

Vaðlaheiðargöng.

Á fundi sínum í 30 ágúst s.l. skipaði stjórn Eyþings nefnd til undirbúnings fyrir stofnun félags um framkvæmd og rekstur jarðganga undir Vaðlaheiði.

Í nefndina voru skipaðir:

Ásgeir Magnússon, Akureyri

Kári Arnór Kárason, Akureyri

Helgi Kristjánsson, Húsavík

Þá hefur Pétur Þór Jónasson framkvæmdastjóri Eyþings unnið með nefndinni.

Samkvæmt erindisbréfi nefndarinnar eru henni fyrst og fremst ætluð eftirfarandi verkefni:

- Kanna áhuga einkaaðila (fjárfesta) á því að taka þátt í stofnun félags um undirbúning, framkvæmd og rekstur ganganna.
- Kanna nokkrar mismunandi fjármögnunarleiðir, einkum með mismunandi þátttöku ríkisins í huga.

Nefndin hélt sinn fyrsta fund 19. september og á þeim fundi var Ásgeir Magnússon kosinn formaður nefndarinnar.

Nefndin hefur farið yfir öll helstu gögn og upplýsingar sem fyrir liggja um málið og átt fundi með eftirfarandi aðilum til að afla upplýsinga um málið:

- Birgi Guðmundssyni umdæmisstjóra Vegagerðarinnar á Norð- Austurlandi
- Stefáni Reyni Kristinssyni framkvæmdastjóra Spalar
- Marínó Tryggvasyni fjármálastjóra Spalar
- Hreini Haraldssyni sviðsstjóra Þróunarsviðs Vegagerðarinnar
- Kristínu Sigurbjörnsdóttur forstöðumanni Hagdeildar Vegagerðarinnar
- Sigfúsi Jónssyni framkvæmdastjóra Nýsis.

Ljóst er af þeim skýrslum sem ritaðar hafa verið um málið og viðtölum við framangreinda sérfræðinga að gerð jarðganga undir Vaðlaheiði er ekki tæknilega flókið verkefni. Þær jarðfræðirannsóknir sem gerðar hafa verið á svæðinu benda þvert á móti til þess að bergið sé sérstaklega hentugt til jarðgangagerðar. Stærstu spurningarnar sem vakna snúa því að fjármögnun verkefnisins, en nokkrar mismunandi leiðir gætu komið þar til greina.

Nauðsynlegt er að vanda til kynningar á kostum jarðganganna fyrir áframhaldandi vöxt og uppbyggingu svæðisins. Ekki er talin ástæða til að rekja í ítarlegu máli þau jákvæðu áhrif sem gerð jarðganga hefur á umhverfi og samfélag. Slíkt hefur verið gert marg oft áður og nægir í því sambandi að benda á skýrsluna “Áhrif samgöngubóta á byggðaþróun” sem Rannsóknarstofnun Háskólans á Akureyri vann fyrir Byggðastofnun og kom út í október 2001. Þá má einnig benda á skýrsluna “Jarðgöng og vegagerð á Norðanverðum Tröllaskaga” sem sömu aðilar unnu fyrir Vegagerðina.

Kostir jarðganga undir Vaðlaheiði eru þessi helstir:

- Tímasparnaður vegfarenda
- Lægri ferðakostnaður
- Aukið umferðaröryggi
- Bætt aðgengi að þjónustu og stækkun þjónustusvæðis
- Stærra atvinnusvæði
- Hærra fasteignaverð
- Bætt skilyrði til hagræðingar í rekstri sveitarfélaga

Aðal áhrifasvæði ganga undir Vaðlaheiði er svæðið frá Hörgárbyggð í vestri og öll Suður-Þingeyjarsýsla að undanskildum Grýtubakkahreppi í austri. Samtals eru íbúar þessa svæðis 21.200. Þá má einnig gera ráð fyrir nokkrum áhrifum slíks mannvirkis utan þessa svæðis þó í minna mæli sé. Þar sem sveitarfélögin á helsta áhrifasvæði ganganna austan Vaðlaheiðar að Húsavík undanskilinni eru tiltölulega fámenn verður stækkun atvinnusvæðisins ekki mikil, en stækkun þjónustusvæðisins spannar að verulegu leyti allt Norð–Austurland. Eins sækja Austfirðingar í auknum mæli hluta sinnar þjónustu til Akureyrar. Þá má benda á að virkjanir og stóriðjuframkvæmdir á Austurlandi auka mjög á alla flutninga á þessari leið, m.a. vegna batnandi vegar um Möðrudalsöræfin og vegna þess að norðurleiðin er orðin talsvert styttri en suðurleiðin milli Mið-Austurlands og Reykjavíkur. Þá hafa jarðgöng undir Vaðlaheiði mikla þýðingu fyrir nýtingu þeirra auðlinda sem falin eru í háhitasvæðunum í Þingeyjarsýslum.

