

## Umsögn um Borgarlínu – frá bíllausum íbúa í 108 Reykjavík og áhugakonu um betri borg

Áformum um Borgarlínu bera að fagna og ég hvet hér með öll sveitarfélögin sem að þeim koma að halda ótrauð áfram. Róttækar breytingar í þessum efnum eru erfiðar en nauðsynlegar og í raun óttast ég að ekki sé nægilega langt gengið. Ég held að við þurfum að gera meira og vinna hraðar.

### Umhverfisáhrif

Mengun er eitt allra stærsta vandamál okkar tíma. Mengun er margþætt og ekki ber einungis að skoða áhrif svífmengunar á íbúa höfuðborgarsvæðisins þótt þau séu svo sannarlega til staðar. Varla þarf að taka fram þátt útblásturs bíla í hnattrænni hlýnun og að við þurfum að gera betur ef við ætlum að standa við gefin loforð um losun gróðurhúsalofttegunda. Framleiðsla bíla er einnig gífurlega mengandi þótt þessi mengun eigi sér ekki stað í okkar bakgarði. Þannig eru rafmagnseinkabílar einnig mjög mengandi, þótt framleiðsla á rafmagninu sem notað er í þá hér á landi mengi ekki mikið. Einnig er förgun bíla umhugsunarefni en einhverstaðar enda allir þessir bílar sem fluttir eru inn til Íslands ár hvert. Hljóðmengun er enn ein mengunin sem hlýst af mikilli umferð og veldur eflaust mörgum íbúum höfuðborgarsvæðisins aukinni þreytu og skerðir lífsgæði. Einnig er kostnaðarsamt að reisa hljóðmanir og gera aðrar ráðstafanir til að verja íbúa gegn hljóðmengun sem stafar af bílaumferð.

### Aukin lífsgæði með Borgarlínu

Til að auka lífsgæði íbúa höfuðborgarsvæðisins þurfum við að þetta byggð eins mikið og hægt er í stað þess að byggja út fyrir núverandi borgarsvæði og leggja þau svæði sem eftir verða undir græn útivistarsvæði í stað bílastæða. Það hefur sýnt sig í bílaborgum um heim allan að stærra gatnakerfi kallar á meiri umferð. Stærri umferðarmannvirki gera aðra ferðamáta erfiðari og fjarlægðirnar óyfirstíganlegar fyrir þá sem myndu heldur kjósa að ganga, hjóla eða nota almenningsamgöngur. Ef áfram heldur sem horfir mun ekki aðeins þurfa að eyða gífurlegum fjárhæðum í gatnakerfi heldur mun ferðatími fólks þrátt fyrir það aukast. Það getur verið að sem stendur taki lengri tíma að ferðast með strætó en á einkabíl en í framtíðinni gæti þróunin verið sú, með Borgarlínu og góðu strætókerfi, að tímasparnaður muni falast í því að skilja bílinn eftir heima. Nú eða eiga hann bara alls ekki. Hverfin munu byggjast upp og þjónusta í nærumhverfi aukast með breyttum ferðavenjum og lífsstíl borgarbúa. Þannig verða hverfin grænni, hljóðlátari og skemmtilegri.

Ég er einnig viss um að lýðheilsa muni batna með minnkandi notkun á einkabílum, bæði verða loftgæði í borginni betri og fólk mun hreyfa sig meira dags daglega. Mikil lífsgæði eru einnig falin í peningasparnaði heimila sem ekki þyrftu lengur að festa kaup á og reka bíl. Því þótt það taki okkur mögulega aðeins lengri tíma dag hvern að komast til vinnu með almenningssamgöngum þá þurfum við í staðinn ekki að vinna í 2-3 mánuði á ári til að borga fyrir bílinn. Fyrir slíkar fjárhæðir er hægt að gera ansi margt.

## **Meira og hraðar – Sviðsmynd C**

Það þarf að bæta almenningssamgöngur verulega til að fleiri noti þær, en alls ekki bíða eftir að fleiri noti þær til þess að bæta þær.

