

TRENDY ŚWIATOWE W WYKORZYSTANIU PRZESTRZENI NAD I POD GRUNTEM - PRZYKŁADY Z USA

Władysław J. Brzeski - Europejski Instytut Nieruchomości

XX Krajowa konferencja rzeczoznawców majątkowych, Katowice, 28-30 września 2011

WPROWADZENIE

Gdy 20 lat temu wymieniałem na kursach szkoleniowych dla rzeczoznawców różne wiązki praw będące przedmiotem inwestowania, obrotu rynkowego i szacowania, były wśród nich tzw. “*air rights*” które opisywałem przykładem zabudowy “działek powietrznych” dwoma wieżowcami mieszkalnymi na dachu płaskiego biurowca przy placu Narodów Zjednoczonych w Nowym Jorku. Brzmiało to wtedy dosyć egzotycznie dla większości słuchaczy, chociaż wzbudzało ciekawość czy i kiedy powstaną takie inwestycje rynkowe w naszym kraju. Nikt wtedy nie myślał, że zagadnienie to stanie się wiodącym tematem jubileuszowej konferencji rzeczoznawców majątkowych, a przykłady zabudowy i wyceny działek powietrznych będą pochodzić z praktyki rynkowej w Polsce.



Źródło: Wikipedia 2011



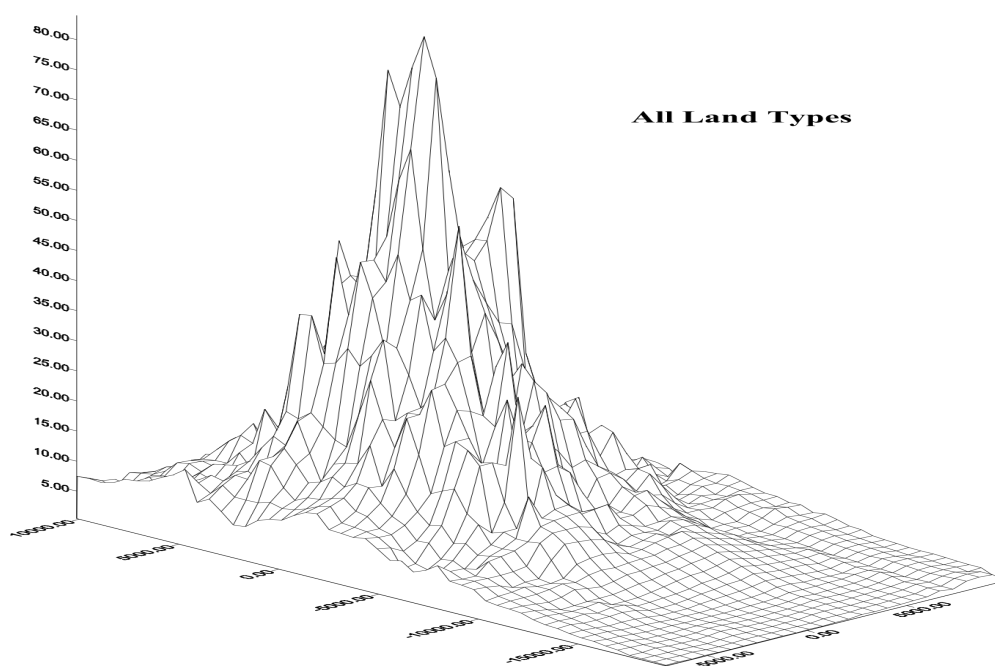
Źródło: Wikimedia 2011 (Ambasada Meksyku w USA)

Żyjemy w pierwszym stuleciu nowego tysiąclecia, kiedy liczba ludności miejskiej na świecie po raz pierwszy przekroczyła liczbę ludności wiejskiej, a postępująca dynamicznie urbanizacja pociąga za sobą rosnącą potrzebę bardziej intensywnego zagospodarowania przestrzeni zurbanizowanych. Dogęszczanie substancji miejskiej w gospodarkach rynkowych następuje od lat w sposób inkrementalny i organiczny, gdyż musi się mieścić w rachunkach ekonomiczno-finansowych inwestorów i użytkowników. W sterowanych gospodarkach nierynkowych - jak to miało miejsce w naszym kraju - alokacja przestrzeni i jej zabudowy następowała bez wrażliwości na koszty i korzyści sygnalizowane przez rynki ziemi, kapitału, czy infrastruktury. Skutkiem tego nasze miasta charakteryzują się względnie niską intensywnością zabudowy w wielu cennych lokalizacjach, co obniża ich łączną produktywność ekonomiczną. Zwiększenie intensywności zabudowy cennych obszarów naszych miast zgodnie z sygnałami rynkowymi jest poważnym wyzwaniem transformacyjnym. Dlatego doświadczenia krajów rozwiniętych rynkowo w dogęszczaniu miast stanowią użyteczne tło dla stosownej debaty w naszym kraju. Ważną częścią tej debaty powinno być bardziej intensywne zagospodarowanie i wykorzystanie przestrzeni nad i pod gruntem. W tym zakresie szczególnie interesujące są doświadczenia rozwiniętego w tym względzie rynku amerykańskiego, jako że inwestowanie w ten rodzaj przestrzeni odbywa się tam głównie poprzez mechanizmy rynkowe przy znikomym udziale środków publicznych.

