



Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

## Áherslupættir og punktar vegna fundar SSH með samgöngunefnd alþingis 27. apríl 2016

### 1. Átak í viðhaldi og endurnýjun gatnakerfisins á höfuðborgarsvæðinu

Að undanfögnu hefur komið í ljós að ástand gatnakerfisins á höfuðborgarsvæðinu er verulega slæmt og ljóst að þörf er á átaki til að koma því í ásættanlegt horf.

Fyrir liggja drög að samkomulagi milli sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar um samstarf aðila um undirbúning nauðsynlegs átaks í þessum efnum. Í því samhengi verði m.a. unnið sameiginlegt mat á ástandi gatnakerfisins, unnin sameiginleg viðhalds- og endurbótaáætlun, og lagt mat á kostnað við átakið og nauðsynlegar framkvæmdir.

Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu telja brýnt að fjármagn til verkefnisins verði tryggt, annars vegar með nægjanlegum fjárveitingum til Vegagerðarinnar til að takast á við endurbætur og viðhald á þeim hluta gatnakerfisins sem er á forræði Vegagerðarinnar, og hins vegar með eðlilegri hlutdeild sveitarfélaganna í þeim tekjum sem nú renna í ríkissjóð af umferð á gatnakerfi sveitarfélaganna.

Fyrir liggur, skv. nýju mati verkfræðistofunnar Verkís (sjá fylgiskjal a), að árlegar tekjur ríkissjóðs af umferð innan höfuðborgarsvæðisins nema um 20 milljörðum króna. Helmingur þessara tekna verður til vegna aksturs á gatnakerfi sveitarfélaganna, sem njóta einskis af þessum tekjum, en þurfa að bera allan kostnað af rekstri og viðhaldi þessa hluta gatnakerfisins.

**Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu kalla því eftir eðlilegri hlutdeild í þessum tekjum til að geta staðið undir þeim ört vaxandi kostnaði sem leiðir af aukinni umferð á höfuðborgarsvæðinu, m.a. og ekki síst vegna aukinnar ferðamennsku.** Skv. nýju mati á þróun samgangna á höfuðborgarsvæðinu jókst bílaumferð um 12% frá 2011-2015 og tekjur ríkisins eru því að aukast.

## 2. Samkomulag um samstarf SSH og Vegagerðarinnar um þróun samgöngukerfa á höfuðborgarsvæðinu

Í tengslum við samþykkt nýs svæðisskipulags fyrir höfuðborgarsvæðið 2015-2040 var í apríl 2015 undirritað sérstakt samkomulag milli SSH og Vegagerðarinnar um samstarf við mótun, úrvinnslu og framkvæmd tiltekinna verkefna sem tengjast megináherslu svæðisskipulagsins um eflingu vistvænna samgöngumáta til að hægt verði að mæta fyrirsjáanlegri fólksfjölgun án þess að álag á stofnvegakerfið aukist í sama hlutfalli. Sömu áherslur liggja til grundvallar í samgönguáætlun ríkisins 2011-2022. Nánari grein er gerð fyrir einstökum verkþáttum í samkomulaginu sem fylgir hjálagt, merkt fylgiskjal 2.

Sett hefur verið fram frumáætlun um kostnað vegna úrvinnslu þeirra verkefna sem samningurinn tekur til, og hljóðar hún upp á 80-100 m. króna. Gert er ráð fyrir að þessi kostnaður skiptist að jöfnu á milli aðildarsveitarfélaga SSH og Vegagerðarinnar. Áætlaður verktími er 12 mánuðir, þ.e. frá vori 2016 til vors 2017.

**Stjórn SSH leggur ríka áherslu á að fjármögnun v. hluts Vegagerðarinnar í þessu verkefni verði tryggð, þannig að unnt verði að ljúka úrvinnslu verkefnanna á tilsettum tíma.**

## 3. “Borgarlínan” – nýtt hraðvirkt og afkastamikið almenningssamgöngukerfi fyrir höfuðborgarsvæðið

Nýtt svæðisskipulag fyrir höfuðborgarsvæðið felur í sér metanaðarfullt markmið um breytingar á samgönguvenjum á höfuðborgarsvæðinu. Lykilþættir árangurs eru þétting byggðar innan núverandi byggðamarka og breyttar áherslur þar sem aukin notkun almenningssamgangna dragi til muna úr umferðarálagi og notkun einkabílsins.

Þjóðhagslegur ávinningur þessra breytingar er umtalsverður, og að mati Verkfræðistofunnar Mannvits frá árinu 2013 má gera ráð fyrir að árlegur ávinningur af þessum breytingum geti numið 150 – 200 milljörðum króna vegna minni samgöngukostnaðar, lækkandi mengunar, aukins umferðaöryggis o.fl. Þá er ótalin sá ávinningur sem felst í minni fjárfestingaþörf í dýrum umferðarmannvirkjum, s.s. mislægum gatnamótum og fl.

Ein af lykilforsendum fyrir árangursríkum framgangi meginmarkmiða nýs svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins um öflugar almenningssamgöngur samhliða þéttingu byggðar felst í mótun og innleiðingu nýs hraðvirks og afkastamikils almenningssamgöngukerfis fyrir höfuðborgarsvæðið. Hryggjarstykkið í því verkefni verður “Borgarlínan”, hágæðakerfi almenningssamgangna sem myndar meginstofnleiðir, kerfi með hátt þjónustustig þar sem vagnar aka í sérrými og komast greitt á milli staða óháð töfum í bílaumferð. Borgarlínan á að tengja saman kjarna sveitarfélaganna og meginþunga uppbyggingar til ársins 2040 verður beint á svæði meðfram línunni. Innan göngufjarlægðar frá þeim akstursleiðum línunnar sem eru til áframhaldandi skoðunar búa í dag um 80 þús. manns og um helmingur atvinnuhúsnæðis á höfuðborgarsvæðinu er við akstursleiðirnar.

Þetta verkefni kallar á umtalsverðar fjárfestingar, bæði vegna þeirra rýmissköpunar sem línan kallar á, sem og í uppbyggingu skiptistöðva og fjárfestinga í flutningstækjum.

Legu Borgarlínunnar hefur nú verið skilgreind í samvinnu sveitarfélaganna, og næstu skref munu snúast um mótun fjárfestingaráætlunar og nauðsynlegs samstarfsvettvangs um framkvæmdina.

Viðfangsefnið er flókið og reiknað er með að heildarkostnaður við uppbyggingu Borgarlínunnar sem tengir alla kjarna á höfuðborgarsvæðinu geti numið um 80-100 milljörðum króna. Stjórn SSH telur aðkomu ríkisins að þessu verkefni bæði eðlilega og nauðsynlega. Í júnímánuði 2015 var því send beiðni til innanríkisráðherra um formlegar viðræður um samstarf ríkisins og SSH um undirbúning og innleiðingu Borgarlínunnar.

