

Bókun formanns bæjarráðs, Magnúsar Arnar Guðmundssonar:

Ég leggst gegn undirritun samninganna af hálfu Seltjarnarnesbæjar. Hugmyndir um svokallaða Borgarlínu eru að mínu mati óraunhæfar eins og þær liggja fyrir, ekki síst forsendur um heildarkostnað við verkefnið, áætlaða nýtingu og rekstrarkostnað. Þetta er í samræmi við bókun Sjálfstæðismanna á Seltjarnarnesi á bæjarstjórnarfundi þann 21. mars 2018 við afgreiðslu Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og stefnuskrá flokksins fyrir sveitarstjórnarkosningarnar í maí 2018.

Heildarkostnaðaráætlun við Borgarlínu er á miklu reiki og rekstrarkostnaður ekki kynntur, ef yfir höfuð er búið er að skoða hann. Samkvæmt lauslegu svari frá SSH dags. 21. febrúar 2018 gæti árlegur rekstrarkostnaður numið 10-15 milljörðum króna, eða ríflega tvöfalt meira en rekstrarkostnaður Strætó. Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu borga nú þegar þrjá og hálfan milljarð með rekstri strætó árlega og ríkið tæpan einn milljarð. Fargjöld ná ekki 30% af kostnaði.

Ef miðað er við rannsóknir á framúrkeyrslu í stórum opinberum framkvæmdum á Íslandi má gera ráð fyrir að fjárfestingin muni kosta vel á annað hundruð milljarða króna, jafnvel hundruði. Inní kostnaðaráætlun er ekki kostnaður við eignanam. Nýjasta dæmið um framúrkeyrslu „borgarlínu“ er að finna í Stavanger í Noregi, en sú framkvæmd er komin úr 60 milljörðum í 200 milljarða ISK.

Hlutfall þeirra sem nota almenningssamgöngur á Íslandi hefur staðið óbreytt í um áratug, eða 3-4%. Á sama tíma hefur nánast ekkert verið gert vegna mikillar fjölgunar bíla í umferðinni, en langstærstur hluti landsmanna kýs einkabílinn sem hentugasta samgöngumátann af ýmsum ástæðum. Eingöngu hefur verið þrengt að umferð í borginni á sama tíma og fjölga hefði þurft akreinum og mislægum gatnamótum á sama tíma.

Nær væri að efla Strætó sem almenningssamgöngumáta. Nú þegar hefur verið fjárfest í 14 rafmagnsvögnum og 5 vetnisvagnar á leiðinni. Hægt er auka tíðni ferða verulega á annatímum, fjölga forgangsakreinum, lækka fargjöld og ekki síst koma í veg fyrir að Strætó stoppi á miðri götu. Það er í það minnsta fyrirhafnarinnar virði til að þrefalda hlutfall þeirra sem vilja nota almenningssamgöngur á Íslandi, eins og draumarnir um Borgarlínuna gera ráð fyrir.

Magnús Örn Guðmundsson (sign)