



Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

Til Fjárlaganefndar Alþingis

Kópavogur, 27. apríl 2017

Varðar: Fjármálaáætlun 2018-2022

Viðfangsefni: Framlög ríkisins til eflingar almenningsgangna á höfuðborgarsvæðinu

Í tengslum við mótum fjármálaáætlunar fyrir árin 2018 – 2022 vill stjórn SSH f.h. sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu koma á framfæri eftirfarandi verkefnum og kalla eftir því að tekið verði tillit til þeirra við mótun fjármálaáætlunar árána 2012 – 2022:

- a) **”Borgarlínan”- nýtt hágæða almenningsgangnakerfi á höfuðborgarsvæðinu**
Þátttaka ríkisins í kostnaði við innleiðingu og uppbyggingu nauðsynlegra innviða vegna nýs hágæða almenningsgangnakerfis á höfuðborgarsvæðinu sem nú er í undirbúningi á vegum SSH.

Í nýju svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins hefur verið mótuð sú stefna að auka umtalsvert hlutdeild almenningsgangna frá því sem nú er. Þessi ákvörðun er lykilforsenda þeirra ákvörðunar sveitarfélaganna að draga úr þenslu byggðar og að mæta fyrirsjáanlegum vexti og íbúafjölgun að stærstum hluta með þéttingu byggðar innan núverandi byggðamarka.

Til að þessi markmið gangi eftir þarf að innleiða nýtt hágæða almenningsgangnakerfi fyrir allt höfuðborgarsvæðið, þar sem allar stofnleiðir munu aka í sérrými, án þeirra truflunar og tafa sem leiðir af samspili núverandi almenningsvagna og almennrar bílaumferðar. Um leið opnast fyrir notkun mun afkastameiri flutningstækja og uppbyggingu á hágæða þjónustu við farþega sem ekki er unnt að veita í núverandi kerfi.

Í desember 2016 var undirritað samkomulag sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu um undirbúning að innleiðingu Borgarlínunnar og nú er unnið að því að binda legu hennar í svæðisskipulag og aðalskipulag sveitarfélaganna, ásamt því að afla nauðsynlegra gagna varðandi fyrirkomulag fjármögnunar og rekstur Borgarlínunnar. Þessari vinnu verður að hluta til lokið um mitt þetta ár og að hluta til fyrir lok árs.

Áætlaður heildarkostnaður við þetta verkefni er um 55 milljarðar króna (með eðlilegum vikmörkum á þessu stigi máls sýna meðf. frumdrög 44 – 72 milljarða króna). Gert ráð fyrir að kostnaður vegna hönnunar og nauðsynlegs rekstrarlegs og tæknilegs undirbúnings fyrir verklegar framkvæmdir verði um 1,5 milljarður króna á árunum 2017 – 2018. Fjárfesting í nauðsynlegum innviðum alls kerfisins er áætluð alls um 47 – 73 milljarðar króna. Gert er ráð fyrir að fyrsti áfangi kerfisins verði byggður upp á árunum 2019 – 2022 og kostnaður þess áfanga verði um 30 - 40 milljarðar króna.

Núverandi áætlanir gera síðan ráð fyrir að akstur og farþegaþjónusta í nýju hágæða almennings-samgöngukerfi hefjist á árinu 2022.

Við allan undirbúning þessa stóra verkefnis hafa SSH og sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu átt náið og gott samstarf við Vegagerðina, enda hefur verið gert ráð fyrir að bæði ríkissjóður og Vegagerðin sem veghaldari komi að fjárhagslegum og verklegum þáttum verkefnisins. Þá er enn fremur ástæða til að áréttta að á móti þeim kostnaði sem leggja þarf í til uppbyggingar innviða Borgarlínunnar munu umtalsverðir

fjármunir sparast vegna frestunar og /eða niðurfellingar á fjárfrekum aðgerðum í stofnbrautakerfi höfuðborgarsvæðisins.

Í stefnuyfirlýsingu núverandi ríkisstjórnar segir í lok kaflans um samgöngumál:

“Skóðaður verði möguleiki á samstarfi við sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu um “Borgarlínu””

SSH hefur í ljósi þessa óskað eftir formlegum viðræðum við ráðuneyti samgöngumála um fjárhagslega aðkomu ríkisins að verkefninu, s.s. með stofnun sameiginlegs undirbúningsfélags, þar sem einnig verði hugað að mótun nauðsynlegrar lagaumgjarðar um verkefnið, möguleikum sveitarfélaganna til tekjuöflunar á mótí framkvæmdakostnaði s.s. með innheimtu sérstakra innviðagjalda og eftir atvikum skoðun annara leiða sem til greina geta komið.

Með vísun í framangreint er kallað eftir því að gert verði ráð fyrir fjárhagslegri þátttöku ríkisins í þessu verkefni sem skv. ofangreindu kallar á 25 – 30 milljarða framlagi ríkis og sveitarfélaga fram til ársins 2022.

Nánari grein er gerð fyrir þessu verkefni í meðfylgjandi greinargerð og fylgiskjölum.

b) Samningur SSH og Vegagerðarinnar um 10 ára tilraunaverkefni til eflingar almennings-samganga á höfuðborgarsvæðinu 2012 – 2022

Ofangreindur samningur felur m.a. í sér að Vegagerðin greiði um 900 – 1.000 m. króna árlega til SSH sem ráðstafar þessum fjármunum til aukinna verkefna hjá Strætó bs. í samræmi við sameiginlegt markmið aðila um eflingu almenningsamgangna og viðnám gegn aukninni bílaumferð samhliða aukningu byggðar. Á mótí þeim fjármunum sem ríkið leggur til þessa verkefnis hafa sveitarfélögin fallist á frestun fjárfrekra verkefna í stofnvegakerfi höfuðborgarsvæðisins.

Samningi þessum lýkur á sama tíma og gert er ráð fyrir að akstur og farþegaþjónusta hefjist á grunni nýs almenningsamgangnakerfis “Borgarlínunnar”.

Af hálfu sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu er lögð rík áhersla á að ekki verði röskun á þessu samstarfi þar til Borgarlínan verður komin í gagnið og því kallað eftir því að tekið verði fullt tillit til samningsbundinna árlegra greiðslna ríkisins til þessa verkefnis í fjármálaáætlun fyrir árin 2018-2022.

Samningur SSH og Vegagerðarinnar frá 7. maí 2012 ásamt tilgreindum fylgiskjölum fylgir hjálagt.

Virðingarfyllt
f.h. Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu



Páll Guðjónsson
Framkvæmdastjóri SSH

Hjálagt:

Kynning á “Borgarlínunni”

Samningur sveitarfélaganna frá 2. desember 2016

Vinnutillaga vegna legu Borgarlínunnar

Frumkostnaðaáætlun vegna innviðafjárfestingar Borgarlínunnar

Bréf SSH til ráðherra samgöngumála vegna formlegra viðræðna um samstarf og fjárhagslega aðkomu ríkisins.

Samningur um 10 ára tilraunaverkefni til eflingar almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu



Borgarlínan

Hágæða almenningssamgöngur
á höfuðborgarsvæðinu

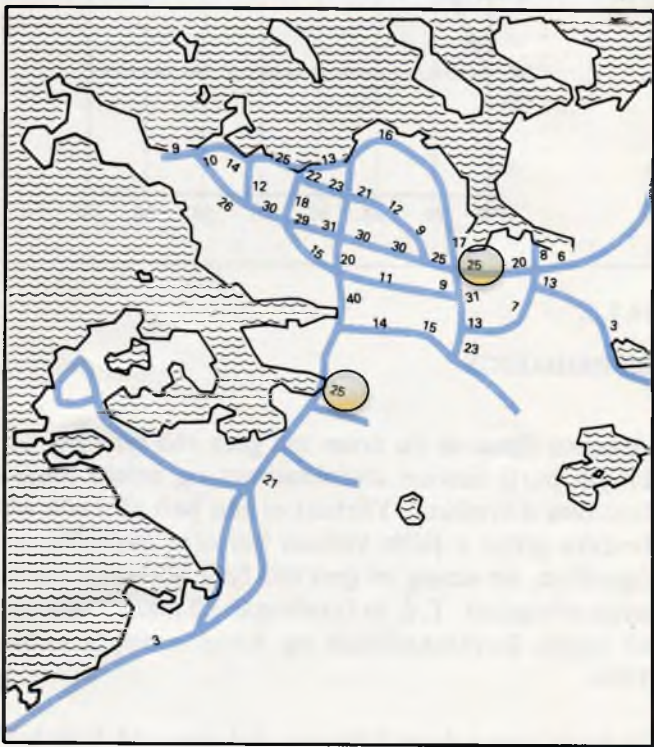
Hvers vegna ?

Kynning fyrir fjárlaganefnd
Alþingis – 27. apríl 2017

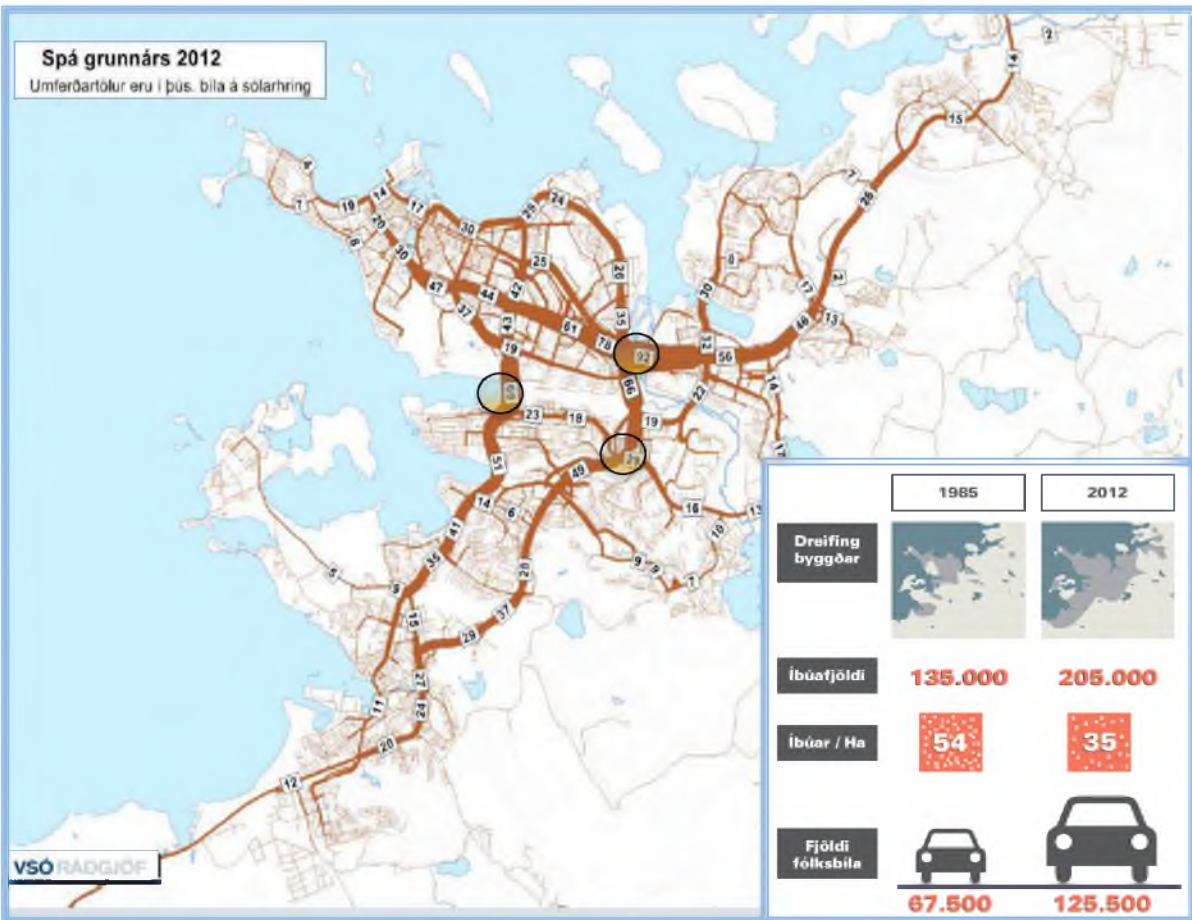
70.000



+70.000 ÍBÚAR



10.1.1.
UMFERÐARÁLAG 1984.
ÞÚSUNDIR BÍLA Á SÓLARHRING.



+70 ÞÚSUND ÍBÚAR? - SVIÐSMYNDIR



A – Vöxtur út á við

Óbreytt ferðamynstur



B – Vöxtur mestur inn á við

Viðsnúningur í ferðamynstri



C – Vöxtur inn á við

Bylting í ferðamynstri

FJÁRFESTING Í SAMGÖNGUM - AUKIN LÍFSGÆÐI?



