

Fluglestin



Kynning fyrir bæjarstjóra á
höfuðborgarsvæðinu í apríl 2015



Reykjavíkurborg

REITIR

ÍSTAK



EFLA
VEIKFRÆÐISTOFA

Isavia

Deloitte

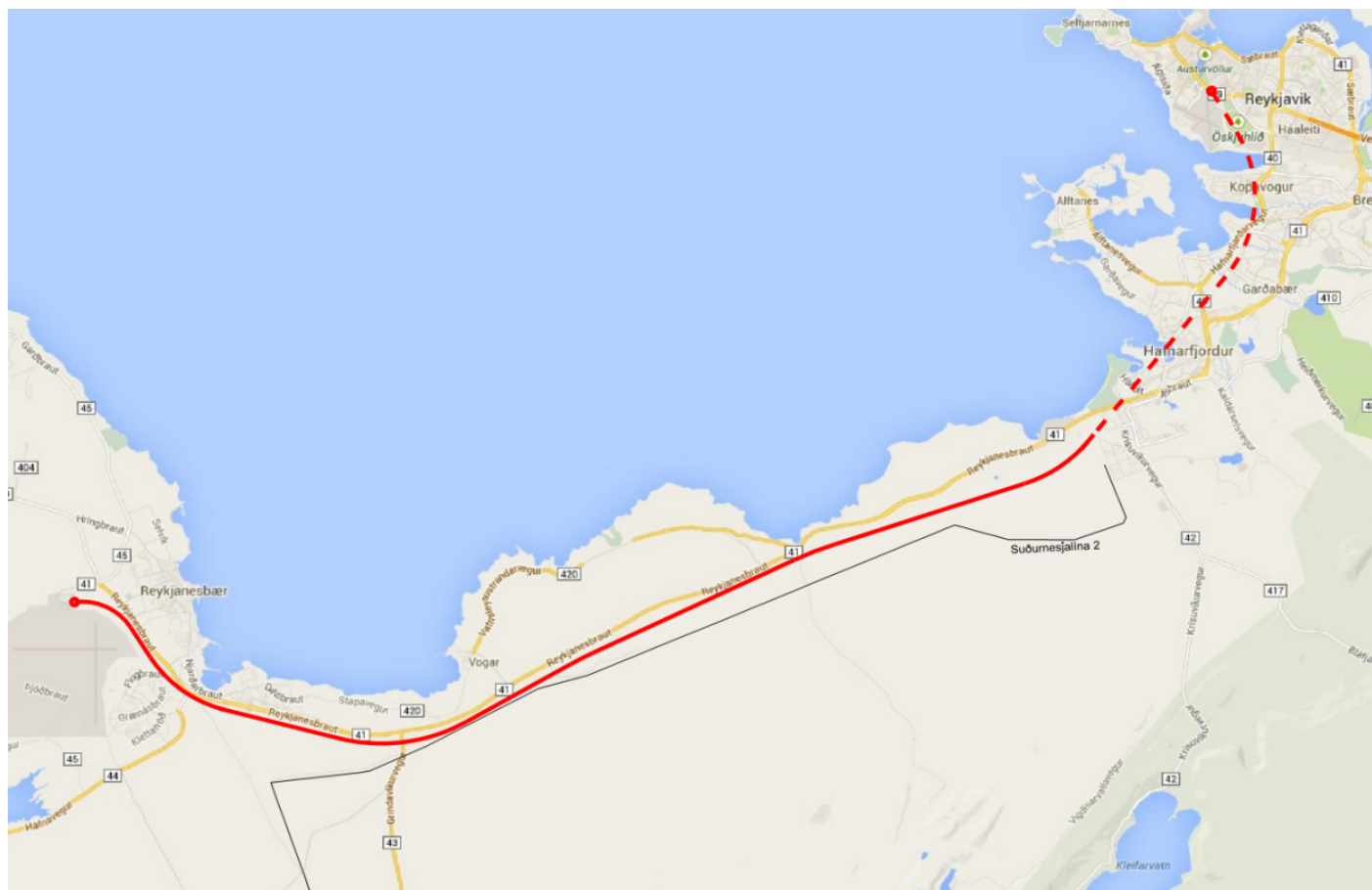
Kadeco



Yfirlit um verkefnið

1. Lýsing verkefnisins
2. Áætlaður kostnaður og framkvæmdatími
3. Áætlaðar tekjur og rekstur
4. Samfélagsleg áhrif
5. Staða verkefnisins og næstu skref

Leið lestarinnar



Lestar og teinar

- Tvöfaldir teinar eftir yfirborði frá Keflavík að Hafnarfirði.
- Einfaldur teinn um göng frá Straumsvík að miðborg Reykjavíkur.
- Lengd leiðar 47 km, þar af 12 í göngum.
- Meðalhraði u.þ.b. 180 km/klst. Hámarkshraði 250 km/klst.
- Fjórar lestareiningar sem geta í upphafi annað allt að 1.200 manns á klukkustund í hvora átt. Möguleiki á að a.m.k. tvöfalda þá getu síðar.

