



MANNVIT

Fjármögnun stærri framkvæmda

- Vinnustofa Grænu orkunnar um gjaldtöku í samgöngum

Þorsteinn R. Hermannsson, samgönguverkfræðingur

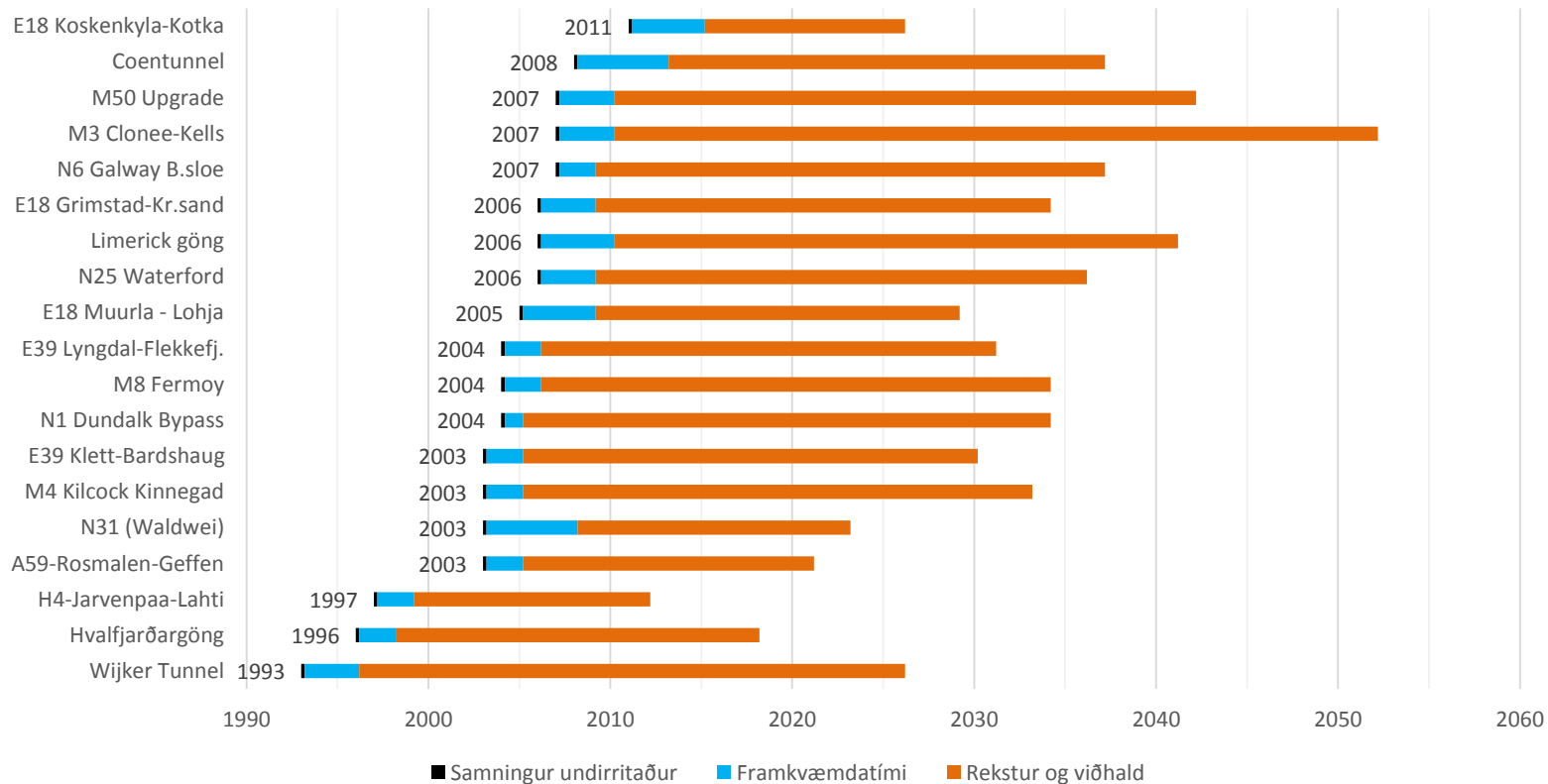
th@mannvit.is

Fjármögnun stærri framkvæmda

- Opinber fjármögnun
- Einkafjármögnun (Public-Private-Partnership)
 - *Einkaframkvæmdir og einkafjármögnun í samgöngum – reynsla annarra landa og lærdómur (okt. 2014)*



