

Íslenska ríkið (ríkið) annars vegar og Reykjavíkurborg, Garðabær, Hafnarfjarðarkaupstaður, Kópavogsbær, Mosfellsbær og Seltjarnarnesbær (sveitarfélögin) hins vegar gera með sér svohljóðandi:

SAMKOMULAG

um skipulag og fjármögnun uppbyggingar á samgönguinnviðum, þar með talið innviðum almenningssamgangna, á höfuðborgarsvæðinu til 15 ára, þ.e. til og með ársins 2033.

1 Forsendur

Samkomulag þetta byggir á viljayfirlýsingu ríkisins og samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) frá 21. september 2018 og skýrslu verkefnishóps um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu til 2033 frá nóvember 2018 (fylgiskjöl 1 og 2). Þá er einnig vísað til gildandi svæðisskipulags SSH og aðalskipulags einstakra sveitarfélaga, gildandi samgönguáætlunar og verkefnalýsingar. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra mun gera tillögur til Alþingis í samræmi við samkomulag þetta í tillögu að samgönguáætlun í október 2019 og verður fjallað um hana á vettvangi Alþingis í samræmi við lög um samgönguáætlun. Í 5. gr. samkomulagsins eru tilgreindar sérstaklega þær framkvæmdir sem flýtt verður.

2 Markmið

Markmið samkomulags þessa er að stuðla að auknum lífsgæðum á höfuðborgarsvæðinu með uppbyggingu skilvirkra, hagkvæmra, öruggra og umhverfisvænna samgönguinnviða. Með þessu markmiði er stefnt að eftirfarandi:

- **Að stuðla að greiðum, skilvirkum, hagkvæmum og öruggum samgöngum á höfuðborgarsvæðinu** með jafnri uppbyggingu innviða allra samgöngumáta. Leita skal leiða til að dreifa umferðarálagi með markvissum hætti og bæta þannig nýtingu innviða.
- **Að stuðla að því að loftslagsmarkmiðum stjórnvalda um sjálfbært, kolefnislaust borgarsamfélag verði náð** með eflingu almenningssamgangna, deilihagkerfis í samgöngum og bættum innviðum fyrir aðra vistvæna samgöngumáta og auk þess að hvetja til breyttra ferðavenja og orkuskipta.
- **Að stuðla að auknu umferðaröryggi** með það að markmiði að draga stórlega úr umferðarslysum.
- **Að tryggja skilvirka framkvæmd höfuðborgarpakkans og trausta umgjörð verkefnisins**, m.a. með því að skilgreina samstarfsform, kostnaðarskiptingu, ábyrgð á tilteknum aðgerðum og fjármögnunarleiðir. Með höfuðborgarpakkanum er átt við uppbyggingu samgöngumannvirkja á höfuðborgarsvæðinu, sbr. framkvæmda- og fjárstreymisáætlun í viðauka 1.

Yfir stendur endurskoðun á tekjustofnum ríkisins vegna ökutækja og eldsneytis vegna orkuskipta. Hluti þeirrar vinnu verður að breyta gjaldtöku með þeim hætti að í ríkari mæli verði treyst á gjöld af umferð. Í þessu samkomulagi er gert ráð fyrir að félag aðila, sbr. 6. gr., innheimti svonefnd flýti- og umferðargjöld eftir því sem þörf krefur til þess að ná fram markmiðum og fjármögnun samkomulags þessa, sem væru liður í breyttri gjaldtöku ríkisins. Önnur fjármögnun félagsins gæti verið í formi sérstakra ríkisframlaga eða hlutdeildar í öðrum tekjustofnum tengdum samgöngum, enda raskist ekki fjármögnun samkomulagsins við þá breytingu, sbr. 3. gr.

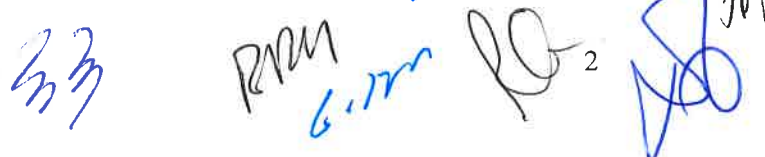
Það er markmið ríkisins að flýti- og umferðargjöld byggji á þeim sanngirnissjónarmiðum að sama gildi um aðrar umbætur á samgöngukerfum annars staðar á landinu. Tillaga að nýrri samgönguáætlun mun gera ráð fyrir breyttri gjaldtöku vegna uppbyggingar samgönguinnviða um land allt sem byggist á því að álgur verði ekki umfram almennan ávinning notenda af hraðari uppbyggingu öflugra samgöngukerfis.

3 Verkefnið og fjármögnun þess

Til að ná framangreindum markmiðum og byggt á gefnum forsendum er sameiginlegur skilningur aðila þessi:

Framkvæmda- og fjárstreymisáætlun (viðauki 1) gerir ráð fyrir að heildarfjármögnun höfuðborgarpakkans, þ.e. uppbyggingar samgöngumannvirkja á höfuðborgarsvæðinu, verði 120 ma.kr. á verðlagi ársins 2019, sem skiptist þannig milli ríkis, sveitarfélaga og flýti- og umferðargjalda:

- a. Samkvæmt tillögu að nýrri samgönguáætlun verður beint framlag ríkisins 2 ma.kr. á ári í 15 ár, þ.e. til og með ársins 2033.
- b. Félag aðila, sbr. 6. gr. samkomulagsins, annast þróun og sölu ríkislands að Keldum. Allur ábati ríkisins af þróun og sölu Keldnalandis mun óskertur renna til verkefnisins um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu samkvæmt samkomulagi þessu. Ef ábatinn verður minni en 15 ma.kr. á samningstímanum mun ríkið tryggja að lágmarki 15 ma.kr. fyrir lok samningstímans. Ef ábatinn verður meiri mun það fé sem er umfram 15 ma.kr. renna til verkefnisins til viðbótar við önnur framlög skv. samkomulagi þessu eða til lækkunar flýti- og umferðargjalda samkvæmt nánara samkomulagi. Aðilar eru sammála um að stefnt skuli að hámarkun virðis landsins og jafnframt að hraða skipulagningu þess eins og kostur er.
- c. Þannig verður heildarframlag ríkisins skv. a- og b-lið að lágmarki 45 ma.kr. á tímabilinu.
- d. Beint framlag sveitarfélaganna verður 1 ma.kr. á ári eða 15 ma.kr. á tímabilinu, þ.e. til og með ársins 2033. Sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu skipta með sér kostnaði á hverju ári miðað við hlutfallslegan íbúafjölda 1. desember árið á undan.
- e. Framlög ríkis og sveitarfélaganna skv. samningi Vegagerðarinnar og SSH frá 20. júní 2019, sbr. fylgiskjal 3, eru fjármögnuð með samkomulagi þessu.
- f. Flýti- og umferðargjöld vegna þessa verkefnis, að fjárhæð um 60 (nettó) ma.kr, verða skilgreind og innheimt til að ná fram framangreindum markmiðum. Er flýti- og umferðargjöldum ætlað að standa straum af stofnfrankvæmdum, fjármögnun og afleiddum kostnaði s.s. fjármagnskostnaði, rekstri umferðargjaldakerfisins og félagsins, sbr. 6. gr. samkomulagsins. Jafnframt er flýti- og umferðargjöldum ætlað að standa undir skuldbindingum sem eftir kunna að standa við árslok 2033. Flýti- og umferðargjöldin verði útfærð þannig að um leið og þau tryggja nauðsynlega fjármögnun muni þau stuðla að markmiðum samkomulagsins skv. 2. gr. en gert er ráð fyrir því að þau verði álögð allan gildistíma samkomulagsins. Aðrir fjármögnunarkostir ríkisins verða jafnframt skoðaðir samhliða orkuskiptum og endurskoðun skattlagningar á ökutæki og eldsneyti, enda raski það ekki fjármögnun framkvæmdaáætlunar samkomulagsins sbr. þessi grein og viðauki 1.
- g. Félag aðila skv. 6. gr. samkomulagsins fær heimildir til lántöku sem nema árlegum mismuni framlaga og fjárfestinga skv. framkvæmda- og fjárstreymisáætlun í viðauka 1 að teknu tilliti til verðlagsbreytinga sbr. 3 mgr. þessarar greinar. Tilhögun lántöku með tilliti til fjárhæða, lánstíma og fyrirkomulags afborgana skal hagað þannig að fjármagnskostnaður verði lágmarkaður.
- h. Endanleg fjármagnsskipan félagsins skal ákveðin að undangenginni sérstakri greiningu aðila samkomulagsins og skal stefnt að því að tekjur og skuldbindingar standist á.
- i. Raskist forsendur verkefnisins þannig að ekki verði unnt að fjármagna verkefni skv. framkvæmda- og fjárstreymisáætlun í viðauka 1 skuldbinda aðilar samkomulagsins sig til taka upp viðræður eins fljótt og kostur er um hvernig við skuli brugðist þannig að tryggt verði að framkvæmdir verði unnar í samræmi við framkvæmdaáætlun. Skulu niðurstöður viðræðna liggja fyrir eigi síðar en 6 mánuðum eftir að þær hefjast.



Bein framlög ríkis og sveitarfélaga og flýti- og umferðargjöld samkvæmt samkomulaginu taka breytingum með sama hætti og sambærileg verkefni eru færð til nýs verðlags¹ í samgönguáætlun.

4 Flýti- og umferðargjöld

Forsenda samkomulagsins er að í samræmi við 3. gr. þess verði fest í lög heimild til álagningar flýti- og umferðargjalda eða önnur fjármögnun tryggð í tengslum við breytingar á opinberri álagningu á ökutæki og umferð. Með slíkum lagaákvæðum verði m.a. tryggt að álögð flýti- og umferðargjöld innan höfuðborgarsvæðisins renni til þeirra verkefna sem tilgreind eru framkvæmda- og fjárstreymisáætlun í viðauka 1. Sameiginlegur starfshópur samningsaðila semji drög að frumvarpi um flýti- og umferðargjöld. Í samræmi við forsendur um breytta gjaldtöku í samgönguáætlun verði einnig sett lög um gjaldtöku í öðrum landshlutum.

Aðilar eru sammála um að við nánari útfærslu á innheimtu flýti- og umferðargjalda verði allir mögulegir kostir skoðaðir með ítarlegum hætti til að tryggja að markmið og framgangur verkefna samkomulags þessa náist.

Gert er ráð fyrir að við útfærslu flýti- og umferðargjalda á höfuðborgarsvæðinu verði horft til þess að hraða framkvæmdum, létta á bílaumferð og draga úr útblæstri og mengun frá umferð, einkum á álagstímum, og stuðla þannig að því að loftslags- og loftgæðamarkmið ríkis og sveitarfélaga náist. Þá miði útfærslan að því að styðja við breyttar ferðavenjur til og frá vinnu á háannatímum. Nauðsynlegt er að greina heildarálgur á umferð þannig að álagning flýti- og umferðargjalda þjóni þeim markmiðum sem eru talin hér að ofan en verði um leið útfærð í samhengi við aðrar álögur þannig að hún verði með sem sanngjörnum hætti. Flýti- og umferðargjaldatekjur fari í að fjármagna innviði allra samgöngumáta innan höfuðborgarsvæðisins í samræmi við samkomulagið og verði ekki eyrnamerkar einstaka framkvæmdum. Jafnframt verði lögð áhersla á að flýti- og umferðargjöldin tengist með eins beinum og sýnilegum hætti og kostur er þeim ábata sem uppbyggingarverkefnið mun leiða til, sbr. flýti- og umferðargjöldin í 5. gr. Er gert ráð fyrir að endanleg útfærsla flýti- og umferðargjalda, þ.e. frumvarp að lögum og önnur tengd atriði, verði lögð fyrir samningsaðila til umsagnar.

5 Flýting framkvæmda

Aðilar samkomulags þessa eru sammála um að leggja til grundvallar sameiginlegar niðurstöður aðila frá nóvember 2018 varðandi lykilframkvæmdir og forgangs röðun, sbr. 1. gr. Jafnframt eru aðilar sammála um að nýta tilkomu flýti- og umferðargjalda til að tryggja og flýta framkvæmdum við einstakar stofnbrautir, fyrsta áfanga Borgarlínu og uppbyggingu stofnstígakerfis göngu- og hjólréiða, umfram það sem áður var áformað. Þar að auki verði fyrir lok samningstímans hafist handa við annan áfanga Borgarlínu með tengingu við uppbyggingu á landi Keldna og tenginga við Mosfellsbæ. Í viðauka 1 er framkvæmda- og fjárstreymisáætlun verkefnisins.