Þróun umferðar til 2040 (m.v. óbreyttar ferðavenjur & áherslu á bílaumferð í innviðafjórðingum)

- Íbúafjöldun +35%
 - Aksturstímar +64%
 - Ekin vegalengd +54%
 - Umferðartafir +78%
- Framtíðarvöxtur svæðisins kallar á breytta nálgun í skipulagi byggðar og samgangna.

HÖFUÐBORGARSVÆÐIÐ 2040

LEIÐARLJÓS 2



Skilvirkar
samgöngur og
nú tímalegt samgöngukerfi



75% → 58%

4% → 12%

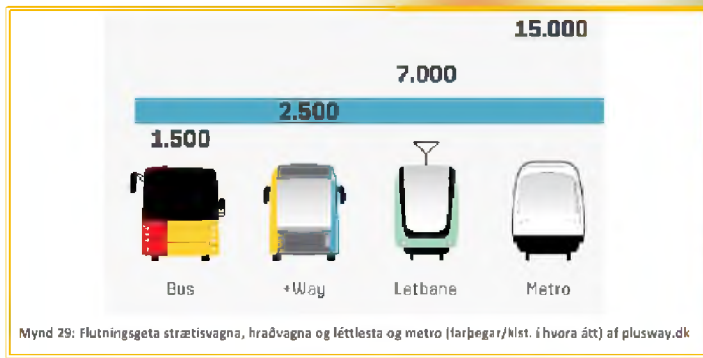
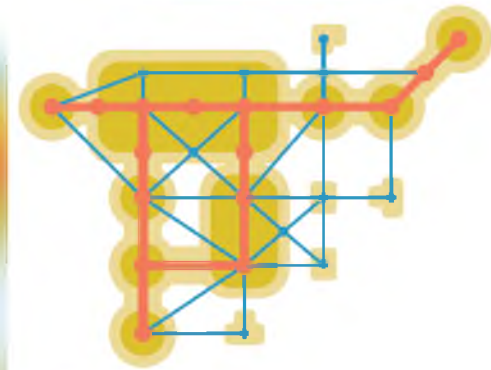
21% → 30%

- Samgöngu- og þróunarárs er hryggjarstykkið í H2040.

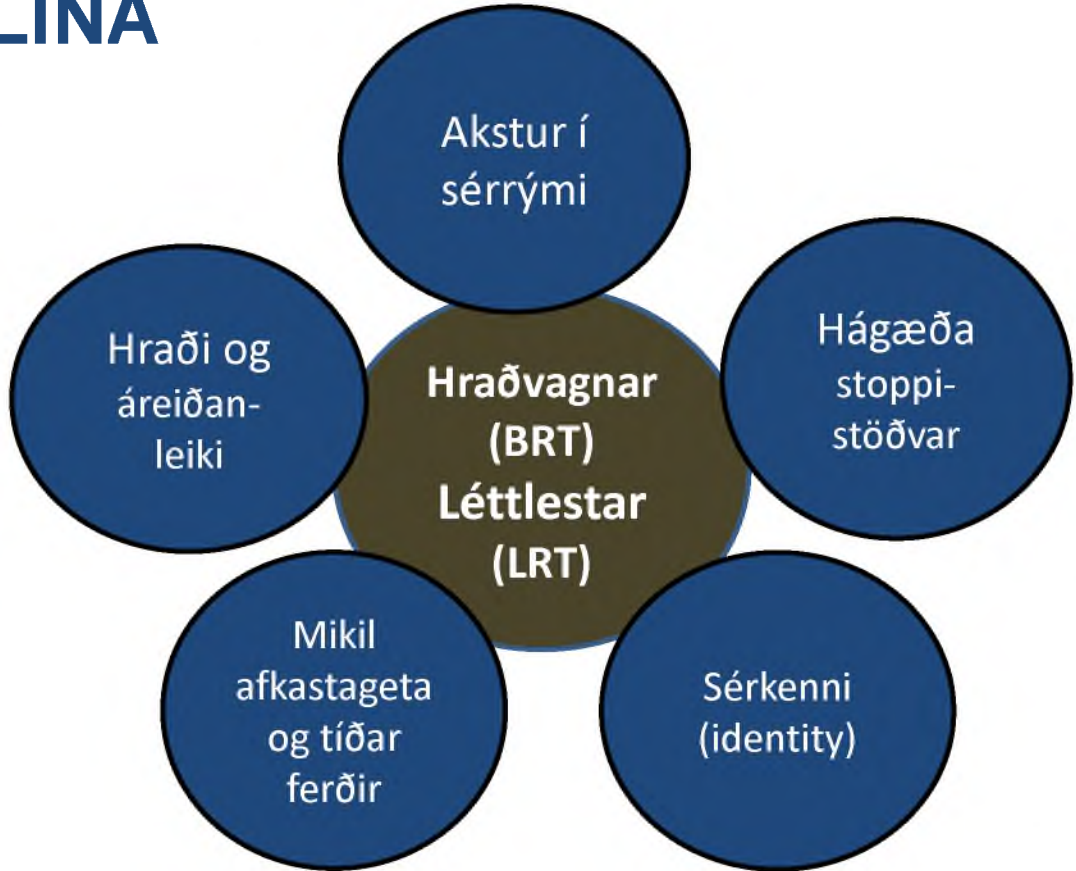
- Fólksfjölgun verður mætt án þess að álag á stofnvegakerfið aukist í sama hlutfalli.

H2040 - BORGARLÍNA

- Almenningssamgöngur innan þéttbýlis höfuðborgarsvæðisins eiga að mynda heildstætt tveggja laga kerfi.
 - Annars vegar nýtt hágæðakerfi almenningssamgangna, **Borgarlína**, sem tengir kjarna sveitarfélaganna.
 - Hins vegar strætisvagnakerfi, sem verður aðlagð hágæðakerfinu, og myndar net um þéttbýlið.



H2040 - BORGARLÍNA



H2040 - BORGARLÍNA

Samkomulag um næstu skref við undirbúning að innleiðingu Borgarlínunnar undirritað 2. des.

Um mitt ár 2017 liggja fyrir endanlegar tillögur um legu línunnar og lokið verði undirbúningi að stofnun sérstaks félags um uppbyggingu.

Verkefnið að komast af hugmyndastigi í átt til framkvæmda.

Stjórnarsáttmáli 2017:

„Lögð verði áhersla á gott samstarf við sveitarfélög um allt land við uppbyggingu samgöngumannvirkja í samræmi við þarfir íbúa. Skoðaður verði möguleiki á samstarfi við sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu um „Borgarlínu“.“

Aðalfundur SSH 2016

14. DESEMBER 2016

Aðalfundur SSH 2016 var haldinn í Kópavogi 2. desember sl.

Aðalviðfangsefni fundarins voru almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu, og einkum og sérítagi „Borgarlínan“ nýtt hágæða almenningssamgöngukerfi fyrir höfuðborgarsvæðið sem nú er í mótun.



Undirritun samnings: Áslaug Hulda Jónsdóttir, f.h. Garðabæjar; Haraldur Svemsson, f.h. Mosfellsbæjar; Dagur B. Eggertsson, f.h. Reykjavíkurborgar; Ásgerður Halldórsdóttir, f.h. Seltjarnarness; Ármann Kr. Ólafsson, f.h. Kópavogs og Haraldur L. Haraldsson, f.h. Hafnarfjarðar

Á fundinum var undirritað samkomulag aðildarsveitarfélaganna um samstarf um næstu skref við undirbúning að innleiðingu Borgarlínunnar, en stefnt er að því að um mitt næsta ár liggja fyrir endanlegar tillögur um legu línunnar, og að lokið verði undirbúningi að stofnun sérstaks félags um uppbyggingu innviða sem tengjast línunni.

Þetta er án efa eitt viðmesta samstarfsverkefni sem sveitarfélögin hafa sameiginlega tekist á við í langan tíma. Með samkomulaginu er þetta verkefni, sem byggir á meginforsendum svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins um þéttingu byggðar og breytingu á ferðavenjum að komast af hugmyndastigi í átt til framkvæmda.

Verkefnið

Initial, organization and overall screening phase (A)

Screening and scoping phase (B)

Clarification report phase (C)

Outline design, EIA and financing phase (D)

Detailed design, preparation and construction phase (E)

SSH

Borgarlína
ohf



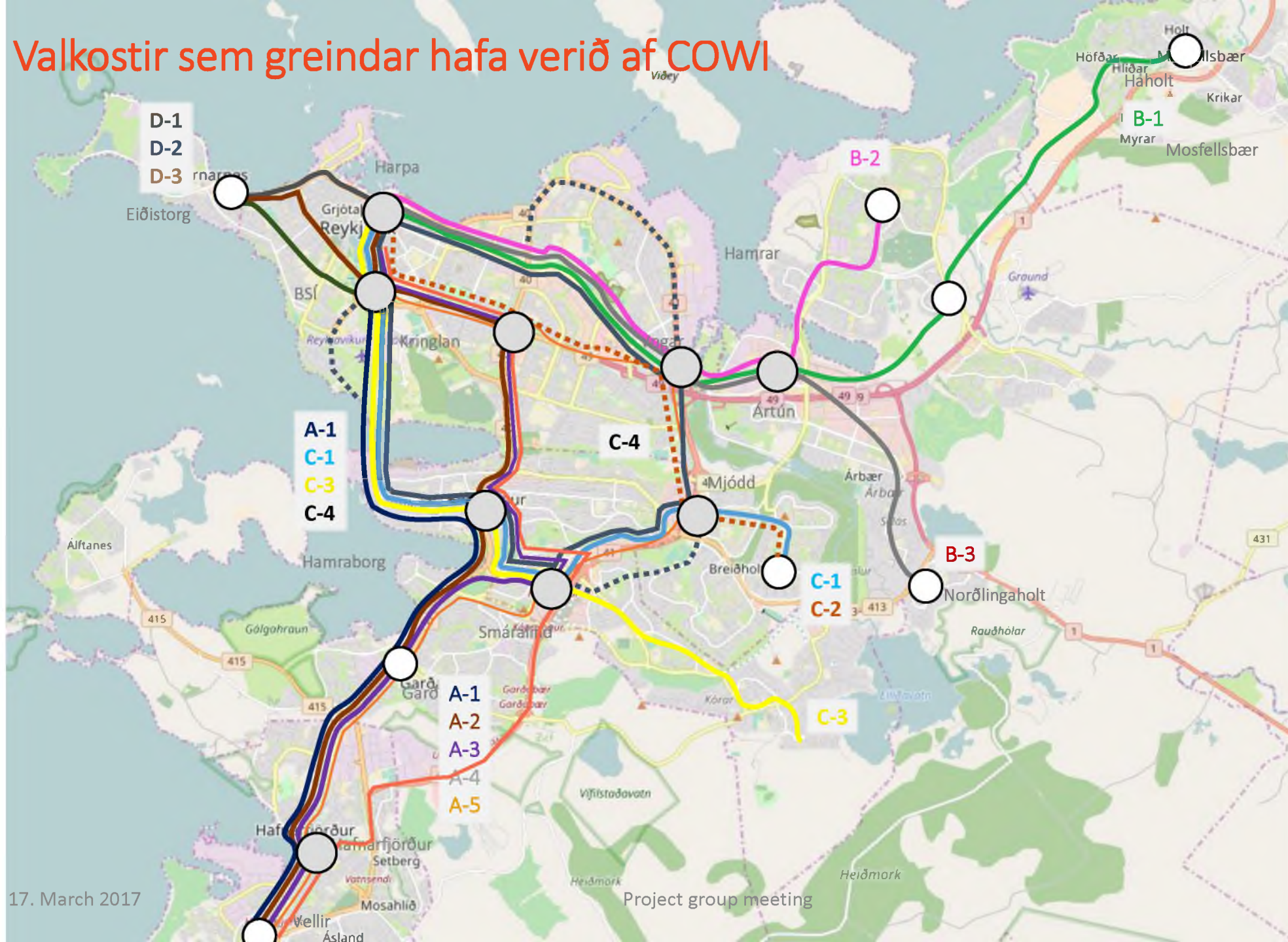
Skýrsla Mannvits



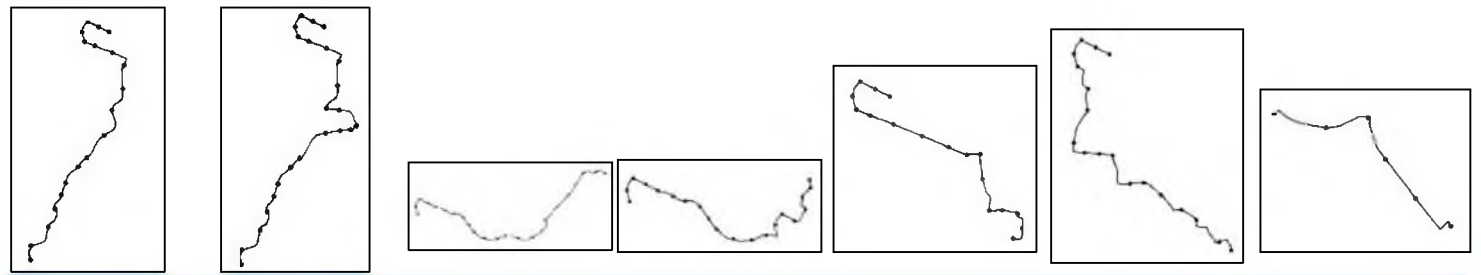
Afurðir úr Áfanga A

Verkefnislýsingar vegna skipulagsbreytinga.