Áætlaður stofnkostnaður

Kostnaðarliður	Milljónir kr.
Göng	15.200
Mannvirki og jarðvinna ofanjarðar	34.000
Járnbrautarstöðvar (KEF+Millistöð+REK)	3.500
Aðstaða fyrir geymslu og viðhald	4.500
Járnbrautarteinar	18.000
Merkja- og stjórnbúnaður	4.300
Raflagnir	6.500
Járnbrautarlestir	16.000
Samtals stofnkostnaður (án vsk.)	102.000

- +/- 20%
- 2,2 ma.kr. á km með járnbrautalestum, 1,8 ma.kr. án lesta.
- Að meðtöldum landakaupum

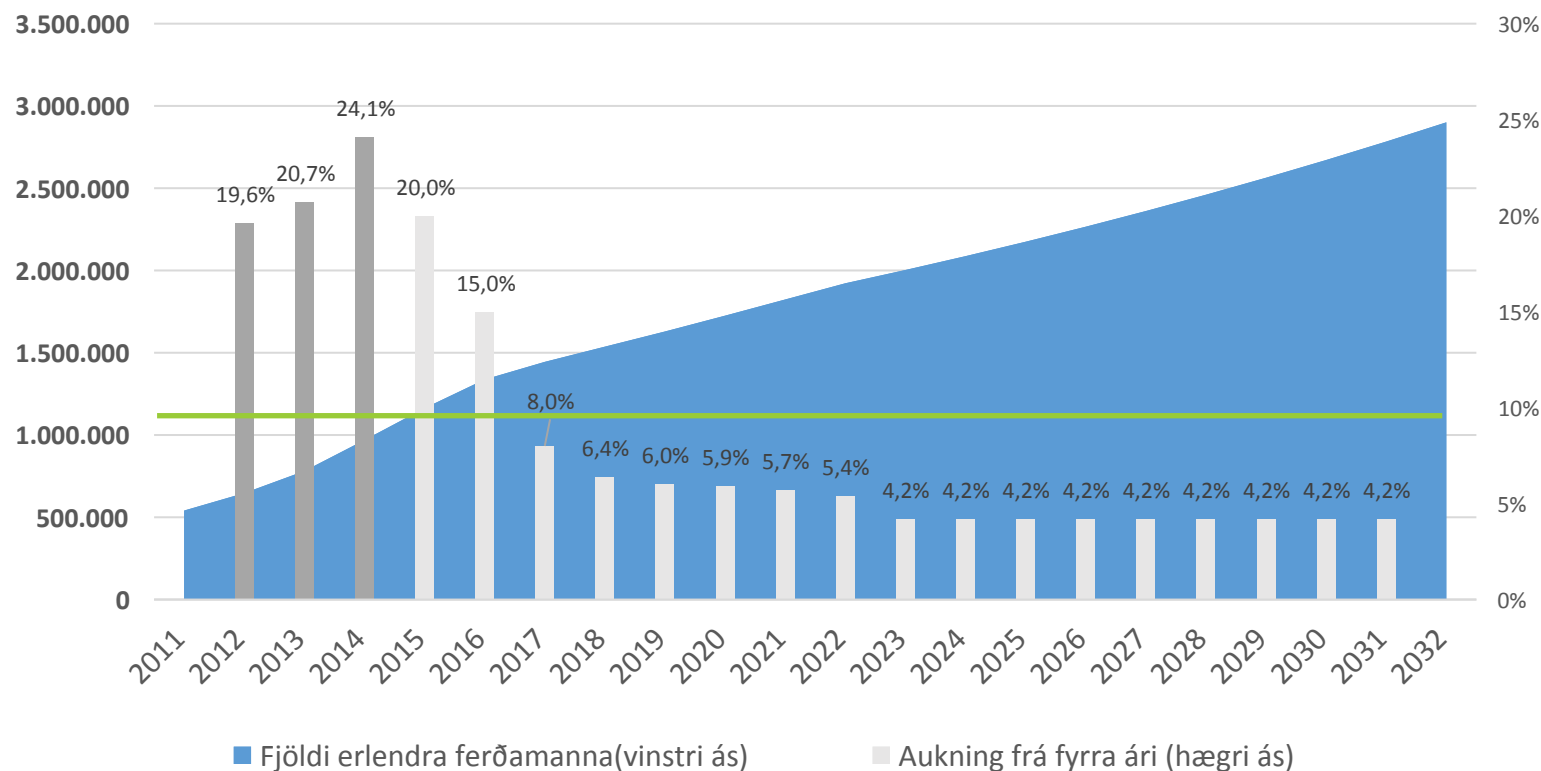
[illegible]

Áætlaður fjöldi lestarfarþega

Fjórir meginfarþegahópar:

- Erlendir ferðamenn á leið til og frá landinu
- Íslenskir ferðamenn á leið til og frá landinu
- Skiptifarþegar
- Almennir innlendir farþegar
 - Nemar
 - Fólk á leið til og frá vinnu
 - Frístundafarþegar

Áætlaður fjöldi erlendra ferðamanna um Keflavíkurflugvöll



Áætlað hlutfall farþega Keflavíkurflugvallar sem munu nýta lest Samanburður við Gardermoen í Osló

	Osló flugvöllur	Áætlað fyrir Fluglest
Erlendir komu- og brottfararfarþegar á leið til/frá Osló	59%	45%
Innlendir farþegar á leið til/frá Osló	46%	35%

Fjöldi seldra ferða á fyrsta rekstrarári hraðlestarinnar 2023

Farpegahópur	Spá 2023	Hlutfall	Seldar ferðir árlega
Erlendir flugfarðegar(komu og brottfarar)	3.964.549	45%	1.784.000
Skiptifarðegar(einstaklingar)	1.350.000	5%	135.000
Innlendir flugfarðegar í millilandaflugi (k&b)	1.272.636	35%	445.000
Flugfarðegar alls			2.364.000

Farpegahópur	Seldar ferðir árlega
Búa á Reykjanesi, vinna á höfuðborgarsvæði	517.000
Búa á höfuðborgarsvæði, vinna á Reykjanesi	520.000
Námsmenn	103.000
Frístundafarðegar	438.000
Farðegar aðrir en flugfarðegar alls:	1.578.000

Alls seldar ferðir árið 2023

3.942.000

- 43 % nýting hjá ferðamönnum í millilandaflugi án skiptifarðega
- Tekjur af flugfarðegum eru 86% heildartekna

Meðalverð lestarmiða

Fluglestir

samanburðarlanda

	Verð	Gengi	ISK
Flytoget	170 NOK	18,8	3.196
Stansted	23,4 GBP	187,0	4.376
Arlanda	260 SEK	17,2	4.477
Heathrow	21 GBP	187,0	3.927

Meðaltal

3.994

- Fargjöld yrðu á bilinu 1.000 kr. til 4.300 kr.
- Meðalverð 3.000 kr.