Þá eru aðilar sammála að flýta eftirtöldum framkvæmdum:

- **Umferðarstýring:** Ráðist verður strax í markvissar aðgerðir til að nýta nýjar tæknilausnir og bæta umferðarljósakerfi á höfuðborgarsvæðinu í takt við markmið samkomulagsins.
- **Sæbrautarstokkur (Reykjanesbraut/Sæbraut – Holtavegur-Stekkjarkakki):** Tengist fyrsta áfanga Borgarlínu yfir Elliðavoga, bætir samgöngur í og við lykilstig í samgöngukerfinu, bætir flæði vöruflutninga við Sundahöfn og er ein forsenda hugmynda um Sundabraut.
- **Miklabraut – Stokkur við Snorrabraut:** Liður í að tengja Landspítala við Borgarlínu.
- **Arnarnesvegur – Rjúpnavegur-Breiðholtsbraut.**

¹ Lykilatriði er að framkvæmdakostnaður og tekjuflæði séu verðbætt með sama hætti.



- **Borgarlína:** Hamraborg – Lindir.
- **Gatnamót við Bústaðaveg.**
- **Miklabraut – Stokkur frá Snorrabraut yfir Kringlumýrarbraut.** Framhald af framkvæmdum austur yfir gatnamót Kringlumýrarbrautar.
- **Reykjanesbraut – Álftanesvegur-Lækjargata.**
- **Hafnarfjarðarvegur - Stokkur í Garðabæ.**
- **Borgarlína um Keldur og Blikastaðaland.** Til að vinna enn frekar að samningsmarkmiðum er mikilvægt að uppbygging Keldnaland og tenging Borgarlínu fari saman. Því er bætt við fyrri áform, sbr. 1. gr., að hafnar verði á samningstímanum Borgarlínuframkvæmdir um Keldnaland með áframhaldandi tengingu í gegnum Blikastaðaland til Mosfellsbæjar.

Við útfærslu verkefna framkvæmdaáætlunarinnar verður sérstaklega hugað að greiðri tengingu aðliggjandi stofnbrauta svo sem Sundabrautar inn á stofnbrautir höfuðborgarsvæðisins.

Sveitarstjórnir viðkomandi sveitarfélaga munu vinna að því að tryggja að skipulagsáætlanir þeirra séu í samræmi við framkvæmdaáætlun og vinna jafnframt að öðru leiti að því að tryggja framgang samkomulagsins.

Aðilar samkomulags þessa sammælast um að uppbygging innviða tengdum fyrirhuguðum samgöngumannvirkjum þvert á sveitarfélagamörk fylgi samræmdum hönnunarviðmiðum.

6 Fyrirkomulag samstarfs

Ríkisstjórnin mun leggja fyrir Alþingi frumvarp til laga um sameiginlegt félag sem heldur utan um framkvæmdina samkvæmt samkomulaginu, þ.e. uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu og fjármögnun hennar, sem m.a. inniheldur nauðsynlegar lántökuheimildir og heimildir til innheimtu flýti- og umferðargjalda innan höfuðborgarsvæðisins. Auk þess mun ríkisstjórnin leggja fyrir Alþingi sérstakt frumvarp til laga um álagningu flýti- og umferðargjalda innan höfuðborgarsvæðisins í samræmi við ofanritað.

Félagið skal vera í sameiginlegri eigu ríkis og sveitarfélaganna sem aðild eiga að samkomulaginu. Vilji félagið gera breytingar sem rúmast ekki innan samkomulags þessa, s.s. breytingar á forgangsroðun framkvæmda, er það háð samþykki ríkis og sveitarfélaganna, en SSH fer með eigendaumboð sveitarfélaganna í því samhengi. Tryggt skal að fullt samráð verði haft við sveitarfélögin við samningu frumvarps um félagið.

Verkefnisstofa Borgarlínu annast undirbúning verkefnisins fram að stofnun félagsins. Vegagerðin annast eftir sem áður hönnun, útboð og/eða framkvæmdir á stofnvegum á höfuðborgarsvæðinu, sbr. vegalög, nr. 80/2007, og lög um Vegagerðina, nr. 120/2012.

Aðalatriði vegna stofnunar félagsins eru:

- Félagið skal vera í sameiginlegri eigu ríkisins og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu. Aðilar gera með sér samkomulag um skipan stjórnar og minnihlutavernd.
- Tilgangur félagsins er að hrinda í framkvæmd efni þessa samkomulags um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu.
- Félagið taki við Keldnalandi og annist þróun þess með það að markmiði að hámarka verðmæti þess.
- Stjórn félagsins skal bera breytingar sem rúmast ekki innan samkomulagsins undir samningsaðila til samþykkis.

- e. Tekjur félagsins skulu byggja á umsömdum framlögum eigenda og heimildum félagsins til innheimtu flýti- og umferðargjalda á höfuðborgarsvæðinu í samræmi við lagaheimildir.
- f. Félagið skal hafa fullnægjandi eigið fé og heimildir til lántöku, meðal annars með veði í tekjustreymi félagsins, til að flýta framkvæmdum umfram það sem fjármagnað verður með árlegum tekjustofnum félagsins, enda séu fyrir því lagaheimildir sem útfærðar verða í frumvarpi um félagið.
- g. Félagið skal hafa þær heimildir til sammingsgerðar sem því eru nauðsynlegar til að tryggja framkvæmd þeirra verkefna sem því eru falin.
- h. Félagið skal skila eigendum á a.m.k. 6 mánaða fresti skýrslu um framgang verkefna og fjármál.

Tryggt skal að heimildir félagsins gangi ekki gegn sjálfsákvörðunarrétti sveitarfélaga eða rétti þeirra og skýldum skv. sérlögum, s.s. skipulagslögum.

Samhliða stofnun félagsins verða festar í sessi skuldbindingar og hlutverk ríkis og hlutaðeigandi sveitarfélaga varðandi viðhald og rekstur stofnvega, stofnstíga og almenningsgangna og gengið frá fjárhagslegum, lagalegum og tæknilegum atriðum í því sambandi.

Stjórn SSH fer með umboð sveitarfélaganna sem eru aðilar að samkomulaginu og mun á grundvelli þess annast eftirfylgni, eftirlit og utanumhald með samkomulaginu. Jafnframt mun stjórn SSH fyrir hönd fyrrnefndra sveitarfélaga hafa umsjón með því að einstök ákvæði samkomulagsins nái fram að ganga og vera tengiliður við sveitarstjórnir þeirra í tengslum við hugsanlegar breytingar, endurskoðun og nánari útfærslu á samkomulaginu.

7 Endurskoðunarákvæði

Telji aðili samkomulagsins að forsendur þess hafi breyst í veigamiklum atriðum getur hann óskað eftir viðræðum um þörf á endurskoðun á ákvæðum þess.

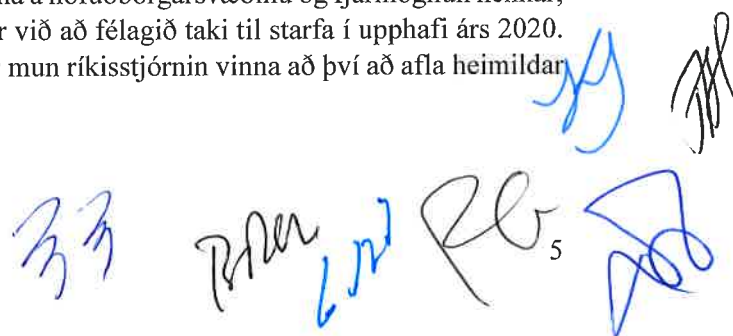
Ef viðræður þykja að mati aðila gefa tilefni til endurskoðunar skulu þeir ákvarða aðgerðir og viðbrögð sem þörf er á til að tryggja framvindu og framkvæmd samkomulagsins í samræmi við markmið þess, þ.m.t. 3. gr. samkomulagsins um að framkvæmdaáætlun nái fram að ganga.

Komi upp ófyrirséðar utanaðkomandi aðstæður sem raska í grundvallaratriðum möguleikum ríkis og sveitarfélaga til að standa við fjárhagslegar skuldbindingar samkomulagsins skulu aðilar taka upp viðræður um hvernig við skuli brugðist. Við slíkar aðstæður skal markmið viðræðna vera það að tryggja að framkvæmdaáætlun nái fram að ganga eins og kostur er.

8 Lagaheimildir

Ríkisstjórnin mun vinna að eftirfarandi:

- a. Að fengnar verði nauðsynlegar lagaheimildir til álagningar flýti- og umferðargjalda á höfuðborgarsvæðinu og að tekjur af þeim renni til að fjármagna verkefni samkvæmt samkomulagi þessu. Félag aðila skv. 6. gr. fái heimildir til innheimtu flýti- og umferðargjalda í samræmi við lagaákvæði.
- b. Að fengnar verði nauðsynlegar lagaheimildir vegna sameiginlegs félags aðila sem heldur utan um framkvæmdina, þ.e. uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu og fjármögnun hennar, þ.m.t. nauðsynlegar lántökuheimildir. Miðað er við að félagið taki til starfa í upphafi árs 2020. Fáist ekki sérstök lagaheimild fyrir árslok 2019 mun ríkisstjórnin vinna að því að afla heimildar í 6. gr. fjárlaga til stofnunar félagsins.



Til að tryggja að markmið og skuldbindingar aðila skv. samkomulagi þessu nái fram að ganga mun samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra leggja til framlög í samræmi við samkomulagið í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun á gildistíma þess. Jafnframt mun fjármála- og efnahagsráðherra gera ráð fyrir fjárhagsskuldbindingum samkomulags þessa í fjármálaáætlun og frumvörpum að fjárlögum hvers árs. Við samningu lagafrumvarpa sem leggja skal fram samkvæmt samkomulagi þessu skal ríkið tryggja aðkomu og samráð við sveitarfélögin, enda skal efni þeirra taka mið af samkomulaginu.

9 Önnur atriði

Í viðauka 1 er framkvæmda- og fjárstreymisáætlun, sem telst hluti af samkomulagi þessu.

Þá fylgja samkomulaginu eftirfarandi fylgiskjöl:

1. Viljayfirlýsing ríkisins og SSH frá 21. september 2018
2. Skýrsla verkefnishóps um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu til 2033 frá nóvember 2018.
3. Samningur Vegagerðarinnar og SSH um samstarf við tæknilegan undirbúning fyrstu borgarlínuframkvæmda á höfuðborgarsvæðinu, dags. 20. júní 2019.
4. Samgönguáætlun 2019-2023 og 2019-2033.

Undir samkomulag þetta rita forsætisráðherra, fjármála- og efnahagsráðherra og samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra f.h. ríkisins og borgarstjóri og bæjarstjórar f.h. sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu. Undirritun af hálfu ríkisins er með fyrirvara um að Alþingi samþykki þær lagabreytingar sem samkomulagið kveður á um. Að sama skapi er undirritun af hálfu sveitarfélaga með fyrirvara um samþykki sveitastjórna.



Handwritten signatures in blue ink, including the name 'Giri' and a page number '6'.


Reykjavík, 26. september 2019

F.h. ríkisins



Katrín Jakobsdóttir

forsætisráðherra



Þórunn Magnúsdóttir

fjármála- og efnahagsráðherra



Magn. Eiríkur Friðriksson

samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra

F.h. sveitarfélaga



Ólafur Þór

borgarstjóri Reykjavíkurborgar



Spur. Höp

bæjarstjóri Kópavogsbæjar



Rannveig

bæjarstjóri Hafnarfjarðarkaupstaðar



Guðni Einarsson

bæjarstjóri Garðabæjar



Anna

bæjarstjóri Mosfellsbæjar



Þorgerður Hauðens

bæjarstjóri Seltjarnarnesbæjar

Samkomulag varðandi rekstur almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu

Aðilar lýsa yfir vilja sínum til þess að vinna sameiginlega að endurskoðun samkomulags um tilraunaverkefni um eflingu almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu, frá 7. maí 2012, og framlengingu á gildistíma þess um 12 ár, til 2034.

Miðað verði við að árleg framlög til verkefnisins í tillögu ráðherra til þingsályktunar um samgönguáætlun verði að lágmarki óbreytt að raunvirði út tímabilið.

Þá verði í tengslum við uppbyggingu samgönguinnviða höfuðborgarsvæðisins horft til uppfærðra rekstraráætlana almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu, þ.m.t. um rekstur Borgarlínu.

