

Borgarlínan og fjandskapurinn gagnvart einkabílnum

Eftir Vilhjálm P. Vilhjálmsson

Vilhjálmur P. Vilhjálmsson

Eftir Vilhjálm P. Vilhjálmsson: "Meirihluti borgarstjórnar hefur aðallega beitt sér fyrir framkvæmdum við gatnakerfi borgarinnar, sem hafa bæði tafið og torveldað umferð í borginni"

Á undanförnum misserum hafa m.a. sjö landskunnir einstaklingar fjallað um málefni borgarlínu, þeir Þórarinn Hjaltason umferðarverkfræðingur, Bjarni Reynarsson skipulagsfræðingur, Gestur Ólafsson, arkitekt og skipulagsfræðingur, Haraldur Sigþórsson umferðarverkfræðingur, Jónas Elíasson, prófessor emeritus og verkfræðingur, Ragnar Árnason, prófessor emeritus og hagfræðingur, og Trausti Valsson, prófessor emeritus, arkitekt og skipulagsfræðingur.

Ekki hlustað á gagnrýni

Þeir hafa allir fært fram sterk rök fyrir því að samþykkt áform um lagningu borgarlínu séu mjög gagnrýnisverð og illa rökstudd. Á gagnrýni þeirra hafa stjórnir sveitarfélaganna sem standa að lagningu borgarlínu hlustað, en ekkert mark tekið á þeirri gagnrýni. Þær og þeirra ráðgjafar telja sig vita betur. En nú er komið babb í bátinn, því flest bendir til þess að þau áform sem lagt var upp með standist ekki. Sérstaka athygli hefur vakið mjög hvöss gagnrýni Ragnars Árnasonar, prófessors emeritus í hagfræði, á skýrslu Mannvits og Cowi um samfélagslega ábatagreiningu fyrir 1. áfanga borgarlínu. Hann færir sannfærandi rök fyrir því að ábatinn verði neikvæður.

70 milljarðar í norgarlínu

Ákveðið var þann 26. september 2019 með samkomulagi ríkis og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu, svonefndum samgöngusáttmála, að verja 50 milljörðum króna í lagningu borgarlínu til ársins 2033. Áætlaður heildarkostnaður við borgarlínu er 70 milljarðar króna og í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins er áætlað að lagningu hennar verði lokið árið 2040. Forsenda þessa samkomulags var að „fest verði í lög heimild til álagningar flýti- og umferðargjalda eða önnur fjármögnun tryggð í tengslum við breytingar á opinberri álagningu á ökutæki og umferð“ eins og segir í samgöngusáttmálanum.

Síðastliðin tíu ár hefur ríkt algjört aðgerðaleysi í framkvæmdum við nauðsynlegar úrbætur á gatnakerfi borgarinnar og byggingu mislægra gatnamóta. Þó er samkvæmt samgöngusáttmálanum stefnt að gerð mislægra gatnamóta á Reykjanesbraut/Bústaðavegi á næsta ári, eins og samgönguráðherra hefur tilkynnt, en líklegt er að núverandi meirihluti í Reykjavík muni reyna að koma í veg fyrir það, þrátt fyrir undirritað samkomulag.

Stöðugt þrengt að bílaumferð

Víða í borginni hefur verið þrengt verulega að umferð, Laugavegi lokað fyrir bílaumferð, götur þrengdar og ódýrum lausnum til að greiða fyrir umferð hafnað. Einnig hefur verið dregið verulega úr kröfum um bílastæði vegna nýbyggingar íbúðarhúsnæðis og í dag er almennt gert ráð fyrir einu bílastæði eða minna á hverja íbúð.

Umferð hefur þungst verulega á götum borgarinnar á síðustu árum, ekki síst vegna aðgerðaleysis borgaryfirvalda í nauðsynlegum úrbótum á gatnakerfi borgarinnar. Meirihluti borgarstjórnar hefur aðallega beitt sér fyrir framkvæmdum við gatnakerfi borgarinnar, sem hafa bæði tafið og torvelað umferð í borginni.

Fróðlegt verður að fylgjast með því á hvern hátt núverandi meirihluti borgarstjórnar hyggst í næstu framtíð gera bíleigendum í borginni enn erfiðara fyrir að ferðast um borgina.