Rekstur fyrstu 10 árin

Rekstur (í milljónum króna)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Fjöldi seldra ferða	3,9	4,1	4,2	4,4	4,5	4,7	4,9	5,0	5,2	5,4
Meðalverð (pr.ferð)	2.999	3.012	3.026	3.039	3.052	3.065	3.079	3.092	3.105	3.118
Tekjur	11.769	12.249	12.748	13.269	13.812	14.378	14.967	15.582	16.222	16.889
Breytilegur rekstrarkostnaður	942	980	1.020	1.062	1.105	1.150	1.197	1.247	1.298	1.351
Fastur rekstrarkostnaður	4.832	4.832	4.832	4.832	4.832	4.832	4.832	4.832	4.832	4.832
Rekstrarafkoma (EBITDA)	5.996	6.437	6.897	7.376	7.875	8.396	8.938	9.503	10.092	10.706
Afskriftir	2.471	2.471	2.471	2.471	2.471	2.471	2.471	2.471	2.577	2.577
Hagnaður fyrir fjármagnsgjöld	3.525	3.966	4.426	4.906	5.405	5.925	6.468	7.033	7.515	8.129
Fjármagnsgjöld	2.842	2.842	2.842	2.789	2.684	2.579	2.473	2.368	2.263	2.157
Hagnaður/tap fyrir skatt	683	1.124	1.584	2.116	2.721	3.347	3.994	4.665	5.253	5.972
Uppsafnað tap	-12.501	-11.376	-9.792	-7.676	-4.955	-1.608	0	0	0	0
Tekjuskattsstofn	0	0	0	0	0	0	2.386	4.665	5.253	5.972
Tekjuskattur	0	0	0	0	0	0	477	933	1.051	1.194
Óráðst. hagnaður/tap	683	1.124	1.584	2.116	2.721	3.347	3.517	3.732	4.202	4.778

Sjóðsteymi fyrstu 10 árin

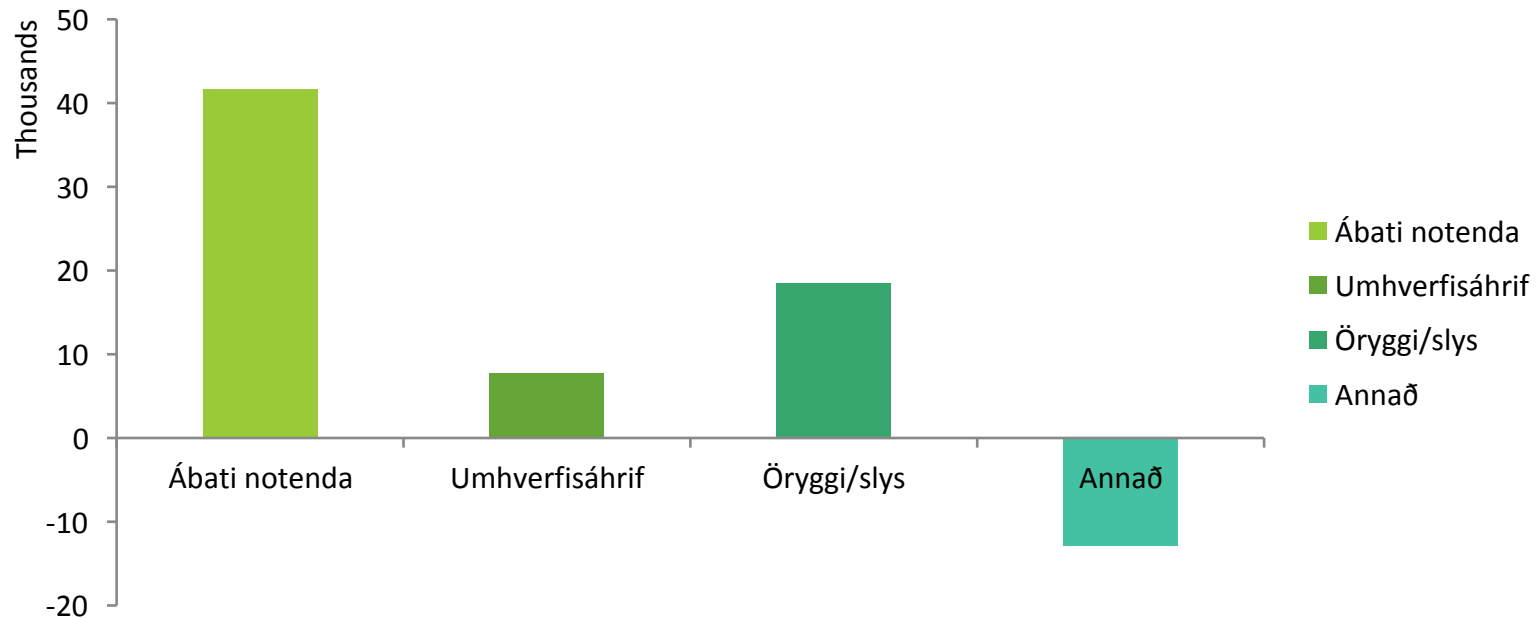
Sjóðsteymi (í milljónum króna)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Rekstrarafkoma (EBITDA)	5.996	6.437	6.897	7.376	7.875	8.396	8.938	9.503	10.092	10.706
Breyting í veltufé	-17,7	-0,7	-0,7	-0,8	-0,8	-0,8	-0,9	-0,9	-1,0	-1,0
Sjóðsteymi f. skatta	5.978	6.436	6.896	7.375	7.875	8.395	8.937	9.503	10.092	10.705
Greiddir skattar	0	0	0	0	0	0	0	477	933	1.051
Sjóðsteymi e. skatta	5.978	6.436	6.896	7.375	7.875	8.395	8.937	9.025	9.159	9.655
Fjárfestingar	0	0	0	0	0	0	0	0	3.200	0
Fjármagnsgjöld										
Vextir	2.842	2.842	2.842	2.789	2.684	2.579	2.473	2.368	2.263	2.157
Afborganir af lánum	0	0	1.756	3.512	3.512	3.512	3.512	3.512	3.512	3.512
Nettó sjóðsteymi	3.136	3.594	2.298	1.074	1.679	2.305	2.952	3.146	184	3.986
Sjóðstaða	3.136	3.594	5.434	4.668	7.113	6.973	10.065	10.118	10.249	14.104