Valkostir sem greindar hafa verið af COWI



Recommended alignments



	A2	A3	B1	B2	C2	C3	D2
Catchment area today, inh. pr km (400 m)	1.900	1.910	1.230	2.060	2.530	1.850	3.510
Catchment area, incl. growth potential pr. km	2.810	2.830	3.060	3.720	3.690	3.130	4.890
Passenger estimates pr. km (elasticity model)	800	700*	600	810	980	760*	1.110
Passenger estimates pr. km (Trip gen. - vision)	1.460	1.520	1.660	1.750	1.640	1.710	1.630

Benchmarking Bergen:

+3.500 passengers/km: **Clear LRT** recommendation

+2.000 passengers/km: **Possible light rail** if other major motives speaks for it

- high chance of further development
- the wish to lift an area
- create a possible system effect

+1.000 passengers/km: **BRT recommendation**

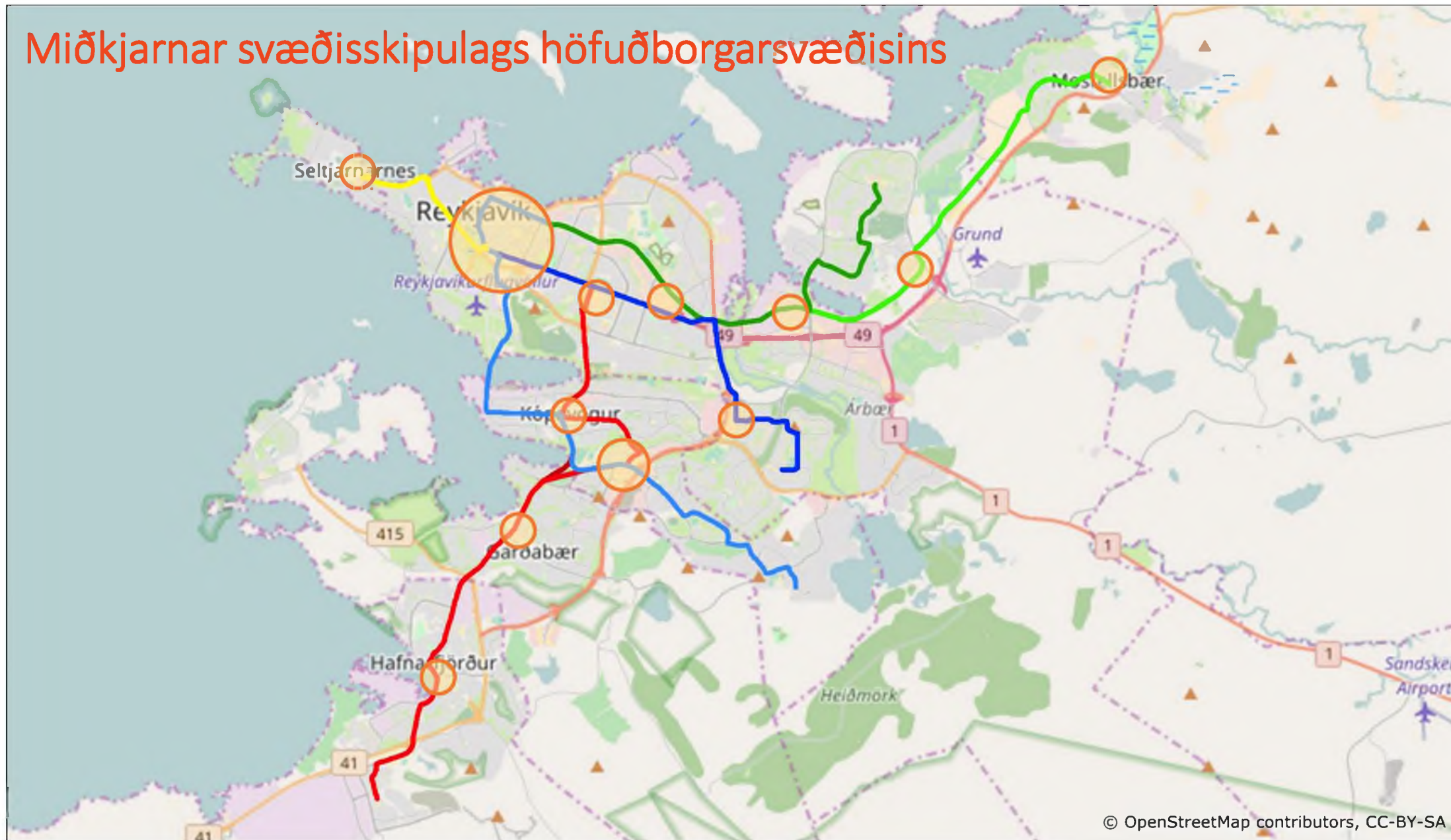
Secondary benchmark:

+2.000 inhabitants/km (400 m catchment area): Possible light rail

Niðurstaða valkostagreiningar COWI



Miðkjarnar svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins



Næstu skref

Mótun skipulagstillagna – VSÓ heldur utan um þá vinnu. Kynningar og umræður í skipulagsnefndum sveitarfélaga þar sem tillögur eru settar fram á sameiginlegan tillögugrunn.

Setja fram skipulagsskilmála sem gilda innan áhrifasvæða Borgarlínu.

Skipulagsskilmálum er ætlað að tryggja nægan farþegagrunn og ýta undir breytingar á ferðavenjum (fækka bílastæðum – bæta aðstöðu gangandi og hjólandi).

Um miðjan maí - Afgreiðsla í svæðisskipulagsnefnd og skipulagsnefndum sveitarfélga.

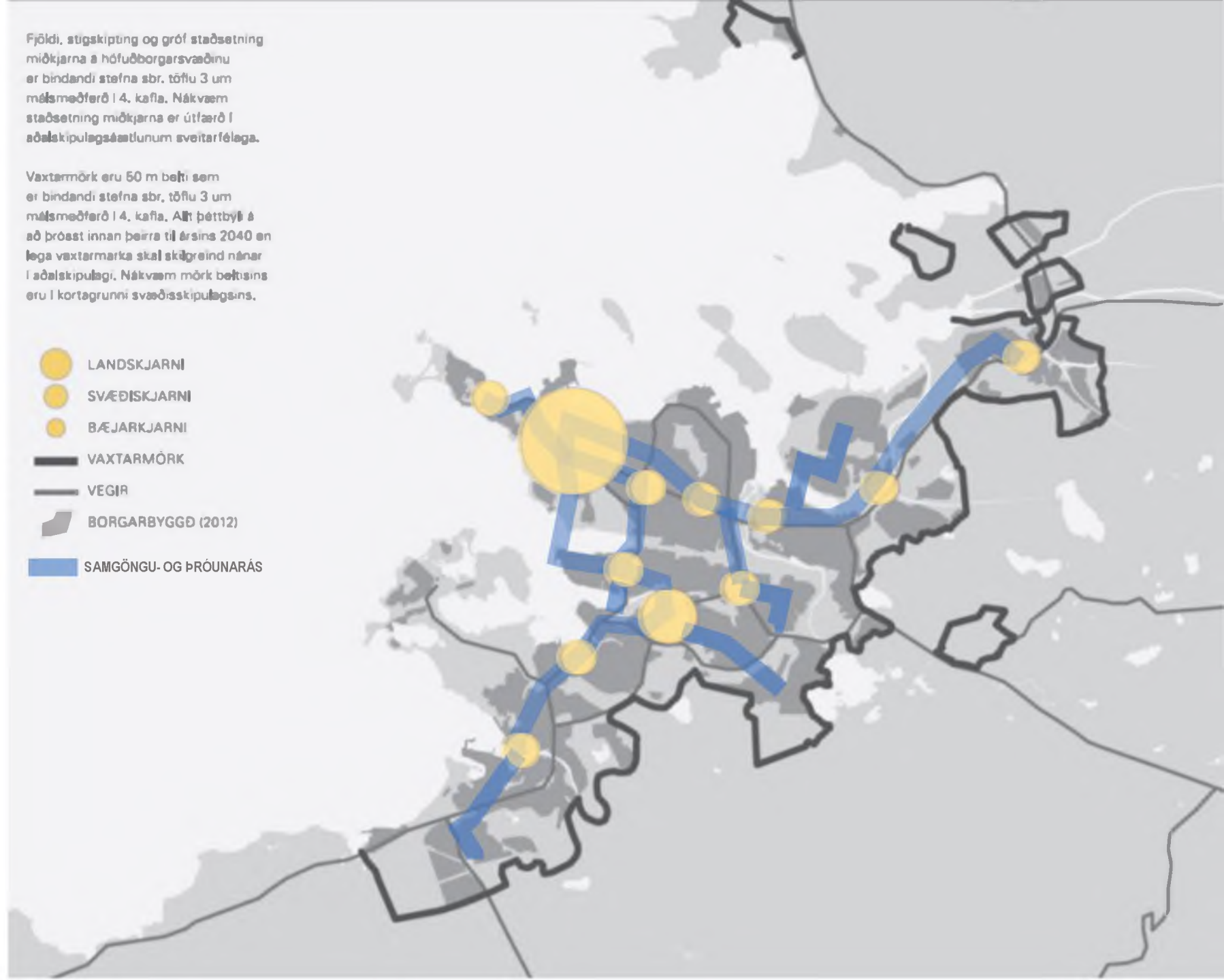
Sameiginleg forkynning vinnslutillögu maí/júní

Svæðisskipulag

Fjöldi, stígskipting og gróf staðsetning miðkjarna á höfuðborgarsvæðinu er bindandi stefna sbr. töflu 3 um málsmeðferð í 4. kafla. Nákvæm staðsetning miðkjarna er útfærð í aðalskipulagsáætlunum sveitarfélaga.

Vaxtarmörk eru 50 m beltí sem er bindandi stefna sbr. töflu 3 um málsmeðferð í 4. kafla. Allt þéttbýli á eð þróast innan þeirra til ársins 2040 en lega vaxtarmarka skal skýgreind nánar í aðalskipulagi. Nákvæm mörk beltisins eru í kortagrunni svæðisskipulagsins.