Áform aðildarsveitarfélaga SSH eru að fyrsti áfangi Borgarlínunnar verði tilbúinn eftir u.þ.b 6 ár. Ætla má að stofnkostnaður vegna þess áfanga geti numið um 30 milljörðum króna.

**Stjórn SSH kallar eftir því við samgöngunefnd alþingis að horft verði til aðkomu ríkissjóðs að þessu lykilverkefni í samgöngum á höfuðborgarsvæðinu og því ætlað rými og fjármunir í þeirri 4 ára samgönguáætlun sem nú er í vinnslu.**

#### **Fylgiskjöl:**

- a) Samantekt Verkís – Akstur á höfuðborgarsvæðinu og tekjur ríkissjóðs
- b) Samningur SSH og Vegagerðarinnar um þróun samgöngukerfa á höfuðborgarsvæðinu
- c) Drög að samkomulagi SSH og Vegagerðarinnar v. átaks í viðhaldi og endurnýjun á slitlagi gatnakerfis höfuðborgarsvæðisins
- d) Borgarlínan – áformuð lega.
- e) Bréf SSH til innanríkisráðherra júní 2015

## ÞJÓÐVEGIR Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU

### Mat á fjölda ekinna km og tekjum ríkissjóðs

#### MINNISBLAÐ

VERKNÚMÉR: 12065-003  
VERKHLUTI:  
HÖFUNDUR: Þórarinn Hjaltason  
DREIFING: SSH

DAGS.: 2016-04-01  
NR.:

### Málefni:

Að beiðni Páls Guðjónssonar, framkvæmdastjóra SSH, hefur verið lagt mat á fjölda ekinna km og tekjur ríkissjóðs af annars vegar umferð á þjóðvegum og hins vegar allri umferð á höfuðborgarsvæðinu árið 2015. Byggt er á niðurstöðum skýrslu Almennu verkfræðistofunnar (AV) „Þjóðvegir á höfuðborgarsvæðinu – Mat á fjölda ekinna km“, október 2009.

## 1 Þjóðvegaskrá

### 1.1 Þjóðvegaskrá 2008

Í skýrslu AV frá 2009 var mat á fjölda ekinna km miðað við þjóðvegaskrá, sem tók gildi 2008 með vegalagabreytingum. Þá var þjóðvegum á höfuðborgarsvæðinu fækkað.

Mynd 1 sýnir þær breytingar sem urðu á þjóðvegaskrá 2008.



Mynd 1. Breytingar á þjóðvegaskrá milli áráanna 2007 og 2008. Myndin er ekki í kvarða (Þórarinn Hjaltason, 2009)





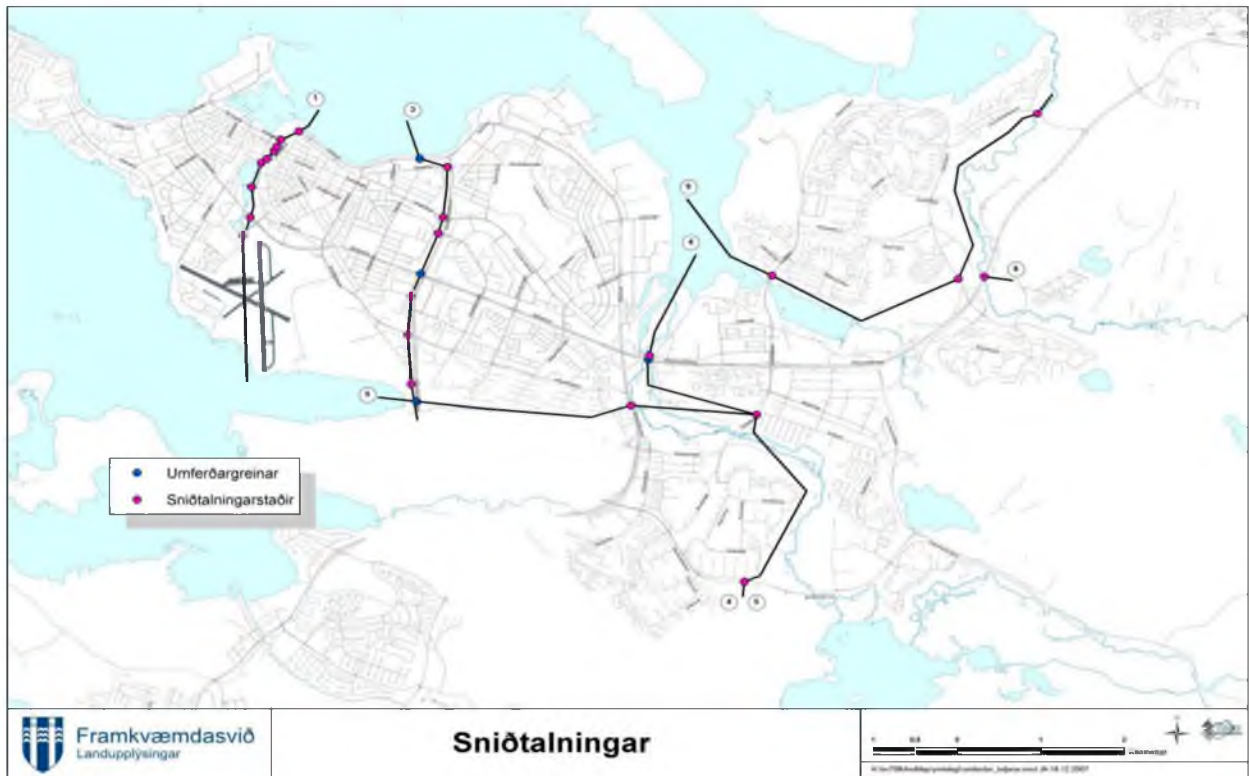
## 2 Umferðaraukning 2004 – 2015

### 2.1 Umferð 2004

Í skýrslu AV frá 2009 kemur fram að keyrð var umferðarspá í umferðarlíkani (Nýtt umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins, VSÓ ráðgjöf 2006-2007) fyrir grunnárið 2004. Niðurstöður gáfu til kynna að eknir km á þjóðvegum á höfuðborgarsvæðinu (skv. Þjóðvegaskrá 2008) væru um 600.000.000 á árinu 2004.

### 2.2 Umferðaraukning í talningarsniðum 2004 – 2015

Á hverju hausti eru framkvæmdar svokallaðar sniðtalningar í Reykjavík. Þá er kannað umferðarmagn og flæði á hinum ýmsu stöðum, sem mynda þversnið um borgina (sjá kort 1). (Björg Helgadóttir, 2012)



Mynd 3. Staðsetning talningarsniða.