WYZWANIA PRZEBUDOWY POLSKICH MIAST

Mechanizmy nakazowo-rodzielcze wg których rozwijały się w okresie PRL nasze miasta opierały się na kilku przesłankach różniących się w sposób zasadniczy od mechanizmów rynkowych. Po pierwsze, w rachunku inwestycyjnym nie uwzględniano wartości (cenności) gruntów. Po drugie, nie uwzględniano oprocentowania kapitałów zaangażowanych w projekty inwestycyjne. Po trzecie, koszty energii - włącznie z kosztami transportu miejskiego i przesyłu mediów - były znacząco zaniżone względem ich rzeczywistej wielkości. Po czwarte, renta lokalizacyjna nie była uwzględniana w kosztach, płacach i cenach. Po piąte, nie praktykowano "recyklingu gruntów" i sukcesji funkcji zagospodarowania przestrzennego. System o takiej logice doprowadził do suboptymalnego zagospodarowania gruntów zurbanizowanych mierząc kryteriami gospodarki rynkowej. Odziedziczona po przednim systemie struktura miast wykazywała liczne "misalokacje" obniżające produktywność obszarów zurbanizowanych. I tak np. "misalokacja przestrzenna" wyrażała się nadmiernym rozproszeniem tkanki zurbanizowanej, a "misalokacja funkcjonalna" nadmierną alokacją funkcji przemysłowych i rolnych przy niedostatecznej alokacją funkcji mieszkaniowych, komercyjnych i transportowych. Z kolei "misalokacja lokalizacyjna" wyrażała się nieracjonalnym rozkładem intensywności zabudowy z gęstością mieszkaniową rosnącą w kierunku peryferii; a "misalokacja podmiotowa" uwłaszczeniem doczesnych często mało produktywnych podmiotów gospodarczych zajmujących cenne lokalizacje i obiekty "zdobyte" poprzez administracyjne przydziały a nie poprzez konkurencję rynkową.

Gdy uruchomiono gospodarkę rynkową bardzo szybko okazało się, że cenność gruntów zurbanizowanych maleje wraz z odległością od centrum, skutkiem czego intensywność zabudowy powinna również maleć wraz z odległością. Dobitnie pokazuje to poniższy wykres cenności gruntów w Krakowie z roku 1995 - obejmuje on wszystkie kategorie gruntów, z osią X w relacji zachodnio-wschodniej, osią Y w relacji południowo-północnej. Sygnały rynkowe - wyrażone wtedy jeszcze w USD - były już wtedy klarowne pokazując, że cenne tereny centralne powinny być bardziej intensywnie wykorzystywane od terenów peryferyjnych. Zastana rzeczywistość obfitowała jednak w przykłady cennych terenów zajętych przez funkcje i obiekty o niskiej intensywności. Procesy rynkowe przez ostatnie 20 lat uczyniły sporo dla dogęszczenia cennych obszarów w naszych miastach, ale skala inwestycji rynkowych była ograniczana zarówno skromnymi kapitałami jak i niedostateczną infrastrukturą techniczną i regulacyjną niezbędną dla mobilizacji większych sił rynkowych. Dogęszczanie było utrudnione np. brakami przepustowości ciągów kanalizacyjnych i komunikacyjnych, czy też różnorakimi utrudnieniami planistyczno-budowlanymi.



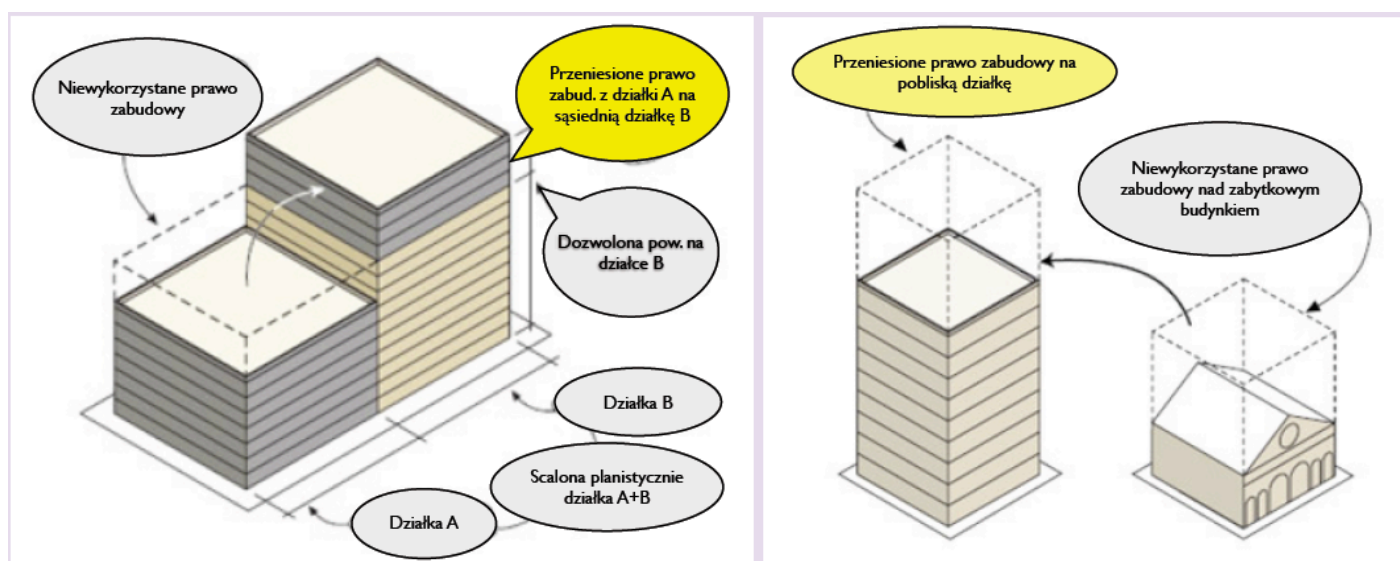
Źródło: Krakowski Instytut Nieruchomości