- LANDSKJARNI
- SVÆÐISKJARNI
- BÆJARKJARNI
- VAXTARMÖRK
- VEGIR
- BORGARBYGGÐ (2012)
- SAMGÖNGU- OG ÞRÓUNARÁS



Aðalskipulag

Staðsetja meginstöðvar

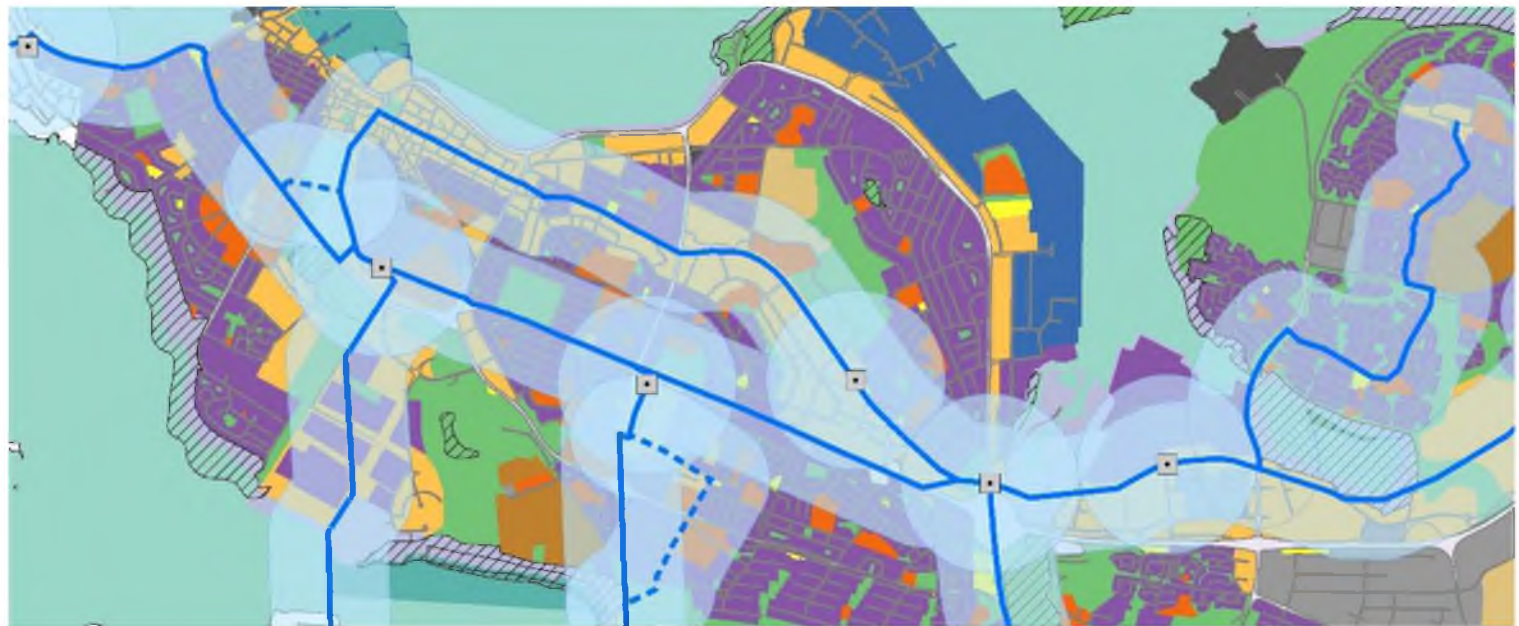
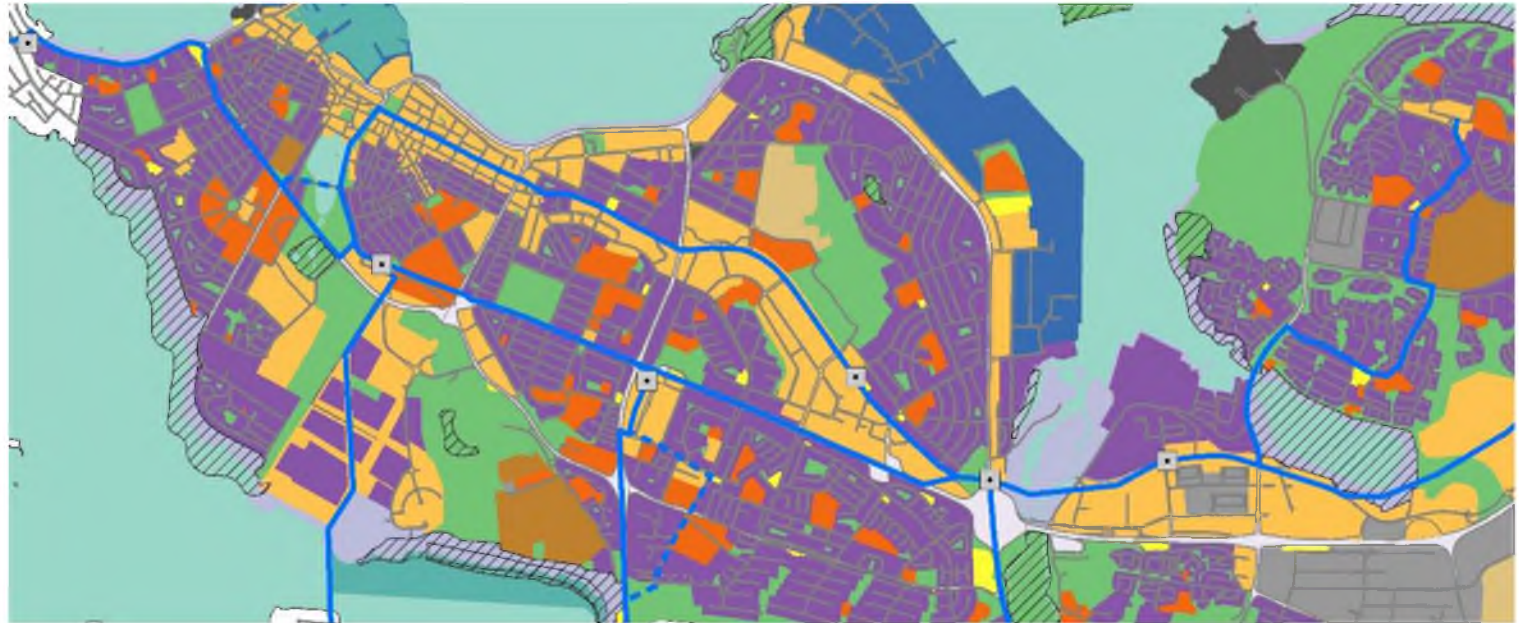
Skilgreina áhrifasvæði

- 600m radíus frá meginstöðvum
- 400m radíus frá Borgarlínu

Skipulagskilmálar sem virkjast þegar

Borgarlína kemst á framkvæmdastig

- Lágmarkspéttleiki
- Fækkun bílastæða og aðrar hamlandi aðgerðir s.s. gjaldtaka
- Kröfur um hjólastæði við stöðvar



Dæmi um framsetningu á skipulags- og skýringaruppdrætti

Afgreiðslufundur vinnslutillagna

Miðað við að forkynning hefjist 19. maí verða afgreiðslur sveitarfélaga að vera eftirfarandi:

- Svæðisskipulagn nefnd höfuðborgarsvæðisins 12. maí
- Skipulags- og byggingarnefnd Hafnarfjarðar 16. maí
- Skipulagsnefnd Garðabæjar 11. maí
- Skipulagsráð Kópavogs 15. maí
- Umhverfis- og skipulagsráð Reykjavíkur 17. maí
- Skipulags- og umferðarnefnd Seltjarnarnes 17. maí
- Skipulagsnefnd Mosfellsbæjar 12. maí

Skipulagserkefnið felst í að móta framtíðar innviðanet hágæða almenningsamgangna

Planið er að stórauka vægi almenningsamgangna – það getur ekki gerst án þess að byggja upp innviði.

Hér gilda alveg sömu lögmál og við skipulag framtíðar innviða annarra samgangna s.s. stofnvega.

Horfa þarf áratugi fram í tímann m.t.t. framtíðarþróunar

Aðalskipulag Reykjavíkur
1962



Grunnur að skipulagstillögum sveitarfélaganna





Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

Samkomulag um undirbúning að innleiðingu hágæða almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu Borgarlínan

Með vísun í gildandi svæðisskipulag fyrir höfuðborgarsvæðið gera sveitarfélögin Reykjavíkurborg, Kópavogsbær, Hafnarfjarðarbær, Garðabær, Mosfellsbær og Seltjarnarnes með sér eftirfarandi samkomulag um

undirbúning að innleiðingu hágæða almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu.

1. Almennt

Samkomulag þetta byggir á fyrirliggjandi markmiðum og forsendum um þróun og þéttingu byggðar á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2040, sem og markmiðum um aukna hlutdeild almenningsamgangna á skipulagstímabilinu.

Tilgangur samkomulagsins er að staðfesta vilja og ákvörðun sveitarfélaganna um samstarf og samvinnu þeirra við mótun þeirra verkefna sem sveitarfélögin þurfa að takast sameiginlega á við til að ná fram ofangreindum markmiðum.

Til að tryggja sem best framgang ofangreindra markmiða munu sveitarfélögin vinna sameiginlega að innleiðingu og uppbyggingu hágæða almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu (hér eftir nefnt „Borgarlínan“). Jafnframt munu sveitarfélögin haga skipulagsmálum og uppbyggingu íbúða- og athafnasvæða þannig að þær aðgerðir beinist einkum að áhrifasvæðum Borgarlínunnar og styrki þannig meginforsendur verkefnisins.



Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

Sveitarfélögin samþykkja að á fyrri hluta ársins 2017 verði á vegum SSH unnin nauðsynleg undirbúningsvinna í samræmi við grein 2 hér að neðan vegna innleiðingar og uppbyggingar Borgarlínunnar, formgerðar og fjármögnunar verkefnisins og ákvörðunar um fyrirkomulag farþega- og akstursþjónustu.

2. Aðgerðir

- 2.1.1. Lokið verði bindingu á legu Borgarlínunnar í aðalskipulagi sveitarfélaganna fyrir árslok 2017, m.a. í samræmi við samkomulag SSH og Vegagerðarinnar frá 17. apríl 2015 (sjá nánar fskj. 1 – verkáætlun v. innleiðingar í skipulag).
- 2.1.2. Öflun nauðsynlegra gagna vegna undirbúnings að greiningu á fjárhagslegum þáttum verkefnisins og mati og vali á hagkvæmstu tæknilausnum m.v. áætlanir um farþegagrunn, flutningsþörf o.fl. sem leggja þarf til grundvallar við gerð frumrekstraráætlunar verkefnisins, s.s.:
 - Skilgreining þjónustustigs almenningsgangna.
 - Tillögur um tæknilega lausn verkefnisins.
 - Tillögur um áfangaskiptingu við uppbyggingu og innleiðingu verkefnisins.
- 2.1.3. Frumkostnaðaráætlun verkefnisins og hvers áfanga.
- 2.1.4. Viðræður við innanríkis- og fjármálaráðuneytið og Vegagerðina um formlegt samstarf um sameiginlega fjármögnun og uppbyggingu Borgarlínunnar, m.a. með vísun í samkomulag SSH og Vegagerðarinnar frá 17. apríl 2015 og eftir atvikum stofnun undirbúningsfélags.
- 2.1.5. Greining á þörf fyrir nauðsynlega lagasetningu og lagabreytingar til að skapa verkefninu þá lögformlegu umgjörð og fjárhagsramma sem nauðsynlegur er til að tryggja framgang þess, bæði vegna innviðaupbyggingar og akstursþjónustu.
- 2.1.6. Mótun tillagna um fyrirkomulag fjármögnunar og reksturs Borgarlínunnar með mögulegri aðkomu fjárfesta. Samhliða verði mótaðar tillögur um skiptingu stofn- og rekstrarkostnaðar milli þeirra aðila sem koma að fjármögnun verkefnisins, þ.m.t. eðlilega innbyrðis skiptingu á milli sveitarfélaganna.

(Í fylgiskjali 2 er gerð frekari grein fyrir vinnu við verkefni 2.1.2. – 2.1.6.)



Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

3. Tímarammi, kostnaður og skipting kostnaðar

Gert er ráð fyrir að verkefnum sbr. gr. 2.1.1. verði að fullu lokið á árinu 2017 með staðfestingu á breyttu svæðisskipulagi og aðalskipulagi allra sveitarfélaganna.

Verkefnum skv. 2.1.2. – 2.1.5. ljúki fyrir maílok 2017 með ákvörðun um endanlegt félagsform vegna uppbyggingar og reksturs Borgarlínunnar.

Áætlaður kostnaður vegna verkefna sem tengjast 2. grein samkomulags þessa er um 28,5 m. króna (sjá fylgiskjal 3).

Sveitarfélögin greiða kostnað vegna verkefnisins í samræmi við íbúafjölda sveitarfélaganna (sjá fylgiskjal 3).

4. Umsjón

Stjórn SSH hefur umsjón með framgangi verkefna skv. 2. grein. Skrifstofa SSH annast stjórnsýslulega og fjárhagslega umsjón verkefnisins.

Kópavogi 2. desember 2016

F.h. sveitarfélaga

Reykjavík

Kópavogur

Hafnarfjörður

Garðabær

Mosfellsbær

Seltjarnarnesbær

Hinn 22. september 2011 var undirrituð viljayfirlýsing af hálfu innanríkisráðuneytisins, fjármálaráðuneytisins, Vegagerðarinnar og Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um framkvæmd 10 ára tilraunaverkefnis til eflingar almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu, fylgiskjal A.

Þar segir að „aðilar eru sammála um að vinna að samningi um uppbyggingu og rekstur almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu, markvissar stuðningsaðgerðir og frestun stórra vegaf framkvæmda í 10 ára tilraunaverkefni. Samningurinn taki einnig til fleiri samvinnuverkefna, t.d. um skipulag samgangna á höfuðborgarsvæðinu sem skilgreind eru í skýrslu starfshóps samgönguráðs um höfuðborgarsvæðið og til hugmynda um grunnnet hjólréiðastíga. Þá skal einnig litið til almenningsamgangna sem tengja höfuðborgarsvæðið við nágrennasveitarfélögin“.