MANNVIT

Samfélagsleg áhrif

- Tími: 30 ár
- Ávöxtunarkrafa: 5%
- Ábati notenda og samfélags: 40- 60 milljarðar ISK til 30 ára.



Staðbundin ábati

- Jákvæð áhrif á atvinnu á Suðurnesjum; samruni tveggja svæða – Reykjavíkur og Suðurnesja. **Hreyfanleiki vinnuafls** sem gæti leitt til **hækkunar á launastigi**. Tengsl þéttingar byggðar og framleiðni. Hækkun **fasteignaverðs** á Suðurnesjum og á áhrifasvæðum í Reykjavík.
- Áhrif af **sambættingu** lestar **við almenningsamgöngur** á höfuðborgarsvæðinu og mikil áhrif stoppistöðva.

Yfirlit um stöðu verkefnisins

1. Rýning erlendra aðila og endurskoðun á viðskiptaáætlun
2. Samskipti við stjórnvöld
3. Skipulagsmál
4. Hindranir
5. Næstu skref og verkefnin framundan

Rýning erlenda fagaðila á viðskiptaáætlun

European Investment Bank

Svæðisstjóri EIB fyrir Norðurlönd og Eystrasalt svaraði fyrirspurn um aðkomu að mögulegri fjármögnun með eftirfarandi hætti þann 13. Nóvember sl.:

„Dear Runólfur,

Following a first review of the factsheet provided we can conclude the following:

-The project is certainly eligible under sustainable transport with its potential for shifting car users to rail (good potential for time savings).

-The project cost does not seem to be excessive and the passenger demand appears to be reasonable, but we would of course need to look at the underlying studies and assumptions.

-What would be the financing plan/structure?

-We would need to look at the procurement process.

We cannot participate with equity, but **we could provide loans for the planning, designing as well as for the construction phase**. Please send us further information once it is available.

Do not hesitate to call me in case of further questions.

Best regards

Thomas Timme ,Deputy Advisor

European Investment Bank “

Rýning erlenda fagaðila á viðskiptaáætlun

Macquarie European Infrastructure Fund

Fulltrúar Ráðgjafar og verkefnastjórnunar (RÁ) og Landsbankans(BPG) áttu símafund með Henrik Dalström, hjá Macquarie European Infrastructure Fund hinn 7. nóvember sl. en hann situr í stjórn Arlanda Express sem var í eigu sjóðsins þar til sl. sumar. Á fundinum var farið yfir forsendur viðskiptaáætlunar og lagði hann til eftirfarandi breytingar lagðar til út frá reynslu þeirra af rekstri Arlanda Express:

- Markaðshlutdeild erlendra flugfarþega lækkuð úr 55% í 45%.
- Meðalverð hækkað um 400 kr.
- Rekstrartími lengdur úr 30 árum í 50
- Forsendur farþegaspár leiðréttar til hækkunar fyrir árin 2014 – 2017 í samræmi við spá Greiningadeildar Landsbankans.

Heildaráhrif þau að arðsemi eykst töluvert og reiknast 14,1% en Dalström taldi að IRR þyrftu að vera á bilinu 12-14% til að laða að erlenda fjárfesta sem eignaraðila í „Green field investment“ vekefni sem þessu.

Sjá meðfylgjandi yfirlit um rekstur, sjóðsstreymi og næmnigreiningar.

Aðkoma ríkisins?

Verkefnið var kynnt fjármálaráðuneytinu formlega þriðjudaginn 18. nóv. Markmið fundarins var eftirfarandi:

1. Að óska eftir skilgreiningu á skattalegu umhverfi verkefnisins sbr. yfirlit sem unnið var af Völu Valtýsdóttur hjá Deloitte.
2. Að frá fram afstöðu Fjármálaráðuneytisins varðandi útboðsskyldu eða sérleyfi og með hvaða hætti aðkoma ríkisins að verkefninu sem PPP verkefni gæti verið.
3. Að kynna hugmyndir um ríkisábyrgð á láni til fjármögnunar á fasa II (rannsóknir og skipulagsvinna, mat á umhverfisáhrifum).