Endurskoðun samkomulags um tilraunaverkefni um eflingu almenningsamgagna á höfuðborgarsvæðinu verði lokið fyrir árslok 2020.

Reykjavík, 26. september 2019

F.h. ríkisins

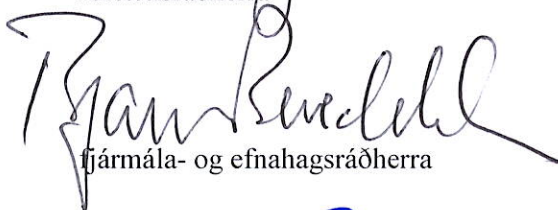


forsætisráðherra

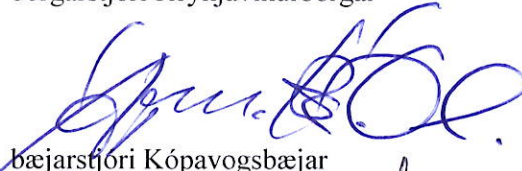
F.h. sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu



borgarstjóri Reykjavíkurborgar



fjármála- og efnahagsráðherra



býarstjóri Kópavogsbæjar



samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra



býarstjóri Hafnarfjarðarkaupstaðar



býarstjóri Garðabæjar



býarstjóri Mosfellsbæjar



býarstjóri Seltjarnarnesbæjar

Viðauki 1 – Framkvæmda- og fjárstreymisáætlun

Framkvæmdaáætlun

Verðlag 2019

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Samtals
Bæjarháls - Vesturlandsvegur			440													440
Skarhólabraut - Hafravatnsvegur	510															510
Gatnamót við Bústaðaveg			1.100													1.100
Kaldárselsvegur - Krýsuvíkurvegur	1.000	1.600														2.600
Undirgöng í Kópavogi - skuld	100															100
Norðingavað - Bæjarháls									1.200							1.200
Reykjanesbraut/Sæbraut - Holtavegur - Stekkjabakki			1.100	1.100												2.200
Reykjanesbraut - Álftanesvegur - Lækjargata						500	1.100	2.700	4.400	4.400						13.100
Arnarnesvegur - Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut			1.600													1.600
Miklabraut - stokkur				1.100	4.300	7.100	7.100	2.200								21.800
Hafnarfjarðarvegur - stokkur í Garðabæ										1.100	3.200	3.300				7.600
Stofnvegir	1.610	1.600	4.240	2.200	4.300	7.600	8.200	4.900	5.600	5.500	3.200	3.300	0	0	0	52.250
																0
Ártún - Hlemmur	300	500	3.200	3.200	1.400											8.600
Hamraborg - Hlemmur	300	500	3.200	3.200	1.300											8.500
Mjódd - BSÍ						1.600	2.600	4.200								8.400
Fjörður - Miklabraut									2.600	2.600	2.600	1.600				9.400
Ártún - Spöng											1.100	2.100	2.100			5.300
Hamraborg - Lindir					2.100	1.500										3.600
Borgarlína um Keldur og Blikastaðaland													1.100	2.600	2.100	5.800
Borgarlína	600	1.000	6.400	6.400	4.800	3.100	2.600	4.200	2.600	2.600	3.700	3.700	3.200	2.600	2.100	49.600
																0
Hjóla- og göngustígar	0	750	750	750	750	360	360	360	360	360	240	240	240	240	240	6.000
Umferðarstýring, aukið umferðarflæði og öryggisaðgerðir	390	390	390	390	390	510	510	510	510	510	540	540	540	540	540	7.200
Göngubrýr og undirgöng	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	2.250
Annað óstaðsett	540	1.290	1.290	1.290	1.290	1.020	1.020	1.020	1.020	1.020	930	930	930	930	930	15.450
Samtals:	2.750	3.890	11.930	9.890	10.390	11.720	11.820	10.120	9.220	9.120	7.830	7.930	4.130	3.530	3.030	117.300

Fjárstreymisáætlun

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Samtals
Bein framlög ríkis (samgönguáætlun)	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	30.000
Sveitarfélög SSH	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	15.000
Flýti- og umferðargjöld og/eða önnur fjármögnun ríkisins				5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	60.000
Ábati af Keldnalandi											5.000		5.000		5.000	15.000
Samtals	3.000	3.000	3.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	13.000	8.000	13.000	8.000	13.000	120.000*
Staða innan árs / Heimild til lántöku	250	-890	-8.930	-1.890	-2.390	-3.720	-3.820	-2.120	-1.220	-1.120	5.170	70	8.870	4.470	9.970	
Uppsafnað	250	-640	-9.570	-11.460	-13.850	-17.570	-21.390	-23.510	-24.730	-25.850	-20.680	-20.610	-11.740	-7.270	2.700	

*Tekjur hærri en gjöld vegna áætlaðs fjármagnskostnaðar

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large 'M' and 'R' with a circled '8'.

VILJAYFIRLÝSING UM VIÐRÆÐUR UM SAMGÖNGUR Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra f.h. íslenska ríkisins og Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu lýsa yfir vilja til þess að hefja viðræður um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu.

Markmið þeirra er samkomulag um fjármagnaða áætlun um fjárfestingar í stofnvegum og kerfi almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu í samræmi við fyrirbyggjandi sameiginlegar tillögur frá febrúar 2018. Samkomulagið verði hluti langtímaáætlunar ríkisins í samgöngumálum til ársins 2033, fjármálaáætlunar 2020-2024 og fjárfestingaáætlana sveitarfélaganna með fyrirvara um samþykki Alþingis og viðkomandi sveitarstjórna.

Undirrituð eru sammála um að stefna skuli að sjálfbæru, kolefnishlutlausu borgarsamfélagi og öflugri almenningsamgöngum í takt við loftslagsáætlun stjórnvalda og áherslur sveitarfélaganna.

Forgangsröðun, fyrirkomulag fjármögnunar og útfærsla verkefna verði unnin í sameiginlegum verkefnahópi. Horft verður á alla samgöngumáta á höfuðborgarsvæðinu og tengingar við höfuðborgarsvæðið í heild sinni.

Tekið verður tillit til markmiða samgönguáætlunar 2019-2033, aðgerðaráætlunar í loftslagsmálum 2018-2030, þ.m.t. orkuskiptum, svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins (Höfuðborgarsvæðið 2040) og áætlunar um loftgæði á Íslandi 2018-2029.

Til grundvallar liggja eftirfarandi gögn:

- tillögur stýrihóps samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins, Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar um bættar samgöngur á höfuðborgarsvæðinu frá febrúar 2018,
- tíu ára samningur samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins og Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um tilraunaverkefni um bættar almenningsamgöngur,
- svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040,
- Höfuðborgarsvæðið 2040 – sýn Vegagerðarinnar, og
- önnur gögn sem gagnast viðræðunum.

Undirrituð lýsa yfir vilja sínum til að ræða nýjan samning um eflingu almenningsamgangna jafnframt því að ráðist yrði í framkvæmdir, sbr. samgönguáætlun og sameiginlegar tillögur stýrihóps samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins, Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar frá febrúar 2018.

Í samræmi við ofangreint yrði unnið að því að eyða flöskuhálsum til þess að bæta umferðarflæði og efla umferðaröryggi. Undirrituð eru sammála um að bæta almenningsamgöngur og að framkvæmdir við hágæða almenningsamgöngur hefjist á árinu 2020. Jafnframt verði skoðaðar nýjar fjármögnunarleiðir, m.a. með nýrri gjaldtöku ríkisins og gjaldtökuheimildum til handa sveitarfélögnum.

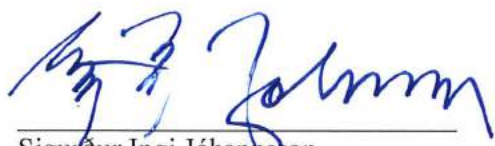
Undirrituð eru sammála um að verkefnahópur undir forystu Hreins Haraldssonar fyrrverandi vegamálastjóra leiði viðræðurnar. Að auki tilnefni aðilar tvo fulltrúa hvor um sig en hópnum er jafnframt heimilt að kalla til aðra sérfræðinga ríkis og sveitarfélaga. Reglulegir sameiginlegir fundir fulltrúa samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, stýrihóps Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar verða haldnir á meðan viðræðurnar standa yfir.

Undirrituð lýsa yfir vilja sínum til að verkefnahópurinn leiði, að þessum viðræðum loknum, til lykta málefni Sundabrautar.

Niðurstöður viðræðna munu m.a. felast í tillögum til Alþingis um breytingar eða nánari útfærslu á fyrirbyggjandi tillögu að samgönguáætlun og samningum um framvindu og fjármögnun sem lagðar verða fyrir ríkisstjórn, borgar- og bæjarstjórnir á höfuðborgarsvæðinu til staðfestingar.

Niðurstöður viðræðna skulu liggja fyrir eigi síðar en 15. nóvember 2018.

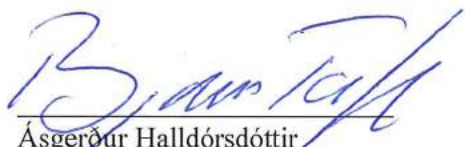
Reykjavík, 21. september 2018.



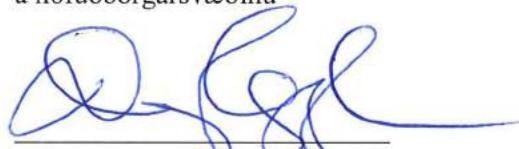
Sigurður Ingi Jóhannsson,
Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra



Ármann Kr. Ólafsson,
bæjarstjóri í Kópavogi
Formaður Samtaka sveitarfélaga
á höfuðborgarsvæðinu



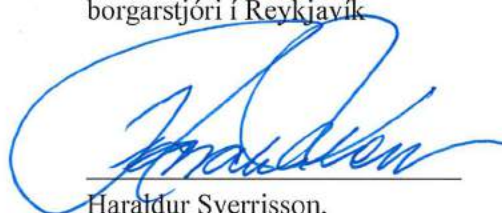
Ásgerður Halldórsdóttir
bæjarstjóri á Seltjarnarnesi



Dagur B. Eggertsson,
borgarstjóri í Reykjavík



Gunnar Einarsson,
bæjarstjóri í Garðabæ



Haraldur Sverrisson,
bæjarstjóri í Mosfellsbæ



Rósa Guðbjartsdóttir,
bæjarstjóri í Hafnarfirði



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu



SAMGÖNGU- OG
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ

Uppbygging samgangna á höfuðborgarsvæðinu til 2033

EFNISYFIRLIT

INNGANGUR.....	1
ALMENNT	2
Samstarf um þróun samgöngukerfa á höfuðborgarsvæðinu.....	2
Umferðaspá fyrir höfuðborgarsvæðið	4
Umhverfisáhrif samganga á höfuðborgarsvæðinu	11
STOFNVEGIR	13
Framkvæmdakostir	13
Framkvæmdir innan höfuðborgarsvæðisins	16
Framkvæmdir á leiðum að/frá höfuðborgarsvæðinu	17
ALMENNINGSAMGÖNGUR.....	20
Hágæða almenningssamgöngukerfi – Borgarlína	20
Hönnun	20
Áfangaskipting og útfærslur.....	21
Fjárfesting.....	25
Aðrar almenningssamgöngur – núverandi og nýir samningar .	26
AÐRIR VIRKIR SAMGÖNGUMÁTAR - HJÓLREIÐAR	29
Fjárfesting.....	29
FJÁRMÖGNUNARLEIÐIR.....	31
Fjárfestingarþörf innan höfuðborgarsvæðisins til 2033.	31

Fjárfestingarþörf á stofnvegum til og frá höfuðborgarsvæðinu til ársins 2033	33
Fjármögnun og fjárþörf.....	34
HELSTU NIÐURSTÖÐUR OG TILLÖGUR.....	37

INNGANGUR

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra f.h. íslenska ríkisins og Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu hafa lýst yfir vilja til að hefja viðræður um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu, sbr. viljayfirlýsingu frá 21. september 2018 í fylgiskjali. Markmið viðræðnanna er að gera samkomulag um fjármagnaða áætlun um fjárfestingar í stofnvegum og kerfi almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Settur var á fót verkefnishópur til að leiða þessar viðræður.