Að 12% ferða á höfuðborgarsvæðinu árið 2040 verði farnar með almenningssamgöngum er alltof hóflegt markmið. Ef við lítum á þær borgir sem bornar eru saman við höfuðborgarsvæðið í mati Mannvits á samgöngusviðsmyndum höfuðborgarsvæðisins frá 2014 þá eru margar þegar í 12 prósentunum og stefna að því að bæta það hlutfall mikið á næstu árum.

Nú eru að vaxa úr grasi kynslóðir af flottu ungu fólki sem er umhugað um umhverfið, sem hefur ferðast um heiminn og jafnvel búið erlendis og þekkir það að nota almenningssamgöngur þaðan. Fyrir þau og alla framtíðaríbúa borgarinnar þarf að gera þann valkost raunhæfan og almennilegan með tíðum ferðum, ferðum allan sólarhringinn og að taka frá sér rými í borginni fyrir Borgarlínu og strætó.

Við ættum að minnsta kosti að setja markið á sviðsmynd C, eins og hún er sett fram í skýrslu Mannvits, ef ekki að setja markið enn hærra.

## **Hvað með einkabílinn og sjálfkeyrandi bíla?**

Þeir sem þurfa eða endilega vilja vera á eigin bíl munu svo einnig græða á þessari stefnubreytingu því bílaumferð verður minni en ella. Því er alls ekki um aðför að ræða, heldur er verið að gefa íbúum raunverulegt frelsi, ekki bara frelsi til að keyra um allt eins og þeim sýnist, heldur frelsi til að velja hvernig þeir ferðast milli staða, hvernig þeir eyða tíma sínum og peningum.

Þótt nú sé séð fram á að sjálfkeyrandi bílar séu að verða raunhæfur veruleiki þá er ótímabært að treysta á að það leysi samgönguvanda höfuðborgarsvæðisins. Fyrir það fyrsta munu skiptin yfir í þá taka tíma. Í öðru lagi er ekki víst að sjálfkeyrandi bílar myndu hafa þau áhrif að færri bílar yrðu á hvert heimili eða að umferðin yrði minni. Þvert á móti gæti þróunin verið að umferð verði meiri, jafnvel þótt bílafloti landsins minnki, þar sem hver bíll yrði mögulega í meiri notkun en er í dag.

## **Kostnaður við Borgarlínu**

Borgarlínan er ekki kostnaðarsamari en að halda áfram núverandi stefnu, önnur útgjöld munu sparast í staðinn. 70 milljarðar á 23 árum fyrir næstu áratugi, ef ekki árhundruði er heldur ekki svo mikið. Við þurfum að líta á Borgarlínuna sem okkar göng. Eins og segir í skýrslu Mannvits: „Í núgildandi svæðisskipulagi (2001-2024) er því spáð að bílaumferð aukist langt umfram íbúafjölgun. Rík áhersla er lögð á umfangsmiklar fjárfestingar í umferðarkerfinu til að taka við allri framtíðarumferð án þess að umferðartafir aukist að ráði, það er að auka afkastagetu gatnakerfisins.

Reynsla af slíkri stefnu hefur ekki þótt nægilega jákvæð og í flestum borgarsamfélögum af svipaðri stærð og skala og höfuðborgarsvæðið hefur stefnan

verið sett á eflingu annarra ferðamáta, að íbúafjöldi aukist án þess að bílaumferð aukist.“

### **Gerum almenningsamgöngur að alvöru valkosti**

Viðhorfið í samfélaginu í dag er dálítið það að það séu bara efnalitlir aumingjar og fólk án bílprófs sem tekur strætó. Einkabíllinn verður að hætta að vera svona stór hluti af sjálfsmynd okkar. Það er í raun stórskrítið að það sé eitthvað sem heiti bíllaus lífstíll. Stefnum að framtíð þar sem það er sjálfsagt að nota almenningsamgöngur, hjóla og ganga en að eiga bíl er sögn. Framtíð þar sem einkabíllinn er ekki normið. Almenningsamgöngur eru nefnilega töff. Sveitarfélögin þurfa að sameinast um að tala um Borgarlínu sem bæði einu leiðina sem vit er í og langbestu leiðina, að grænni borg og plánetu og auknum lífsgæðum borgarbúa.

Virðingarfyllst,  
Hallgerður Hallgrímsdóttir