Sniðtalningar gefa til kynna hvernig umferð þróast. Ef skoðaðar eru sniðtalningar fyrir árin 2004 og 2015 má sjá hvernig umferð hefur þróast á þessum tíma. Þróun umferðar í talningarsniðunum milli árana 2004 og 2015 má sjá í töflu 2.

Tafla 2. Þróun umferðar í talningarsniðum 2004-2015 og % breyting á milli þessara ára.

Talningarsnið	2004	2015	%breyting
Snið 1:	93.859	86.097	-8,3%
Snið 3:	171.654	173.844	1,3%
Snið 4:	119.803	134.119	11,9%
Snið 5:	165.854	182.154	9,8%
Snið 8:	19.841	26.839	35,3%
Snið 9:	47.881	46.642	-2,6%





Auk sniðtalninganna er bætt við talningum á ÁDU á nokkrum talningarstöðum Vegagerðarinnar, tveimur stöðum á Hafnafjarðarvegi (40-02 og 40-04) og þremur stöðum á Reykjanesbraut (41-12, 41-13 og 41-15 (Straumsvík)), til að meta betur þróun á umferð á þjóðvegum á höfuðborgarsvæðinu. Talningarstaðina má sjá á mynd 2. ÁDU fyrir árin 2004 og 2014 var notað vegna þess að gögn um meðaltöl yfir umferð á þjóðvegum fyrir árið 2015 voru ekki komin inn á heimasíðu Vegagerðarinnar. Þróun umferðar milli árana 2004 og 2014 á þessum talningarstöðum má sjá í töflu 3

Tafla 3. Talningarstaðir Vegagerðarinnar á Hafnafjarðarvegi (40-02 og 40-04) og Reykjanesbraut (41-12, 41-13 og 41-15), sjá staðsetningar á mynd 2.

Talningarstaður	2004	2014	%breyting
40-02	51.325	51.097	-0,4%
40-04	35.149	30.790	-12,4%
41-12	30.706	44.476	44,8%
41-13	22.829	35.467	55,4%
41-15	8.763	12.090	38,0%

### 2.3 Mat á aukningu á eknum km á þjóðvegum 2004 – 2015

Vakin er athygli á því að talningasnið fjær miðborg Reykjavíkur hafa mun meira vægi í mati á fjölda ekinna km á þjóðvegum. Snið 1 og 3 hafa minnst vægi, þar sem þau eru í miðborg Reykjavíkur og staðsett tiltölulega nálægt hvert öðru. Snið 9 hefur ekki að geyma neinn þjóðveg. Snið 4, 5 og 8 hafa mest vægi og svo þær talningar frá Vegagerðinni á Hafnafjarðarvegi og Reykjanesbraut, þar eð þau endurspeglar umferðaraukningu á löngum þjóðvegarköflum sem ná að jöðrum höfuðborgarsvæðisins (Vesturlandsvegur og Reykjanesbraut).

- Samdráttur í sniðum 1 og 3 er að meðaltali 3,5 % milli árana 2004 og 2015.
- Aukning í sniðum 4,5 og 8 er að meðaltali 19 % milli árana 2004 og 2015.
- Aukning umferðar á talningarstöðum Vegagerðarinnar er að meðaltali 25 % milli árana 2004 og 2014.

Út frá ofangreindu er lauslega áætlað að fjöldi ekinna km hafi aukist um 20 % milli árana 2004 og 2015, ef ekki er tekið tillit til breytinga á þjóðvegaskrá og má þá áætla að umferð 2015 á þjóðvegum innan höfuðborgarsvæðisins sé  $600.000.000 \cdot 1,20 = 720.000.000$  km.

## 3 Tekjur ríkissjóðs af bílaumferð.

### 3.1 Tekjur ríkissjóðs af bílaumferð – Allt landið

Út frá töflu um skiptingu tekna ríkissjóðs sem finna má á heimasíðu Fjármála- og efnahagsráðuneytisins má fá út eftirfarandi fyrir árið 2015:

Tekjur ríkissjóðs af skattlagningu ökutækja og eldsneytis fyrir árið 2015 voru

- Vörugjald af ökutækjum 6.730
- Almennt vörugjald af bensíni 4.530
- Sérstakt vörugjald af bensíni 7.310
- Olúgjald 8.140
- Bifreiðagjald 6.550
- Þungaskattur/kílómetragjald 770
- **Samtals 34.030 milljónir kr.**

Hér er ótalin virðisaukaskattur. Í skýrslu AV frá árinu 2009 (sjá töflu sem gerð var af Hagfræðistofnun HÍ, 2005) kemur fram að meðalskatttekjur ríkisins af bifreiðum **án** VSK voru 18.700 millj. kr. á árunum 1998-2003. Á sama tímabili voru meðalskatttekjur ríkisins af bifreiðum



**með** VSK um 26.000 millj. kr., eða um 40% hærrí en meðalskatttekjur ríkisins af bifreiðum án VSK. Ef gert er ráð fyrir að sama hlutfall gildi einnig fyrir árið 2015, þá má gera ráð fyrir að heildartekjur ríkis af bifreiðum með VSK 2015 séu:

$$34 \text{ milljarðar kr} \cdot (1,4) = 47,6 \text{ milljarðar kr}$$

Almenna skatthlutfallið í virðisaukaskatti var lækkað úr 25,5 % í 24 % 1. Janúar 2015. Leiðréttur stuðull verður því  $1,4 \times 24/25,5 = 1,38$ .

Heildartekjur ríkis af bifreiðum með VSK 2015 eru því áætlaðar:

$$34 \text{ milljarðar kr} \cdot (1,38) = 46,9 \text{ milljarðar kr}$$

### 3.2 Eknir km – meðaltekjur af eignum km

Á vefsíðu Hagstofunnar má finna upplýsingar um fjölda skrásettra ökutækja á Íslandi. Þar kemur fram að fólksbílar voru 217.454, hópbílar 2.300 og vöru- og sendibílar 31.364 árið 2014. (Hagstofa Íslands, án dags.)

Til að ákvarða heildarakstur ökutækja á Íslandi árið 2015 voru notaðar nýjustu tölur um fjölda ökutækja sem eru frá árinu 2014. Ákveðið var að miða við sama meðalakstur og gert var í skýrslu AV frá 2009, þ.e. að meðalakstur fólksbíla sé um 13.000 km á ári og flutningabíla um 17.800 km á ári.