Tímalína verkefna



Aðferðafræði - áskoranir

- Endurgreiðsluaðferðir
 - *Skuggatollar*
 - *Reiðugreiðslur (e. availability payments)*
 - *Vegtollar*
- Áhættuskipting
- Samningatækni
- Fjármagnskostnaður

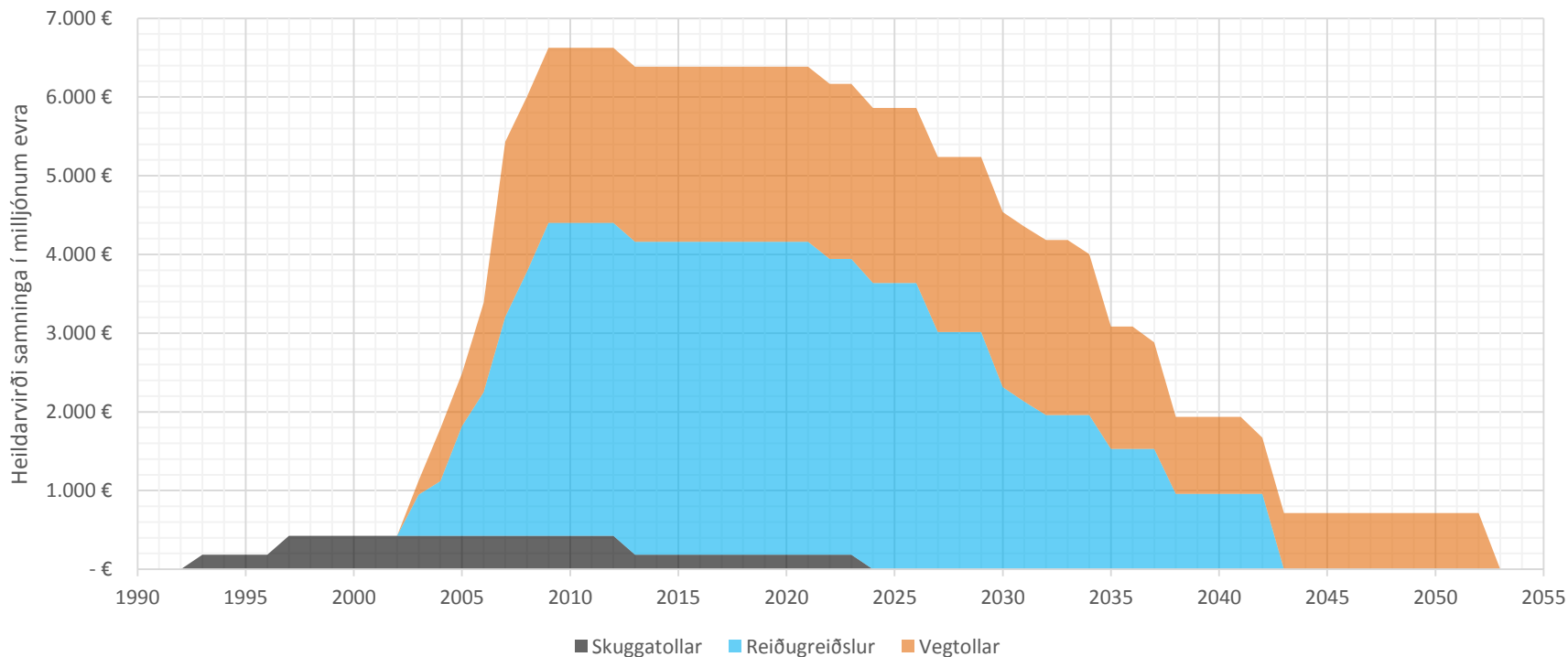
Endurgreiðsluaðferðir

	Skuggatollar	Reiðugreiðslur	Vegtollar
<i>Áhætta af umferðarmagni færast á einkaaðila</i>	Ekki alltaf	Nei	Já
<i>Hætta á ofsahagnaði einkaaðila (windfall profit)</i>	Já	Nei	Já
<i>Hver borgar fyrir mannvirkin?</i>	Skatt-greiðendur	Skatt-greiðendur	Notendur