Kostnaðaráætlanir.

Sett hefur verið upp reiknilíkan sem sýnir áætlað fjárflæði framkvæmdarinnar miðað við mismunandi forsendur (fylgiskjal 1 og 2).

Það er mat nefndarmanna og þeirra sem rætt hefur verið við, að gróf áætlun Vegagerðarinnar um kostnað við jarðgöng undir Vaðlaheiði og hugsanlegar tekjur af veggjaldi byggist á mjög varlegum forsendum. Eðlilegt er því að líta á þessa áætlun sem “svartsýnis” áætlun og að talsverðar líkur séu á að ná megi hagstæðari útkomu. Í því fjárhagslíkani sem hér fylgir með er gengið út frá áætlun Vegagerðarinnar með breytingum sem nánar er frá greint hér að neðan.

Í skýrslu Vegagerðarinnar er reiknað með því að göngin kosti 4,4 milljarða og er sú tala með virðisaukaskatti. Til samræmis við það sem gert var í Hvalfjarðargöngunum þá er í þeim útreikningum sem fylgja með búið að draga virðisaukaskattinn frá. Í meðfylgjandi reiknilíkani yfir fjárflæði framkvæmdarinnar er því gert ráð fyrir að kostnaðurinn við gangagerðina sé rúmir 3,5 milljarðar án VSK.

Í skýrslu Vegagerðarinnar er reiknað með því að ÁDU (á dags umferð) sé 850 bílar árið 2001, sem er 2% aukning frá árinu á undan, en milli árana 1999 og 2000 jókst umferðin um Víkurskarð um 4,25%. Umferðin um Víkurskarð hefur verið mjög vaxandi og því er í reiknilíkaninu reiknað með 2% aukningu á ári á umferð um veginn þar til 2006 sem gæti orðið árið áður en jarðgöngin yrðu tekin í notkun.

Eins og að framan greinir er í skýrslu Vegagerðarinnar reiknað með 24,5 % virðisaukaskatti á framkvæmdakostnaðinn, en í Hvalfjarðargöngunum fékkst hann

niðurfelldur. Í stað þess er lagður á 14 % virðisaukaskattur á veggjaldið. Vel mætti hugsa sér að ríkið félli frá innheimtu á virðisaukaskatti af veggjaldinu, sem þýðir þá 14 % hækkun á tekjum.

Þá var við undirbúning Hvalfjarðarganga reiknað með því að 35% umferðarinnar færi áfram um Hvalfjörð. Niðurstaðan er sú að aðeins 2% fer fyrir fjörðinn.

Aukning umferðar þar var einnig miklu meiri en gert hafði verið ráð fyrir. Strax 1. árið var umferðin 70% meiri en reiknað hafði verið með.

Í skýrslu Vegagerðarinnar er reiknað með því að rekstrarkostnaður ganganna sé 50 milljónir á ári sem skiptist þannig að 25 milljónir séu vegna rekstrar og viðhalds ganganna og innheimta veggjalds kosti annað eins. Þetta er mjög hátt og margar leiðir færar til að lækka þennan kostnað, sérstaklega ef beitt yrði nýjustu tölvutækni. Í meðfylgjandi reiknilíkani yfir fjárflæði framkvæmdarinnar er reiknað með því að rekstrarkostnaðurinn sé 35 milljónir á ári.

