

Borgarlínan

Eftir Ragnar Árnason

Morgunblaðið | 29. október 2020 | Aðsent efni

Samkvæmt opinberum skýrslum mun kerfi þetta flýta för strætisvagna en valda enn frekari töfum fyrir einkabifreiðar.

Umferðartafir hafa farið mjög vaxandi á höfuðborgarsvæðinu allmörg undanfarin ár. Nú er svo komið að talsverður hluti vegfarenda situr meira og minna fastur í umferðinni á helstu álagstímum að morgni og síðdegis. Fárra kílómetra ferðir sem miðað við hæfileg umferðarmannvirki ættu að taka innan við 10 mínútur taka oft tvöfalt lengri tíma eða meira.

Ástæðan fyrir þessari afturför er að fjölgun íbúa hefur verið langt umfram fjárfestingu í vegakerfinu. Raunar hefur nýfjárfesting í þjóðvegum í Reykjavík verið því nær engin undanfarin 12 ár, en vegakerfi borgarinnar þess í stað skipulega gert ógreiðfærara með ærnum tilkostnaði.

Þjóðhagslegur kostnaður við þessar tafir er mjög mikill. Miðað við opinber gögn um umferð á höfuðborgarsvæðinu er hann líklega yfir 100 milljónir króna á hverjum virkum degi og yfir 30 milljarðar króna á ári. Þessi óþarfaviðbótarkostnaður, sem léleg umferðarmannvirki leggja m.a. á Reykvíkinga, nemur nálægt fimmtungi af beinum skattgreiðslum þeirra til borgarinnar. Við þennan tafakostnað bætist svo mjög aukin loftmengun er bifreiðar mjakast í lágum grírum gegnum umferðarteppurnar og verulega meira vélaslit með tilheyrandi kostnaði.

Borgarlínan

Ráð Reykjavíkurborgar við þessum mikla vanda er svokölluð borgarlína sem er endurbætt strætisvagnakerfi með forgangi í umferðinni. Samkvæmt opinberum skýrslum mun kerfi þetta flýta för strætisvagna en valda enn frekari töfum fyrir einkabifreiðar. Nálægt 4% ferða á höfuðborgarsvæðinu munu nú farnar með strætisvögnum og er það kerfi rekið með gríðarlegum halla. Hugmyndafræðingar Borgarlínunnar gera sér vonir um að allt að 12% ferða muni fara með almenningsvögnum þegar borgarlínan er fullgerð. Hugmyndin er m.ö.o. sú að leggja auknar tafir á 88-96% borgarbúa til að flýta för 4-12% þeirra. Þar að auki verða þessi 88-96% borgarbúa sem verða fyrir auknum töfum í umferðinni að borga þórrann af fjárfestingunni í Borgarlínunni sem nemur tugum milljarða sem og rekstrartapið af strætisvögnunum.

Skýrsla um „félagshagfræði“ borgarlínu

Nýlega kom fram skýrsla um þjóðhagslegt gildi borgarlínu; svokölluð félagshagfræðileg úttekt (Borgarlínan Socioeconomic Analysis) sem gerð er af danska ráðgjafarfyrtækinu COWI og íslensku verkfræðistofunni Mannviti. Að þessari skýrslu er mikill fengur. Þetta er fyrsta formlega athugunin á þjóðhagslegu gildi borgarlínunnar sem mér er kunnugt um að gerð hafi verið. Í henni koma fram margar gagnlegar upplýsingar.

Þessi skýrsla hefur verið kynnt þannig að hún sýni að borgarlínan sé þjóðhagslega hagkvæm (hafi jákvætt félagshagfræðilegt núvirði). Þetta er hins vegar ekki rétt túlkun á efni skýrslunnar. Til þess að fá þá niðurstöðu að þessi framkvæmd hafi jákvætt núvirði hefur reynst nauðsynlegt að reikna sem ábata ýmsa þætti sem eru alls ekki félagslegur ábati eins og greidd fargjöld og eitthvert metið hrakvirði framkvæmdarinnar í miðjum klíðum eins og hið opinbera geti þá selt fjárfestinguna til útlanda fyrir reiðufé. Aðeins þessir liðir og aðrir af svipuðu tagi nægja til að gera núvirði framkvæmdarinnar neikvætt miðað við aðrar forsendur skýrslunnar.

Við þetta bætast óraunsæjar forsendur um notkun borgarlínunnar og þjóðhagslegt tímavirði þeirra sem nota hana. Séu þær óraunsæju forsendur færðar í raunsæisátt kemur í ljós að framkvæmdin hefur verulega neikvætt núvirði.

Samkvæmt skýrslu Cowi og Mannvits hefur borgarlínan neikvætt núvirði

Öfugt við það sem fullyrt hefur verið sýnir athugun á skýrslu COWI og Mannvits að þjóðhagslegt núvirði þessa fyrsta áfanga borgarlínunnar er verulega neikvætt. Með því einu að leiðrétta mistök í skýrslunni eða færa eina af lykilforsendum hennar í raunsæisátt er niðurstaðan að þetta núvirði sé neikvætt. Þá hefur ekki einu sinni verið tekið tillit til þeirrar áhættu sem í framkvæmdinni felst.

Aðrir valkostir

Aldrei er skynsamlegt að leggja í framkvæmdir sem hafa neikvætt núvirði. Það er jafnvel álitamál hvort leggja beri í framkvæmdir sem hafa jákvætt núvirði. Slíkt er aðeins skynsamlegt ef engin önnur framkvæmd hefur hærra núvirði. Opinber gögn benda til þess að á höfuðborgarsvæðinu séu all margar framkvæmdir í samgöngumálum sem bæði hafa verulega jákvætt núvirði og tvímælalaust miklu hærra en borgarlínan og munu nýtast öllum vegafarendum. Því væri skynsamlegt að framkvæma þessar samgöngubætur áður en meira skattfé er ausið í borgarlínu.

Höfundur er prófessor emeritus.