Á grundvelli ofanefndrar viljayfirlýsingar gera sömu aðilar með sér eftirfarandi

Samning

1. grein. Samningsaðilar:

Vegagerðin Borgartúni 5-7, Reykjavík, kt. 680269-2899 f.h. innanríkisráðuneytisins og fjármálaráðuneytisins. Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) Hamraborg 9, Kópavogi, kt. 681077-0819 f.h. sveitarfélaganna Álftaness, Garðabæjar, Hafnarfjarðar, Kópavogs, Mosfellsbæjar, Reykjavíkur og Seltjarnarness sem öll eru eigendur Strætó bs.

2. grein. Meginmarkmið og tilgangur

Meginmarkmið og tilgangur samnings þessa er eftirfarandi:

- Að tvöfalda a.m.k. hlutdeild almenningsamgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu á samningstímanum.
- Að vinna að lækkun á samgöngukostnaði heimila og samfélagsins vegna umferðar og umferðarslysa.
- Að stuðla að auknu umferðaröryggi.
- Að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda frá landsamgöngum í samræmi við aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum.
- Að skapa forsendur til frestunar á stórum framkvæmdum í samgöngumannvirkjum með öflugri almenningsamgöngum sem dragi úr vexti bílaumferðar á stofnbrautakerfinu á annatímum.

Nánar er fjallað um mælikvarða, markmið og upphafsstöðu í fylgiskjali D um framvindumat.

3. grein. Framlag samningsaðila

Samningsaðilar munu vinna að framgangi verkefnisins með eftirfarandi hætti:

i) Fjármagn

Samningsaðilar skuldbinda sig til að leggja fjármuni til verkefnisins sem hér segir:

- a) Vegagerðin leggur fram 350 milljónir króna á árinu 2012, eftir það 900 milljónir króna árlega á samningstímanum og 550 milljónir króna lokaárið 2022 til reksturs almenningsamgangna á starfssvæði SSH.
- b) Eigendur Strætó bs. skuldbinda sig til að árlegt framlag þeirra til reksturs Strætó bs. verði ekki lægra á samningstímanum en sem nemur framlagi þeirra til reksturs Strætó bs á árinu 2012, sem er alls 2.347 milljónir króna.

Fjárframlög samningsaðila sbr. hér að ofan skulu taka breytingum í samræmi við vísitölur sem tilgreindar eru í 6. grein hér að neðan. Fjárframlög samningsaðila eru háð fyrirvörum sem tilgreindir eru í sömu grein.

Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom right of the page, including the letters 'GPA' and 'H.A.'.

ii) **Aðgerðir**

- a) Sveitarfélögin sem eigendur Strætó bs. munu ásamt stýrihópi verkefnisins tryggja að Strætó bs. muni efla og aðlaga leiðakerfi sitt í áföngum að þeim markmiðum sem sett eru fram í 2. grein og framvindumati (fylgiskjal D). Haft verður samráð við landshlutasamtök sveitarfélaga á áhrifasvæði höfuðborgarsvæðisins um skilvirkt flæði farþega milli almenningsamgöngukerfa á svæðinu. Jafnframt verður vagnafloki Strætó bs. markvisst endurnýjaður og aukinn. Nýir vagnar verði vistvænir / vishæfir til að lágmarka losun gróðurhúsalofttegunda og noti endurnýjanlega orkugjafa eftir því sem kostur er. Horft verði til sveigjanleika í stærð vagna m.t.t. til mismunandi flutningsþarfar í leiðakerfinu og sem best árangurs í rekstri, og m.t.t. álags og slits á gatnakerfinu. Við upphaf tilraunaverkefnisins verði sérstök athygli vakin á því með tilheyrandi upplýsingagjöf og auglýsingaherferðum.
- b) Vegagerðin mun vinna áfram í samstarfi við sveitarfélögin að fjölgun sérreina og öðrum aðgerðum sem greiða sérstaklega fyrir akstri almenningsamgangna í umferðinni með þeim fjármunum sem stofnunin hefur til ráðstöfunar hverju sinni og tilgreindir eru á samgönguáætlun. Þeir fjármunir eru ekki inni í framangreindum upphæðum.
- c) Efling almenningsamgangna kallar á markvissar stuðningsaðgerðir í skipulagi landnotkunar og annarri stefnumótun. Samgönguyfirvöld ríkisins og einstök sveitarfélög munu á tímabilinu vinna að ýmsum stuðningsaðgerðum sem m.a. eru settar fram sem áherslur í þingsályktunartillögu um samgönguáætlun 2011-2022.
- d) Við endurskoðun á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins munu sveitarfélögin m.a. byggja á verkefnaáætlunartillögu starfshóps samgönguráðs um höfuðborgarsvæðið og umræðutillögum starfshóps samgönguráðs um grunnnet almenningsamgangna og hjólreiðastíga (sjá fylgiskjöl E og F).
- e) Vegagerðin mun taka þátt í gerð almennra hjólreiðastíga í sveitafélögunum sem stuðla að því að færa hjólandi umferð af umferðarmestu þjóðvegum, sbr. 27. grein vegalaga nr. 80/2007. Fjármunir vegna þessa eru ekki inni í framangreindum upphæðum sbr. 3. grein.

4. grein Framkvæmd samnings – eftirlit og eftirfylgni

Sérstakur stýrihópur, skipaður tveimur fulltrúum ríkisins og tveimur fulltrúum sveitarfélaganna skal hafa yfirumsjón með framkvæmd og úrvinnslu skv. þessum samningi.

Hópurinn skal hafa samráð og samvinnu við þá aðila sem þátt taka í framkvæmd verkefnisins hverju sinni.

Undir stjórn stýrihópsins verður framvinda og árangur verkefnisins metinn með kerfisbundnum hætti eigi sjaldnar en við reglubundna endurskoðun samningsins sbr. 5. grein. Fyrsta formlega framvindumatið fari fram fyrir 1. apríl 2014. Miða á við grunnárið 2011 (eða nýjustu gögn ef eldri en 2011) og sýna þróun tilgreindra þátta með skýrum hætti. Framvindumat byggja á þeim mælikvörðum og gögnum sem gerð er grein fyrir í fylgiskjali D með samningi þessum.

Við mat á framvindu verkefnisins verður m.a. tekið mið af því að efling almenningsamgangna er langtíma verkefni.

5. grein Samningstími – endurskoðunarákvæði – framlenging

Samningur þessi er gerður til 10 ára. Samningurinn tekur gildi 7. maí 2012 og gildir til 7. maí 2022.

Samningurinn skal endurskoðaður á tveggja ára fresti, og metin framvinda og árangur verkefnisins. Endurskoðun skal lokið fyrir 1. apríl hverju sinni. Ef sú endurskoðun gefur tilefni til skulu samningsaðilar skilgreina aðgerðir og viðbrögð sem þörf er á til að tryggja framvindu og framkvæmd í samræmi við markmið samningsins sbr. 2. grein.

Við endurskoðun samningsins 1. apríl 2018 munu samningsaðilar leggja sérstakt og ítarlegt mat á árangur verkefnisins m.t.t. áframhalds að samningstíma loknum, og hvaða breytingar er nauðsynlegt að gera á samkomulaginu í ljósi niðurstöðu matsins.

Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom right of the page. The signatures are somewhat illegible but appear to include 'GRA' and 'ASH'.

6. grein Sérstök ákvæði

i) Niðurfelling á endurgreiðslu oliugjalds

Í ljósi markmiðs samningsins sbr. 2. grein er stefnt að því að endurnýjun og aukning á vagnaflota Strætó bs. feli í sér aðgerðir til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda með vaxandi hlutdeild vistvænna/visthæfra vagna.

Samhliða þeirri ráðstöfun verður dregið úr núverandi endurgreiðslu ríkisins á oliugjaldi í áföngum en Strætó bs. og verktakar þeirra fá í dag 85% af oliugjaldi endurgreitt. Gert er ráð fyrir að endurgreiðsluhlutfall oliugjalds lækki úr 85% í 57% þann 1. janúar 2013 og niður í 29% þann 1. janúar 2014. Endurgreiðsla verði endanlega hætt frá og með 1. janúar 2015. Frumvarp þessa efnis verður lagt fyrir á haustþingi 2012 og þessi ráðstöfun er því með fyrirvara um samþykki Alþingis.

ii) Frestun stórra framkvæmda í samgöngumannvirkjum á höfuðborgarsvæðinu

Samningsaðilar eru sammála um að meðan samningur þessi er í gildi verði tilteknum stórum framkvæmdum í samgöngumannvirkjum á höfuðborgarsvæðinu frestað. Nánari grein er gerð fyrir þessum framkvæmdum í fylgiskjali C með samningi þessum.

Við reglubundna endurskoðun samningsins sbr. ákvæði 5. greinar hér að ofan verða forsendur fyrir frestun þessara framkvæmda endurmetnar m.a. í ljósi umferðarþróunar.

iii) Greiðslufyrirkomulag og verðbætur

Fjárframlag Vegagerðarinnar skal innt af hendi með mánaðarlegum greiðslum skv. útgefnum reikningi frá SSH. Fyrsta greiðsla Vegagerðarinnar verður innt af hendi 1. september 2012 og lokagreiðsla á öðrum ársfjórðungi 2022 ef ekki hafa verið gerðar breytingar á samningsforsendum fyrir þann tíma.

Fjárframlög beggja samningsaðila sbr. ákvæði 3. greinar hér að ofan skulu taka breytingum í samræmi við eftirfarandi:

Fjárhæðir eru miðaðar við verðlag 1. september 2012 og skal verðbæta fjárhæðir samningsins árlega miðað við verðlag 1. janúar ár hvert. Fjárhæðir skulu breytast, til hækkunar eða lækkunar, í hlutfalli við breytingar launavísitölu og vísitölu neysluverðs til verðtryggingar sem Hagstofa Íslands reiknar út og birtir samkvæmt lögum og skráningu eldsneytisverðs, vísitölu díselolíu, undirvísitölu neysluverðsvísitölu nr. 07224.

Verðbætur skal reikna miðað við eftirfarandi breytingar:

- Vinnulaun: 1% breyting á launavísitölu breytir styrkfjárhæð um 0,48%
- Oliukostnaður: 1% breyting á vísitölu díselolíu breytir styrkfjárhæð um 0,22%, undirvísitala neysluverðsvísitölu nr. 07224.
- Annar rekstrarkostnaður: 1% breyting á vísitölu neysluverðs breytir styrkfjárhæð um 0,30%

Verðbætur samkvæmt framangreindum ákvæðum koma fyrst til framkvæmda 1. janúar 2013.

iv) Samningsfyrirvarar

Fjárframlag Vegagerðarinnar er með fyrirvara um samþykki Alþingis á fjárlögum hvers árs og niðurstöður í afgreiðslu Alþingis á tillögum að samgönguáætlun 2011-2022 og 2011-2014. Fjárframlög sveitarfélaganna eru með fyrirvara um samþykktar fjárhagsáætlanir sveitarfélaganna hverju sinni.

SSH áskilur sér rétt til að taka upp viðræður um einstakar framkvæmdir og fjárveitingar í tengslum við reglulega endurskoðun samkomulagsins. Þá áskilur SSH sér rétt til að taka upp viðræður um breytingar á samkomulaginu gangi fjárveitingar ríkisins ekki eftir á fjárlögum hvers árs.

Í tillögu að samgönguáætlun 2011-2022 segir að framlag ríkisins í rekstur almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess í tíu ára tilraunaverkefni verði af stærðargráðunni 1.000 milljónir króna á ári. Gert er ráð fyrir samtals 100 milljón króna árlegu framlagi frá og með árinu 2013 í rekstur almenningsamgangna milli höfuðborgarsvæðisins og byggðakjarna á áhrifasvæði þess að undangengnum samningum við viðkomandi landshlutasamtök sveitarfélaga.

HH
GNA
RM
JH

Fylgiskjöl

- A. Viljayfirlýsing ríkis og Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu dags. 22. sept. 2011.
- B. Aðgerðaáætlun Strætó bs., kynning á aukningu þjónustu í leiðakerfi Strætó bs.
- C. Minnisblað um frestun stórra vegaframkvæmda dags. 2012.04.16
- D. Framvindumat 10 ára tilraunaverkefni sveitarfélaga og ríkis dags. 16. apríl 2012
- E. Skýrsla starfshóps samgönguráðs um grunnnet almenningsgangna á suðvestursvæði og grunnnet hjólréiðastíga á höfuðborgarsvæði
- F. Skýrsla starfshóps samgönguráðs um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu.
- G. Umræðuskjal starfshóps innanríkisráðuneytisins um samstarfssamning við SSH dags. 19. mars 2012.