Verkefnishópurinn skipa:

- Hreinn Haraldsson, fyrrv. vegamálastjóri, formaður,
- Ásta Sóllilja Sigurbjörnsdóttir, lögfræðingur, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, fulltrúi ríkisins,
- Jónas Snæbjörnsson, framkvæmdastjóri þróunarsviðs, Vegagerðin, fulltrúi ríkisins
- Þorsteinn R. Hermannsson, samgöngustjóri Reykjavíkurborgar, fulltrúi SSH
- Hrafnkell Á. Proppé, svæðisskipulagsstjóri SSH, fulltrúi SSH.

Aðrir þátttakendur í hópnum eru:

- Sigurbergur Björnsson, skrifstofustjóri, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið,
- Kristín Sandra Karlsdóttir, sérfræðingur, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið,
- Árni Freyr Stefánsson, verkfræðingur, Mannvit

Miðað var við að niðurstöður hópsins myndu liggja fyrir eigi síðar en 15. nóvember 2018.

Verkefnishópurinn hefur haldið 10 formlega fundi auk tveggja funda með stýrihópi um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu.

Stýrihópurinn skipa:

- Dagur B. Eggertsson, borgarstjóri, formaður,
- Ármann Kr. Ólafsson, bæjarstjóri Kópavogs,
- Gunnar Einarsson, bæjarstjóri Garðabæjar,
- Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri til 1. júlí 2018, Bergþóra Þorkeldsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar frá 1. júlí 2018.
- Jónas Snæbjörnsson, framkvæmdastjóri þróunarsviðs Vegagerðarinnar,
- Sigurbergur Björnsson, skrifstofustjóri í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu.

Verkefnishópurinn hefur viðað að sér upplýsingum með ýmsum hætti og meðal annars fengið til fundar við sig gesti. Þeir gestir eru: Smári Ólafsson frá ráðgjafar- og verkfræðifyrirtækinu VSÓ Ráðgjöf, sem kynnti fyrir hópnum möguleika í uppskiptingu innviða Borgarlínu í uppbyggingalotur og þær forsendur sem liggja þar að baki, Ólöf Kristjánsdóttir frá verkfræðistofunni Mannvit sem kynnti hugarflæðis hugmynd sem unnin var um borgarlínu frá Grensásvegi að Gullinbrú, Valtýr Þórisson frá Vegagerðinni sem kynnti sýn Vegagerðarinnar um vegi á höfuðborgarsvæðinu og fyrirbyggjandi tillögur að samgönguáætlunum 2019-2023 og 2019-2033 og Eyjólfur Árni Rafnsson, formaður starfshóps um fjármögnun samgöngukerfisins sem greindi frá störfum þess hóps og mögulegri skörun milli verkefna hópanna tveggja.

ALMENNT

Samstarf um þróun samgöngukerfa á höfuðborgarsvæðinu

Í apríl 2015 var undirritað samkomulag um samstarf SSH og Vegagerðarinnar um þróun samgöngukerfa á höfuðborgarsvæðinu, sem tengist mjög því verkefni sem er til umfjöllunar hjá verkefnishópnum. Samkomulagið skiptist í þrjá hluta; Þróun stofnvegakerfisins, Þróun stofnleiða hjólreiða og Þróun almenningsamgangna.

Varðandi **stofnvegakerfið** koma m.a. eftirtalin atriði fram sem snerta vinnu verkefnishópsins:

- Stofnvegum verður skipt í meginstofnvegi og stofngötur og síðan skipt í undirflokkka í samræmi við nærumhverfi og mikilvægi á svæðisvísu. Meginstofnvegum hefur þegar verið skipt í tvo flokka. Í kjölfar ástandsgreiningar verði í sameiningu skilgreind fyrir hvern flokk ásættanlegt þjónustustig, hámarkshraða, hámarksfjölda tenginga og fleiri tæknileg atriði.
- Sveitarfélögin tryggi öruggt og gott flæði bílaumferðar á meginstofnvegum og skapa skilyrði í skipulagi ef þörf krefur, til aukningar á afkastagetu þeirra. Þá verði tekið frá rými í skipulagsáætlunum fyrir nýjar útfærslur á Sundabraut og Ofanbyggðavegi.
- Sveitarfélög vinni í samráði við Vegagerðina, tillögur að endurhönnun meginstofnvega og stofngatna eftir því sem byggð og samgöngur þróast. Áhersla verði lögð á umferðaröryggi, og að lágmarka neikvæð áhrif umferðar á

nærumhverfi, 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 náist fram eða aðilar séu sammála um annað.

Í kjölfarið var síðan farið í ástandsgreiningu á þjónustustigi umferðarmestu vega stofnvegakerfisins til að varpa ljósi á umferðaraðstæður á annatímum á einstökum köflum og gatnamótum. Gerð er grein fyrir niðurstöðum þeirrar vinnu í sérstökum kafla í þessari skýrslu.

Varðandi þróun stofnleiða **hjólreiða** má nefna:

- Sett verði fram viðmið um hönnun, merkingar og rekstur göngu- og hjólastíga sem sveitarfélög hafi til hliðsjónar og þannig unnið að samræmdu þjónustustigi á stofnleiðum á svæðinu.
- 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.
- Vegagerðin vinni áfram með sveitarfélögum að uppbyggingu stofnleiða göngu og hjólreiða. Metið verði á seinni stigum hvort ástæða sé til að endurskoða eða uppfæra fyrirbyggjandi áform um uppbyggingu stofnleiða hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu.

Í kjölfarið voru útbúnar sameiginlegar leiðbeiningar sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar um hönnun fyrir hjólreiðar. Einnig voru lagðar fram tillögur um samræmda þjónustu og settar fram hugmyndir um frekari þróun stofnleiða hjólreiða. Afrakstur þessarar vinnu leggur grunn að kaflanum *Aðrir virkir ferðamátar – Hjólreiðar* í þessari skýrslu.

Varðandi þróun **almenningsgangna** koma m.a. eftirtalin atriði fram í samkomulaginu:

- Svæðisskipulagsnefnd, í samvinnu við sveitarfélög, greinir og ákvarðar eins og hægt er legu hágæðakerfis almenningsgangna (Borgarlínu) og útfærslu samgöngu- og þróunaráss. Meta þarf hvaða akstursleiðir eru færar milli kjarna sveitarfélaganna þar sem Borgarlína getur verið í sérrými og með forgang á gatnamótum, og hvort nægt rými sé til staðar fyrir Borgarlínu ásamt öðrum samgöngumátum. Í vali á leiðum verði 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 val á akstursleiðum þarf m.a. að horfa til aksturstíma, farþegagrunns og samspils við aðra umferð sem fyrir er, s.s. fjölda og útfærslur gatnamóta og flækjustig framkvæmda.
- Greina þarf kostnað, tæknilegar útfærslur og áhrif á samfélag og umhverfi. Horfa þarf til samtvinnunar Borgarlínu við strætókerfið. Markmiðið er að hágæða almenningsgangur nái til sem flestra uppbyggingarsvæða sveitarfélaga. Við

greiningu á vegakerfi og skipulagi þarf að kanna: a) hvar er pláss fyrir hágæðakerfi í sérrými og b) hvaða áhrif hefur hágæðakerfi á aðra umferð? Leggja þarf raunsætt mat á hvaða leiðir eru færar í fjármögnun verkefnisins og greina eðlilega áfangaskiptingu uppbyggingar.

- Vegagerðin taki þátt í nánari greiningu og ákvörðun um legu hágæðakerfis almenningsgangna og útfærslu samgöngu- og þróunaráss. Vegagerðin vinnur áfram með sveitarfélögunum að auknum forgangi almenningsgangna í umferðinni með gerð sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.

Í kjölfarið var unnið mat á mögulegum kostum á leiðum Borgarlínu ásamt kostnaðarmati fyrir framkvæmdir. Í framhaldinu gerðu sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu breytingar á svæðisskipulagi þannig að þar er nú búið að skilgreina heildarkerfi og leggja samræmdan grunn að nánari útfærslu innan hvers sveitarfélags. Afrakstur þessarar vinnu leggur grunn að kaflanum *Almenningsgangur* í þessari skýrslu.

Umferðaspá fyrir höfuðborgarsvæðið

VSÓ vann árið 2017 umferðaspá fyrir höfuðborgarsvæðið til ársins 2030. Þar var reiknuð út ferðamyndun miðað við bæði breyttar og óbreyttar ferðavenjur. Með óbreyttum ferðavenjum er átt við að fólk ferðist áfram með sama hætti og í dag þar sem 76% ferða eru farnar á bíl, 20% gangandi og hjólandi og 4% með almenningssamgöngum. Með breyttum ferðavenjum er átt við að ferðavenjur breytast til samræmis við samþykkt markmið svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins þannig að árið 2030 verði hlutdeild bílferða 64%, gangandi- og hjólandi 27% og almenningssamgagna 9%.

Heildarferðamyndun var þar áætluð í samræmi við eftirfarandi töflu.

	Fjöldi bílferða	Bílferðir pr. íbúa
Grunnár 2012	852.400	4,1
2030 - Óbreyttar ferðavenjur	1.086.800	4,1
2030 - Breyttar ferðavenjur	911.600	3,5

Þessi ferðamyndun var svo grundvöllur að umferðaspá í fjórum sviðsmyndum miðað við framkvæmdastig vegagerðar:

- Kostur 0: Engar framkvæmdir
- Kostur A: Framkvæmdir fyrir 20 milljarða
- Kostur B: Framkvæmdir fyrir 50 milljarða
- Kostur C: Framkvæmdir fyrir 100 milljarða

Hér verður sérstaklega litið til niðurstaðna fyrir kost B, enda svipar honum til þeirrar framkvæmdaáætlunar sem fyrirhuguð er í samgönguáætlun 2019-2033.

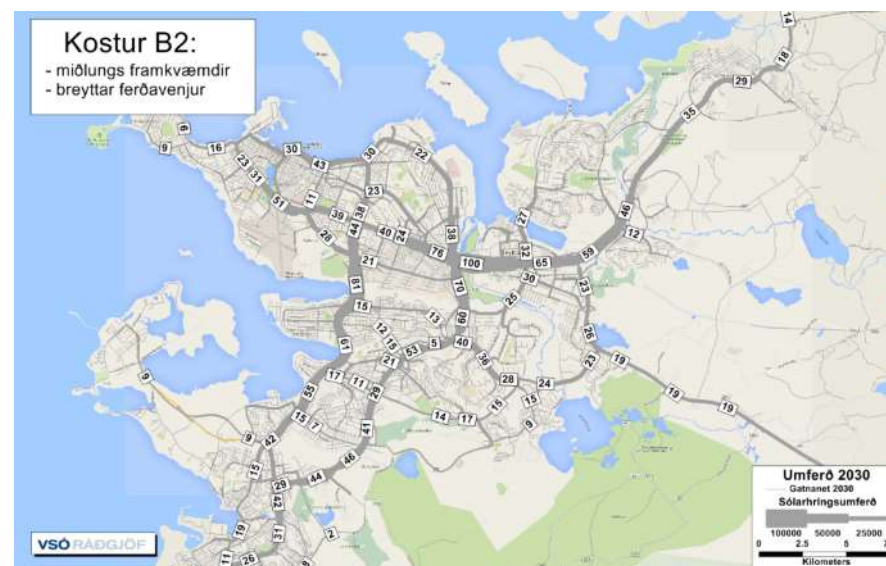
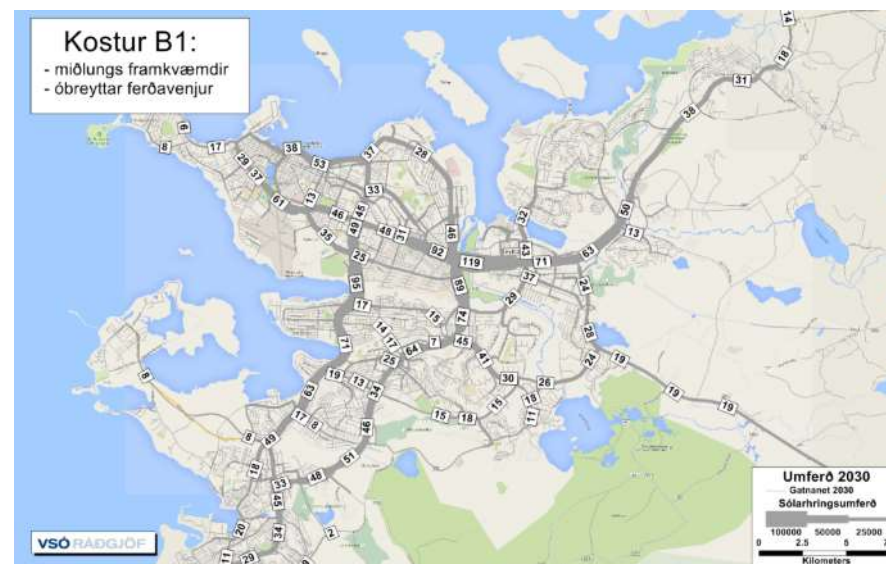


Öll spátílfellin gera ráð fyrir aukningu á heildarumferð til ársins 2030 frá því sem það var árið 2012. Meginniðurstöður spátílfella má sjá í töflunni hér á næstu síðu. Þær sýndu að ofanefndar breytingar á ferðavenjum hafa nokkuð meira vægi en auknar framkvæmdir í því að draga úr umferðarálagi.