Á fundinn mættu fyrir ráðuneytið Þórhallur Arason (skrifstofustjóri yfirstjórn), Hafsteinn S. Hafsteinsson (skrifstofa stjórnunar og umbóta) og Rakel Jensdóttir (skrifstofu skattamála). Síðan hefur málið einnig verið kynnt Guðmundi Arnasyni, ráðuneytisstjóra.

Verkefnið var kynnt aðstoðarmanni ráðherra hinn 14. mars sl.

Aðkoma ríkisins?

Farið yfir gögn um vinnu innan ráðuneytisins frá 2006-2007 varðandi einkaframkvæmdir í samgöngumálum þar sem stefna þess kemur fram. Helstu niðurstöður þeirra vinnu voru:

1. Einkaaðilar geta átt frumkvæði að samgönguframkvæmd án aðkomu ríkisins ef þeir fá samþykki hjá skipulagsyfirvöldum og landeigendum. Slíkt er þeim heimilt án beinna afskipta eða aðkomu ríkisins.
2. Einkaframkvæmd er hins vegar það þegar einkaaðilum er falin samkvæmt samningi fjármögnun, framkvæmd og rekstur tiltekinna verkefna, sem almennt samkomulag er um, að opinberir aðilar sinni í þágu almennings. Stærstur hluti tekna rekstraraðila þarf þá að vera fenginn með veggjöldum/aðgangi en svokölluð skuggagjöld og bein framlög úr ríkissjóði eru talin óæskileg.
3. Að lágmarki 90% af stofn eða framkvæmdakostnaði greiðist af einkaaðilum, þ.e. að framlag ríkisins sé aldrei hærra en 10%.
4. Einkaframkvæmd má ekki hafa áhrifa á forgangsöröðun annarra samgöngumannvirkja með því að skerða til þeirra framlög.
5. Um einkaframkvæmd með virkri og beinni aðkomu ríkisins, gilda lög um opinber innkaup sem geta haft í för með sér útboðskyldu.
6. Sérleyfi eru ekki útboðskyld en úthlutun þeirra þarf að fara fram með gagnsæjum hætti út frá jafnræði aðila.

Aðkoma ríkisins

Starfsmenn ráðuneytisins töldu ekki formlega eða efnislega annmarka á verkefninu að því marki sem hægt væri að meta slíkt á þessu stigi.

Eftir kynningu og umræður kom fram af hálfu starfsmanna ráðuneytisins að hér væri einkaaðili að byggja samgöngumannvirki sem ekki væri fyrir hendi í dag. Slíkt kallaði ekki á opinbert útboð eða beina aðkomu ríkisins utan þess að setja verkefninu (og þar með lestarsamgöngum almennt) lagaramma hvað varðar skattalegt og lagalegt umhverfi. Ekki væri heldur séð að verkefnið, eins og það er kynnt, kalli á veitingu einhvers konar sérleyfis sem úthluta þyrfti með opinberum hætti, sbr. tl. 1 hér að framan.

Hvað varðar óbeina aðkomu ríkisins að verkefninu til að greiða fyrir framgangi þess, væri ábyrgð til skamms tíma á láni til að fjármagna rannsóknir, umhverfis- og skipulagsvinnu (1,2 ma. kr.), innan þess ramma sem nefnd um einkaframkvæmdir í samgöngumálum hefði makið á sínum tíma hvað þátttöku ríkisins í slíkum verkefnum varðar.

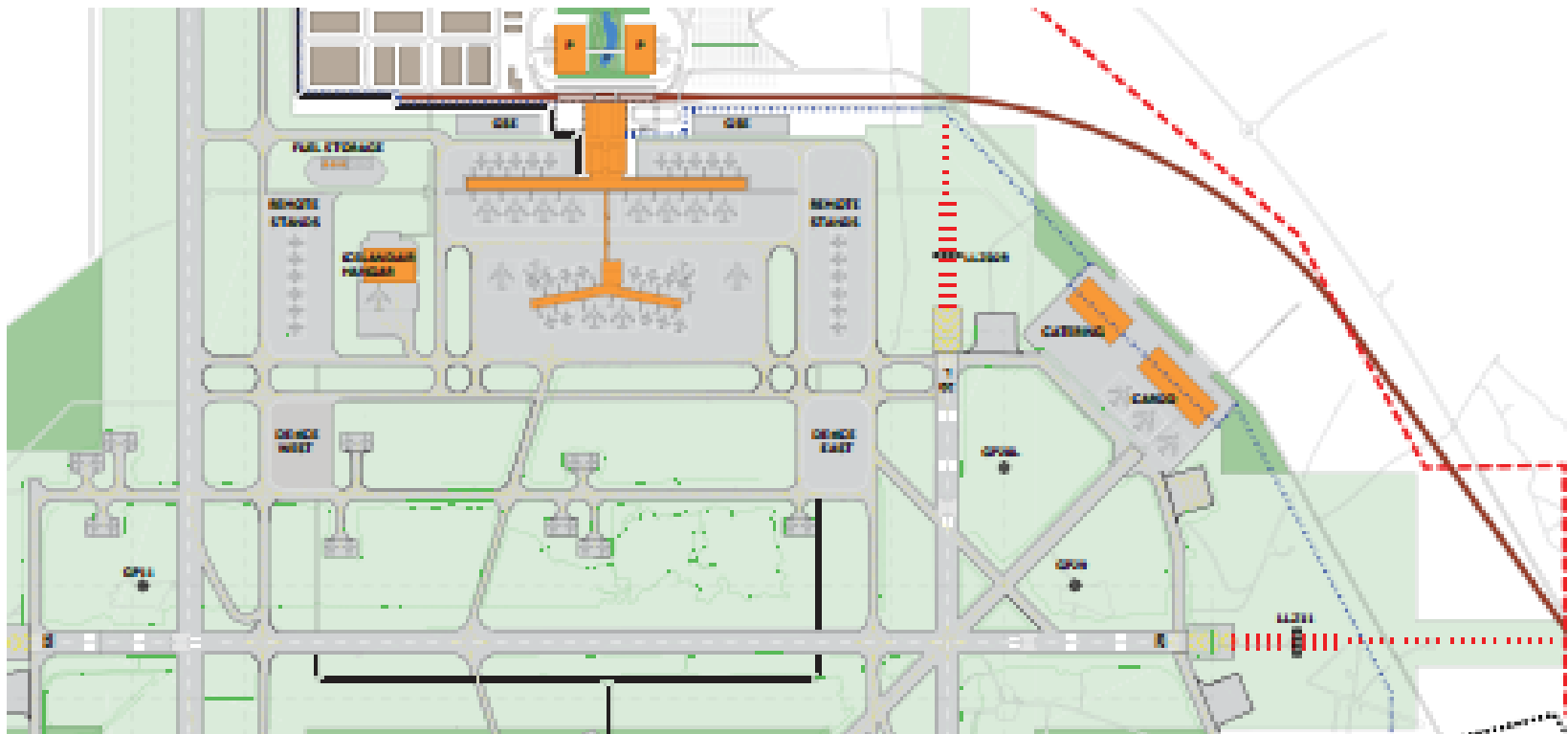
Skilgreind voru sem næstu skref:

1. Fjármálaáðuneytið skoði skattalegt umhverfi verkefnisins út frá mögulegum lagabreytingum.
2. Fagraðuneytið leiði málið af hálfu ríkisins. Málið kynnt nýjum innanríkisráðherra 25. marsl sl.

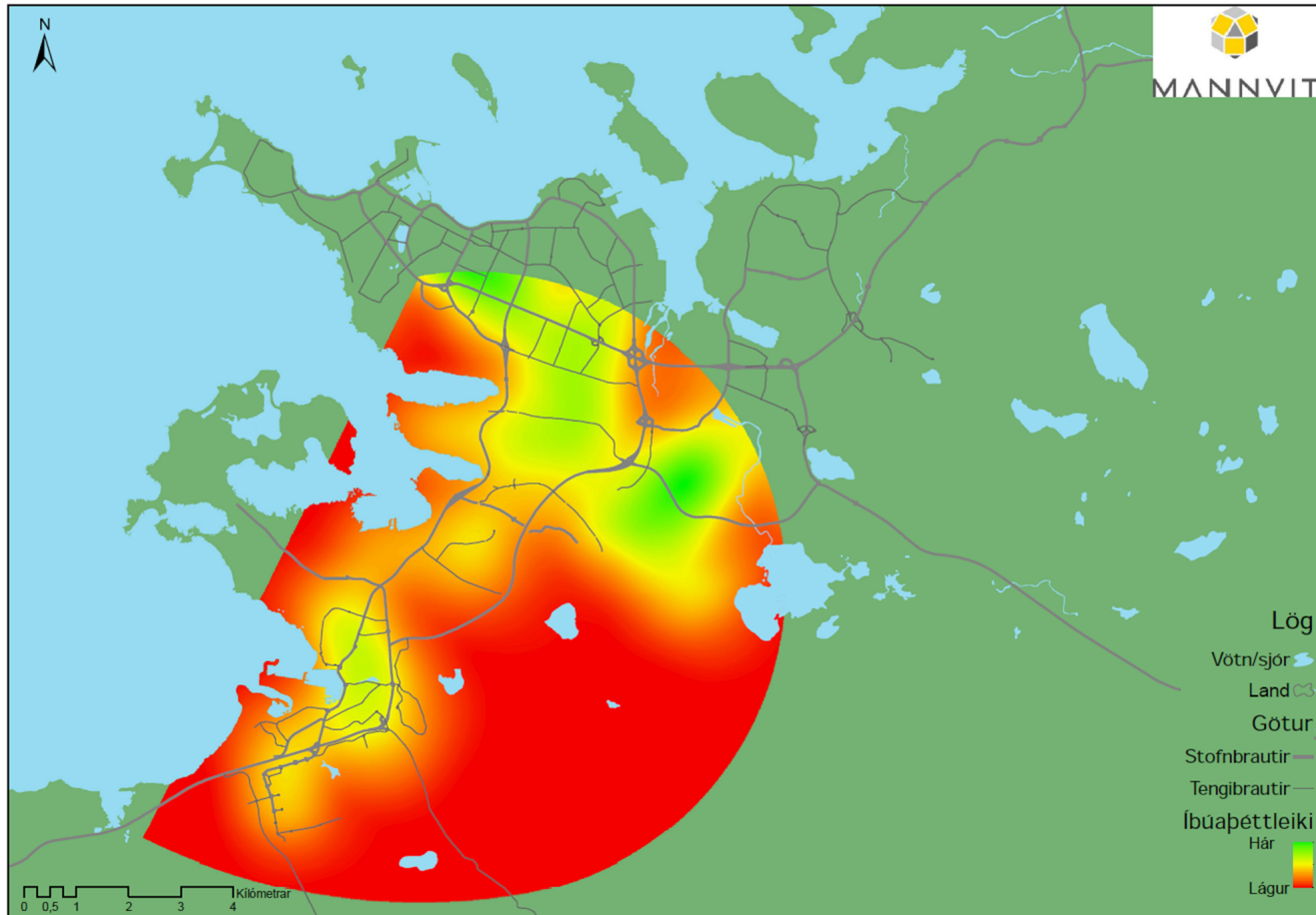
Skipulagsmál

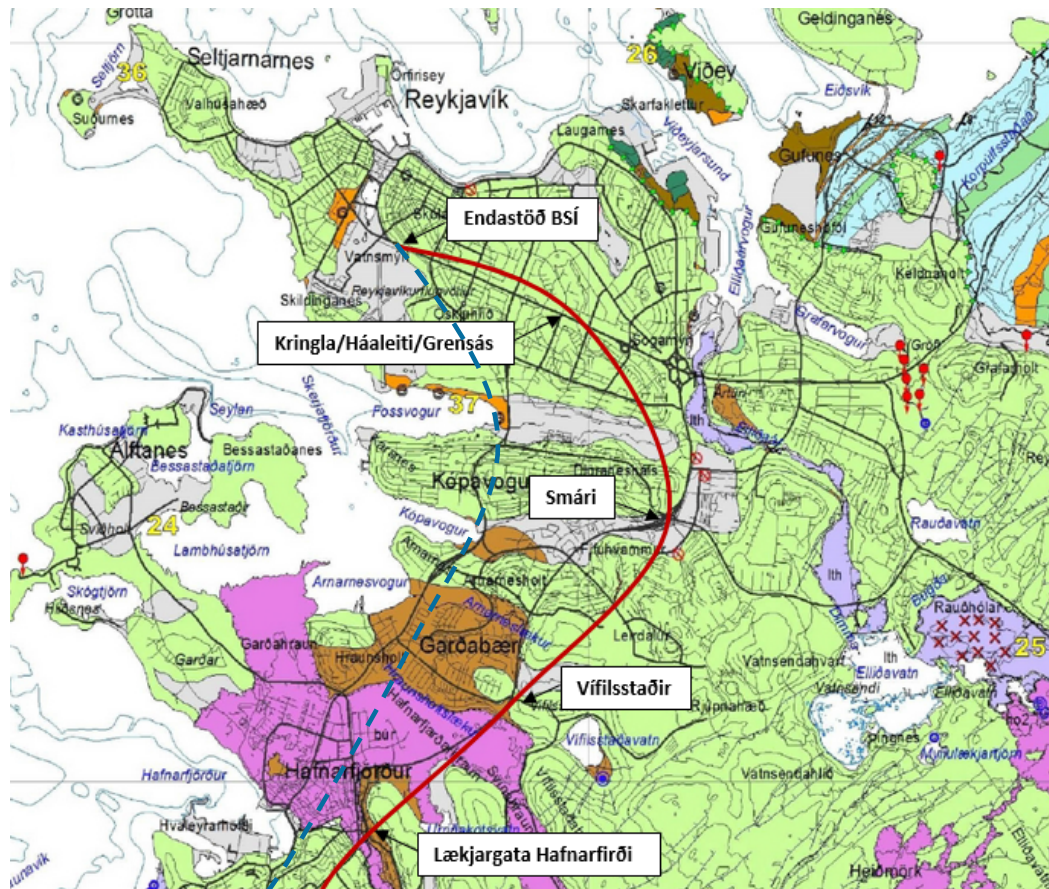
Skjal sótt af '00000000000' dags: 25.03 2026