Ef miðað er við framangreindar forsendur má áætla meðalakstur ökutækja á Íslandi á ári

$$(31.364 + 2.300) \text{Ökutæki} \cdot 17.800 \frac{\text{km}}{\text{ár}} + 217.454 \text{Ökutæki} \cdot 13.000 \frac{\text{km}}{\text{ár}} = 3,4 \cdot 10^9 \frac{\text{km}}{\text{ár}}$$

Gert er ráð fyrir að akstur hópbíla sé jafn mikill og akstur flutningabíla.

Því fæst að meðaltekjur ríkisins á hvern ekinn km árið 2015 voru:

$$\frac{46,9 \cdot 10^9 \text{kr}}{3,4 \cdot 10^9 \text{km}} = 13,8 \frac{\text{kr}}{\text{km}}$$

### 3.3 Tekjur ríkissjóðs af bílaumferð á þjóðvegum á höfuðborgarsvæðinu árið 2015

Tekjur ríkisins árið 2015 af akstri á þjóðvegum innan höfuðborgarsvæðisins má því gróflega áætla með eftirfarandi hætti:

$$720.000.000 \text{ km} \cdot 13,8 \frac{\text{kr}}{\text{km}} = 10 \text{ milljarðar kr}$$





### 3.4 Tekjur ríkissjóðs af allri bílaumferð á höfuðborgarsvæðinu árið 2015

Í skýrslu AV frá 2009 eru eknir km fyrir alla bílaumferð á höfuðborgarsvæðinu áætluð 1.260.000.000 km samanborið við 600.000.000 fyrir bílaumferð á þjóðvegum á höfuðborgarsvæðinu. Tekjur ríkisins árið 2015 af allri bílaumferð á höfuðborgarsvæðisins má því gróflega áætla með eftirfarandi hætti:

$$720.000.000 \text{ km} \cdot 13,8 \frac{\text{kr}}{\text{km}} \cdot \frac{12,6 \cdot 10^8}{6 \cdot 10^8} = 21 \text{ milljarðar kr}$$



## 4 Heimildir

Björg Helgadóttir. (2012). *Sniðtalningar 2012, Umferðartalningar í Reykjavík*. Reykjavík: Samgöngudeild, Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur.

Fjármála- og efnahagsráðuneyti. (án dags.). *Fjármála- og efnahagsráðuneyti*. Sótt 30. mars 2016 frá Tafla-03-Skipting-rikistekna:

<https://www.fjarmalaraduneyti.is/media/frettatengt2015/Tafla-03-Skipting-rikistekna.pdf>

Hagstofa Íslands. (án dags.). *Hagstofa Íslands*. Sótt 30. mars 2016 frá

[http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Atvinnuvegir/Atvinnuvegir\\_\\_samgongur\\_\\_Okutaeki/SAM03101.px/table/tableViewLayout1/?rxid=02a5fef4-67c5-4026-a3cc-c6a0ff561702](http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Atvinnuvegir/Atvinnuvegir__samgongur__Okutaeki/SAM03101.px/table/tableViewLayout1/?rxid=02a5fef4-67c5-4026-a3cc-c6a0ff561702)

Vegagerdin. (21. mars 2016). kortasjá Vegagerðarinnar . Reykjavík.

Vegagerðin . (2015). *Vegagerðin*. Sótt 21. mars 2016 frá Vegflokkar:

[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Vegflokka\\_skipting\\_2015/\\$file/Vegflokkar\\_2015.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Vegflokka_skipting_2015/$file/Vegflokkar_2015.pdf)

Vegagerðin. (án dags.). *Vegagerðin*. Sótt 31. mars 2016 frá Umferð á Þjóðvegum:

<http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/umferdin/umfthjodvegum/>

Þórarinn Hjaltason. (2009). *Þjóðvegir á Höfuðborgarsvæðinu, Mat á fjölda ekinna km*. Reykjavík: SSH.



## Viðauki 1

(Þórarinn Hjaltason, 2009)

Í töflunum hér á eftir kemur fram munur á flokkun vega, fyrir og eftir vegalagabreytinguna.

### Þjóðvegir (31.12.) 2007.

	Stofnvegir km	Tengivegir km	Safnvegir km	Landsvegir km	Alls km
Suðurlkjördæmi	936	1.107	560	968	3.571
Suðvesturkjördæmi	121	96	33	14	264
Reykjavíkurborg	72	11	24	8	115
Norðvesturkjördæmi	1.756	1.749	965	626	5.096
Norðausturkjördæmi	1.339	1.036	655	972	4.002
	4.224	3.990	2.237	2.588	13.048

### Þjóðvegir (1.12.) 2008.

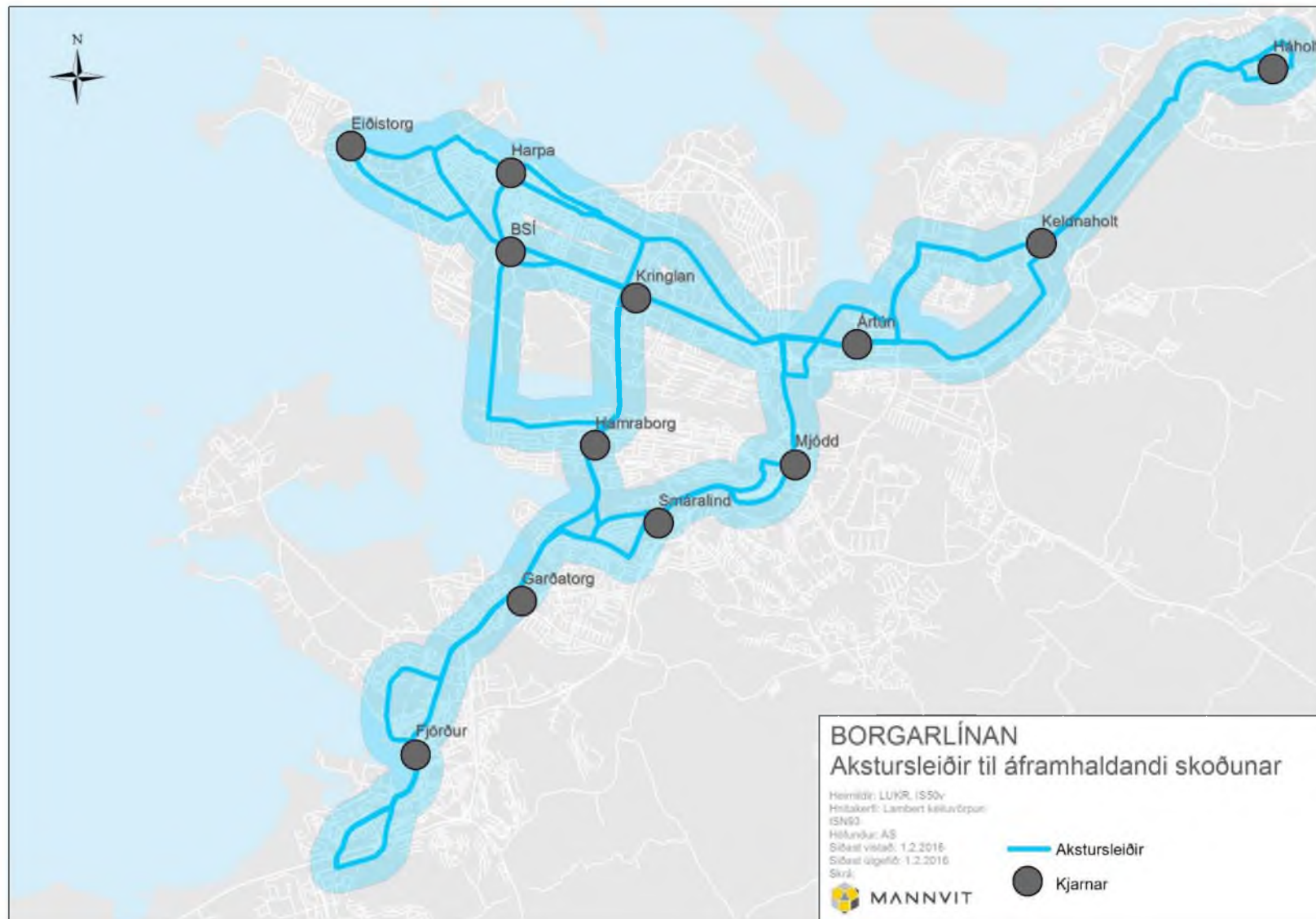
	Stofnvegir km	Stofnvegir um hálandi km	Tengivegir km	Héraðsvegir km	Landsvegir km	Alls km
Suðurlkjördæmi	1.085	205	673	892	616	3.551
Suðvesturkjördæmi	94		98	30		222
Reykjavíkurborg	63			33		96
Norðvesturkjördæmi	1.795	124	1.291	1.348	429	4.987
Norðausturkjördæmi	1.507	96	653	969	769	3.994
	4.544	505	2.715	3.272	1.814	12.850