Eins og sést jafnframt í töflunni verður heildarakstursvegalegd á höfuðborgarsvæðinu árið 2030 um 700 þús. km minni hvern dag en ella gangi markmið um breytingu ferðavenja eftir.

	Heildar aksturstími [klst]	Heildar- akstur [km]	Meðal aksturstími ferða [mín]	Meðal- lengd ferða [km]
Grunnár 2012	82.741	4.235.182	5,82	4,97
2030 - óbreyttar ferðavenjur	123.563	6.004.921	6,82	5,53
2030 - breyttar ferðavenjur	101.735	5.259.207	6,70	5,77

Á meðfylgjandi myndum eru niðurstöður umferðarspár fyrir árið 2030 settar fram myndrænt með kortum sem sýna flæði umferðar fyrir bæði breyttar og óbreyttar ferðavenjur.



Umferðarálag

Lagt var gróft mat á breytingar á umferðarálagi gatnakerfisins með því að bera reiknaðan ferðatíma saman við það sem kalla má „frjálsan“ ferðatíma.

Spátílfelli	Aksturstími (heild) [klst]	Aksturstími í frjálsu flæði [klst]	Mismunur [klst]
Grunnár 2012	82.741	72.845	9.896
2030 - óbreyttar ferðavenjur	123.563	107.895	15.668
2030 - breyttar ferðavenjur	101.735	93.944	7.791

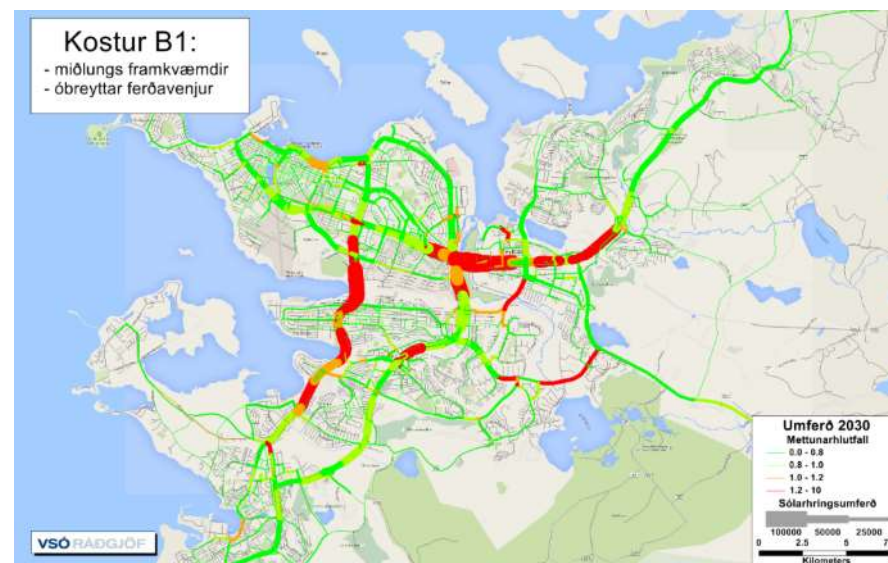
Þar sem fjöldi ferða er mismunandi á milli spátílfella er nauðsynlegt að horfa líka á tafir pr. ferð. Taflan sýnir að tafir pr. ferð verða áfram mun meiri í tilfellum með óbreyttum ferðavenjum.

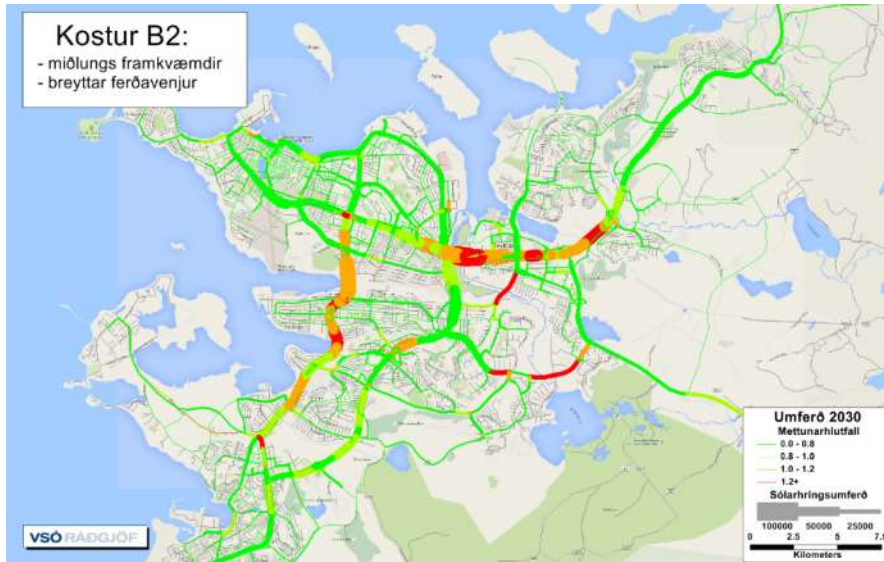
Spátílfelli	Aukin ferðatími vegna álags [klst]	Töf pr. ferð [mín]	Töf pr. km [mín]
Grunnár 2012	9.896	0,70	0,14
2030 - óbreyttar ferðavenjur	15.668	0,87	0,16
2030 - breyttar ferðavenjur	7.791	0,51	0,09

Niðurstöður sýna að lykilþáttur í að minnka umferðarálag og tafir í gatnakerfinu er að breyta ferðavenjum. Hefðbundnar stofnvegaframkvæmdir muni ekki duga einar og sér til að halda aftur af þeim.

Mettunarhlutfall

Önnur góð leið til að rýna umferðarálag, sem auk þess sýnir hvar tafir eru líklegar til að myndast, er í formi mettnarhlutfalls. Mettnarhlutfall er hlutfall umferðarmagns og afkastagetu (e. volume/capacity) og er algengur mælikvarði á ástand umferðar. Þegar mettnarhlutfall er orðið stærra en 1 eru orðnar verulegar líkur á umferðartöfum. Á meðfylgjandi myndum má sjá mun á áætluðum mun á mettnarhlutfalli gatna árið 2030, miðað við breyttar og óbreyttar ferðavenjur.





Ástandsgreining - flöskuhálsar

Verkis og ViaPlan unnu árið 2017 greiningu á umferðarástandi eins og það var frá september til október árið 2016 á stofnvegakerfi höfuðborgarsvæðisins. Greiningunni var ætlað að varpa ljósi á umferðarástæður á annatímum árdegis og síðdegis á sex svæðum. Svæðin sem um ræðir má sjá á myndinni hér að neðan:



Umferðin síðdegis er mun þyngri á öllum svæðunum. Munurinn er þó mismikill á milli svæða. Umferðin árdegis er þó meiri í snarpari tíma sem gerir það að verkum að vegfarendur geta upplifað morgunumferðina erfiðari. Á myndunum hér á eftir er farið í gegnum þá umferðstrauma sem voru með mestar tafir og lengstu raðirnar.

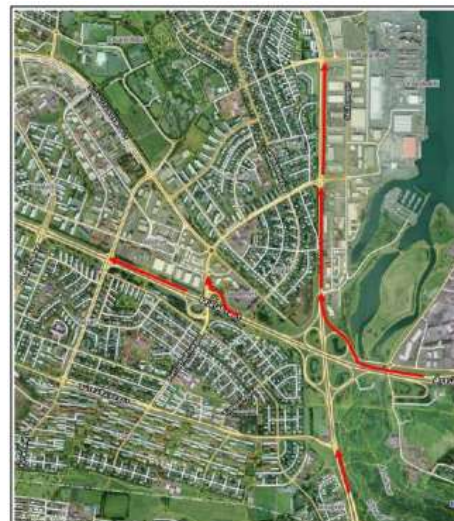
Bústaðavegur og Kringlumýrarbraut/Miklabraut, helstu tafir og raðir.



Árdegi 7:45-8:45

- Vinstri beygja frá Kringlumýrarbraut vestur Bústaðaveg. **113** sek og röð á billnu **600-1.700** m
- Vinstri beygja frá Bústaðavegi inn á Flugvallarveg. **89** sek og **90-200** m röð
- Miklabraut vesturátt. **56** sek og **400-500** m röð
- Langahlíð suður vinstri beygja. **164** sek og **50-100** m röð
- Suðurlandsbraut vesturátt. **107** sek og **2-300** m röð
- Miklabraut vesturátt. **106** sek og **100-200** m röð.
- Kringlumýrarbraut norðurátt. **49** sek og **900-1.400** m röð

Sæbraut/Reykjanesbraut/Miklabraut, helstu tafir og raðir.



Árdegi 7:45-8:45

- Miklabraut vesturátt, **61** sek og **300-500** m röð
- Miklabraut inn á Skelðarvog, **46** sek og **250-500** m röð
- Sæbraut norður, **48** sek og **400-500** m röð
- Sæbraut norður, **58** sek og **400-500** m röð
- Ártúnsbrekka inn á Sæbraut norður, **105** sek og **1.500-2.000** m röð
- Reykjanesbraut norður (vantar lengingu í líkan til að greina betur)



Síðdegi 16:00-17:00

- Vinstri beygja frá Bústaðavegi inn á Kringlumýrarbraut suður, **94** sek og **35-50** m röð
- Bústaðavegur austurátt, **31** sek og **400-450** m röð
- Bústaðavegur austurátt, **63** sek og **300-350** m röð
- Bústaðavegur austurátt, **118** sek og **300-400** m röð
- Flugvallarvegur hægri beygja, **198** sek og **450-650** m röð
- Bústaðavegur austurátt, **111** sek og **130m** röð
- Rampi frá Hringbraut inn á Bústaðaveg til austurs, **116** sek og **200-300** m röð
- Snorrabraut suðurátt, **140** sek og **300-400** m röð
- Gamla Hringbraut austurátt, **101** sek og **150-300** m raðir
- Miklabraut austurátt. **83** sek og **900-1.000** m röð
- Kringlumýrarbraut suðurátt. **99** sek og **200-300** m röð
- Kringlumýrarbraut suðurátt. **171** sek og **300-500** m raðir
- Langahlíð suðurátt vinstri beygja. **161** sek og **60-130** m röð



Síðdegi 16:00-17:00

- Miklabraut austurátt, **85** sek og **300-400** m röð
- Grensásvegur vinstri beygja inn á Miklubraut til austurs, **92** sek og **100-150** m röð
- Sæbraut suður, **71** sek og **350-450** m röð
- Sæbraut suður, **71** sek og **500-600** m röð
- Sæbraut suður, **47** sek og **500-600** m röð
- Sæbraut suður, **108** sek og **350-450** m röð
- Miklabraut hægri beygja inn á Reykjanesbraut til suðurs, **62** sek og **500-900** m röð
- Reykjanesbraut suður, **35** sek og **300-350** m röð.

Hafnarfjörður/Garðabær, helstu tafir og röðir.



Árdegi 7:45-8:45

- Víflisstaðavegur vinstri beygja, **149** sek og 250 m röð
- Hafnarfjarðarvegur norðurátt, 57 sek og 300 m röð
- Lyngás vinstri beygja, **400** sek og 300 m röð
- Hafnarfjarðarvegur norður, **125** sek og **900** m röð
- Fjarðarhraun vinstri beygja, **137** sek og 150 m röð
- Reykjanesbraut norður 43 sek og **950** m röð



Síðdegi 16:00-17:00

- Hafnarfjarðarvegur vinstri beygja, **81** sek og 100 m röð
- Fjarðarhraun vinstri beygja, **85** sek og 200 m röð
- Reykjanesbraut norðurátt, 74sek og 200 m röð
- Reykjanesbraut vesturátt, 33 sek og 70 m röð. ATH vantar talningar
- Reykjanesbraut suðurátt, 25sek og **500** m röð

ATH: Vantar talningar við Álftanesveg, Stakkahraun og Hjallahraun

Í upphafi verkefnisins voru skoðuð 51 gatnamót. Niðurstöður verkefnisins sýndu að skoða þarf nánar strauma í gegnum 17 gatnamót/fléttanir árdegis og strauma í gegnum 19 gatnamót/fléttanir síðdegis. Um sömu gatnamót árdegis og síðdegis er að ræða í 11 tilfellum.