Endastöð í Kef inn á „masterplan“

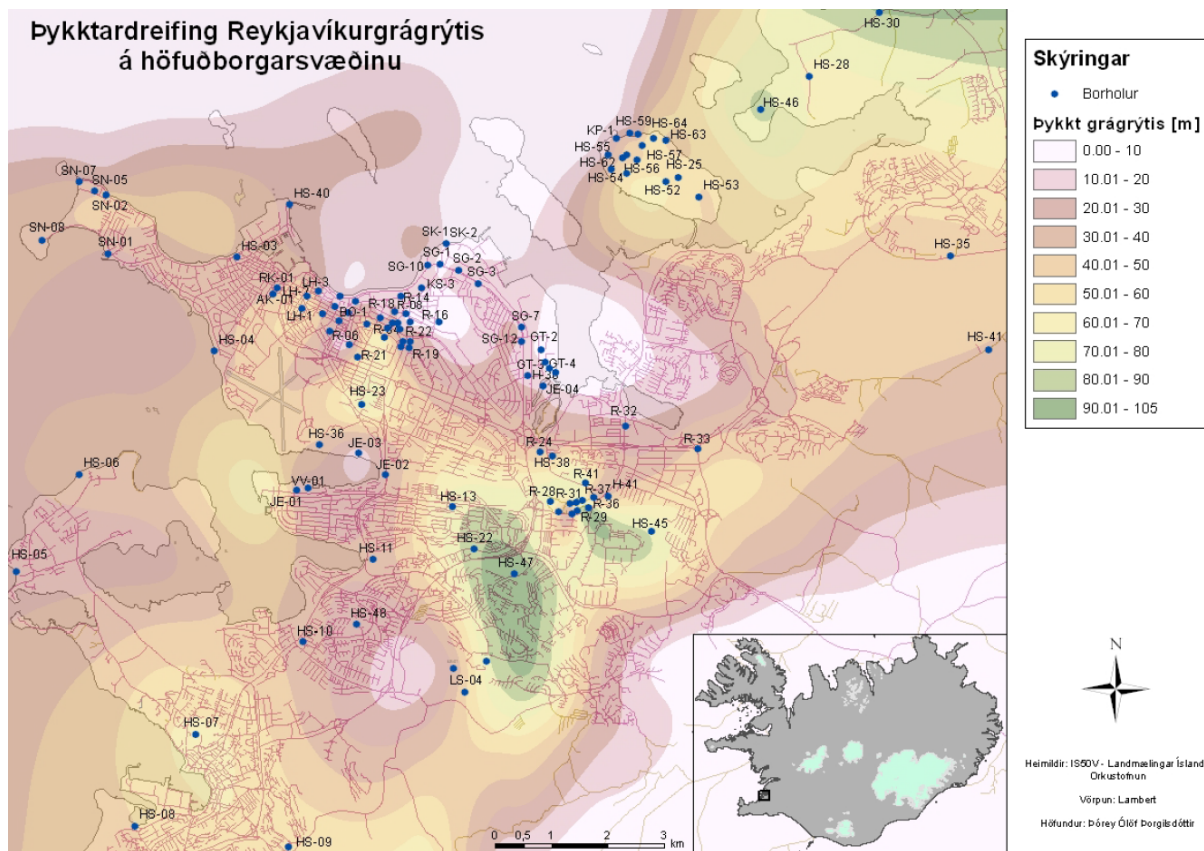


Íbúapéttleiki gangnasvæðis





Þykkt grágrýtis-þekktar borholur



Hindranir

- Umræða varðandi staðsetningu innanlandsflugs
- Áhrif á ferðapjónustu á Suðurnesjum

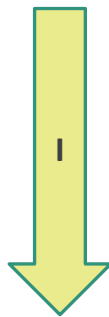
Áhrif á innanlandsflug

- Í viðskiptaáætlun er gert ráð fyrir óbreyttri staðsetningu innanlandsflugs í Vatnsmýri-Ekki ráðandi þáttur í farþegafjölda eða arðsemi
- Verkefnið hlutlaust gagnvart ákvarðanatöku um framtíð innanlandsflugs
 1. Innanlandsflug áfram í Vatnsmýri
 - Stytttri tengitími millilandaflugs og innanlandsflugs styrkir innanlandsflugið með því að skapa tækifæri til samtengingar þannig að farþegar geta t.d. bókað sig London-Akureyri. Slíkt myndi auka markaðshlutdeild í innanlandsflugi meðal erlendra ferðamanna.
 2. Innanlandsflug flutt til Keflavíkur
 - Stytttri ferðatími milli Keflavíkurflugvallar og miðborgar Reykjavíkur styrkir slíka ákvörðun
 3. Nýr innanlandsflugvöllur (Hvassahraun)
 - Raunhæfni staðsetningar ræðst af ferðatíma milli:
 - Miðborgar og flugvallar
 - Innanlandsflugvallar og millilandaflugvallar
 - Lest styttr þann tíma verulega
- Verkefnið styrkir þannig þá ákvörðun sem tekin verður um framtíð innanlandsflugs, hver sem hún verður. Nauðsynlegt að halda því sjónarmiði á lofti.

Staðbundin áhrif

- Raddir uppi á meðal ferðapjónustuaðila á Suðurnesjum sem telja að áhrifin þar gætu orðið neikvæð
- Nauðsynlegt að gera ítarlega rannsókn á samfélagslegum staðbundnum áhrifum

Framhald verkefnisins fasi I



Stofnun og fjármögnun sérstaks hlutafélags um um undirbúning og framkvæmd málsins. **Fjárpörf:150 m.kr.**

1. Samkomulag/viljayfirlýsingar við ríki og sveitarfélög.