(Vegagerðin , 2015)

### Kjördæmi

	1 Stofn- vegir	1 Stofnvegir um hálandi	2 Tengi- vegir	1+2 Samtals	3 Héraðs- vegir	1+2+3 Samtals	4 Lands- vegir	1+2+3+4 Samtals
Suður	1.067,04	287,40	855,91	2.210,35	711,18	2.921,53	619,02	3.540,55
Suðvestur	95,51		92,59	188,10	32,65	220,75		220,75
Reykjavík	66,25		12,48	78,73	28,93	107,66		107,66
Norðvestur	1.798,14	119,74	1.480,50	3.398,38	1.145,38	4.543,76	442,57	4.986,33
Norðaustur	1.390,77	96,23	947,64	2.434,64	752,45	3.187,09	877,98	4.065,07
Alls	4.417,71	503,37	3.389,12	8.310,20	2.670,59	10.980,79	1.939,57	12.920,36

# Borgarlínan – líkleg lega



## Átak í viðhaldi og endurnýjun gatnakerfisins

Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðin eru sammála um að eiga samstarf um undirbúning nauðsynlegs átaks í viðhaldi og endurnýjun gatnakerfis höfuðborgarsvæðisins.

### 1. Sameiginlegt mat á ástandi, viðhaldspörf og endurbótapörf

Unnið verði sameiginlegt mat á þörf við viðgerðir, viðhald og endurbætur á gatnakerfi höfuðborgarsvæðisins eftir erfiða vetur og sparnað síðustu ára.

### 2. Áætlun um viðhald og endurbætur

Unnin verði sameiginleg viðhalds- og endurbótaáætlun fyrir vega- og gatnakerfi höfuðborgarsvæðisins með það að markmiði að tryggja viðundandi þjónustustig.

### 3. Fjármögnun

Vegagerðin og sveitarfélög leggi mat á kostnað við átakið og nauðsynlegar framkvæmdir. Jafnframt verði lagt mat á hlut slits vegna aukningar umferðar, vaxandi ferðaþjónustu (bílaeigubílar og rútur), notkunar nagladekkja, veðurfars og annarra atriða. Vegagerðin mun nýta hluta sinna viðhaldsfjárveitinga til viðgerða, viðhalds og endurbóta á þeim hluta gatnakerfisins sem hún ber ábyrgð á, og leita auk þess samráðs við innanríkisráðuneytið um möguleika á auknum fjárheimildum næstu ár til átaks í viðhaldi gatna á höfuðborgarsvæðinu. Sveitarfélögin munu með sama hætti nýta fjármuni til viðgerða, viðhalds og endurbóta og gera tillögur til sveitarstjórna um nauðsynlegar fjárveitingar þetta ár og til næstu ára.

### 4. Rannsóknir

Vegagerðin og sveitarfélög dragi saman þær rannsóknir sem fyrir liggja um gatnagerð, malbikslagnir og væntan endingatíma. Sérstaklega verði hugað að umhverfissjónarmiðum og mögulegri endurnýtingu malbiks. Greindar verði ástæður versnandi ástands, skemmda og holumyndunar í gatnakerfinu og gerðar tillögur að frekari rannsóknum þar sem þekkingu skortir.

Aðilar samkomulagsins munu skipa sameiginlega verkefnisstjórn. Mat á stöðu mála skv. lið 1 verður fyrsta verkefni og skal það liggja fyrir eigi síðar en 1. maí nk.

Reykjavík xx mars 2016

-----  
f.h. Vegagerðarinnar

-----  
f.h. Reykjavíkurborgar

-----  
f.h. Kópavogsbæjar

-----  
f.h. Hafnarfjarðarbæjar

-----  
f.h. Garðabæjar

-----  
f.h. Mosfellsbæjar

-----  
f.h. Seltjarnarnessbæjar



Innanríkisráðherra  
Ólöf Nordal  
Innanríkisráðuneytin  
Sölvhólsögðu 7  
101 REYKJAVÍK

Kópavogi, 8. júní 2015

**Varðar: Ósk um formlegar viðræður um afkastameiri almenningssamgöngur og aðra eflingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu á grundvelli nýs svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins**

Við er til fundar formanns stjórnar SSH með innanríkisráðherra um samgöngumál á höfuðborgarsvæðinu, 7. maí sl. Í framhaldi af fundinum og með bréfi þessu er óskað eftir formlegum viðræðum við innanríkisráðherra og eftir atvikum Vegagerðina og samgönguráð um afkastameiri hágæða almenningssamgöngur, stuðning við fjölbreyttari ferðamáta og aðrar samgöngubætur á höfuðborgarsvæðinu á grundvelli nýs svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins.