Reykjavík, 7. maí 2012

f.h. Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

Ólafur Einarsson Pállur Mísson
Ólafur Þorvaldursson Ólafur Þorvaldursson
Ólafur Þorvaldursson Ólafur Þorvaldursson
Ólafur Þorvaldursson

f.h. Vegagerðarinnar:

Ólafur Þorvaldursson

Staðfesting innanríkisráðuneytis

Ólafur Þorvaldursson

Staðfesting fjármálaráðuneytis

Ólafur Þorvaldursson

Vottar að lögum (Nafn og kt.)

Ólafur Þorvaldursson

161250-4659

Ólafur Þorvaldursson

060372-4139

Borgarlínan

26.apr.17

Frummat á fjárfestingu í uppbyggingu innviða

Lína nr.	Verð/km	km	Verð		
A3	1.045.000.000	18,3	19.123.500.000		
B1	1.112.000.000	17,1	19.015.200.000		
D2	953.000.000	3,4	3.240.200.000		
	1.066.466.495	38,8	41.378.900.000		
Viðbætur	1.281.000.000	12,0	15.372.000.000		
	1.117.143.701	51	56.750.900.000		55,0 miljarðar
			73.776.170.000	+30%	71,5 miljarðar
			45.400.720.000	-20%	44,0 miljarðar

Forsendur:

Verðmat byggir á útreikningum verkfræðistofunnar Mannvits og uppl. frá Vegagerðinni
Skoðuð voru 5 mismunandi vegsnið m.t.t. mismunandi aðstæðna.

Metinn var kostnaður við alla þætti innviðauppbyggingarinnar:

Kostnaður v. sérakreina

Kostnaður v. aðlögunar gatnamóta

Kostnaður v. skiptistöðva og biðstöðva

Allar kostnaðartölur eru inkl. vsk.

Fjárfesting í flutningatækjum er ekki inni í ofangreindum tölum

Á þessu stigi máls er reiknað með talsverðum vikmörkum í kostnaðarmati sbr. hér að ofan.

NB: *Endanleg lengd kerfisins hefur ekki verið ákvörðuð og getur breyst frá þeirri tölu sem hér er sýnd*

EFLING ALMENNINGSSAMGANGNA Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU OG ÁHRIFASVÆÐI ÞESS
– FRAMVINDUMAT 10 ÁRA TILRAUNAVERKEFNIS SVEITARFÉLAGA OG RÍKIS

Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2011-2022 er sett fram áhersla um tíu ára tilraunaverkefni um eflingu almenningsamgangna en þar segir m.a.: „*Meginmarkmiðið verður a.m.k. að tvöfalda hlutdeild almenningsamgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu. Árangur af þessu tilraunaverkefni verður metinn í framvindumati á tveggja ára fresti og framlög verða þá endurskoðuð.*“

Til stendur að framvinda tilraunaverkefnisins verði metin á kerfisbundinn hátt á tveggja ára fresti. Gert er ráð fyrir að fyrsta formlega matið fari fram fyrir 1. apríl árið **2014** og liggi fyrir við gerð fjárhagsáætlana sveitarfélaga og fjárlaga fyrir árið 2015. Miða á við grunnárið 2011 (eða nýjustu gögn ef eldri en 2011) og sýna þróun tilgreindra þátta með skýrum hætti. Hér er settur fram rammi fyrir framvindumat ásamt stöðu flestra mælikvarða við upphaf verkefnisins. Eðlilega þarf að þróa og bæta framvindumatið eftir því sem tíminn líður og betri gögn liggja fyrir en miða á við að það innihaldi að lágmarki eftirfarandi mælikvarða:

Mælikvarði	Markmið
1 Hlutdeild almenningsamgangna í öllum ferðum og í ferðum til/frá vinnu og skóla innan höfuðborgarsvæðisins (innan SSH).	A.m.k. að tvöfalda hlutdeild almenningsamgangna í öllum ferðum og í ferðum til/frá vinnu og skóla sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu fyrir árið 2022.
2 Fjöldi farþega á helstu leiðum innan höfuðborgarsvæðisins og á leiðum milli þess og Reykjanesbæjar, Selfoss og Akraness. Fjöldi fastanotenda (korthafa) í kerfinu.	Fjölgun farþega á stofnleiðum kerfisins og fjölgun þeirra sem eru fastanotendur (eiga tímabilakort) sem hlutfall af íbúafjölda svæðisins.
3 Rekstrarkostnaður almenningsamgangna	Lækkun nettókostnaðar fyrir hverja ferð í akstri Strætó bs. Hækkun á meðalhluftalli fargjalda í rekstrarkostnaði árið 2022 í 40% í samræmi við eigendastefnu Strætó bs. og þetta hlutfall í erlendum samanburðarborgum.
4 Ferðatími með almenningsamgöngum og einkabílum	Draga úr mismun í ferðatíma almenningsamgangna og einkabíla með auknum forgangi almenningsamgangna í umferðinni t.d. með uppbyggingu sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.
5 Viðhorf til almenningsamgangna	Íbúar höfuðborgarsvæðisins og áhrifasvæðis þess hafi jákvætt viðhorf og væntingar til almenningsamgangna. Þeim fjölgi sem líta á almenningsamgöngur sem raunverulegan valkost í ferðum til/frá vinnu og skóla.
6 Ekin vegalengd einkabíla á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess	Ferðapörf fólks verði í auknum mæli uppfyllt með hagkvæmari og vistvænni ferðamátum en einkabíl. Þeim fjölgi sem nýta sér almenningsamgöngur, ferðast með öðrum í bíl, gangandi eða hjólandi. Þar með dragi úr vexti einkabílaumferðar.
7 Kostnaður heimila við ferðir og flutninga og fjöldi einkabíla á hvert heimili	Draga úr kostnaði heimila við ferðir og flutninga.
8 Losun gróðurhúsalofttegunda frá landsamgöngum	Draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í samræmi við markmið aðgerðaáætlunar ríkisins í loftslagsmálum og loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar.
9 Þjóðhagsleg hagkvæmni	Draga úr samfélagslegum kostnaði við samgöngur á svæðinu m.a. með minnkun kostnaðar við innflutning á farartækum og eldsneyti og fækkun slysa (lækkun slysakostnaðar).

MÆLIAÐFERÐIR OG UPPHAFSSTAÐA

1. Hlutdeild almenningssamgangna í ferðum innan höfuðborgarsvæðisins (innan SSH)

Markmið til 2022:

- A.m.k. að tvöfalda hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum og í ferðum til/frá vinnu og skóla sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu.

Mæliaðferð(ir):

- Ferðavenjukönnun sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar (ítarleg dagbókarkönnun 2002, 2011). Tryggja þarf aukna tíðni sambærilegra kannana, að ekki líði nema 2-4 ár á milli ítarlegra dagbókarkannana (hugsanlega með smærra úrtaki en 2011) til að vakta árangur tilraunaverkefnisins á fullnægjandi hátt.
- Ferðavenjukönnun Reykjavíkurborgar (spurningakönnun um ferðir borgarbúa sem gerð er á hverju hausti).
- Notkunarkönnun Strætó bs. sem framkvæmd er af Gallup tvisvar á ári.
- Farþegatalningar Strætó bs.

Upphafsstæða:

- Samkvæmt ferðavenjukönnun Gallup október-desember 2011 voru um 4% allra ferða á höfuðborgarsvæðinu farnar með strætisvögnum. Hlutfallið var það sama í sambærilegri könnun í febrúar 2002. Samkvæmt könnun Land-ráðs á ferðamatavali sumarið 2010 var þetta hlutfall fyrir höfuðborgarsvæðið í heild 4% en hafði verið 5% í sambærilegri könnun veturinn 2008.
- Samkvæmt könnun Gallup frá 2002 fóru rétt tæp 3% íbúa á höfuðborgarsvæðinu með almenningssamgöngum til vinnu, 6% háskólanema og 21% framhaldsskólanemenda fóru með almenningssamgöngum í skóla. Samkvæmt könnun Umhverfis- og samgöngusviðs Reykjavíkur í nóvember 2009 á ferðavenjum íbúa í Reykjavík fóru 5,3% íbúanna að jafnaði til vinnu eða skóla á morgnana með strætó.
- **Vinna þarf dýpri greiningu á gögnum ferðavenjukönnunar 2011 t.d. til að fá út hlutfall þeirra sem fóru með almenningssamgöngum til/frá vinnu og skóla.**
- Eftirfarandi tafla sýnir heildarfjölda farþega sem Strætó bs. flutti á höfuðborgarsvæðinu á ári, íbúafjölda svæðisins og stuðullinn *heildarfjöldi farþega/íbúafjölda höfuðborgarsv.*

Ár	Höfuðborgarsvæðið		
	Farþegar	Íbúar	Stuðull
2002	8.644.329	178.161	48,52
2003	8.346.526	179.846	46,41
2004	7.897.736	181.777	43,45
2005	7.451.505	184.101	40,48
2006	7.744.152	187.263	41,35
2007	7.696.304	191.737	40,14
2008	7.665.580	197.754	38,76
2009	7.518.506	201.055	37,40
2010	8.061.645	200.710	40,17
2011	9.012.872	202.131	44,59

2. Fjöldi farþega á helstu leiðum innan höfuðborgarsvæðisins og á leiðum milli þess og Reykjanesbæjar, Selfoss og Akraness. Fjöldi fastanotenda (korthafa) í kerfinu.

Markmið:

- Fjölgun farþega og fjölgun þeirra sem eru fastanotendur (eiga tímabilakort) sem hlutfall af íbúafjölda svæðisins.

Mæliaðferð(ir):

- Árleg farþegatalning Strætó bs. bókhald Strætó bs. og annarra rekstraraðila ef með þarf.

Upphafsstæða:

- Heildarfjöldi farþega á mánuði á hverri leið í kerfi Strætó bs. haustið 2011 er sýndur í töflu hér að neðan ásamt farþegafjölda á leiðinni Reykjavík-Reykjanesbær (REX) í október 2011.

	Heildarfjöldi
Leið 1	131.334
Leið 2	34.190
Leið 3	77.883
Leið 4	55.043
Leið 5	20.953
Leið 6	103.470
Leið 11	60.488
Leið 12	78.392
Leið 13	34.161
Leið 14	57.678
Leið 15	63.892
Leið 16	3.784
Leið 17	17.332
Leið 18	20.356
Leið 19	44.185
Leið 21	2.157
Leið 22	3.143
Leið 23	3.568
Leið 24	38.726
Leið 26	2.392
Leið 28	31.040
Leið 33 og 34	10.795
Leið 35	10.275
Leið 51	8.319
Leið 57	6.270
REX	4.229
	924.049

- Í sept 2011 voru seld 1.759 græn kort, sem þá gilda næsta mánuð. Rauð kort seld í júlí, ágúst og sept. 2011 eru 2.399, sem þá eru gild í okt. 2011 og á tímabilinu jan.-sept. 2011 eru seld 885 blá kort, sem þá eru gild í okt. 2011. Samtals eru þetta **5.043** tímabilskort sem jafngildir því að **2,49%** íbúa á höfuðborgarsvæðinu eigi tímabilskort.

3. Rekstrarkostnaður almenningsgangna

Markmið til 2022:

- Lækkun nettókostnaðar fyrir hverja ferð í akstri Strætó bs.
- Hækkun á meðalhluftfalli fargjalda í rekstrarkostnaði árið 2022 í 40% í samræmi við eigendastefnu Strætó bs. og þetta hlutfall í erlendum samanburðarborgum.

Mæliaðferð(ir):

- Bókhald Strætó bs.

Upphafsstæða:

- Í töflu hér að neðan eru settar fram tölur um nettókostnað vegna strætisvagnareksturs per íbúa, gjaldskrá í strætisvagna og fleiri hagtölur frá Strætó bs. í samanburði við sömu tölur í borgum í Danmörku.