Polskie miasta stoją przed rosnącym wyzwaniem przyśpieszenia procesów rynkowo i urbanistycznie uzasadnionego dogęszczania cennych terenów śródmiejskich oraz rozgęszczania terenów peryferyjnych. Wymaga to bardziej stanowczych działań sektora publicznego i zrozumienia, że głównym “wykonawcą” przebudowy naszych miast są inwestorzy i ich decyzje, na które można wpływać szeregiem instrumentów: planowaniem przestrzennym, inwestycjami infrastrukturalnymi, regulacjami procesu inwestycyjnego, strategicznym zarządzaniem terenami, oraz zarządzaniem majątkiem publicznych nieruchomości (wraz z PPP). W niniejszym referacie ograniczamy się do instrumentów planistycznych i rynkowych umożliwiających dogęszczanie cennych terenów śródmiejskich poprzez zabudowywanie niewykorzystanych “działek powietrznych” na przykładach z doświadczeń amerykańskich.

Pierwszymi inwestorami wykorzystującymi przestrzeń nad gruntem były koleje żelazne, które posiadały “działki powietrzne” nad platformami przykrywającymi perony i tory w cennych lokalizacjach śródmiejskich. Przykładem jest dworzec Grand Central w Nowym Jorku. Podobne rozwiązania zastosowano później nad śródmiejskimi przebiegami dróg i autostrad - np. “Wielki Wykop” w Bostonie. Największym jednak zainteresowaniem stały się niewykorzystane “prawa zabudowy” nad niskimi budynkami w śródmieściach wielkich miast, gdzie plany miejscowe dopuszczały wyższą od istniejącej intensywność zabudowy. Stosunkowo niedawno w Nowym Jorku deweloperzy zaczęli nawet wykupywać “słupy powietrza” przylegające do ścian bocznych budynków mieszkalnych po to, aby umożliwić dostęp światła dziennego a co za tym idzie do wbudowania w tych ścianach okien dzięki czemu można skrócić korytarz i zwiększyć ilość mieszkań.

DOGĘSZCZANIE POPRZEZ PRZENOSZENIE PRAWA ZABUDOWY DZIAŁEK POWIETRZNYCH

Plany miejscowe zagospodarowania przestrzennego regulują m.in. intensywność zabudowy, ale nad istniejącymi niskimi budynkami, których nie można znieść / rozbudować, pozostają niewykorzystane prawa zabudowy, które nazywamy tutaj “działkami powietrznymi”. Powstaje więc pytanie jak “wypełnić” niewykorzystane prawa zabudowy tak, aby podnieść intensywność łącznej zabudowy określonego terenu do dopuszczalnego planistycznie pułapu. Po pierwsze, można wykonać nadbudowę istniejącego obiektu; po drugie, można na istniejącym obiekcie postawić odrębny obiekt. Te dwa rozwiązania mogą być jednak niewykonalne w przypadku ograniczeń technicznych, prawnych czy wręcz politycznych. Pozostają wtedy dwie dalsze możliwości nie naruszające integralności istniejących obiektów - po trzecie, można przenieść niewykorzystane prawo zabudowy na sąsiednią działkę poprzez tzw. “scalenie planistyczne”, oraz po czwarte, można przenieść niewykorzystane prawo zabudowy na pobliską działkę wg. specjalnego zezwolenia. Rozwiązania trzecie i czwarte wymagają stosownych politycznych i planistycznych regulacji.



Źródło: Nowy Jork - Podręcznik urbanistyczno-planistyczny (Zoning Handbook)

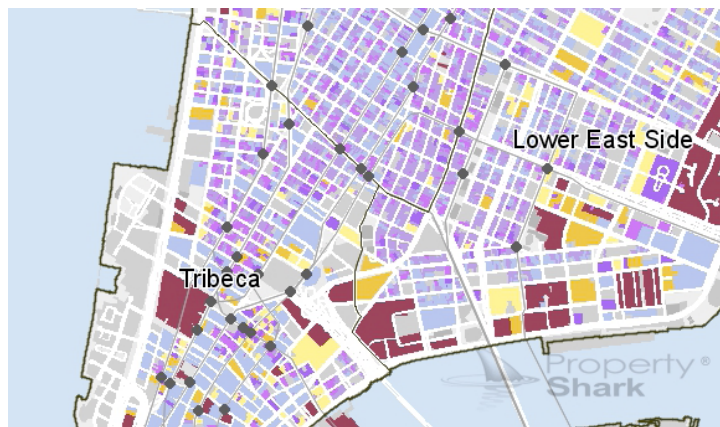
Na powyższej lewej ilustracji przedstawiono podstawową zasadę przenoszenia praw zabudowy działek powietrznych umożliwiającą zwiększenie średniej intensywności zabudowy w Nowym Jorku. Działka A jest zabudowana obiektem o niższej wysokości od dozwolonej, efektem czego istnieje niewykorzystane prawo zabudowy stanowiące kubaturową działkę powietrzną. Jeżeli nie można jej wypełnić nadbudową czy też odrębnym obiektem na dachu istniejącego, plan miejscowy musi zezwalać na fakultatywne scalenie planistyczne Działek A i B dzięki czemu dozwolona intensywność scalonych działek umożliwi przeniesienie działki powietrznej z Działki A na B. W ten sposób dozwolona powierzchnia zabudowy na Działce B zostanie powiększona o powierzchnię przeniesionego prawa zabudowy. Dzięki scaleniu planistycznemu dwóch działek powstaną dwa obiekty o znacząco różnych wysokościach, ale średnia nie przekroczy dozwolonej intensywności. Gdyby działki były planistycznie traktowane odrębnie, nie mógłby powstać na Działce B tak wysoki obiekt, albowiem nie byłoby możliwe przeniesienie praw zabudowy z Działki A. Oczywiście sąsiadujące obiekty o znacząco różnych wysokościach mogą naruszyć harmonijność zabudowy (brak równej linii dachów), ale przyzwolenie zależy od polityki danego miasta. Jednym z celów takiej polityki może być zachęcenie właścicieli zabytkowych lub unikalnych budynków do zatrzymania w istniejącym kształcie (bez nadbudowy) umożliwiając im sprzedaż niewykorzystanego prawa zabudowy właścicielom sąsiadujących działek. W ten sposób nie będą "kombinować" wokół własnego budynku, który miasto chce zachować.