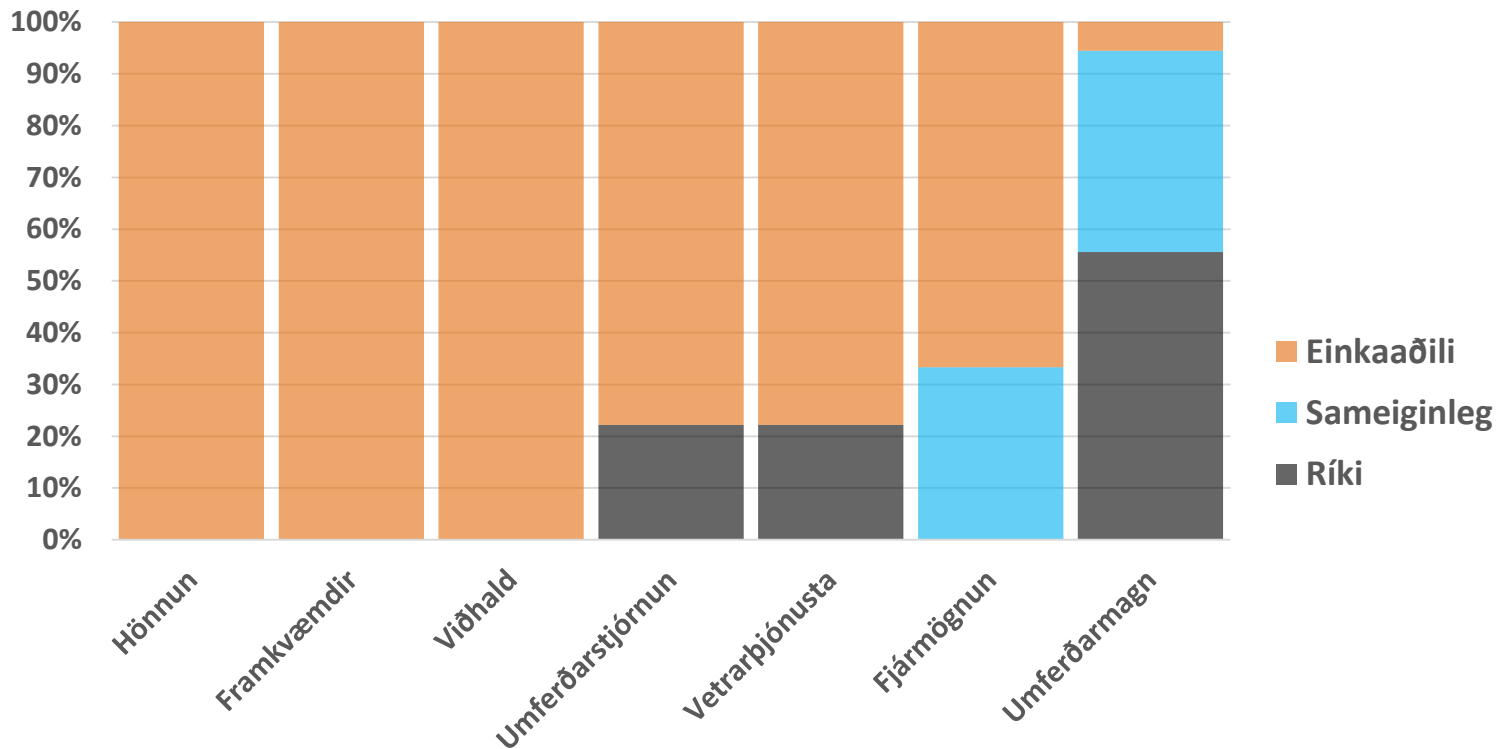
- Blönduð lausn

Endurgreiðsluaðferðir

Heildarvirði PPP samninga (í milljónum evra) í löndunum fjórum, eftir endurgreiðsluaðferð