Árdegi – straumar í gegnum 17 gatnamót/fléttanir



Síðdegi – straumar í gegnum 19 gatnamót/fléttanir

Helstu niðurstöður ástandsgreiningarinnar voru að umferðartafir á höfuðborgarsvæðinu eru í miklu meira mæli bundnar við ákveðna umferðarstrauma heldur en ákveðin gatnamót. Hefðbundin fjögurra arma gatnamót innihalda tólf umferðarstrauma. Í mörgum tilfellum virka gatnamót vel fyrir utan einn eða tvo umferðarstrauma sem er mikilvægt að hafa í huga þegar ráðast á í úrbætur til að liðka fyrir umferðarflæði, þ.e. að umferðarstraumar í heild sinni séu skoðaðir samtímis í staðinn fyrir að einblína staðbundið á einstök gatnamót.

Bestun á ljósastýringum er í flestum tilfellum árangursríkasta lausnin til að liðka fyrir þungum umferðarstraumum sem ná yfir mörg gatnamót. Vegna þess hve samtengd umferðin er um stór svæði og milli margra gatnamóta er því þörf á heildar bestun og stefnumörkun er varðar ljósastýringar fyrir allt höfuðborgarsvæðið.

Ennfremur er mikilvægt að skoðaðar verði lausnir erlendis frá, eins og t.d. „Ramp metering“, varðandi fléttanir á aðreinum inn á stofnvegi. Fléttusvæði geta verið orsakavaldur í raðamyndunum alveg eins og hefðbundin gatnamót.

Úrlausn umferðarmála á gatnamótum á höfuðborgarsvæðinu eru ekki einskisverkefni sem hægt er að leysa með einni framkvæmd. Aðgerðir til að ráða bót á umferðartöfum eru fyrst og fremst rekstrarverkefni sem þarf stöðugt að vera að sinna.

Í fyrirbyggjandi tillögu að samgönguáætlun er gert ráð fyrir fjármagni í breytingar á ýmsum gatnamótum til að bæta umferðaröryggi og auka afköst þar sem unnt er að draga úr töfum á almennri umferð. Þar má nefna gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, nýjar akreinar og bætt gatnamót á Reykjanesbraut/Sæbraut milli Holtavegar og Stekkjabakka, Miklubraut - Kringlumýrarbraut og Miklubraut-Lönguhlíð (með stökk á Miklubraut). Þá þarf að skoða breytingar á gatnamótum Miklubrautar og Grensásvegar og Miklubrautar og Háleitisbrautar, en bæði gatnamót eru meðal þeirra slysamestu á landinu. Einnig eru á lista ríkisins um nýjar framkvæmdir á stofnvegum á höfuðborgarsvæðinu stökkalausnir og aðrar aðgerðir á Reykjanesbraut og Hafnafjarðarvegi í Hafnarfirði og Garðabæ.

Í ljósi niðurstaðna ástandsgreiningarinnar er ljóst að ráðast þarf í endurbætur á mörgum gatnamótum og vegarköflum sem Borgarlínan mun fara um, til að unnt verði að standa við samkomulag SSH og Vegagerðarinnar frá 17. apríl 2015. Í því samkomulagi kemur m.a. fram að ekki megi með tilkomu Borgarlínunnar draga úr afkastagetu stofnvega á forræði Vegagerðarinnar nema greining sýni að ásættanlegt þjónustustig náist fram. Í samkomulaginu kemur einnig fram að sveitarfélögin skuli tryggja öruggt og gott flæði bílaumferðar á meginstofnvegum og skapa skilyrði í skipulagi í skipulagi, ef þörf krefur, til aukningar á afkastagetu þeirra eða aðilar séu sammála um annað.

Umhverfisáhrif samgangna á höfuðborgarsvæðinu

Loftslagsmál – orkuskipti og breyttar ferðavenjur

Áætluð losun gróðurhúsalofttegunda frá einka- og atvinnuumferð á höfuðborgarsvæðinu árið 2017 var um 450 þús. tonn CO₂e en áætluð losun frá vegasamgöngum hérlendis var metin 840 þús. tonn árið 2015. Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum 2018-2030 er hugsuð sem helsta tæki stjórnvalda til að tryggja að Ísland nái markmiðum Parísarsamningsins til 2030 og metnaðarfullu markmiði ríkisstjórnarinnar um kolefnishlutleysi árið 2040. Losun frá vegasamgöngum er um 32% af þeirri losun sem fellur undir beina ábyrgð íslenskra stjórnvalda skv. evrópureglum. Losun þar hefur aukist um 75% frá 1990 til 2016. Losun fór minnkandi frá 2007, en sú þróun stöðvaðist um 2012 og hefur snúist við. Í aðgerðaráætluninni kemur fram að aukning umferðar almennt vegur þyngra en sá ávinningur sem fæst með aukinni hlutdeild vistvænna og sparneytnari bíla.

Í aðgerðaáætluninni eru settar fram 33 aðgerðir stjórnvalda í loftslagsmálum. Þar segir m.a.: *Þá er efling á almenningssamgöngum og efling hjólreiða og göngu sem samgöngumáta mikilvægur þáttur í því að draga úr losun. Huga þarf að samgöngumiðuðu skipulagi sem gerir aðra ferðamáta en einstaklingsbíla að raunhæfum valkostum. Samtímis er mikilvægt að breyta ferðavenjum, gera þær fjölbreyttari með öflugum almenningssamgöngum, deilihagkerfisláusnum og styrkingu innviða fyrir gangandi og hjólandi.*

Í aðgerðaáætluninni er vísað til mótunar samgönguáætlunar með aðgerðir nr. 8 (Innviðir fyrir rafhjól og reiðhjól) og nr. 10 (Efling almenningssamgangna og deilihagkerfis í samgöngum).

Ljóst er að tækifæri til breytinga á ferðavenjum til að draga úr losun eru mun meiri í þéttbýli en í dreifbýli. Áætlað hefur verið að um helmingur umferðar (ekin vegalengd) á Íslandi sé innan höfuðborgarsvæðisins og því eru umtalsverð tækifæri til samdráttar í losun frá umferð hérlendis fólgin í breyttum ferðavenjum í daglegum ferðum innan höfuðborgarsvæðisins.

Ný greining á þjóðhagslegum áhrifum rafbílavæðingar dregur fram mikilvægi þess að efla almenningssamgöngur og fara í aðgerðir sem stuðla að breyttum ferðavenjum, greiningin bendir til að orkuskipti í samgöngum muni ekki duga til að ná settum markmiðum. Þar kemur fram að breytingar á samsetningu bílaflotans taka langan tíma og því er afar ólíklegt að rafbílavæðing ein og sér muni leiða til þess að markmiðum Parísarsamkomulagsins verði náð fyrir árið 2030 hvað snýr að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. Í skýrslunni segir að rafbílavæðingin sé nauðsynlegur þáttur í þeirri vegferð, en til að markmiðum Parísarsamkomulagsins verði náð að fullu þurfi mun áhrifaríkari aðgerðir, ásamt því að skoða aðrar kerfislegar breytingar eins og til dæmis að greiða fyrir úreldingu mengandi bifreiða, eflingu almenningssamgangna og aðgerðir sem stuðla að breyttum ferðavenjum

Loftgæðamál - svifryksmengun

Svifryk er sá mengunarþáttur sem hefur hvað mest áhrif á heilsu almennings sem rekja má til mengunar í borgum. Svifryk (PM10) eru

agnir sem eru minni en 10 míkrometrar (μm) að stærð og svífa auðveldlega um í andrúmsloftinu og eiga því greiða leið ofan í öndunarfærin. Rannsókn á uppruna svífryks (PM10) í Reykjavík árið 2015 bendir til að stór hluti eða yfir 80% af svífrykinu stafi af bílaumferð (malbik 48.8%, sótt 31,2%, jarðvegur 7,7%, bremsur 1,6% og salt 3,9%). Í skýrslu um niðurstöður kemur fram að full ástæða er til að leita áfram leiða til að takmarka malbiksslit þar sem malbik inniheldur mörg heilsuspillandi efni. Einnig er áberandi hátt hlutfall sóts. Niðurstöðurnar styðja eindregið þann grun að vægi sóts í svífryki hafi vaxið mjög á síðustu árum sem má sennilega rekja til mikillar aukningar í bílaumferð og hækkandi hlutfalls díselbíla. Vegna þess hversu hlutfall sóts er að mælast hátt og vegna neikvæðra heilsufarsáhrifa þess er ástæða til að rannsaka þennan mengunarpátt nánar og skoða leiðir til að draga úr sótmengun t.d. með takmörkun á umferð díselbíla sem uppfylla ekki ákveðin útblástursskilyrði.

Umhverfis- og auðlindaráðuneytið setti í fyrra fram áætlun um loftgæði (*Hreint loft til framtíðar – Áætlun um loftgæði á Íslandi 2018-2029*). Þar kemur fram að ein helsta uppspretta loftmengunar í þéttbýli séu samgöngur. Í áætluninni eru sett fram nokkur markmið sem tengjast loftgæðum og neikvæðum umhverfisáhrifum bílaumferðar á heilsu fólks. Aðgerðir sem stuðla að breyttum ferðavenjum og draga þar með úr vexti bílaumferðar á höfuðborgarsvæðinu styðja við neðangreind markmið úr áætluninni.

„Fækka árlegum ótímabærum dauðsföllum af völdum loftmengunar á Íslandi úr 80 (árið 2013) í færri en fimm fyrir 2029.“

Fækka árlegum fjölda daga þar sem svífryk fer yfir skilgreind heilsufarsmörk af völdum umferðar úr 7-20 skiptum niður í núll skipti fyrir árslok 2029.“

STOFNVEGIR

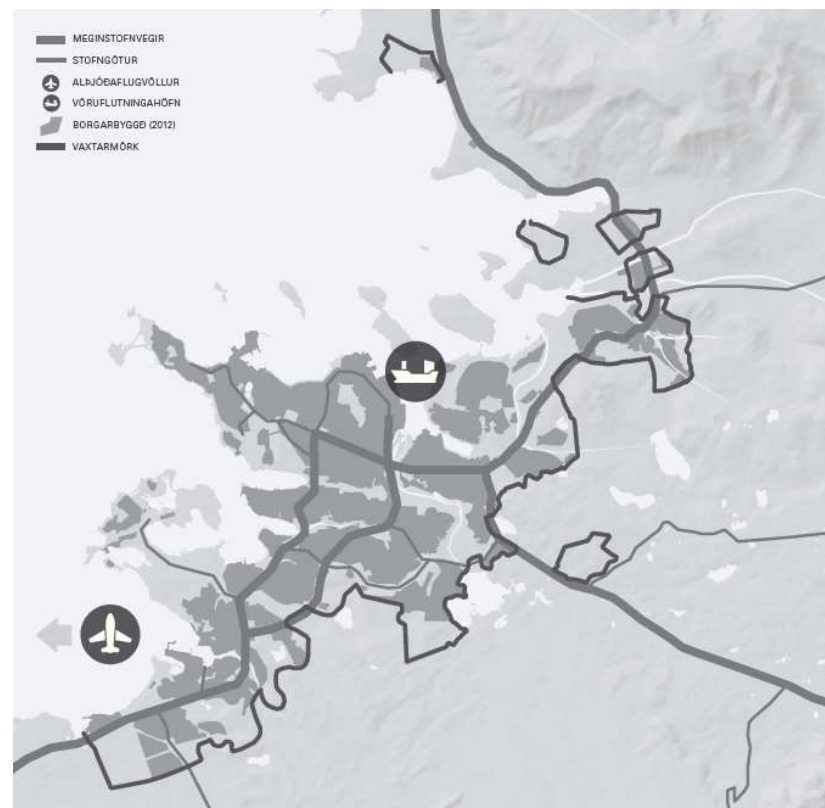
Framkvæmdakostir

Stofnvegir á höfuðborgarsvæðinu eiga skv. svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 að mynda heildstætt tveggja laga kerfi meginstofnvega og stofngatna, sem verða endurhannaðar eftir því sem byggð og samgöngur þróast. Þar segir m.a.