Alternatywnym przykładem zbywalnych (przenoszalnych) praw zabudowy jest sytuacja, gdy niewykorzystanej działki powietrznej nie da się przenieść na sąsiednią działkę poprzez scalenie planistyczne. Wymaga to wtedy specjalnego zezwolenia na to, aby niewykorzystane prawo zabudowy np. nad zabytkowym budynkiem przenieść na pobliską, ale nie sąsiadującą działkę. Efekt końcowy, jak pokazano na powyższej prawej ilustracji, jest podobny jak w przypadku scalenia planistycznego. Może również budzić podobne wątpliwości natury estetycznej, ale to pozostawiamy świadomej polityce miasta.

AMERYKAŃSKIE POMYSŁY NA WYKORZYSTANIE DZIAŁEK POWIETRZNYCH

Pomysły na zagospodarowanie niewykorzystanych praw zabudowy pojawiają się w lokalizacjach o bardzo wysokiej cenie gruntów - wielkie miasta pod presją dalszego rozwoju gdzie są jeszcze niezabudowane "działki powietrzne" nad niską zabudową obiektami zabytkowymi, kościołami, szkołami, dworcami kolejowymi, jak również nad obniżonymi w wykopach ulicami, drogami, torami kolejowymi. I tak np. w Nowym Jorku sprzedano w roku 2005 przenoszalne prawo zabudowy do działki powietrznej nad kościołem za 4.777 USD/m² pow. użytkowej. Samorządy lokalne również zarabiają na udostępnianiu słupów powietrza nad swoimi gruntami - przeważnie na balkony, przewiązki czy nawisy nad i pod publicznymi pasami chodników, ulic czy dróg. W Houston gmina sprzedała prawo zabudowy słupa powietrza na balkony w domu wielomieszkaniowym "wiszące" nad pasem chodnika oraz na umocnienia garażu podziemnego pod pasem chodnika. Gminy zaczynają nawet sprzedawać niewykorzystane działki powietrzne nad swoimi budynkami - kuratorium Nowego Jorku zbyło niedawno prawo użytkowania wieczystego na 75 lat działki powietrznej nad szkołą w zamian za wybudowanie przez dewelopera dwóch nowych budynków szkolnych na innej działce.

W Nowym Jorku, który przoduje w pomysłach na zabudowę działek powietrznych, prywatna firma opracowała nawet mapę niewykorzystanych (do pełnego potencjału) praw zabudowy. Na poniższej ilustracji przedstawiono dwie południowe części Manhattanu (Tribeca, Lower East Side) o stosunkowo niskiej zabudowie, zanalizowane pod kątem potencjalnych powierzchni użytkowych, które możnaby "wycisnąć" z niewykorzystanych praw zabudowy. Kolorem brązowym oznaczono lokalizacje, gdzie można osiągnąć ponad 23 tys. m² pow. użytkowej; kolorem pomarańczowym lokalizacje, gdzie można osiągnąć 9-23 m²; a kolorem żółtym lokalizacje, gdzie można osiągnąć 5,5 - 9 tys. m². Jak widać największy potencjał kojarzy się z terenami niedaleko wschodniego nabrzeża.