Áhættuskipting



Samningatækni og fjármagnskostnaður

- Útboðsferli getur orðið langdregið, flókið og dýrt
- Tímasetning útboða mikilvæg
- Sveigjanleiki samninga sem ná yfir áratugi
- Þrjú módel til lækkunar fjármagnskostnaðar:
 - *Franska módelið: Ríkið ábyrgist 70% af endurgreiðslu í gegnum reiðugreiðslur, afgangur í gegnum vegtolla*
 - *Danska módelið: Ríkið endurfjármagnar verk í lok framkvæmda.*
 - *Írska módelið: Ríkið fjármagnar um helming af verkinu á framkvæmdatíma.*

Ályktanir

- Einkaframkvæmdir virðast komnar til að vera í öllum löndunum.
- **Reiðugreiðslur** nú aðal endurgreiðsluaðferðin, vegtollar sem viðbót í Noregi.
- Áhætta á umferðarmagni hjá hinu opinbera.
- Kostnaður umdeildur.
- Tæknileg frammistaða góð:
 - *Tímaáætlanir standast*
 - *Kostnaður við rekstur og viðhald lægri*



MINNSTAÐUR

HÖFUÐBORGARSVÆÐIÐ

Gunnlaugur Kristjánsson, framkvæmdastjóri hjá ÍAV, gagnrýnir skipulag í borginni

Þörf á því að minnka umfang bílastæða

Eftir Svavar Knút Kristjánsson svavar@mb.is

EFTIRSPURN fer vaxandi eftir íbúðum í þétta fjölbýli, sérstaklega meðal ungs fólks. Þannig er mikilvægt að reisa falleg og þétt fjölbýlishús, þar sem mikið er lagt upp úr skjóli og rýmismyndun. Þá eru bílastæði afar dýr lúxus fyrir íslensk fyrirtæki og býnt að finna leiðir til að lágmarka það flatarmál sem þau taka í skipulaginu, þar sem það pláss nýttist illa og verður berangurslegt, ekki vænlegt til að skapa lífandi borg.

Þetta var meðal þess sem fram kom í erindi Gunnlaugs Kristjánssonar, framkvæmdastjóra þróunarsviðs Íslenskra aðalverktaka (ÍAV) á sérstakri vinnustofu um borgarskipulag, samgöngur og gæði byggðar, sem Skipulags- og byggingarsvið efndi til á Grand hóteli í gær.

Þar komu saman í kringum hundráð fagmenn og hæðsmunaaðilar úr ýmsum áttum og ræddu ýmis skipulagsmál.

Gunnlaugur fór víða í erindi sínu og sagði m.a. að lóðaverð færi ört hækkandi og verðmæti lands væri grófléga vaxandi í borginni. Þess vegna gætu fyrirtæki leift sér að brúla með land og þess vegna væri líka svo auðvelt að koma sér upp einbýlishúsum, því lóðir væru seldar langt undir raunverði.

Gunnlaugur sagði að í Reykjavík þyrfti að bjóða fjölbreytta búsetunarmöguleika. Undanfarna áratugi hefði

l.d. vel verið séð fyrir þörfum þeirra sem vilji búa dreift og kröfn um nærþjónustu væri sífellt að aukast. Þá kysu nú sífellt fleiri að búa í þéttari fjölbýlishúsabyggingu, en þörfum þeirra hefði verið illa sinnt síðustu áratugi. Vísaði Gunnlaugur til reglulega kannana sem Gallup framkvæmir fyrir ÍAV til að komast að því hvernig fólk vill búa. „Ungt fólk sem er að koma úr námi erlendis vill gjarnan búa í því borgarumhverfi sem það hefur kynnt þar, þar sem þjónusta og afþreying eru í góðgæferi.“ sagði Gunnlaugur m.a. í samtali við blaðamann.

