga að þurfa að fara yfir 10 - 20% sem er viðunandi, og hún verður aldrei það mikil gangi mannfjöldaspár eftir. En komi bandormurinn, rjúka tafir upp úr öllu valdi, og þá verður sprenging í fjölda sendibíla og atvinnubíla og neytandinn borgar brúsann. Þá munu lítil fyrirtæki leggja upp laupana stórum stíl, vöruflutningar leita annað (það er þegar byrjað) og stutt í landlægt atvinnuleysi á höfuðborgarsvæðinu.

Með Borgarlínu sem vottað BRT kerfi er verið að eyða fjármunum nánast til einskis. Þetta fé á að nota til að greiða fyrir almennri umferð um þjóðvegakerfi Rvk, útrýma ljósum og greiða fyrir umferðinni. Það er fjárfesting sem kemur öllum til góða, líka strætó.

Borgarlína eyðir nánast til einskis því fé sem á að nota til að greiða fyrir almennri umferð um þjóðvegakerfi Rvk og mundi koma öllum til góða, líka strætó

Einu sinni var spurt: Borgarlína - hvað er hún? Nú er það komið í ljós í Frumdragaskýrslu. Það sem sést er ekki alslæmt. Biðstöðvarnar eiga að vera dálítið stærri, annars eins. Gömlu vagnarnir áfram. Það nýja er sérrýmið, rauður dregill sem á að kosta 1200 kr á millimetra. Ekkert þarf að gera nema hætta við hann og þá eru menn í góðum málum. Þar sem sérrými þarf, má bæta því við hægra megin og þá verða seinkanir á strætó mjög litlar.

Við að spara rauða dregilinn sparast allt að 8 milljarðar í 1. Lotu Borgarlínuni, 20-30 í henni allri. Þá verða til peningar til að hugsa meira um fólkið, byggja lokuð biðskýli með dálíttilli hitun, fá nýja og þægilegri vagna á rafmagni sem ekki hefur verið hægt fram að þessu vegna peningaleysis, en hefur verulega umhverfislega þýingu.

Vonandi bera pólitíkusar gæfu til að gera þessa breytingu. Það er enginn sýnileg ástæða til að hanga á rauða dreglinum, hann má byggja hvenær sem er ef einhver þörf verður fyrir hann. Nota þá peninga sem eru til núna fyrir fólkið. Ekki láta rauða dregilinn éta allt fjármagn. Ef notkun Strætó eykst þegar fram í sækir kemur jafnvel til greina að bæta hraðferðum við leiðakerfið, hraðvögnum á 30 - 50 km/klst hraða, milli borgarluta í stað núverandi 25-30. Þá verður strætó allt í einu alvöru keppinautur við einkabílinn.