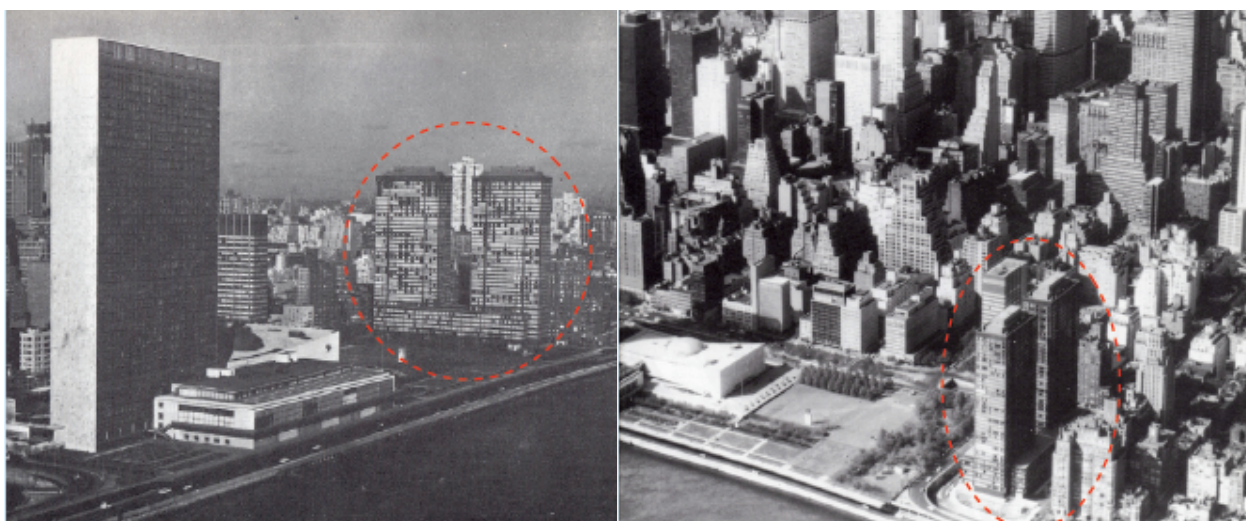


Źródło: Property Shark, Nowy Jork

Wypełnienie słupa powietrza - 860-870 United Nations Plaza w Nowym Jorku

Jednym z pierwszych przykładów zabudowy słupa powietrza nad istniejącym budynkiem był projekt przy Placu ONZ w Nowym Jorku. W latach 1960-tych deweloper kupił upadający projekt budowy 6-piętrowego biurowca i podzielił nieruchomości na szereg wiązek prawnych odnoszących się do odrębnych kubatur całkowitego słupa powietrza nad działką. Deweloper wydzielił dwa słupy powietrza nad (nie ukończonym jeszcze) biurowcem i sprzedał je założonym przez siebie spółdzielniom mieszkaniowym (32 piętra), a grunt wraz z działką powietrzną dla biurowca (6 pięter) sprzedał towarzystwu ubezpieczeniowemu, od którego uzyskał zwrotnie prawo użytkowania wieczystego gruntu na 999 lat (to nie pomyłka). Następnie deweloper uzyskał od ubezpieczyciela (właściciela gruntu) kredyt na 27 lat zabezpieczony prawem użytkowania wieczystego oraz przyszłymi dochodami z biurowca. Deweloper wykorzystał środki na dokończenie budowy biurowca, a ubezpieczyciel skredytował jeszcze budowę dwóch wież mieszkaniowych spółdzielni mieszkaniowych, których członkom zaoferował również kredyty hipoteczne.

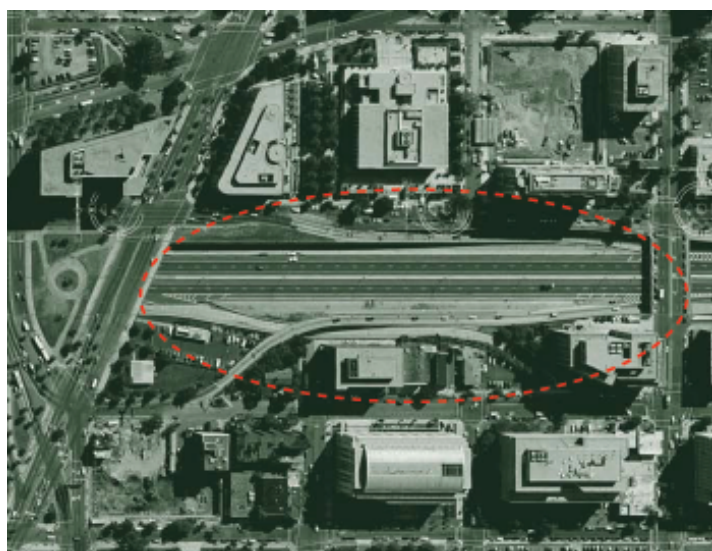
W efekcie końcowym powstało dziewięć wiązek prawnych - pierwszą wiązką była własność gruntu wraz ze słupem powietrza na biurowiec (tow. ubezpieczeniowe); drugą - prawo użytkowania wieczystego i własność biurowca (deweloper); trzecią - kredyt od ubezpieczyciela dla dewelopera zabezpieczony prawem u.w. oraz biurowcem; czwartą - własność pierwszej wieży mieszkaniowej (pierwsza spółdzielnia); piątą - własność drugiej wieży mieszkaniowej (druga spółdzielnia); szóstą - kredyt budowlany od ubezpieczyciela dla pierwszej spółdzielni; siódmą - kredyt budowlany od ubezpieczyciela dla drugiej spółdzielni; ósmą - kredyty hipoteczne dla członków pierwszej spółdzielni; dziewiątą - kredyty hipoteczne dla członków drugiej spółdzielni. Deweloper odzyskał środki włożone w zakup upadającego projektu biurowca, a zostało mu jeszcze prawo użytkowania wieczystego oraz własność (zadłużonego) biurowca.



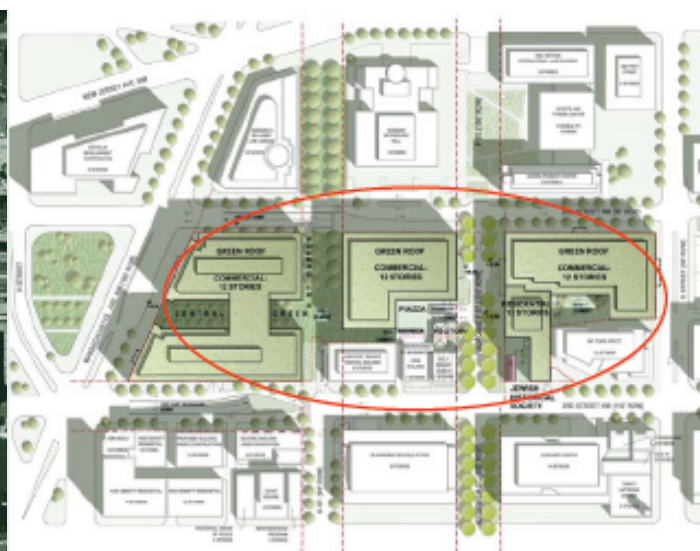
Źródło: History New York 20th Century

Zabudowa platformy nad autostradą w wykopie - I-395 air rights development w Waszyngtonie