Tafla 1, Íbúafjöldi, stærð og íbúafjöldi á km ²								
Column1	Höfuðborgarsvæði	Árósar	Óðinsvæar	Álaborg	Esbjerg	Randers	Kaupmannahöfn	
Íbúafjöldi 1. jan. 2011	202.131	310.956	190.245	199.188	115.184	95.318	539.542	
Stærð í km ²	775	469	304	1144	753	746	88	
Íbúar á km ²	261	663	626	174	153	128	6.131	

Tafla 2, Nettókostnaður vegna strætisvagnareksturs 2011

Column1	Höfuðborgarsvæði	Árósar	Óðinsvæar	Álaborg	Esbjerg	Randers	Kaupmannahöfn	
Kr. á hvern íbúa	13.069	16.444	15.506	17.040	11.630	9.116	15.631	

Tafla 3, Gjaldskrá í strætisvagna 1. febrúar 2011

Column1	Höfuðborgarsvæði	Árósar	Óðinsvæar	Álaborg	Esbjerg	Randers	Kaupmannahöfn	
30 daga fullorðinskort	6.400	7.349	7.540	7.199	6.710	7.349	6.816	
Verð á miða í fermiðaspjaldi	273	256	341	251	224	256	298	
Staðgreiðslufargjald, fullorðinn	350	426	447	383	405	426	511	

Tafla 4, Strætisvagnar - ýmsar hagtölur 2011

Column1	Höfuðborgarsvæði	Árósar	Óðinsvæar	Álaborg	Esbjerg	Randers	Kaupmannahöfn	
Aksturstímar á íbúa	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	0,9	2,1	
Ferðir á hvern aksturstíma	31	70	38	41	30	43	75	
Nettókostnaður fyrir hvern ferð	297,9	136	360,0	230,1	311,1	227,9	80,9	
Nettókostnaður fyrir hvern aksturstíma	9.266	9.010	13.717	9.479	9.457	9.777	6.134	
Fargjaldatekjur í prósentum	24,8%	51,0%	32,4%	42,6%	33,5%	36,3%	56,2%	

Athugasemdir								
Aksturstími er skilgreindur sem einn tími í akstri með farþega								
Ferðir eru innstig farþega								
Fargjaldatekjur eru skilgreindar í prósentum miðað við heildar rekstrargjöld								
Gengi DKK (1. feb. 2011)	21,3							

4. Ferðatími með almenningssamgöngum og einkabílum

Markmið til 2022:

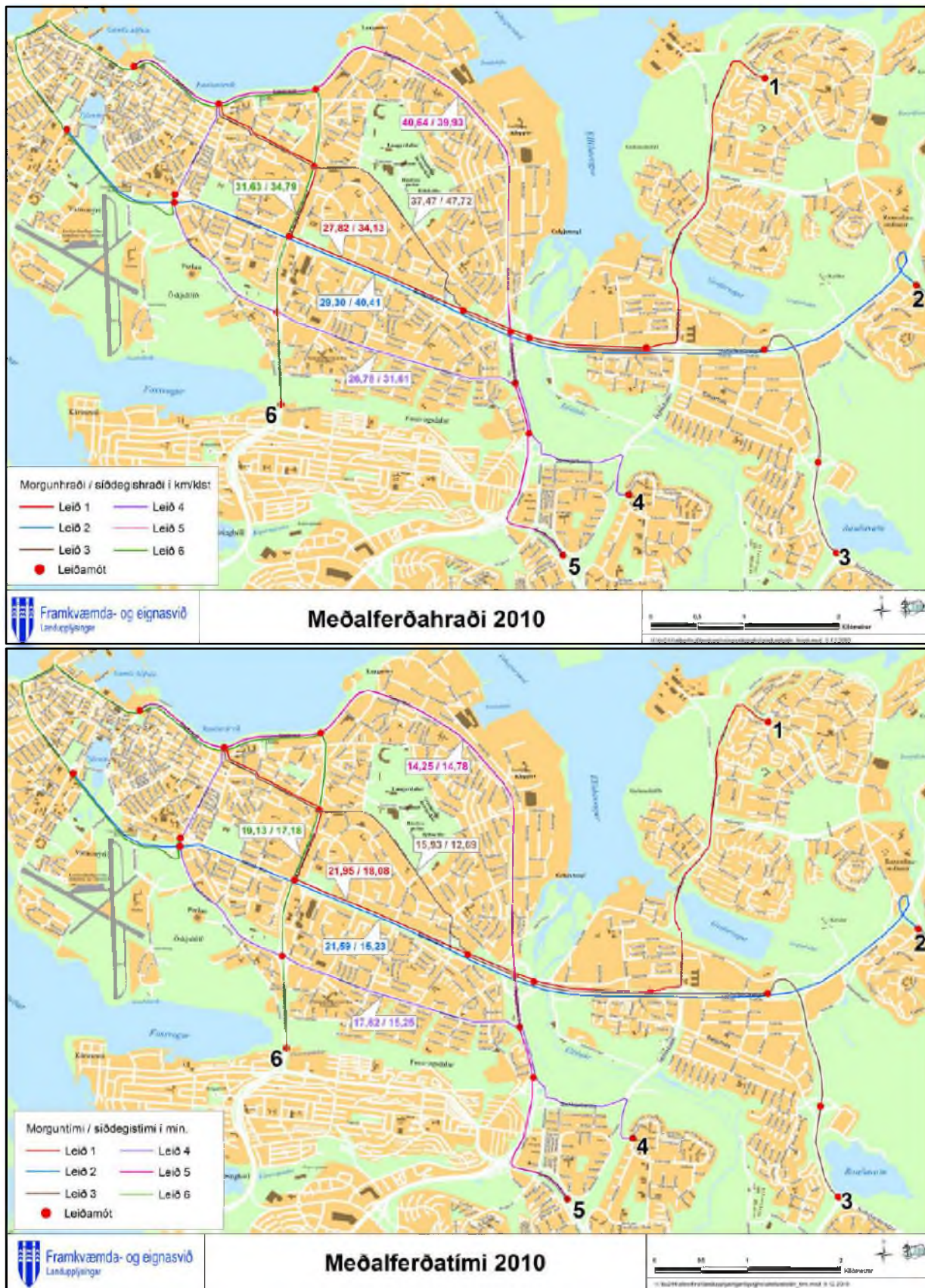
- Draga úr mismun í ferðatíma almenningssamgangna og einkabíla með auknum forgangi almenningssamgangna í umferðinni með uppbyggingu sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.

Mæliaðferð(ir):

- Ferðavenjukönnun sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar (ítarleg dagbókarkönnun 2002, 2011)
- Meðalferðatími á annatíma í Reykjavík (ferðatímamælingar Reykjavíkurborgar framkvæmdar í október á tveggja ára fresti).
- Leiðakerfi Strætó bs. (þróun í ferðatíma milli meginbiðstöðva í kerfinu)

Staða grunnárið 2011:

- Strætó bs.: Meðalhraði fyrir allt leiðakerfið á höfuðborgarsvæðinu er **25,79 km/klst.**
- Skv. ferðavenjukönnun Gallup árið 2002 var ferðatími með Strætó bs. að meðaltali rúmar 23 mínútur frá upphafs- að áfangastað. Út frá vegalengd í sömu könnun og meðalhraðanum 22 km/klst., sem var viðmiðið þá, má áætla að ferðatími um borð í strætisvagni hafi að jafnaði verið um 12 mínútur. 11 mínútur til viðbótar voru þ.a.l. ferðatími að/frá biðstöð og biðtími á biðstöð. **Vinna þarf dýpri greiningu á gögnum ferðavenjukönnunar 2011 til að fá sömu tölur fyrir haustið 2011.**
- Í mælingu á meðalferðatíma einkabíla á annatíma á sex meginleiðum innan Reykjavíkur í fyrstu viku október 2010 fengust eftirfarandi niðurstöður:
 - Hraði á annatíma árdegis var á bilinu 27-41 km/klst., að meðaltali **31,65 km/klst.** Meðalferðatími var **18,41 mín.**
 - Hraði á annatíma síðdegis var á bilinu 31-48 km/klst. að meðaltali **37,64 km/klst.** Meðalferðatími var **15,54 mín.**
 - Mikið dró úr hraða á annatíma árdegis frá fyrra ári en hann var 34,77 km/klst. skv. mælingu í október 2009.
- Niðurstöður fyrir hverja leið fyrir sig má sjá á myndum hér að neðan. Mælt var þrjá daga í röð en þetta var í fimmta skipti sem mælingin var framkvæmd. Næsta mæling er fyrirhuguð í október 2012.



5. Viðhorf til almenningssamgangna

Markmið:

- Íbúar höfuðborgarsvæðisins og áhrifasvæðis þess hafi jákvætt viðhorf og væntingar til almenningssamgangna. Þeim fjölgi sem líta á almenningssamgöngur sem raunverulegan valkost í ferðum til/frá vinnu og skóla.

Mæliaðferð(ir):

- Þjónustukönnun Strætó bs. og ímyndarmæling Strætó bs. (Spurningum um viðhorf og væntingar verði bætt við bæði þjónustukönnun og ímyndarmælingu Strætó bs. til að meta þróun í viðhorfi til almenningssamgangna sem valkosti í verðum til/frá vinnu og skóla.)
- Ferðavenjukönnun á landsvísi (regluleg könnun á ferðavenjum um land allt sem fjámögnuð hefur verið af Isavia og Vegagerðinni þar sem m.a. er spurt um viðhorf til brýnustu framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu)

Upphafsstæða:

- Í könnun Capacent Gallup f. Strætó bs. um mánaðarmótin nóv. des. 2011 kom fram að **8,8%** aðspurðra nota strætisvagna reglulega. Fækkað hefur í hópi þeirra sem aldrei notar strætó frá könnun í febrúar 2010 úr 61,6% niður í **54,2%**.
- Skv. þjónustukönnun Strætó bs. 2011 voru 84,4% strætisvagnafarþega annað hvort ánægðir eða mjög ánægðir með strætisvagnaferðina. Ef skoðaðir eru nokkrir þeirra einstöku þátta sem mældir voru má nefna að um 71% farþega voru ánægðir eða mjög ánægðir með aksturslagið, en nokkuð fleiri, eða um 78%, voru ánægðir eða mjög ánægðir með viðmót vagnstjóranna. Þá voru um 71% strætisvagnafarþega ánægðir eða mjög ánægðir með stundvísi vagnanna.

6. Ekin vegalengd einkabíla á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess

Markmið:

- Ferðaþörf fólks verði í auknum mæli uppfyllt með hagkvæmari og vistvænni ferðamátum en einkabíl. Þeim fjölgi sem nýta sér almenningssamgöngur, ferðast með öðrum í bíl, gangandi eða hjólandi. Þar með dragi úr vexti einkabílaumferðar.

Mæliaðferð(ir):

- Umferðartalningar Vegagerðarinnar á stofnbrautum og meginleiðum út frá höfuðborgarsvæðinu.
- Umferðartalningar Reykjavíkurborgar (sniðtalningar og gatnamótatalningar).

Upphafsstæða:

- Hér að neðan eru teknar saman upplýsingar úr teljurum Vegagerðarinnar. Hægt er að nálgast mun meira af umferðargögnum úr öðrum teljurum og stýritölvu umferðarljósa á höfuðborgarsvæðinu ef vilji er fyrir hendi. Ef hröð fjölgun erlendra ferðamanna heldur áfram þarf mögulega að taka tillit til þess við mat á þróun umferðar þegar um er að ræða meðalumferð allt árið.

- Meðalumferð á sólarhring í **október 2011** (og október 2007 til viðmiðunar) skv. nokkrum lykilteljurum Vegagerðarinnar var eftirfarandi:

Talningarstaður (vegnr.)	Ökutæki/dag október 2007	Ökutæki/dag október 2011
Hafnarfjarðarvegur sunnan Kópavogslækjar(40-03)	45.561	39.005
Reykjanesbraut v. Dalveg í Kópavogi (41-12)	47.695	43.630
Vesturlandsvegur móts við Skeljung, ofan Ártúnsbrekku (49-01)	48.533	44.120
Hringvegur á Helligshéiði (1-d8)	6.343	5.463
Hringvegur á Geithálsi (1-e2)	9.912	7.369
Hringvegur við Úlfarsfell (1-f3)	23.577	21.992

- Meðalumferð á dag yfir allt árið (**ÁDU**) **2010** og árið 2007 til viðmiðunar á þjóðvegum út frá höfuðborgarsvæðinu skv. teljurum Vegagerðarinnar var eftirfarandi:

Talningarstaður (vegnr.)	Meðalumferð (ÁDU) 2007	Meðalumferð (ÁDU) 2010
<i>Vesturlandsvegur:</i> Hringvegur milli Brautarholtsvegur og Hvalfjarðarvegur (1-f6)	6.160	5.988
<i>Suðurlandsvegur:</i> Hringvegur milli Þrengslavegar og sýslumarka (1-d9)	9.017	7.871
<i>Reykjanesbraut</i> milli brúar yfir Fjarðarbraut og brúar yfir Vatnsleysustrandarveg (41-15)	11.773	10.415

7. Kostnaður heimila við ferðir og flutninga og fjöldi einkabíla á hvert heimili

Markmið:

- Draga úr kostnaði heimila á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess við ferðir og flutninga.

