

Örstutt umsögn um vinnslutillögu:

1. Ýmiss konar órökstudd óskhyggja kemur fram í tillögunni. Til dæmis er skv. svæðisskipulagi gert ráð fyrir fjórföldun á farþegafjölda strætó til 2040. Flestir, sem fengist hafa við þennan málaflokk, sjá, að þetta markmið mun aldrei nást. Í fyrsta lagi hefur á undanförunum árum einungis tekist að fjölga farþegum um nokkur prósent með þó nokkrum tilkostnaði. Í öðru lagi var mikil kreppa í Þjóðfélaginu eftir hrunið 2008 og þá minnkar bílaumferð, en með batnandi efnahag eykst fjöldi bíla aftur og umferð bíla eykst. Þetta kallar á fleiri sviðsmyndir framtíðarinnar.
2. Umhverfi, sem Borgarlínan skapar í tillögunni er mjög óvistlegt og jafnvel hættulegt, sjá t.d. mynd 2 í tillögunni. Þarna er sýnd þröng götummynd án öryggissvæða og t.d. verður að hafa í huga, að farþegar í sporvögnunum, sem þar eru sýndir í miðjunni, verða að komast í og úr vögnunum, sem kallar á rými. Þeir verða líka í öllum tilfellum að komast yfir götuna, sem væri annars ekki þörf á, ef biðstöðvar væru í köntum götunnar, en þetta fyrirkomulag kallar á skýrar gangbrautir eða gangbrautarljós.
3. Bílastæði og græn svæði eru horfin vegna mikils byggingarmassa. Bílastæðin eru mikilvæg fyrir íbúa og ekki síður verslun og þjónustu. Ef bílastæðin eiga að hverfa ofan í kjallara er það óheyrilega dýrt og alger óþarfi á þessu svæði.
4. Byggingar eru alveg ofan í götunni. Hafa menn t.d. reiknað hljóðvist og loftmengun við byggingarnar? Líklegt er, að sú hlið, sem snýr að götunni, verði að vera grár veggur.
5. Þéttbýlisumhverfi miðborga er í tillögunni dreift um úthverfi eftir Borgarlínunni. Þetta er alger óþarfi að gera, enda er Reykjavík lítil borg með dreifðri byggð og verður seint stórborg.
6. Ókleift mun reynast að fá samþykki íbúa og eigenda fyrir jafn viðamiklum breytingum og skerðingu á verðmæti eigna. Nægir þar að nefna færri bílastæði og skert útsýni.
7. Skoða þyrfti með reiknilíkönunum dreifingu umferðar allra ferðamáta með og án Borgarlínu og einnig, hvaða áhrif hún hefði, ef markmið svæðisskipulags um auknar hjólreiðar og notkun almenningsvagna nást ekki. Getur verið, að Borgarlínan verði gagnslaus dýr tilraun, ef bílaumferð heldur áfram að vaxa? Jafnvel til óþurftar? Nú eru fáar vísbendingar um það, að ástandið í samgöngumálum nú hafi breyst svo mikið frá því, sem var fyrir kreppu.
8. Hugmyndir um kostnað eru mjög af skornum skammti. Nauðsynlegt er, að til sé mun nákvæmari útlistun á honum ásamt valkostum. Ekki er nóg að benda á framkvæmdaáætlun í þessu sambandi, því að það væri eins og að hana veg og gera fyrst grein fyrir kostnaði við deilihönnun.

Uppsetning tillögunnar er víða eins og um sé að ræða bók, sem kennir ákveðna gerð skipulags, en ekki hugmyndir að raunverulegri tillögu. Ljóst er, að svona stórt mál þarf langan tíma til að gerjast og fólk þarf að fá að átta sig á því. Enn fremur þarf að gera tillöguna ítarlegri áður en hægt er að ræða hana af alvöru, enda virðist vanta margt inn í hana.

Dr.-Ing. Haraldur Sigþórsson umferðarverkfræðingur