Meginstofnvegur liggur norður suður í gegnum svæðið. Við þennan stofnveg er aðal inn- og útflutningshöfn landsins og aðal inn- og útflutningsflugvöllur landsins. Sá meginstofnvegur samanstendur af Reykjanesbraut frá Sundahöfn og suður úr og Vesturlandsvegi frá Reykjanesbraut og norður úr. Þriðja megingtenging höfuðborgarsvæðisins við aðliggjandi svæði, Suðurlandsvegur frá Vesturlandsvegi og austur úr, er einnig í fyrsta flokki meginstofnvega. Á þessum meginstofnvegum verður umfram aðra meginstofnvegi og stofngötur hugað sérstaklega að greiðu og öruggu flæði einka- og þungaumferðar.

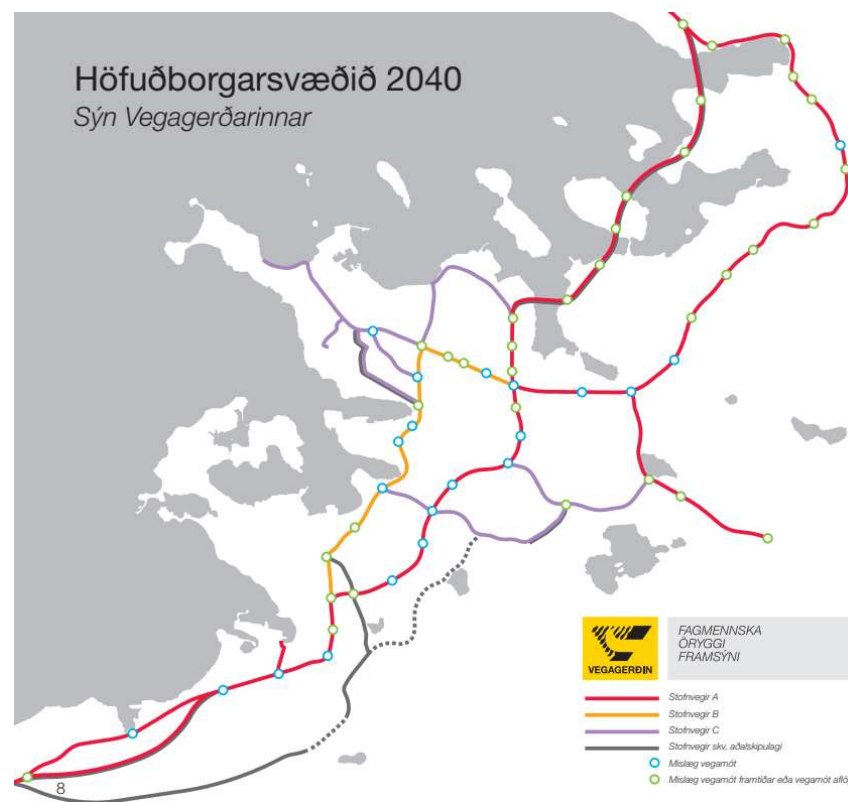
Vesturlandsvegur um sundin (Sundabraut) og tenging Reykjanesbrautar ofan byggðar á sunnanverðu höfuðborgarsvæðinu til að beina fjarumferð framhjá þéttbýli, þ.e. nýjar útfærslur meginstofnvega eins og þeir eru í dag, verða áfram til skoðunar. Sveitarfélögin taka frá rými í skipulagsáætlunum fyrir mögulegar tilfærslur þessara meginstofnvega. Gengið verður út frá að Sundabraut verði hluti af norður-suður meginstofnvegi, verði hún byggð á skipulagstímabilinu, en samhliða fari núverandi Vesturlandsvegur norðan Suðurlandsvegar úr flokki meginstofnvega.

Annar flokkur meginstofnvega myndi hringtengingu innan höfuðborgarsvæðisins. Sú hringtenging samanstendur af Fjarðarhrauni, Hafnarfjarðarvegi, Kringlumýrarbraut sunnan Miklubrautar og Miklubraut austan Kringlumýrarbrautar. Aðrir stofnvegir en þeir sem taldir eru að ofan verða í flokki stofngatna.



Hjá Vegagerðinni hefur meginstofnvegum verið skipt í tvo flokka eftir mikilvægi (A og B) eins og sést á meðfylgjandi korti úr ritinu „Vegir á höfuðborgarsvæðinu í umsjá Vegagerðarinnar; Höfuðborgarsvæðið

2040 – Sýn Vegagerðarinnar“. Á kortinu eru stofngötur nefndar Stofnvegir C. Með kortinu fylgja upplýsingar um stefnu og/eða sýn á hvers konar mannvirki skuli byggja fyrir hvern flokk, fjölda akreina, gerð vegamóta, þjónustustig og hámarkshraða. Þar kemur t.d. fram að það er sýn Vegagerðarinnar til langs tíma að á Reykjanesbraut frá Suðurnesjum, gegnum höfuðborgarsvæðið, um Sundabraut og upp á Kjalarnes, skuli leggja áherslu á tryggt flæði umferðar og t.d. verði öll vegamót mislæg og hámarkshraði alla jafna ekki lægri en 80 km/klst. Í flokki B geti gatnamót hins vegar ýmist verið mislæg, ljósastýrð eða með hringtorg, og hámarkshraði almennt ekki lægri en 60 km/klst.



Vegir að höfuðborgarsvæðinu um Vesturlandsveg, Suðurlandsveg og Reykjanesbraut hafa allir verið í flokki slysamestu vega landsins, enda umferð þar mikil. Töluverður hluti Reykjanesbrautar hefur þegar verið tvöfaldaður og það sem eftir er af henni, auk breikkunar Suðurlandsvegur og Vesturlandsvegur með aðskilnaði akstursstefna með vegriðum, hefur nú verið sett inn á samgönguáætlun. Verði tekin upp gjaldtaka á vegum til að bæta við fjármagni í vegakerfið standa

vonir til að það geti flýtt mörgum nauðsynlegum framkvæmdum í landinu, m.a. þeim sem taldar eru upp hér á eftir og ná til höfuðborgarsvæðisins og aðliggjandi stofnvega. Þær aðgerðir við uppbyggingu stofnvega sem samkomulag er um að ráðist verði í innan höfuðborgarsvæðisins hafa þegar verið settar inn í tillögu að samgönguáætlun 2019-2033. Gæta þarf þess að tímasetningar einstakra framkvæmda haldist í hendur við uppbyggingu Borgarlínu á sama kafla. Fyrirhugaðar framkvæmdir á stofnvegum snúa að því að auka umferðaröryggi, bæta flæði umferðar þar sem tafir eru úr hófi og ekki séð að breytist til batnaðar að neinu marki á komandi árum þótt áætlanir um breytta ferðamáta og vöxt almenningssamgangna, m.a. með Borgarlínu, gangi eftir. Þá eru framkvæmdir á stofnvegum í sumum tilfellum forsenda fyrir að unnt sé að koma Borgarlínu fyrir á hagkvæman hátt, auk þess að bæta flæði bílaumferðar. Það á einkum við um fyrirhugaðar stokkalausnir.

Þess ber að geta að ekki eru allar framkvæmdir samgönguáætlunar á skipulagsáætlunum viðkomandi sveitarfélaga, við frekari útfærslu og hönnun framkvæmda á samgönguáætlun þarf að vinna náið með sveitarfélögum. Því kann framfylgd samgönguáætlunar að vera háð nánari útfærslu á aðalskipulagsáætlunum og umhverfismati. Tækifæri verða í frekari undirbúningi að meta mismunandi útfærslur einstakra framkvæmda og leggja betur mat á umhverfisáhrif þeirra.

Framkvæmdir innan höfuðborgarsvæðisins

Vesturlandsvegur, Skarhólabraut-Hafravatnsvegur

Hringvegur verður breikkaður í fjórar akreinar með aðskildum akbrautum með vegriði og planvegamótum á kaflanum milli Skarhólabrautar og Hafravatnsvegur í þéttbýli Mosfellsbæjar.



Hafnarfjarðarvegur, stokkur í Garðabæ

Hafnarfjarðarvegur verður lagður í stokk í Garðabæ við Lyngás og Vífilsstaðavegamót í tengslum við framkvæmdir við Borgarlínu. Gert er ráð fyrir skiptingu kostnaðar milli ríkisins og sveitarfélagsins.



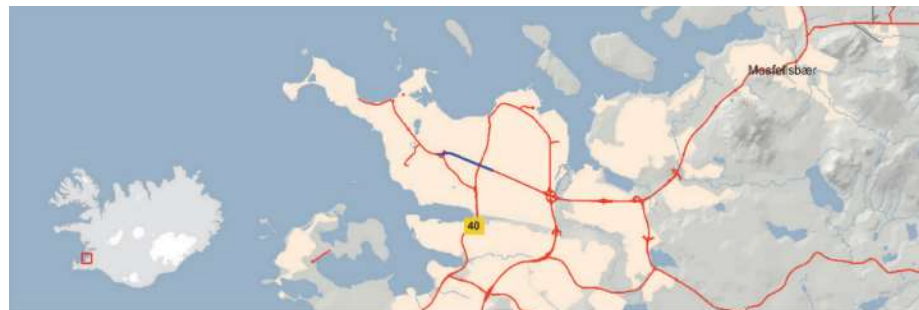
Reykjanesbraut/Sæbraut, Holtavegur -Bústaðarvegur - Stekkjabakki

Breikkun á Reykjanesbraut á þessum kafla og endurgerð gatnamóta við Súðarvog og Kleppsmýrarveg allt að fyrirhugaðri tengingu við Sundabraut. Á þessum kafla eru einnig gatnamótin við Bústaðarveg.



Miklabraut, stokkur.

Miklabraut verður lögð í stokk á milli Háaleitisbrautar og Snorrabrautar (Bústaðavegar) í tengslum við framkvæmdir við Borgarlínu. Gert er ráð fyrir skiptingu kostnaðar milli ríkisins og sveitarfélagsins.



Reykjanesbraut, Álftanesvegur – Kaldárselsvegur

Reykjanesbraut verður lögð í stökk allt frá Álftanesvegi í Molduhrauni suður fyrir Lækjargötu og þar með verða mislæg gatnamót við Álftanesveg, Fjarðarhraun og Lækjargötu.



Reykjanesbraut, Kaldárselsvegur – Krýsuvíkurvegur

Tvöföldun á Reykjanesbraut frá Kaldárselsvegi að nýlegum mislægum gatnamótum við Krýsuvíkurveg.



Arnarnesvegur

Lokaáfangi Arnarnesvegur lagður frá Rjúpnavegi og að Breiðholtsbraut.



Framkvæmdir á leiðum að/frá höfuðborgarsvæðinu

Hringvegur um Kjalarnes

Lagt er til að hafnar verði framkvæmdir við gerð 2+1 vegar á Kjalarnesi árið 2019.



Suðurlandsvegur, Fossvellir - Vesturlandsvegur

Hringvegur um Hellsheiði og Sandskeið er fjögurra akreina vegur að Fossvöllum. Breikka þarf veginn frá Fossvöllum að Vesturlandsvegi í Hádegismóum, sem jafnframt er umferðarmesti hluti vegarins, með yfir 20.000 bíla ársdagsumferð. Ekki er gert ráð fyrir mislægum gatnamótum í þessum áfanga.



Reykjanesbraut, Krýsuvíkurvegur - Hvassahraun

Gert er ráð fyrir að aðskilja akstursstefnur með vegriði á hluta Reykjanesbrautar milli Krýsuvíkurvegar og Hvassahrauns á 1. tímabili. Á 2. tímabili stendur til að tvöfalda þennan vegakafli. Á aðalskipulagi Hafnarfjarðar er enn gert ráð fyrir færslu brautarinnar við álverið sem tengist fyrirhugaðri stækkun þess sem hafnað var í atkvæðagreiðslu í Hafnarfirði.



Hringvegur, tvöföldun Hvalfjarðarganga

Unnið verði að undirbúningi á tvöföldun Hvalfjarðarganga og miðað við að ráðist verði í það verk í lok tímabilsins í samstarfi við einkaaðila.

Þingvallavegur í Mosfellsdal

Lagt er til að gerð verði tvö hringtorg og undirgöng á Þingvallavegi í Mosfellsdal árið 2021.