Þá reiknar Vegagerðin með því að ekki sé unnt að innheimta veggjald lengur en í 20 ár og með því að ekki fáiast ódýrara fjármagn í framkvæmdina en á 10 % vöxtum. Ekkert er því til fyrirstöðu að innheimta veggjald þangað til búið er að greiða göngin niður að fullu. Á hinn bóginn kann innheimta veggjaldsins að vera erfið pólitísk spurning þar sem ekki er ætlunin að innheimta veggjald í öðrum jarðgöngum á Íslandi en Hvalfjarðargöngunum og allt bendir til þess að búið verði að greiða þau göng niður eftir 12 – 14 ár. Þá yrðu Vaðlaheiðargöng þau einu sem innheimtu veggjöld. Af viðræðum við fjármálamenn má ætla að ef það fáið traust ábyrgð fyrir nauðsynlegum lánnum vegna framkvæmdanna þá ætti að vera hægt að fá lán á um það bil 6% vöxtum.

Vaðlaheiðargöng.

Fáist lánsfjármagn til framkvæmdanna með 6% vöxtum og ríkissjóður komi að verkefnum á framkvæmdatímanum með að lágmarki 1.500 milljónir og að veggjald sem er u.þ.b. helmingur veggjaldsins um Hvalfjarðargöng innheimt í 25 ár ætti dæmið að ganga upp. Með niðurfellingu á virðisaukaskatti af framkvæmdinni stýttist sá tími um 6 ár.

Fjármögnunarleiðir:

1. Algengast er í nálægum löndum að ríkið fjármagni slíkar framkvæmdir og fá þá e.t.v kostnaðinn að hluta eða öllu leyti til baka með veggjaldi.
2. Í Noregi er talsvert um blandaða fjármögnun ríkis og sveitarfélaga vegna jarðgangagerðar. Þessi háttur er sérstaklega tilkominn vegna áhuga sveitarfélaga á að flýta kostnaðarsömum vegaframkvæmdum. Algengast er að ríkið komi að slíkum framkvæmdum með 25 – 40 % af framkvæmdakostnaði sem greiðist í upphafi verks.
3. Skuggagjöld hafa talsvert verið notuð í Bretlandi og í Finnlandi, en eru á undanhaldi, þar sem litið er svo á að verið sé að velta kostnaði við

framkvæmdina yfir á komandi kynslóðir og einnig að aðferðin feli í sér nokkra óvissu bæði fyrir ríkið og framkvæmdaðila.

4. Mjög algengt er víða í Evrópu og í Bandaríkjunum að vegaf framkvæmdir séu einkaframkvæmdir og að staðið sé undir þeim að öllu leyti með veggjöldum. En umferð á þeim vegum er eins og gefur að skilja mun meiri en hér.

Nokkur lykilatriði:

1. Jarðgöng undir Vaðlaheiði eru fyrir utan Hvalfjarðargöngin, einu jarðgöngin á Íslandi sem geta staðið undir sér að hluta til með veggjaldi. Framkvæmdin er arðsöm, en ekki er unnt að ráðast í þessa framkvæmd án fjárframlags frá ríkissjóði. Best væri að slíkt framlag kæmi á fyrri hluta framkvæmdatímans í takt við framkvæmdahraða, en einnig mætti hugsa sér að öll framkvæmdin yrði tekin að láni og ríkið greiddi sinn hluta þegar þeir tækju yfir rekstur ganganna t.d að 10 árum liðnum.
2. Við Hvalfjarðargöngin þá lagði Vegagerðin allan kostnað við rannsóknir á svæðinu sem hlutafé. Tryggja þarf sömu aðkomu Vegagerðarinnar að þessu verkefni.
3. Áætlaður lágmarks undirbúningstími fyrir verkið er 2 – 3 ár. Finna þarf bestu legu vegarins (hingað til hefur verið unnið með mjög grófa ágiskun á legu vegarins). Vinna að nákvæmari jarðfræðirannsóknum. Ganga frá verkinu í umhverfismat og vinna að fullnaðarhönnun verksins og gerð útboðsgagna.
4. Stofna ber félag með aðild allra sveitarfélaga á svæðinu, Vegagerðarinnar og nokkurra lykil fyrirtækja. Það er mat okkar að þýðingarmikið sé að sem flest sveitarfélög verði aðilar að slíku félagi til að tryggja pólitíska samstöðu um málið, en minna atriði sé fjöldi fyrirtækja, ef stóru hagsmunaaðilarnir eru með. Stefna ber að því að hlutafé félagsins geti staðið undir kostnaði við rannsóknir og undirbúning, en að framkvæmdin verði öll fjármögnuð með lánsfé. Það er reynsla Spalar að hlutafé sé of dýrt.
5. Afla má lánsfjár til verkefnisins hvort sem er á innlendum eða erlendum lánamarkaði, en verði tekið erlent lán til framkvæmdanna þarf félagið að tryggja sig fyrir gengisáhættu þar sem allar tekjur af rekstri ganganna eru í íslenskum krónum. Til að tryggja sem hagstæðust kjör þarf að fá ríkisábyrgð (eða hugsanlega ábyrgð sveitarfélaga) á lánin.
6. Nýta verður tímann í vetur í aðdraganda kosninga til að afla verkefninu stuðnings meðal þingmanna. Því leggur nefndin til við Eyþing að boðað verði nú þegar til stofnfundar félags um undirbúning að byggingu jarðganga undir Vaðlaheiði. Það félag eða stjórn þess hefji viðræður við Samgönguráðuneytið og Vegagerðina um verkefnið og vinni því pólitískan stuðning.
7. Hafa ber í huga að eigi opinberir aðilar meira en helming í félaginu sem tekur að sér að byggja og reka jarðgöngin, þarf að bjóða verkið út á EES svæðinu. Einnig er hugsanlegt að velja verktaka til samstarfs um framkvæmdina líkt og gert er í mörgum einkaframkvæmdarverkefnum.