W Nowym Jorku nie ma górnej granicy zabudowy więc możliwe jest przenoszenie praw zabudowy, co zwiększa wysokość niektórych budynków i powoduje znaczne różnice wysokości nawet sąsiadujących ze sobą budynków. Miasto pnie się w górę od lat gdyż leży na wyspie, a więc ma ograniczoną pojemność horyzontalną. Jednym z wyjątków w ograniczaniu wysokości był przytoczony powyżej Plac ONZ gdzie nie wolno było budować przewyższać budynku ONZ. W Waszyngtonie, dla odmiany, panuje generalne ograniczenie wysokości budynków uniemożliwiające przewyższenie budynku Kapitolu. W związku z tym budynki śródmieścia (CBD) mają z reguły równą linię dachów, gdyż inwestorzy wykorzystują maksymalnie dozwoloną wysokość. Niskie wysokości (do 12 pięter) i wysokie czynsze pchają deweloperów do szczelnie wypełniającej zabudowy CBD. Szybko rozrastające się horyzontalnie waszyngtońskie śródmieście, nie ograniczone wodą jak Manhattan, pochłania więc kolejne tereny. Po wschodniej stronie zabudowa śródmiejska oparła się o obwodnicę autostradową I-395, która biegnie w wykopie. W związku z tym powstał projekt “zadaszenia” autostrady trzema platformami, na których mają powstać funkcje biurowo-handlowo-mieszkaniowe - zob. poniższe ilustracje. W ten sposób powstały prawa zabudowy, należące do państwa (autostrada międzystanowa), wynegocjowane na cenę ok. 60 mln USD za pow. 2,3 ha. Przewidywany koszt zabudowy sześcioma budynkami (wraz z platformami) ma wynieść co najmniej 400 mln USD.



Źródło: Google Maps



Źródło: Louis Dreyfus Property Group

Obudowa naziemnych torów kolejowych - Bethesda Air Rights Tunnel

Przez śródmieścia wielu miast przebiegały kiedyś tory kolejowe, i to nie zawsze w wykopach. Celem dogęszczenia zabudowy zaczęto “obudowywać” przebiegi naziemnych torów tak aby umożliwić dalsze “tunelowe” kursowanie pociągów przy jednoczesnej zabudowie słupów powietrza nad nimi. Dobrym przykładem jest Air Rights Tunnel w satelickim mieście Bethesda w aglomeracji waszyngtońskiej. Przez centrum tego miasta przebiegała wąskotorowa kolej B&O. W 1954 roku lokalny deweloper zakupił od kolei prawa zabudowy nad torami i postawił budynek Air Rights Building - “budynek praw powietrznych”. Wśród fundamentów budynku przebiegał tunel z torami, a po zamknięciu ruchu kolejowego w 1985 stał się modną ścieżką rowerową biegnącą aż do samego Waszyngtonu. Z biegiem lat dobudowano nad torami kolejne dwa budynki i zmieniono nazwę na Air Rights Center. W ten sposób stworzono cenną zabudowę w samym centrum Bethesdy, gdzie obecnie planuje się dodatkowe wykorzystanie tunelu na przebieg szybkiego tramwaju.



Źródło: Google Maps

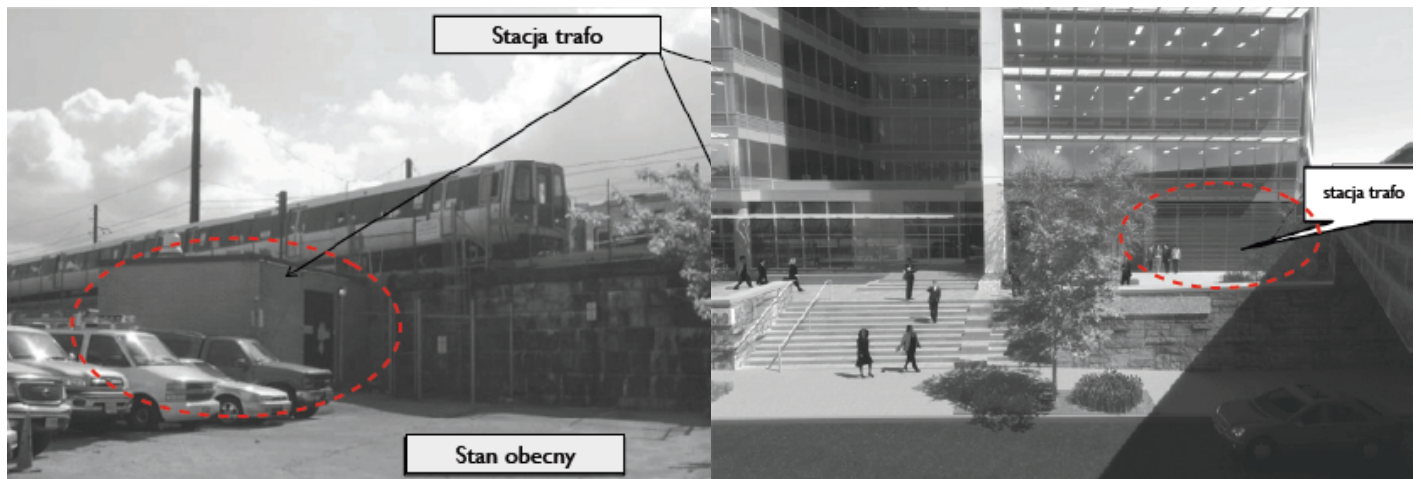


Źródło: Montgomery County Bike Trails - Capital Crescent Trail

Obudowa obiektu publicznego funkcją komercyjną - “wcielenie” stacji trafo do biurowca

