



UMSÖGN

Viðtakandi: Borgarráð

Sendandi: Skrifstofa samgöngustjóra og borgarhönnunar

Tillaga borgarráðsfulltrúa Sjálfstæðisflokksins um að borgarlína verði kostnaðarmetinn með tilliti til sambærilegra verkefna erlendis (R20070151).

Á fundi borgarráðs þann 21. júlí sl. var lögð fram svohljóðandi tillaga borgarráðsfulltrúa Sjálfstæðisflokksins:

Gera má ráð fyrir að borgarlínuverkefnið verði mun kostnaðarsamara en áætlað er enda hefur það komið á daginn og sýnt sig að sambærileg verkefni í erlendum borgum hafa farið langt yfir kostnaðaráætlun. Með þá staðreynd í huga er lagt til að kostnaður við borgarlínuverkefnið verði metinn með tilliti til sambærilegra verkefna erlendis s.s. í Edinborg þar sem verkefnið stóðst ekki kostnaðaráætlanir. Enginn rekstraráætlun liggur fyrir varðandi borgarlínu og því er lagt til að unnið verði að slíkri áætlun og hún lögð fram hið fyrsta. Það er lágmarkskrafa að þessari heimavinnu sé lokið áður en frekari ákvarðanir eru teknar og framkvæmdir hefst. Skattgreiðendur eiga heimtingu á að vera upplýstir um reikninginn sem þeim verður sendur vegna borgarlínunnar.

Tillögunni var vísað til umsagnar skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar með tölvupósti skrifstofu borgarstjórnar, dags. 13. ágúst sl.

Umsögn:

Á frumstigum Borgarlínuverkefnisins var kostnaður m.a. áætlaður út frá erlendum reynslutölum um kostnað fyrir sambærileg BRT kerfi í erlendum borgum. Erlendar reynslutölur gefa ákveðna vísbendingu um kostnað en byggja þó á efnis- og launakostnaði í viðkomandi landi og borg. Mikilvægt er að kostnaðarmat samgönguverkefna í Reykjavík byggji á einingaverðum úr nýlegum gatna- og vegagerðarframkvæmdum hérlandis til að endurspegla efnis- og launakostnað á höfuðborgarsvæðinu sem getur verið ólíkur því sem gengur og gerist erlendis. Mat á kostnaði við Borgarlínuverkefnið hefur því um langa hríð byggt á innlendum reynslutölum sem að mati sérfræðinga eru mun betri nálgun en erlend viðmið úr mismunandi borgum.

Ákveðnum vandkvæðum er bundið að bera Borgarlínu beint saman við önnur verkefni erlendis, þar sem mismunandi verkefni geta innihaldið mismunandi kostnaðarþætti auk þess sem verð á



efni og vinnu er mismunandi. Sum erlend verkefni innihalda eingöngu kostnað milli kantsteina götu á meðan önnur innihalda allan kostnað frá lóð í lóð og enn önnur innihalda allan kostnað frá húsvegg í húsvegg.

Tekið skal fram að mikilvægt er að bera saman sambærileg kerfi. Í Edinborg var um að ræða uppbyggingu á léttlestarlínu en ekki hraðvagnakerfi (BRT) eins og hér er stefnt að.

Nú liggja fyrir frumdrög að fyrstu framkvæmdalotu Borgarlínu, ásamt félagshagfræðilegri greiningu og fleiri skýrslum um verkefnið. Niðurstöður eru aðgengilegar á heimasíðu verkefnisins, borgarlinan.is

Í frumdrögunum kemur fram eftirfarandi kostnaðaráætlun vegna fyrstu lotu Borgarlínu:

Kostnaður	Milljónir kr.
Upprif	620
Lagnir	1.100
Jarðvegsskipti	2.400
Malbik á götu	1.600
Rautt malbik	1.600
Grásteinn	300
Kantsteinn	400
Göngu/hjólástígar	3.900
Gróður og umhverfisfrágangur	730
Snjóbræðsla	850
Götulýsing	1.200
Stöðvar	2.500
Gatnamót, breytingar	1.200
Umferðarljós	1.100
Brýr	5.000
Landfylling og grjóttgarðar	400
Samtals	24.900

Innifalið í þessari áætlun eru 14,5 km langir innviðir fyrir Borgarlínu, 18 km af hjólástígum og 9 km af göngustígum. Gert er ráð fyrir að sá hluti sem samgöngusáttmáli ríkis og sveitarfélaga stendur undir, Borgarlínan og stofnleiðir hjóltreida, kosti um **18,6 milljarða króna**.

Fyrsta lota Borgarlínunnar er þjóðhagslega arðbært verkefni samkvæmt félagshagfræðilegri greiningu (e. socio-economic analysis). Horft er til 30 ára í matinu en samfélagslegur ábati er metinn tæplega 26 milljarða kr. að núvirði umfram stofn- og rekstrarkostnað. Metin voru áhrif á alla samgöngumáta í nýju umferðarlíkani fyrir höfuðborgarsvæðið. Notast var við sömu aðferðafræði og beitt er víða erlendis m.a. Metro í Kaupmannahöfn, léttlestarkerfi í Óðinsvéum og Árósum. Í félagshagfræðilegri greiningu á fyrstu lotu Borgarlínu var næmnigreining notuð til að gera grein fyrir áhrifum óvissu í undirliggjandi forsendum.



Í skýrslu um frumdrög fyrstu lotu Borgarlínu segir um rekstrarkostnað leiðakerfis almenningssamgangna (Borgarlína og strætisvagnakerfið):

Fyrstu niðurstöður leiða í ljós að miðað við núverandi rekstur verður framlag ríkis og sveitarfélaga svipað á þeim tíma sem horft er til, þ.e. árið 2034, þó háð þeirri tíðni og þjónustu sem sviðsmyndirnar lýsa. Í upphafi (2024) gæti framlagið orðið 1-2 milljörðum hærra en það er í dag en endanlegar tölur munu þó ekki liggja fyrir fyrr en vinnu við rekstraráætlun lýkur.

Í kjölfar meiri uppbyggingar nálægt borgarlínustöðvunum má gera ráð fyrir að rekstrartekjur aukist jafnt og þétt eftir því sem innviðir Borgarlínunnar byggjast upp og farþegagrunnurinn stækkar. Því má áætla að framlag ríkis og sveitarfélaga muni minnka með árunum, gangi áætlanir um uppbyggingu og fjölgun farþega eftir.

Á vettvangi Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Strætó er nú unnið að frekari rekstraráætlun sem helst í hendur við ítrunarferli vegna áætlana um nýtt leiðarnet Strætó.

Þorsteinn R. Hermannsson
samgöngustjóri