Nýtt svæðisskipulag hefur verið í mótun á vegum SSH undanfarin tvö ár. Eftir ítarlega umfjöllun hafa nú öll aðildarsveitarfélög SSH staðfest þessa sameiginlegu áætlun og sýn um þróun höfuðborgarsvæðisins til ársins 2040. Svæðisskipulagið býður formlegrar staðfestingar Skipulagsstofnunnar. Í tengslum við aðgerðaáætlun í samgönguhluta svæðisskipulagsins liggur fyrir sérstakur samningur milli SSH og Vegagerðarinnar um samstarf við mótun og úrvinnslu þeirra verkefna sem þar eru tilgreind.

Einn lykilþáttur svæðisskipulagsins er ný sýn og stefna um mótun samgangna á höfuðborgarsvæðinu, þar sem horft er til verulega aukins vægis almenningssamgangna, samhliða áherslu á þéttingu byggðar innan núverandi byggðamarka.

Til að þessi stefna nái fram að ganga þarf að undirbúa og innleiða betra og afkastameira almenningssamgöngukerfi. Meginþáttur í því er mótun sérstaks samgönguáætlun „Borgarlínu“ í svæðisskipulaginu þar sem gert er ráð fyrir léttlestum eða hraðvögnum á sérstökum akreinum. Enn fremur eru í svæðisskipulaginu sett fram skýr markmið um að draga svo sem kostur er úr umferðarálagi, en um leið að tryggja greitt flæði fólks innan höfuðborgarsvæðisins. Mörg, ef ekki öll, áherslumál svæðisskipulagsins kallast á við markmið gildandi langtímaáætlunar ríkisins í samgöngumálum og áherslur á sjálfbærar samgöngur.



Stjórn SSH er það ljóst að þau metnaðarfullu markmið sem sett eru fram í samgönguhluta svæðis-  
skipulagsins og samgönguáætlun ríkisins kalla á samstarf sveitarfélaga og ríkis um útfærslu og  
fjármögnun.

Í ljósi þess að langtímaáætlun í samgöngumálum er nú í undirbúningi á vettvangi ráðuneytisins,  
Vegagerðarinnar og samgönguráðs óskar stjórn SSH eftir formlegum viðræðum um aðkomu og þátttöku  
ríkisins í því að hrinda þessum áherslum og verkefnum í framkvæmd.

f.h. stjórnar SSH

Dagur B. Eggertsson  
stjórnarformaður

**SAMKOMULAG  
UM SAMSTARF SSH OG VEGAGERÐARINNAR  
UM ÞRÓUN SAMGÖNGUKERFA Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU**

SSH ( Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu ) kt. 681077-0819 f.h. svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðin kt.680269-2899 gera með sér neðangreint samkomulag:

**A: Inngangur – tilefni:**

Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins hefur mótað tillögu að nýju svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins til ársins 2040.

Ein megináhersla svæðisskipulagstillögunnar er að efla hagkvæma, vistvæna samgöngumáta þannig að hægt sé að mæta fyrirsjáanlegri fólksfjölgun án þess að álag á stofnvegakerfið aukist í sama hlutfalli. Sömu áherslur liggja til grundvallar í samgönguáætlun ríkisins 2011-2022 sem Alþingi hefur samþykkt og má þar vísa til markmiða 1.2 um hagkvæmar samgöngur og 1.3. um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Samvinna sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar er algjör forsenda þess að samgöngukerfin á höfuðborgarsvæðinu geti þróast á farsælan hátt til langrar framtíðar. Samgönguáætlun og tillaga að nýju svæðisskipulagi draga fram mikilvægi samstarfs þessara aðila í fjölda aðgerða. Í fylgiriti VI með svæðisskipulagstillögunni er ítarlega fjallað um næstu skref í þróun samgöngukerfa á höfuðborgarsvæðinu, á grundvelli leiðarljóss 2 – Skilvirkar samgöngur og nútímalegt samgöngukerfi.

**B: Samstarfsverkefni:**

Með vísun í ofanritað gera SSH f. h. svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðin með sér neðangreint samkomulag um sameiginlega vinnu við mótun, úrvinnslu og framkvæmd eftirfarandi verkefna sem lýst er í fylgiriti VI og samgönguáætlun 2011-2022.

Við úrvinnslu verkefnanna verður horft til formlegrar aðferðafræði við stefnumótun og forgangsroðun aðgerða í þéttbýlissamgöngum, m.a. með vísun í áherslu a) undir hagkvæmnimarkmiði í samgönguáætlun 2011 – 2022 og tilheyrandi umfjöllun um hana í athugasemdum við þingsályktunartillöguna.

**1. Þróun stofnvegakerfisins – næstu skref.**

Verkefnið hefur skirskotun í svæðisskipulagstillögun, markmið 2.4 *Meginstofnvegir tryggja greiða og örugga umferð fólks og vöru*, og er liður í eftirfarandi aðgerðum:

*2.4.1 Svæðisskipulagsnefnd, í samvinnu við Vegagerðina, greinir nánar framtíðarsýn um tveggja laga stofnvegakerfi á svæðinu: meginstofnvegi og stofngötur. Meginstofnvegum og stofngötum verður jafnframt skipt í undirflokk í samræmi við nærumhverfi og mikilvægi á svæðisvísu. Í kjölfar ástandsgreiningar verða ásættanlegt þjónustustig, hámarkshraði, hámarksfjöldi tenginga og fleiri tæknileg atriði skilgreind fyrir hvern flokk fyrir sig. Þeirri vinnu á að ljúka fyrir lok árs 2016. Sveitarfélögin innleiða niðurstöður vinnunnar í aðalskipulagsáætlanir að því loknu.*

2.4.5 Sveitarfélögin tryggja öruggt og gott flæði bílaumferðar á meginstofnvegum og skapa skilyrði í skipulagi ef þörf krefur, til aukningar á afkastagetu þeirra. Sveitarfélögin taka frá rými í skipulagsáætlunum fyrir nýjar útfærslur meginstofnvega sem áfram verða til skoðunar, þ.e. Vesturlandsveg um sundin (Sundabraut) og tengingu Reykjanesbrautar ofan byggðar á sunnanverðu höfuðborgarsvæðinu.

2.4.6 Sveitarfélögin í samráði við Vegagerðina vinna tillögur að endurhönnun meginstofnvega og stofngatna, eftir því sem byggð og samgöngur þróast. Áherslur verða á aðgerðir og framkvæmdir sem geta aukið umferðaröryggi, og dregið úr neikvæðum áhrifum umferðar á nærumhverfið og smærri staðbundnar aðgerðir til að bæta umferðarflæði. Afkastageta stofnvega sem eru á forræði Vegagerðarinnar verður ekki minnkuð nema að greining sýni að ásættanlegt þjónustustig, sbr. aðgerð 2.4.1, náist áfram eða aðilar séu sammála um annað.