Publiczne obiekty energetyczne o małych kubaturach towarzyszą liniom transportu miejskiego, jak np. metro. Z natury rzeczy są położone blisko stacji a to są często lokalizacje o wysokiej cennie gruntów. Przykładem zagospodarowania słupa powietrza nad takimi obiektami jest obudowanie stacji znajdującej się przy śródmiejskiej stacji waszyngtońskiego metra. Zarząd metra zgodził się na takie “wcielenie” i sprzedał prawa zabudowy 700 m² pow. użytkowej deweloperowi, który chce zbudować 8-piętrowy biurowiec. Cena za prawo zabudowy została ustalona przez rzeczoznawców metra na 1.607 USD/m², albowiem niemożliwy był przetarg, gdyż tylko deweloper posiadający teren wokół stacji trafo może wykorzystać prawa zabudowy nad stacją trafo. Zarząd metra zatrzymał własność gruntu pod stacją trafo (88 m²) oraz słup powietrza jednej kondygnacji nad obiektem. Sprzedane zostały prawa zabudowy (zamiast dzierżawy) albowiem przedmiotowy słup powietrza stanowi niłą część całej kubatury biurowca, a kredytodawca dewelopera nie zgodziłby się na ryzyko ew. sporów przy realizacji warunków dzierżawy.

Deweloper zobowiązał się do zmiany fasady stacji trafo wraz z zamontowaniem nowych drzwi oraz nowego elementu konstrukcyjnego z betonu, a także wprowadzić ulepszoną wentylację, przeznaczyć parking dla pojazdów obsługi metra oraz zapewnić wolny dostęp pracowników metra do stacji i torów. Zarząd metra uważa, iż przedmiotowa sprzedaż jest przejawem właściwej troski o generowanie dodatkowych dochodów majątkowych potrzebnych dla ambitnego programu inwestycji kapitałowych. Zezwolenie na tą transakcję wydała Federalna Agencja Komunikacji Miejskiej godząc się na inwestycyjne przeznaczenie środków uzyskanych ze sprzedaży prawa zabudowy nad stacją trafo.

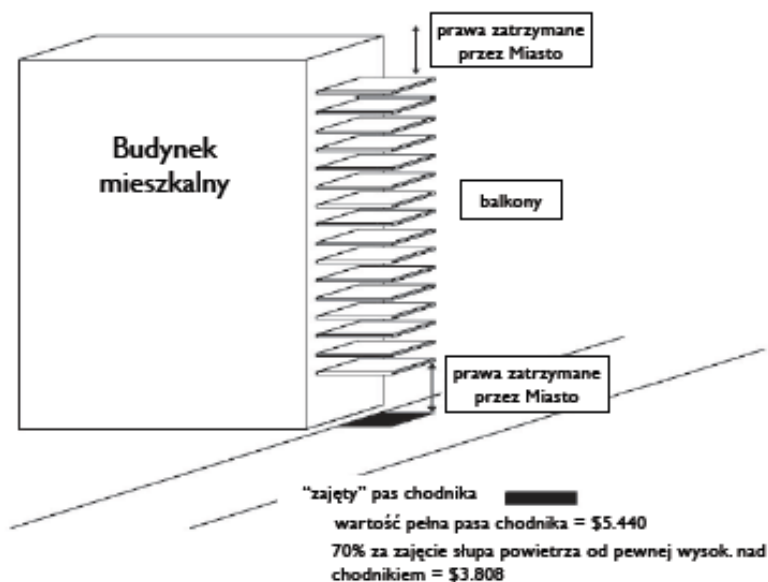


Źródło: Washington Metropolitan Area Transit Authority (WMATA) 2010

Zabudowa publicznego słupa powietrza - balkony i fundamenty nad/pod chodnikiem w Dallas

Jednym ze sposobów wzmocnienia finansów samorządowych jest “zarabianie” na udostępnianiu publicznych słupew powietrza deweloperom. Dobitym przykldem tego jest miasto Dallas (Texas), ktore programowo udostępnia słupe powietrza nad i pod “prawem przechodu” pasem chodnika na wystajce z przyleglych do linii chodnika balkony w budynkach mieszkalnych oraz ew. podziemne elementy posadowienia budynkow. Miasto wypracowalo procedure wyceny takich praw zabudowy, ktora zaklada najpierw wycene pelnej wlascnosci gruntu, a nastepnie przydziela “udzial” w tej wartosci prawom zabudowy słupa powietrza - 70% nad gruntem oraz 30% pod gruntem. Alternatywnie do sprzedazy miasto moze rowniez “dzierzawic” słupe powietrza ze stawka roczna 12%, np. za podziemny przebieg ciagow telekomunikacyjnych.

Przykladowym projektem byla sprzedaz czesci słupa powietrza nad prawem przechodu chodnika o pow. ok. 8m², ktorego pelna wartosc wynosila 5.440 USD. Miasto zostawilo sobie czesc powietrza nad chodnikiem oraz nad najwyzszym balkonem. Po zastosowaniu 30% upustu “nad gruntem” wzgledem pelniej wartosci cena wyniosla 3.808 USD. Przedmiotowy budynek posiada garaz podziemny, ktory wymaga wzmocnienia konstrukcyjnego przy wykorzystaniu przestrzeni pod chodnikiem o pow. ok. 35 m², ktorego pelna wartosc wynosi 24.192 USD. Po zastosowaniu 70% upustu “pod gruntem” wzgledem pelniej wartosci cena wyniosla 7.258. Ponizszy rysunek ilustruje przedmiotowa transakcje wzgledem nadziemnego słupa powietrza.