Sagði Gunnlaugur ný hverfi í borginni einkennast af dreiftri byggð, miklum aðskilnaði íbúða- og atvinnuhúsnæðis, gífurlegu landsvæði sem lagt væri undir samgöngumannvirki og bílastæði og einsleitri byggð. Þá væri í hönnun nýrra hverfa lítið hugsað til rýmismyndunar. Einnfremur væri þjónustustig umferðarmannvirka langt yfir því sem venjulegt getur talist. Bætti hann við í samtali við blaðamann að fólk sem vildi búa „uppi í sveit“ og vildi samt njóta sama þjónustustigs ætti kannski að fá að borga fyrir það, því fólk sem byggði í þéttari hverfum væri á vissan hátt að niðurgreiða lífsstíl úthverfabúa.

Þannig væri lífsstíl fólks sem býr í þéttari byggð ódýrari fyrir samgöngukerfið og aðra þjónustu. „Það má halda því fram þótt vissulega séu mörg sjónarmið í þessu.“ sagði Gunn-

laugur m.a. Hvatti Gunnlaugur til blandaðri og þéttari byggðar, en hann sagði meiri blöndun draga úr umferðarþunga og þannig úr kostnaði við byggingu og viðhald umferðarmannvirka. Þá skapaði meiri blöndun og þéttari byggð lifilegra borgarumhverfi og samfara því grundvöll fyrir fjölbreyttari þjónustu.

Skipulagsklúður í Borgartíni

Gagnrýndi Gunnlaugur m.a. harðlega skipulag atvinnulóða við Borgartín, þar sem allar lóðirnar væru notaðar undir bílastæði og engar tilraunir gerðar til að mynda skjólgóð útsvæði. Engin almenningsvæði væru á jarðhæðum húsnæna og engar öðllegar göngutengingar milli lóða. Sagði hann þetta skipulag minnka mjög möguleika á lífandi samfélagi í Borgartíni.

unnaugur sagði fólk ekki alltaf gera sér grein fyrir því hversu dýr bílastæði væru í raun og veru, en land undir eitt bílastæði miðsvæðis í borginni lægi á bilinu 3-5 milljónir króna. Þá kostaði bílastæði neðanjarðar um 2-3 milljónir. Þannig ætti það að vera hagr löðarhafa að byggja bílagæmslur gegn hærrí nýtingu. Sagði hann fyrirtæki geta grætt mikið á því að hvetja starfsmenn sína til að njóta sér almenningsamgöngur eða koma ekki á einkabíl í vinnuna, m.a. með því að greiða niður almenningsamgöngurnar eða jafnvel greiða fólk fyrir að koma ekki á bíl sínum. „Það stórborg-



Morgunblaðið/Haldór Kolleins

Gunnlaugur gagnrýndi m.a. harðlega skipulag atvinnulóða við Borgartín.

ar sig fyrir fyrirtæki að borga starfsmanni um 5.000 krónur á mánuði ef það losnar við heilt bílastæði.“ sagði Gunnlaugur.

Borgargötu í stað hraðbrautar

Meðal þeirra breytinga sem Gunnlaugur vildi sjá var heildstæðara skipulag, og sérstæð bílastæðahús, sem hægt væri að hvetja starfsmenn til að nota. Að leyfa herra nýtingarhlutfall ofanjarðar gegn byggingu neðanjarðarbílagæmslu og að starfsfólk greiddi eðlilegt gjald fyrir að geyma bílana sína niðri í bæ. „Ef starfsmaður þyrfti að borga eðlilegt gjald fyrir bílastæði sitt, þá myndi hann örugglega velja það frekar að taka strætið í vinnuna eða einhvern annan ferðamáta.“ sagði Gunnlaugur einnfrumur í samtali við blaðamann.

Miklabrautin var einnig umtalsefni Gunnlaugs, en hann vildi sjá hana fara í stökk meðfram Hlíðalhverfinu og leysa þannig Hlíðarnar úr gíslingu.