#### Nálgun

Með hliðsjón af aðgerðunum er lagt upp með eftirfarandi þriggja þrepa verklag við næstu skref í þróun stofnvegakerfis höfuðborgarsvæðisins:

**A. Ástandsgreining – ásættanlegt þjónustustig.**

Unnin verði ástandsgreining á þjónustustigi umferðarmestu vega stofnvegakerfisins í dag sem byggð verði, eins og hægt er, á fyrirliggjandi gögnum og greiningarvinnu. Þeirri greiningu er ætlað að varpa ljósi á umferðaraðstæður á annatímum á einstökum köflum og ekki síður gatnamótum.

Niðurstöður ástandsgreiningar verða grundvöllur umræðu og ákvarðana um hvaða viðmið á að setja til framtíðar um ásættanlegt þjónustustig meginstofnvega og stofngatna á annatíma. Við ákvarðanir á þeim viðmiðum verður fordæma leitað í viðmiðunarborgum sem framarlega standa í samgöngumálum og aðilar eru sammála um hverjar skuli vera.

**B. Skilgreining hugtaka og grunnforsendur.**

Í kjölfar ástandsgreiningar verður unnin skýrsla þar sem meginstofnvegir og stofngötur verða skilgreindar á ítarlegri hátt en gert er í tillögu að svæðisskipulagi 2015-2040. Í afurð verkefnisins verði birtar tæknilegar forsendur, þar á meðal um ásættanlegt þjónustustig, sem miða á við á meginstofnvegum og stofngötum.

**C. Flokkun stofnvega á höfuðborgarsvæðinu.**

Aðilar að samkomulagi þessu eru sammála um skiptingu stofnvegakerfisins í meginstofnvegi og stofngötur sbr. uppdrátt í fylgiskjali 2. Í kjölfar þeirrar vinnu sem lýst er að ofan verður hægt að ljúka frekari undirflokkun meginstofnvega og stofngatna eftir því sem þörf er á.

#### Verktími

Niðurstöður verkefnisins skulu liggja fyrir í lok árs 2016. Í kjölfarið innleiða sveitarfélögin flokkun stofnvegakerfisins í sínar aðalskipulagsáætlanir, og Vegagerðin í áætlanir ríkisins.

## **2. Þróun stofnleiða hjólreiða – næstu skref**

Verkefnið hefur skirskotun í svæðisskipulagstillögunum, markmið 2.3 *Hlutdeild göngu og hjólreiða í öllum ferðum innan svæðisins árið 2040 verður a.m.k. 30%*, og er liður í eftirfarandi aðgerðum:

2.3.1. Svæðisskipulagsnefnd setur fram viðmið um hönnun, merkingar og rekstur göngu- og hjólaleiða sem sveitarfélög hafa til hliðsjónar. Þannig verður unnið að samræmdri útfærslu og þjónustustigi á stofnleiðum göngu- og hjólreiða á svæðinu.

2.3.7 Samgönguyfirvöld vinni að því í samgönguáætlun hverju sinni að vegfarendum verði tryggt öruggt og heilnæmt umhverfi, óháð ferðamáta. Sérstaklega verði hugað að öryggi samgöngumáta, t.d. hjólreiða, sem fara hratt vaxandi og slysatíðni er óljós.

2.3.8 Vegagerðin vinni áfram með sveitarfélögum að uppbyggingu stofnleiða göngu og hjólreiða.

#### Nálgun

Með hliðsjón af aðgerðunum er lagt upp með eftirfarandi nálgun við verkefnið:

- A. Verkefnishópur fer yfir leiðbeiningar Reykjavíkurborgar (frá 2012) og Vegagerðarinnar (í vinnslu) um hönnun göngu- og hjólaleiða og merkingar og leggi til breytingar og viðbætur ef þörf krefur. Leiðbeiningarnar verða birtar og nýttar í uppbyggingu og uppfærslu stofnleiða um höfuðborgarsvæðið.
- B. Sveitarfélög fari yfir tilhögun snjómoksturs, hálkuvarna og hreinsun á göngu- og hjólreiðastígum. Í framhaldinu verða í skýrslu sett fram sameiginleg viðmið sveitarfélaganna um ásættanlegt þjónustustig á stofnleiðum hjólreiða
- C. Metið verður hvort ástæða er til að endurskoða eða uppfæra fyrirbyggjandi áform um uppbyggingu stofnleiða hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu þegar lega samgöngu- og þróunaráss og fleiri atriði liggja fyrir. Útgangspunktur verður sameiginleg sýn sveitarfélaganna og Vegagerðarinnar frá 2012 um þær leiðir sem sveitarfélögin og Vegagerðin munu fjármagna saman.

#### Verktími

Niðurstöður verkefnisins skulu liggja fyrir í lok árs 2016. Í kjölfarið innleiða sveitarfélögin breytingar á stofnstígakerfinu í aðalskipulagsáætlanir, og Vegagerðin í áætlanir ríkisins.

### **3. Þróun almenningsamgangna – næstu skref**

Verkefnið hefur skírskotun í svæðisskipulagstillöguna, markmið 2.2 *Hlutdeild almenningsamgangna* í öllum ferðum innan svæðisins árið 2040 verður a.m.k. 12%, og er liður í eftirfarandi aðgerðum:

2.2.1 Svæðisskipulagsnefnd, í samvinnu við sveitarfélög, greinir nánar og ákvarðar eins og hægt er legu hágæðakerfis almenningsamgangna (Borgarlínu) og útfærslu samgöngu- og þróunaráss. Þeirri grunnvinnu skal lokið fyrir lok árs 2016. Í ferlinu verður hagkvæm áfangaskipting á uppbyggingu kerfisins ákvörðuð út frá núverandi byggð og skipulagðri byggðapróun.

Samhliða verða uppbyggingaráform endurskoðuð og sett verður fram tímasett stefna um uppbyggingu sveitarfélaganna á samgöngu- og þróunarásnum. Þeirri stefnu skal fylgja í þróunaráætlunum til að tryggja að tímasetning uppbyggingar byggðar og Borgarlínu fylgist að. Lega samgöngu- og þróunaráss og uppbygging hans skal bundin í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins þegar hún liggur fyrir. Sveitarfélögin innleiða jafnframt samgöngu- og þróunarás í aðalskipulagsáætlanir.