Źródło: Miasto Dallas, 2006

Scalenie planistyczne powietrznych praw zabudowy - Trump World Tower w Nowym Jorku

W roku 2001 w Nowym Jorku miał miejsce ekstremalny przypadek przenoszenia powietrznych praw zabudowy poprzez scalenie planistyczne aż siedmiu działek w jednym kwartale ulic. Znany i kontrowersyjny deweloper Donald Trump wyśrubował budynek mieszkalny (ongis najwyzszy na swiecie) do 72 pieter przy Placu Narodow Zjednoczonych, gdzie dotychczas obowiazywala zasada nie przewyzzszania budynku siedziby ONZ. Granice ta respektowal wczesniej opisany przypadek 860-870 United Nations Plaza, co widać na ponizszym lewym rysunku - budynek Trumpa w czerwonej przerywanej otoczce, budynek 860-870 w niebieskiej. W związku z tym rozgorzala debata nad ilosciowa ograniczeniem ilosci przenoszonych powietrznych praw zabudowy dla zwiększenia wysokosci nowych budynkow, ale propozycje takich ograniczen zostaly skutecznie storpedowane. Jednakze, sad niedawno odmowil mozliwosci przenoszenia praw zabudowy nad budynkami teatrów Broadway'u powolujac sie na powody przeciążenia srodowiska oraz lokalne wzgledy spoleczne.



Źródło: Google Maps

Jak widać na powyższym prawym rysunku różnice wysokości pobliskich budynków są dramatyczne (choć nie pochodzą z sąsiedniego kwartału ulic), więc przenoszenie niewykorzystanych praw zabudowy zsumowało się do wielkiej wysokości nowego apartamentowca. Wśród budynków z niewykorzystanymi prawami zabudowy, które skupił Trump, był budynek parkingowy oraz wypożyczalnia samochodów oraz 6-piętrowe kamienice.

Zagadnienia wyceny powietrznych praw zabudowy w USA

Generalnie uważa się, że inwestycje w powietrzne prawa zabudowy przypominają projekty deweloperski, a wyceny “działek powietrznych” są podobne do wycen gruntów inwestycyjnych - opierają się głównie na podejściu dochodowym i metodzie pozostałościowej. Ze względu na wyższe koszty budowy (skomplikowane wyzwania inżynierjno-budowlane) wartość działek powietrznych nad i pod gruntem jest z reguły niższa niż na samym gruncie. Podejście porównawcze można zastosować tylko tam, gdzie istnieje obrót porównywalnymi powietrznymi prawami zabudowy jak np. strychy do adaptacji czy dachy do nadbudowy. Pewnym wariantem jest przyjęcie schematycznego upustu względem wartości “pełnych” gruntów ustalonej porównawczo - np. w Nowym Jorku zwykło się przyjmować 60% za działki powietrzne.

Niektóre miasta traktują sprzedaż (lub dzierżawę) powietrznych praw zabudowy nad swoją własnością (nad gruntami, nad budynkami) jako istotne źródło dochodów własnych stosując standardowe upusty względem pełnej wartości, którą ustalają rzeczoznawcy lub które wynikają z negocjacji skomplikowanych transakcji związanych. Nie ma więc jednolitości ani standardów w tym względzie. W Bostonie wyceny robione są przez akredytowanych przez gminę rzeczoznawców a oceniane są potem przez różne komisje miejskie. W Los Angeles nie robi się wycen a wszystkie powietrzne prawa zabudowy traktuje się jak prawa przechodu/przejazdu - gmina egzekwuje w naturze w formie ulepszeń infrastruktury, ulic, małej architektury i krajobrazu, itp. W Nowym Jorku wyceny opierają się na wskaźniku dozwolonej intensywności (w przypadku mieszkaniówki na PUM), a przy braku takich wskaźników na metodzie porównawczej gdzie stosuje się 60% wartości rynkowej pełnego gruntu. W Miami rzeczoznawcy wyceniają "wartość dodaną" nieruchomości przy zajęciu słupa powietrza nad lub pod gruntem. W Chicago wykorzystanie publicznego powietrznego prawa zabudowy wchodzi w procedury wydawania pozwolenia na budowę przy czym sprzedaż tych praw wymaga dwóch wycen (wylicza się średnią), a dzierżawa tych praw wymaga formuły zawierającej wysokość opłaty i wartości gruntu oraz ścieżki wzrostu opłaty.

Uwagi końcowe

Zabudowa wolnych działek gruntowych w prężnie rozwijających się miastach jest często zakończona, więc dalszy wzrost wymaga dogęszczenia cennych centralnych lokalizacji poprzez sanację - zastąpienie istniejącej substancji nowymi budynkami, albo poprzez zabudowę niewykorzystanych praw zabudowy nad i pod gruntem. Zabudowa działek powietrznych jest kosztowna i ryzykowna więc wymaga z reguły większej skali dla uzyskania opłacalności, co z kolei przyciąga kontrowersje i protesty, więc miasta muszą widzieć w tym korzyści publiczne i aktywnie ułatwiać realizację takich projektów. Regulacje lokalne mogą zachęcać albo zniechęcać uczestników rynku do podejmowania się wypełnienia niewykorzystanych praw zabudowy nad i pod gruntem. Niektóre miasta widzą konkretne korzyści dochodowe, przestrzenne i rozwojowe z promowania tego typu inwestycji i udostępniają posiadane przez siebie powietrzne działki inwestorom zarówno poprzez sprzedaż jak i dzierżawę. Wycena powietrznych praw zabudowy opiera się najczęściej na rachunku "pozostałościowym" oraz na negocjacjach transakcji związanych, a rzadziej na interpretacji obrotu porównywalnych praw zabudowy. Praktyka amerykańska pokazuje, że powietrzne prawa zabudowy są z reguły znacząco mniej warte (prawie o połowę) od pełnej wartości działek gruntowych.