

# Borgarlínan er þjóðhagslega óhakvæm

Eftir Ragnar Árnason

Morgunblaðið | 9. nóvember 2020 | Aðsent efni

*Borgarlínan styttir e.t.v. ferðatíma fyrir tiltölulega fáa strætisvagnafarþega en veldur frekari umferðartöfum fyrir alla hina. Því eru yfirgnæfandi líkur á að þjóðhagslegt núvirði borgarlínu sé neikvætt.*

Í grein minni í Morgunblaðinu 29. október sl ræddi ég þann mikla kostnað sem óþarfa umferðartafir á höfuðborgarsvæðinu leggja á íbúana. Vegna plássleysis nefndi ég þar ekki að þessar umferðartafir rýra einnig skilvirkni atvinnulífsins á svæðinu og leggja þar með enn frekari byrðar á samfélagið. Þessar umferðartafir eru óþarfar vegna þess að fyrir hendi eru og hafa lengi verið margir tiltölulega ódýrir kostir til að bæta umferðarflæðið í Reykjavík svo um munar. Hagfræðilegt mat á þessum kostum bendir til að þjóðhagsleg arðsemi margra þeirra sé mjög mikil og miklu meiri en borgarlínunnar, sem virðist raunar hafa neikvætt núvirði eins og ég benti á í greininni.

## Borgarlínan er fyrir fáa

Í stað þess að framkvæma hagkvæmstu valkostina til að draga úr umferðartöfum og bæta með því hag allra borgarbúa hafa borgaryfirvöld í Reykjavík kosið að einblína á borgarlínuna. Samkvæmt nýlegri skýrslu Cowi og Mannvits er fyrsti áfangi borgarlínunnar talinn munu stytta ferðatíma þeirra u.þ.b. 4% sem nú ferðast með strætisvögnum en lengja ferðatíma þeirra sem fara um á venjulegum bifreiðum. Hugmyndin er með öðrum orðum sú að tefja enn frekar för þorra borgarbúa en flýta för lítils minnihluta. Tæpast þarf að taka það fram að sá mikli meirihluti sem á að þola enn frekari umferðartafir vegna borgarlínunnar á einnig að borga kostnaðinn af henni.

## Skýrsla um „félagshagfræði“ borgarlínu

Ofangreind skýrsla Cowi og Mannvits um svokallaða „félagshagfræði“ borgarlínunnar er skrifuð í talsverðum véfréttarstíl. Takmörkuð grein er gerð fyrir ýmsum lykilforsendum skýrslunnar og hvernig núvirðisreikningarnir eru framkvæmdir.

Tveir af starfsmönnum Cowi og Mannvits, þær Meta Reimer Brödsted og Ólöf Kristjánsdóttir, hafa nú stigið fram og gert nánari grein fyrir vissum forsendum skýrslunnar (Mbl. 6. nóvember). Þær upplýsa m.a. að það sem nefnt er „scrap value“ í skýrslunni og

jafnan þýtt sem hrakvirði á íslensku er alls ekki hrakvirði heldur núvirði hreins ábata af væntanlegri notkun borgarlínunnar eftir lokaár núvirðisreikninganna. Sé svo er auðvitað rétt að hafa þetta gildi með í núvirðisreikningunum. Þessar nýju upplýsingar vekja hins vegar fleiri spurningar. Hvenær lýkur núvirðisreikningum? Hvers vegna er ekki reiknaður út allur líftími framkvæmdarinnar? Fullyrðing um tiltekið núvirði hreins ábata efir lok reikninganna sýnir að einhver hefur haldið áfram að reikna. Hver er þá sá líftími framkvæmdarinnar sem miðað er við?

Ólöf og Meta telja einnig að fargjöld nýrra notenda eigi að reikna með í hinum þjóðhagslega ábata af borgarlínunni. Þetta tel ég hins vegar ekki rétt. Þau fargjöld sem nýir farþegar greiða eru að vísu tekjur fyrir farmiðasalann. Þær eru hins vegar jafnmikið tap fyrir aðra framleiðendur sem hinir nýju farþegar keyptu áður vörur af. Það er ekki hægt að eyða sömu tekjum tvisvar. Niðurstaðan er því eins og ég sagði í greininni í Morgunblaðinu að fargjaldatekjurnar séu einungis tilfærsla. Nýr viðskiptamaður borgarlínu færir þær frá öðrum framleiðendum í hagkerfinu yfir í kassa borgarlínunnar. Þjóðarkakan vex ekki við þessa tilfærslu. Þess vegna geta fargjaldatekjur ekki talist þjóðhagslegur ábati af borgarlínu.

### **Óhagkvæmni borgarlínunnar**

Borgarlínan kostar stórfé. Hún gagnast tiltölulega fáum, 4% sé miðað við núverandi ferðir með strætisvögnum en e.t.v. 12% ef miðað er við mestu bjartsýnisforsendur talsmanna borgarlínunnar. Hún veldur hins vegar frekari umferðartöfum fyrir hin 88- 96% vegfarenda. Augljóst er að meta þarf ábata hinna fáu mjög hátt til að vega upp á móti tapi hinna mörgu og greiða þar að auki fjárfestingar- og rekstrarkostnað borgarlínunnar. Eins og ég benti á í grein minni í Morgunblaðinu (29.10. sl.) er afar langsótt að slíkt sé raunsætt. Því eru yfirgnæfandi líkur á að núvirði borgarlínu sé neikvætt.

### **Lokaorð**

Það kann ekki góðri lukku að stýra að framkvæma hagkvæmnismat eftir erlendum uppskriftum. Uppskriftir geta hæglega misskilist og þær forsendur sem þær byggjast á gleymst. Um þetta eru mýmörg dæmi. Reynslan sýnir að formúlur og reiknilíkön koma ekki í staðinn fyrir rækilega umhugsun á grundvelli staðgóðrar þekkingar og auðvitað gagnrýna skoðun annarra sérfræðinga. Ragnar Árnason » Borgarlínan styttir e.t.v. ferðatíma fyrir tiltölulega fáa strætisvagnafarþega en veldur frekari umferðartöfum fyrir alla hina. Því eru yfirgnæfandi líkur á að þjóðhagslegt núvirði borgarlínu sé neikvætt. Ragnar Árnason

*Höfundur er prófessor emeritus.*