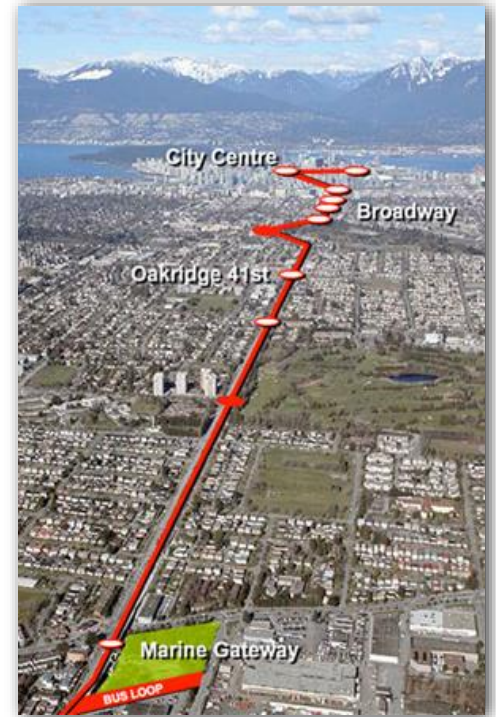
Mælti Gunnlaugur með stökk allt

frá Grensásvægi að Snorrabraut, en Miklubraut ofanjarðar yrði breytt í borgargötu með röngri umferð, götu á borð við Lækjargötu eða Snorrabraut, þar sem ýmiss konar þjónusta og íbúðabygging þrífist við hlíð götumnar, eða væri umferðarhávaði mun minni við borgargötur, sem einnig kallast breiðgötur. „Hlíðarnar hafa lengi verið fastar milli þriggja hraðbrauta og það þrengir mjög að þeim.“ sagði Gunnlaugur og bætti við að ef Miklabrautin færi í stökk meðfram Hlíðunum myndu skilyrði hverfisins stórbátta.

„Ég vil líka velja því fyrir mér hvort seldur borgargarættur meðfram þessari nýju borgargötu færi ekki langt með það að borga kostnaðinn við að setja Miklubrautina í stökk, því þetta land er mjög verðmætt. Þá er líka mjög viðkvæmt að byggja t.d. meðfram Miklatíni, en það væri hægt að gera það án þess að skerða sjálft útívarsvæðið, t.d. er þessi græna rönd meðfram Miklubrautinni afar líta nýtt.“

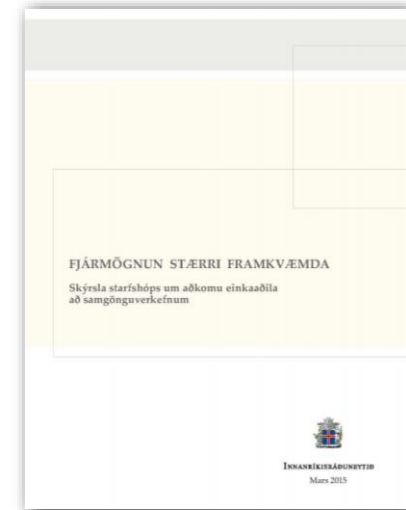
Aðrir möguleikar - almenningsamgöngur

- Einkaframkvæmd möguleg á fleiri sviðum, ss. í almenningsamgöngum. Dæmi; „The Canada Line“.
- Kanadalínan orðin að fyrirmynd að farsælu samstarfi einkaaðila og hins opinbera.
- Línan hefur leitt af sér fjárfestingu sem eiga sér ekki hliðstæðu í sögu Vancouver.
- Áhætta einkaaðila takmörkuð sökum staðfestu borgaryfirvalda að hefja samgöngutengda byggðarþróun.
- „Kanadalínur“ að rísa í Edmonton, Denver, Maryland og Washington.