Niðurlag.

Gerð jarðganga undir Vaðlaheiði er tæknilega einföld framkvæmd og fjárhagslega vel framkvæmanleg. Þó má af framansögðu ljóst vera að ekki verður hægt að ráðast í verkefnið án verulegrar þátttöku ríkisins. Áhugi einkaaðila á verkefninu kemur til með að ráðast nokkuð af því hvaða viðtökur hugmyndin fær hjá stjórnvöldum. Eðlilegast er að viðræður við ríkisvaldið, sveitarstjórnir og aðra þá sem hugsanlega vildu koma að verkefninu séu í höndum stjórnar undirbúningsfélags um byggingu ganganna. Það er því mat okkar eftir að hafa farið yfir málið að réttast sé að standa þannig að verki að boða sem fyrst til stofnfundar undirbúningsfélags til byggingar jarðganga undir Vaðlaheiði. Fyrir því eru fyrst og fremst tvær ástæður. Stjórn slíks félags er mun sterkari aðili til viðræðna við stjórnvöld og hagsmunaaðila, en nefnd sem starfar á vegum Eyþings. Nú styttest í kosningar til Alþingis og því rétti tíminn til að hafa áhrif á frambjóðendur til stuðnings við verkefnið.

Framgangsmátinn yrði þá þessi:

1. Eyþing boðar til stofnfundar undirbúningsfélags um gerð jarðganga undir Vaðlaheiði, þar sem kosin yrði stjórn félagsins.
2. Stjórn undirbúningsfélagsins aflar verkefninu stuðnings með kynningu og viðræðum við allar sveitarstjórnir á áhrifasvæði jarðganganna.
3. Stjórn undirbúningsfélagsins aflar verkefninu stuðnings og kynnir það fyrir þingmönnum og frambjóðendum Norð- Austurkjördæmis.
4. Stjórn undirbúningsfélagsins aflar verkefninu stuðnings og kynnir það fyrir ráðherra samgöngumála og Vegagerðinni.
5. Stjórn undirbúningsfélagsins aflar verkefninu stuðnings og kynnir það fyrir forsvarsmönnum fyrirtækja og stofnana á áhrifasvæði jarðganganna.
6. Reynist vinna undirbúningsfélagsins jákvæð boðar stjórn þess til stofnfundar nýs félags um gerð og rekstur jarðganga undir Vaðlaheiði, sem þá tekur við verkefninu úr höndum þess.

Hafi stjórn Eyþings áhuga á að nýta okkar starfskrafta til frekari vinnu við undirbúnings þessa verkefnis erum við reiðubúnir til þess.

Akureyri 18. desember 2002

Ásgeir Magnússon

Helgi Kristjánsson

Kári Arnór Kárason

Fylgiskjöl með skýrslu nefndar Eypings um jarðgöng undir Vaðlaheiði:

Fylgiskjal 1: Áætlað fjárflæði.

Fylgiskjal 2: Áætlað fjárflæði, án 14% vsk. á veggjald.

Deleted: ¶
Fylgiskjal 3: Fundargerðir
nefndarinnar, 6 fundir.¶

Deleted: ¶