2. Skilgreining á skattalegu og lagalegu umhverfi.
3. Samantekt á fyrirbyggjandi jarðtækniupplýsingum. Teknar saman upplýsingar um fyrirbyggjandi borholur og mælingar á grunnvatni. Jarðfræði kortlögð og mat lagt á heppilegustu lestarleið.
4. Grunnvinna að legu lestarteina í plan og hæð.
5. Óvissugreining á forsendum og kostnaðaráætlun með íslenskum og erlendum sérfræðingum á hverju sérsviði verksins.

Framhald verkefnisins-fasi II

II

Forhönnun, rannsóknar- og skipulagsvinna ásamt mati á umhverfisáhrifum. Fjárbörf vegna fasa II er **1,2 ma. kr.**

1. Fyrsta stig rannsókna. Kjarnaboranir, loftboranir og lektarmælingar. Einnig gerðar seismic rannsóknir þar sem farið er undir sjó.
2. Mat á umhverfisáhrifum, ásamt forhönnun leiðar og búnaðar.
3. Annað stig rannsókna. Nánari rannsóknir á valdri legu í forhönnun, m.a. kjarnaboranir út í sjó og langar holur í Fossvogi, Kópavogi og Hafnarfirði. Lektarmælingar, loftboranir og hljóðhraðamælingar á landi.
4. Ítarleg kostnaðaráætlun með óvissugreiningu.

Að þessu loknu liggja fyrir ítarleg gögn um jarðvegsaðstæður á allri leiðinni sem og val á legu lestarteina.

Framhald verkefnisins fasi III



Alþjóðleg fjármögnun og framkvæmd verkefnisins.
Fjárbörf um 100 ma.kr.

Spurningar

1. Er sveitarfélagið tilbúið til samstarfs um forvinnu vegna skipulagsmála og undirritun viljayfyrýsingar um framgang málsins að því loknu?
 - a) Lega gangna og teina
 - b) Stoppistöðvar
 - a) Í upphafi
 - b) Til framtíðar
 - c) Neyðarútgangar
 - a) Á 800 m fresti í göngum
 - d) Viðhalds- og rekstrarstöð (5 ha.)
2. Hefur sveitarfélagið áhuga á þátttöku í stofnun hlutafélags um málið?

www.fluglestin.is