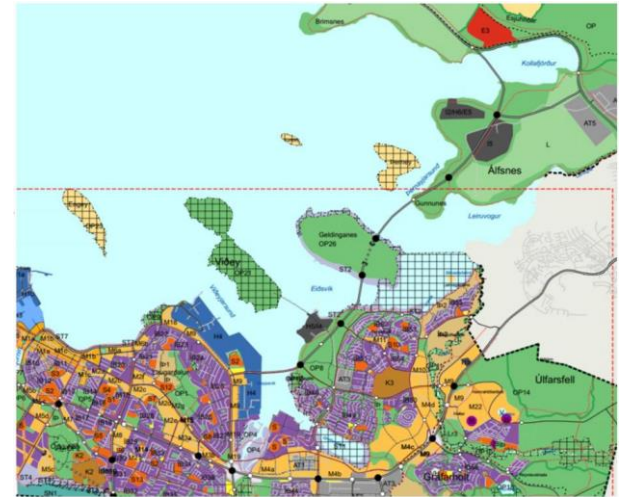
Fjármögnun stærri framkvæmda - starfshópur

- Ekki mörg vegagerðarverkefni sem koma til greina sem PPP verkefni ef ætlunin er að vegfarendur greiði stóran hluta eða allan stofnkostnað og hafi val um aðra gjaldfrjálsa leið.
- Í flestum verkefnum er hlutfall umfangs samanborið við tekjumöguleika ekki nægilega hagkvæmt til þess að hægt sé að beita PPP fjármögnun. Mikilvægt er að verkefnin séu í samræmi við gildandi skipulag eða líklegt sé að þær breytingar sem gera þarf standist mat og fáist samþykktar af viðeigandi yfirvöldum.
- Frumgreining á fýsileika þess fyrir einkaaðila að byggja, viðhalda og reka Sundabraut bendir til að ef Sundabraut er skoðuð sem heildstæð framkvæmd sé mögulega hægt að fjármagna brautina að fullu með veggjöldum.



Fjármögnun stærri framkvæmda - starfshópur

- Starfshópurinn leggur til við ráðherra að láta útbúa útboðsramma þar sem verkefninu, byggingu og rekstri Sundabrautar, er lýst og settar eru fram leikreglur um fjármögnun sem byggja á reynslu annarra þjóða.
Þar þarf að koma fram lýsing á skipulagsþáttum og tengingu annarra í samráði við Rvk.
- Skoða þarf hvaða aðilar eru tilbúnir að koma að verkinu í einhvers konar undirbúningsfélagi með ríkinu.
- Að mati starfshópsins er leið I sú leið sem kemur til greina við þverun Kleppsvíkur en hún er mörkuð í AR 2010-2030. Starfshópurinn telur rétt að útboðsrammi miði við byggingu brautarinnar sem 2+2 vegar og hún verði byggð alla leið í einum áfanga.



Mynd 15. Aðalskipulag Reykjavíkur 2010–2030: Landnotkun, samgöngur og verndarsvæði.

Fjármögnun stærri framkvæmda - starfshópur

- Samhliða vinnu við gerð útboðsramma þarf að gera nákvæma greiningu á umferðarmynstri, kostnaðarliðum og greiðsluvilja, sem nauðsynlegt er að framkvæma til að geta sagt með vissu hvort Sundabraut sé fýsilegur fjárfestingarkostur fyrir einkaaðila.
- Að mati starfshópsins er hægt að velja þrjár mismunandi leiðir við einkaframkvæmd Sundabrautar:

- Reiðugreiðsluleið
- Hreinn einkarekstur
- Blandaða leið

Tafla 1. Samantekt umferðartalna (bílfærðir/sólarhring).

Umferðarspá (hversdagsumferð)	Ár	Fyrsti áfangi	Annar áfangi
<i>Svæðisskipulag 2001–2024</i>	2024	53 þúsund	-
<i>Tillögur sveitarfélaga til vegáætlunar 2007–2018</i>	2012	20 þúsund	-
<i>Aðalskipulag Reykjavíkur 2010–2030</i>	2030	23–30 þúsund	-
<i>Svæðisskipulag 2015–2040 (m.v. vinnugögn)</i>	2040	27–35 þúsund	5-7 þúsund ²