Mæliaðferð(ir):

- Neyslukönnun Hagstofunnar og bifreiðaskráning Umferðarstofu. **Kanna þarf nánar hvort hröð fjölgun erlendra ferðamanna með tilheyrandi fjölgun bílaleigubíla hefur mikil áhrif á fjölda fólksbifreiða á skrá á höfuðborgarsvæðinu og leiðréttá tölur m.t.t. þess í framtíðinni.**

Upphafsstaða:

- Í lok árs 2011 voru 206.112 fólksbifreiðir á skrá hérlendis, þar af 124.204 skráðar í sveitarfélögunum á höfuðborgarsvæðinu (Álftanes/Bessast.hreppur, Garðabær, Hafnarfjörður, Kjósarhreppur, Kópavogur, Mosfellsbær, Reykjavík, Seltjarnarnes). Það jafngildir um **645** fólksbifreiðum á hverja þúsund íbúa á landsvísu en **610** á höfuðborgarsvæðinu.
- Samkvæmt rannsókn Hagstofu Íslands voru útgjöld heimila á landinu vegna ferða og flutninga **15,8%** af heildarútgjöldum þeirra árin 2007-2009, **867 þús. kr. á ári** á verðlagi ársins 2009. Til ferða og flutninga teljast kaup á ökutækjum, rekstur og flutningar. Ferðir og flutningar voru annar stærsti útgjaldaliður heimilanna. Húsnæði, hiti og rafmagn voru stærsti útgjaldaliðurinn en útgjöld í mat og drykkjarvörur voru sá þriðji stærsti.

8. Losun gróðurhúsalofttegunda frá landsamgöngum

Markmið til 2022:

- Draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í samræmi við markmið aðgerðaáætlunar ríkisins í loftslagsmálum og loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar. Skv. aðgerðaáætlun ríkisins er stefnt að því að losun gróðurhúsalofttegunda vegna samgangna verði undir 750 Gg (750 þúsund tonnum) árið 2020, sem er **23%** samdráttur frá 2008. Í loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar er stefnt að **35%** samdrætti í heildarlosun gróðurhúsalofttegunda innan borgarmarka Reykjavíkur til ársins 2020 m.v. árið 2007. Fram kemur að með skilvirkum aðgerðum sé hægt að draga úr losun frá umferð innan borgarmarka um allt að **36%** til 2020 m.v. árið 2007.

Mæliaðferð(ir):

- Kolefnisbókhald Umhverfisstofnunar, Reykjavíkurborgar og Strætó bs.

Upphafsstaða:

- Skv. aðgerðaáætlun ríkisins í loftslagsmálum var losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum 621 Gg árið 1990 og **974 Gg** árið 2008 og jókst um 57% á því tímabili. Í spá Umhverfisstofnunar um þróun losunar til 2050 er reiknað með að losun frá samgöngum geti orðið á bilinu 847-940 Gg árið 2020 með óbreyttri þróun.
- Áætluð losun koldíoxíðs frá bílaumferð innan borgarmarka í Reykjavík var um 236 þús. tonn CO₂ ígildi árið 2007 ef bæði einkabílar og bílar fyrirtækja eru teknir með. Árið 2009 hafði losunin minnkað niður í **220 þús. tonn CO₂** ígildi. Ef aðeins er litið til einkabíla var áætluð losun 191 þús. tonn CO₂ ígildi árið 2007 og **178 þús. tonn CO₂** ígildi árið 2009.
- Skv. kolefnisbókhaldi Strætó bs. var losun kolefnis frá strætisvögnum árið 2011 eftirfarandi:

Disil vagnar losuðu samtals	4.824,10 Tonn
Gasvagnar losuðu samtals	163,92 Tonn
Samtals losun	4.988,02 Tonn

Aukin þjónusta Strætó bs. stuðlar að aukinni losun a.m.k. á meðan endurnýjun strætisvagnaflotans er ekki að fullu lokið. M.t.t. þess er mikilvægt að í framvindumati verði greint frá losun kolefnis per innstig og losun kolefnis per fjölda klukkustunda í þjónustu.

9. Þjóðhagsleg hagkvæmni

Markmið:

- Draga úr samfélagslegum kostnaði við samgöngur á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess, m.a. með minnkun kostnaðar við innflutning á farartækjum og eldsneyti og fækkun slysa (lækkun slysakostnaðar).

Mæliaðferð(ir):

- Árlegur kostnaður við innflutning einkabíla til notkunar á svæðinu og áætlaður kostnaður við þann lið án breyttra ferðavenja (ef stærð bílaflotans vex í taxti við íbúafjölgun eða með þeim hætti sem verið hefur). Metið út frá tölum US um nýskráningar bifreiða.
- Árlegur kostnaður við innflutning eldsneytis í samgöngur á svæðinu og áætlaður kostnaður við þann lið án eflingar almenningsamgangna. Metið út frá ekinni vegalengd einkabíla, meðaleyðslu þeirra skv. bifreiðaskrá og upplýsingum frá Orkustofnun t.d. úr eldsneytisspá.
- Áætlaður árlegur kostnaður vegna umferðarslysa á svæðinu og áætlaður kostnaður við þann lið án eflingar almenningsamgangna. Metið út frá þróun í ekinni vegalengd einkabíla.
- Slysatiðni í akstri Strætó bs.

Upphafsstæða:

- Í skýrslu Grænu orkunnar um orkuskipti í samgöngum kemur fram að **37,5%** innfluttrar olíu fer til samgangna á landi. Eldsneytisnotkun bíla hérlendis árið 2010 var um **250 þús. tonn** árið 2010 skv. Orkustofnun.
- Í gögnum Hagstofunnar um utanríkisverslun (verðmæti inn- og útflutnings) fyrir landið í heild sinni kemur eftirfarandi fram:

	Janúar-desember	
	2010 á verðlagi ársins	2011 á verðlagi ársins
Innflutt eldsneyti og smurolíur	57.723,7	76.236,0
Innfluttir fólkubílar (þó ekki almenningsvagnar)	7.852,5	12.989,0
Innflutt önnur flutningatæki, til einkanota	1.027,3	1.307,1

Fob verð í milljónum króna á gengi hvors árs. Miðað er við meðalgengi á vöruiðskiptavog. Á þann mælikvarða er meðalverð erlends gjaldeyris 0,3% lægra mánuðina janúar-desember 2011 en sömu mánuði fyrra árs. Í desember 2011 var meðalverð erlends gjaldeyris 4,9% hærra en í desember árið áður.

- **Vinna þarf nánari greiningu á heildarkostnaði við innflutning eldsneytis í einkasamgöngur á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess árið 2011 og beita sömu aðferðarfræði í framvindumati til að meta þjóðhagslegan ávinning af eflingu almenningsamgangna.**
- Umferðarslysakostnaður á höfuðborgarsvæðinu 2001-2007 var að meðaltali **7,9 mia. kr. á ári** m.v. forsendur Hagfræðistofnunar um kostnað á hvert slys og slysaskrá US á verðlagi haustið 2011.
- Árið 2011 urðu samtals **142** tjón í akstri þriggja aksturaðila Strætó bs.

ANNAÐ

Í framvindumati skal einnig greina frá því hvaða „markvissar stuðningsaðgerðir“ ríkis og sveitarfélaga hafa komið til framkvæmda og gera, eins og kostur er, grein fyrir árangri þeirra.



Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

Innanríkisráðuneyti
b.t. Jóns Gunnarssonar ráðherra samgöngu- og sveitarstjórnarmála
Sölvhólsgötu 7
101 REYKJAVÍK

Kópavogi 6. apríl 2017

Varðar: Beiðni um viðræður um formlega aðkomu samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis að undirbúningi að sameiginlegri fjármögnun Borgarlínunnar og skilgreiningu á lagalegri stöðu verkefnisins.

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins var samþykkt 29. júní 2015 með undirritun allra bæjarstjóra höfuðborgarsvæðisins og borgarstjóra. Hryggjarstykki svæðisskipulagsins eru áform sveitarfélaganna um auknar og bættar almenningssamgöngur sem hlotið hafa vinnuheimilið Borgarlína. Þessi framkvæmd er forsenda þess að áform sveitarfélaganna um þéttingu byggðar og viðnám gegn vaxandi bílaumferð nái fram að ganga. Að því verkefni hefur verið unnið frá því á síðasta ári. Undirbúningur verkefnisins miðar að því að innan fárra ára verði hágæða almenningssamgöngur í boði á höfuðborgarsvæðinu. Hágæði felast að stærstum hluta til í þrennu, að Borgarlína verði á 1) sér akrein, 2) að tíðni verði um eða innan við 10 mínútur og að 3) að áreiðanleiki þjónustunnar sé mikill.

Sveitarfélögin gerðu síðan með sér sérstakt samkomulag um undirbúning að innleiðingu Borgarlínunnar hinn 2. desember 2016. Verkefnið er nú á þeim stað að um mánaðamótin apríl/mái mun liggja fyrir frummat á heildar fjárfestingarkostnaði við verkefnið og mótaðar tillögur að legu Borgarlínunnar.

Vegagerðin hefur verið virkur þátttakandi í allri undirbúningsvinnu vegna Borgarlínunnar hingað til, og byggist sú þátttaka á samkomulagi SSH og Vegagerðarinnar frá 17. apríl 2015 um þróun samgöngukerfa á höfuðborgarsvæðinu. Samkvæmt því samkomulagi hefur verið starfandi stýrihópur sem skipaður er tveim fulltrúum frá SSH og tveim frá Vegagerðinni. Hluti ofangreinds samkomulags fjallar um þróun almenningssamgangna, Borgarlínu.

Það er og hefur verið ljóst að verkefnið Borgarlína þarfnast framlags og þátttöku ríkisins. Með bréfi þessu er því óskað eftir að formleg vinna hefjist á milli SSH og samgönguráðuneytisins um verkefnið. Sú vinna þarf að taka á mögulegri kostnaðarþátttöku ríkisins við fjárfestingu í innviðum Borgarlínu sem og lagasetningu um Borgarlínu eða nánar tiltekið almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu.

Virðingarfyllt,

Páll Guðjónsson
Framkvæmdastjóri SSH

Afrit:

- Ármann Kr. Ólafsson, stjórnarformaður SSH
- Eyjólfur Árni Rafnsson, verkefnisstjóri Borgarlínu
- Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri

Minnisblað,
lagt fram við gerð samnings ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um
tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna,
yfir stórar framkvæmdir í vegagerð sem frestast.

Við gerð tillagna að samgönguáætlun 2011-2022 (SÁ 2011-2022) og samgönguáætlun 2011-2014 var tekið mið af því að undirrituð hafði verið viljayfirlýsing milli tveggja ráðuneyta og Vegagerðarinnar annars vegar og sveitarstjórna á höfuðborgarsvæðinu hins vegar um tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna gegn frestun stórra framkvæmda við vegamannvirki á höfuðborgarsvæðinu.

Í tillögunum er, í samræmi við markmið samgönguáætlanna, lögð áhersla á aðra samgöngumáta en að ferðast með einkabílum.

Þannig eru ákveðnar árlegar fjárveitingar til hjólreiðastíga og aðgerða sem greiða fyrir almenningssamgöngum og bæta umferðaröryggi um 700 m.kr.

Árlegar fjárveitingar til stærri vegagerðarverkefna eru hins vegar 200-1.500 m.kr

Ef gengið er út frá samgönguáætlun 2007-2018 munu eftirtaldar framkvæmdir **frestast**. Sameiginlegt með þessum framkvæmdum er að þær eru mjög dýrar miðað við ávinning og umferðaraukning hefur ekki orðið eins mikil og áætlað hafði verið. Að auki mun samningur um almenningssamgöngur vonandi enn draga úr umferðaraukningunni og því er lagt til að þeim sé frestað. Undantekning frá þessu eru mislægu gatnamótin við Bústaðaveg, sem eru ein slysamestu gatnamótin á svæðinu, en ekki hefur náðst samkomulag um útfærslu þeirra.:

1 Hringvegur (Vesturlandsvegur)

-mislæg gatnamót við Hallsveg/Úlfarsfellsveg, Korpúlfsstaðabraut og Skarhólabraut

1 Hringvegur (Suðurlandsvegur)

-mislæg gatnamót við Breiðholtsbraut og Norðlingaholt

40 Hafnarfjarðarvegur:

-mislæg gatnamót við Kringlumýrarbraut

-breikkanir

41 Reykjanesbraut:

-breikkanir sunnan Breiðholtsbrautar

-mislæg gatnamót við Bústaðaveg

49 Nesbraut:

-stokkalausn á Miklubraut

409 Hlíðarfótur:

-göng undir Öskjuhlíð

410 Ofanbyggðavegur (Ellidavatsvegur)

412 **Vífilsstaðavegur** ofan Reykjanesbrautar

419 **Höfðabakki:**

-breikkun Stekkjarbakka milli Reykjanesbrautar og Höfðabakka

432 **Hallsvegur:**

-milli Víkurvegur og Vesturlandsvegur

450 **Sundabraut:**

-nýr vegur frá Sæbraut að Hringvegi á Kjalarnesi