2.2.5 Sveitarfélögin vinna með svæðisskipulagsnefnd og SSH nánari greiningu og ákvarða eins og hægt er legu hágæðakerfis almenningsamgangna og útfærslu samgöngu og



*Þróunarátt. Þeirri grunnvinnu á að ljúka fyrir lok árs 2016. Sveitarfélögin innleiða að því loknu legu hágæðakerfis og helstu stoppistöðvar almenningsamgangna í aðalskipulagsáætlanir.*

*2.2.8 Vegagerðin taki þátt í nánari greiningu og ákvörðun um legu hágæðakerfis almenningsamgangna og útfærslu samgöngu- og þróunarátt. Þeirri grunnvinnu á að ljúka fyrir lok árs 2016. Vegagerðin vinnur áfram með sveitarfélögunum að auknum forgangi almenningsamgangna í umferðinni með gerð sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.*

### Nálgun

Með hliðsjón af aðgerðunum er lagt upp með eftirfarandi nálgun við verkefnið sem verður unnið að frumkvæði sveitarfélaganna með aðkomu Vegagerðarinnar:

- A. Greina og ákveða legu Borgarlínu milli kjarna sveitarfélagana.  
Meta þarf hvaða akstursleiðir eru færar á milli kjarna þar sem Borgarlínan getur verið í sérrými og með forgang á gatnamótum. Meta þarf hvort nægt rými sé til staðar fyrir Borgarlínu og aðra samgöngumáta. Í vali á leiðum verður meginreglan að línan fari um þar sem nægt göturými er til staðar. Leiðarljós verður að afkastageta meginstofnvega og stofngatna verður ekki minnkuð nema að greining sýni ásættanlegt þjónustustig bílaumferðar eftir uppbyggingu Borgarlínu. Við mat á ólíkum akstursleiðum milli kjarna þarf að horfa til aksturstíma kerfisins, farþegagrunds í göngufjarlægð og möguleika til að auka hann með frekari uppbyggingu. Einnig verður að meta samspil við aðra umferð sem fyrir er s.s. fjölda og útfærslur gatnamóta og flækjustig framkvæmda.  
Að þessu loknu er stefnt að því að velja eina akstursleið fyrir Borgarlínu á hverjum legg til frekari vinnslu (verkþættir B og C að neðan) en aðra akstursleið til vara.
- B. Greina kostnað, tæknilegar útfærslur og áhrif á samfélag og umhverfi.  
Meta þarf stofn- og rekstrarkostnað bæði fyrir hraðvagna- og léttlestarkerfi. Horfa þarf til erlendra fyrirmynda við kostnaðarmat. Við nánara mat á tæknilegum útfærslum þarf að horfa á samtönnun Borgarlínu við strætókerfið og hvaða breytingar eru nauðsynlegar á núverandi kerfi til að það styðji sem best við Borgarlínu og öfugt. Markmiðið er að almenningsamgöngur nái til sem flestra uppbyggingarsvæða sveitarfélaga. Í einhverjum tilvikum getur verið nauðsynlegt að uppfæra þær uppbyggingaráætlanir með tilliti til legu Borgarlínu. Nota þarf almenningsamgöngulíkan SSH og Strætó bs. til að leggja mat á farþegagrund til framtíðar. Við greiningu á vegakerfi og skipulagi þarf að kanna: a) hvar er pláss fyrir hágæðakerfi í sérrými? b) hvaða áhrif hefur hágæðakerfi á aðra umferð?

Á þessum grunni verði gerð félagshagfræðileg greining til að kanna hvort verkefnið sé arðbært fyrir þjóðfélagið í heild. Auk þess þarf að leggja mat á önnur samfélags- og umhverfisáhrif s.s. breytingu á bæjarbrag, meta hvort svæðin verða meira aðlaðandi fyrir fjárfesta, áhrif á aðra umferð, hávaða og loftmengun svo eitthvað sé nefnt.

- C. Meta fjármögnunarleiðir og áfangaskipta uppbyggingu  
Leggja þarf raunsætt mat á hvaða leiðir eru færar í fjármögnun verkefnisins og greina í leiðinni eðlilega áfangaskiptingu uppbyggingar. Meta þarf verkefnið bæði sem opinbera framkvæmd og með einkaframkvæmdar („Public-Private-Partnership“) verklagi sem hefur verið notað í slíkum kerfum í Kanada. Greiningar þurfa að miða að því að hægt sé í kjölfarið að taka ákvörðun að hrinda verkefninu af stað.

### Verktími

Niðurstöður verkefnisins skulu liggja fyrir í lok árs 2016. Í kjölfarið taka ríki og sveitarfélög ákvörðun um framhald verkefnisins og innleiða Borgarlínu í sínar skipulags- og framkvæmdaáætlanir.

#### 4. Sjálfbær samgönguáætlun á höfuðborgarsvæðinu

Verkefnið hefur skírskotun í umhverfismarkmið samgönguáætlunar 2011-2022, byggir á ofangreindum þáttum 1-3 og miðar að því að auka hlutdeild vistvænna ferðamáta innan höfuðborgarsvæðisins.

#### C: Framkvæmd:

Sérstakur stýrihópur, skipaður tveimur fulltrúum hvors samningsaðila sér um og ber ábyrgð á framkvæmd samstarfssamnings þessa. Stýrihópurinn getur kallað til sérfræðinga og aðstoðarmenn úr sínum ranni eftir því sem þörf er á hverju sinni. Hvor aðili um sig ber kostnað af vinnu þeirra sérfræðinga og aðstoðarmanna sem þeir kalla til verka.

Gert er ráð fyrir að stýrihópurinn hittist a.m.k. þrisvar á ári. Skrifstofa SSH annast umsýslu og gagnavörslu vegna framkvæmda samningsins.

Gert er ráð fyrir að í upphafi setji stýrihópurinn fram verk-, tíma – og kostnaðaráætlun fyrir þau viðfangsefni sem lýst er hér að framan. Jafnframt skal stýrihópurinn setja fram tillögu að skiptingu kostnaðar vegna aðkeyptrar ráðgjafabjónustu og annarra aðfanga á milli aðila. Hvor aðili um sig skal síðan kalla eftir verkefnaframlagi úr sínum ranni í samræmi við þá tillögu sem samstaða er um.

#### D: Ákvæði um breytingu á fyrirliggjandi svæðisskipulagstillögu.

Samhliða ofangreindu mun SSH f.h. svæðisskipulagsnefndar gera breytingu á útfærslu á korti 4 og orðalagi í auglýstri tillögu að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins til samræmis við fylgiskjal 2 með samkomulagi þessu.

Kópavogi 17. apríl 2015



f.h. SSH



f.h. Vegagerðarinnar

#### Fylgiskjöl:

1. Fylgirit VI með tillögu að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins
2. Uppdráttur v. breytinga á korti 4 í tillögu að nýju svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins ásamt breyttu orðalagi umfjöllunar um markmið 2.4.
3. Samgönguáætlun 2011 – 2022.