Í fyrirbyggjandi tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 er gert ráð fyrir 27,5 mia.kr. króna til skilgreindra stofnvegaframkvæmda innan höfuðborgarsvæðisins sem er skipt þannig niður á tímabil; 4,4 mia.kr. á árunum 2019-2023, 14,6 mia.kr. á árunum 2024-2028 og 8,5 mia.kr. á árunum 2029-2033. Að auki er gert ráð fyrir fjármunum, um 9,5 mia.kr. til 2033, í óstaðsettar framkvæmdir, öryggisaðgerðir, göngubrýr o.fl. Í tillögunni er gert ráð fyrir alls 10,5 mia.kr. í framkvæmdir á leiðum að/frá höfuðborgarsvæðinu; 3,9 mia.kr. á árunum 2019-2023 og 6,6 mia.kr. á árunum 2024-2028. Kostnaðaráætlanir byggja á mismunandi grófum frumdrögum Vegagerðarinnar og sveitarfélaganna.

ALMENNINGSSAMGÖNGUR

Hágæða almenningssamgöngukerfi – Borgarlína

Hvort sem litið er til áhersla í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins, samgönguáætlunar eða aðgerðaráætlunar í loftslagsmálum er ljóst að breyting á ferðavenjum er álitin vera lykilleið til að ná markmiðum um greiðar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar samgöngur. Borgarlínan, hágæða almenningssamgöngukerfi í sérrými, er lykilháttur í því að gera almenningssamgöngur að samkeppnishæfum valkosti í ferðamátavali innan höfuðborgarsvæðisins.

Borgarlínan stuðlar að markmiðum um greiðar samgöngur á höfuðborgarsvæðinu á margvíslegan hátt. Sem dæmi þá annar hver akrein hraðvagnakerfis í sérrými allt að fimm sinnum fleiri farþegum á sólarhring en hver akrein á dæmigerðum fjögurra akreina þjóðvegi í þéttbýli skv. viðmiðum Vegagerðarinnar.

Tilkoma Borgarlínu er líkleg til að hafa jákvæð áhrif á umferðaröryggi. Erlendar rannsóknir benda til þess að almenningssamgöngur séu allt að 30 sinnum öruggari ferðamáti en einkabíll, þegar litið er til dauðsfalla á hvern farþegakílómetra.

Borgarlínan stuðlar að markmiðum um hagkvæmar samgöngur hvort sem litið er til innri eða ytri kostnaðar. Venjulegur strætó þarf um 9 farþega svo hver farþegakílómetri í honum sé ódýrari en í einkabíl m.v. innri kostnað (rekstrarkostnað) og 5 farþega svo hver farþegakílómetri valdi lægri ytri kostnaði (loftmengun, loftslagsáhrif, þrengsli, hávaðamengun, slys, innviðakostnaður). Í gegnum þessi

jákvæðu áhrif á ytri kostnað stuðlar Borgarlínan svo að markmiðum um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Hönnun

Hágæða almenningssamgöngur eru byggðar á háu þjónustustigi, sem m.a. felst í mikilli flutningsgetu, hárrí tíðni ferða, áreiðanleika í ferðatíma, stundvísi, þægindum og góðum bið- og skiptistöðvum. Núverandi Strætókerfi mun þróast og snúast að hluta um að koma farþegum að og frá Borgarlínu og þjóna einstökum hverfum sveitarfélaganna. Gengið er út frá að hefðbundnar strætisvagnaleiðir, svo lengi sem það gengur upp, geti á köflum notað innviði Borgarlínu til að bæta ferðatíma, áreiðanleika og þjónustu. Borgarlínan verður að miklu leyti í sérrými eða á sérstökum akreinum eins og þegar má sjá á stórum hluta Miklubrautar, en rýmið verður þó alla jafna betur aðgreint frá annarri umferð og sérstakar biðstöðvar með brautarpöllum og hjólageymslum verða byggðar upp. Til að tryggja til langs tíma að uppbygging sérrýma og stöðva verði markviss frá byrjun í kerfinu í heild, einnig á þeim köflum þar sem mörg ár eru þar til kemur að framkvæmdum, er nauðsynlegt að samræma skipulag sveitarfélaga og tryggja það og festa í sessi að nægilegt sérrými verði tekið frá fyrir Borgarlínu í öllum sveitarfélögum á þeim hlutum vegakerfisins sem ákveðið hefur verið að Borgarlínan fylgi. Með breytingu sem sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu gerðu á svæðisskipulagi sínu, og staðfest var í maí 2018, liggur fyrir skipulag heildarkerfis Borgarlínu sem sveitarfélög þurfa að útfæra í sínu aðalskipulagi.

Aðstæður við fyrirhugaðar leiðir sem Borgarlínan mun liggja um eru mjög mismunandi á höfuðborgarsvæðinu. Sums staðar er nægt rými og einfalt að bæta við akreinum í sérrými, annars staðar er mun þrengra og erfiðara og dýrara að koma þeim fyrir. Á einstaka stað er pláss einfaldlega ekki til staðar og því nauðsynlegt að blandast almennri umferð. Það eru þó algerar undantekningar. Þá er sums staðar nauðsynlegt að nota sömu gatnamót og önnur umferð, en þar mun Borgarlína hafa forgang og tæknin notuð til að stýra allri umferð þar örugglega í gegn. Þær kostnaðaráætlanir sem gerðar hafa verið byggja á úttekt á öllum fyrirhuguðum leiðum og taka því mið af þessum mismunandi aðstæðum á hverjum stað. Valin hafa verið 6 mismunandi kennisnið eða þversnið:

- Í núverandi óbyggðu svæði
- Í núverandi vegstæði, án breikkunar
- Í núverandi vegstæði í borgarumhverfi, breikkunar er þörf
- Í núverandi vegstæði í stofnbrautarumhverfi, breikkunar er þörf
- Einbreið Borgarlína í núverandi vegstæði án breikkunar
- Á brú

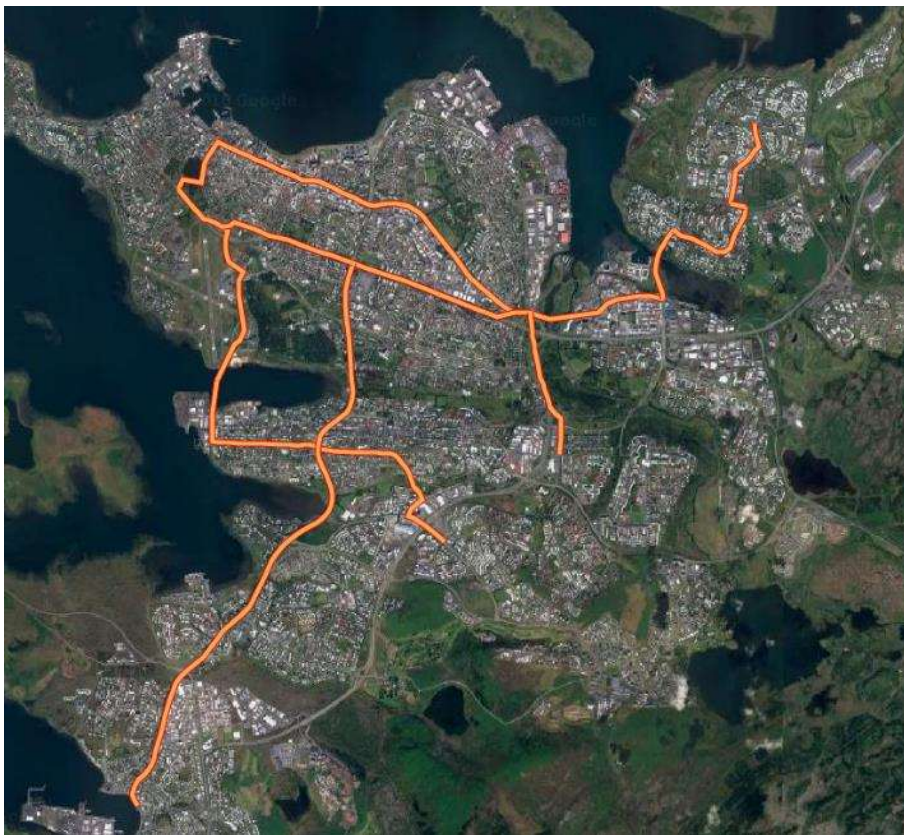
Fyrirhuguðum leiðum Borgarlínu hefur verið skipt niður miðað við þau kennisnið sem henta á hverjum stað og þau lögð saman til að mynda óslitna línu, sem síðan er grunnur fyrir áætlaðan kostnað fyrir hvern áfanga og hverja lotu í byggingarfasanum. Þar sem breikkunar er þörf er sérrýmið ýmist við hlið akbrauta fyrir almenna umferð eða á núverandi miðeyjum

Miðað er við að grafa niður á ákveðið dýpi í öllum sniðum, malbiksþykktir, afrennsli, yfirborðsfrágangur við hlið akbrautar, skiltun og fleiri slík hönnunatriði miðast við fyrirliggjandi staðla og er m.a. yfirfarið af Vegagerðinni miðað við þeirra einingaverðsbanka. Borgarlínan er ýmist aðgreind frá annarri umferð með vegriði eða með lituðu malbiki.

Áfangaskipting og útfærslur

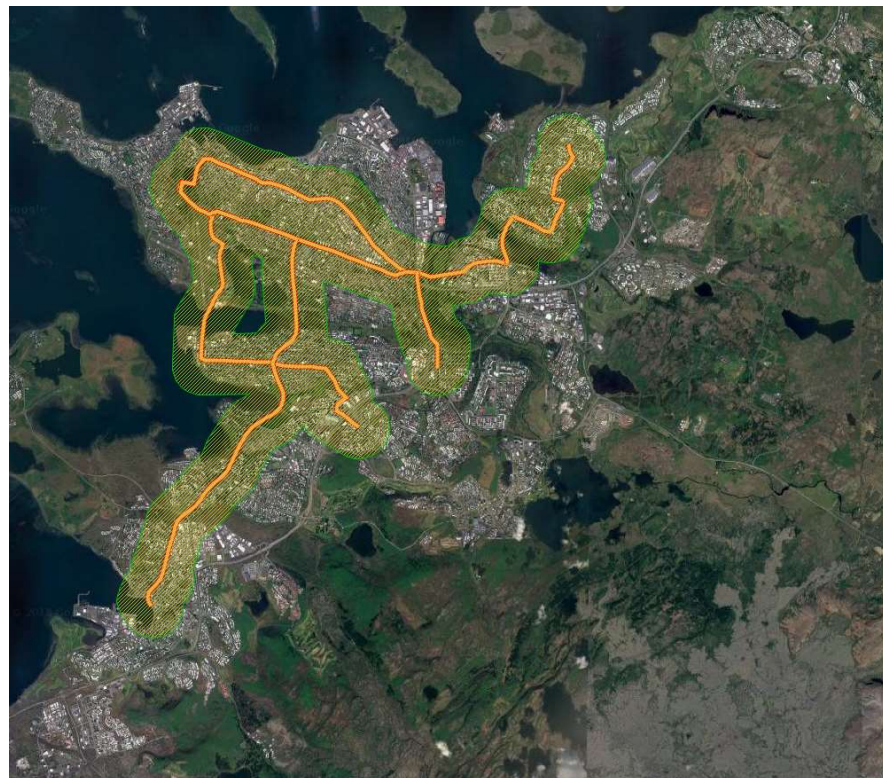
Í tillögu sem stýrihópur SSH og SRN skilaði til Samgönguráðherra í febrúar 2018 var gerð tillaga að 35 km löngu kerfi innviða sem yrðu 1. áfangi af Borgarlínu sem yrði tilbúinn í síðasta lagi 2030.

1. áfangi Borgarlínu



Fyrsti áfangi Borgarlínu samkvæmt tillögum stýrihóps frá febrúar 2018 liggur um þéttbýlustu svæði höfuðborgarsvæðisins. Á þessum sömu svæðum er sömuleiðis hvað mest umferðarálag á degi hverjum.

Áhrifasvæði 1. áfanga Borgarlínu (600 m frá leið)



Innan áhrifasvæðis fyrsta áfanga Borgarlínu er mjög stórt hlutfall af íbúum og atvinnu Höfuðborgarsvæðisins eða um 45% allra íbúa og 82% allra verslunar og skrifstofustarfa í dag. Einnig nær þessi áfangi til stærstu þróunarsvæða sem byggjast upp á tímabili áætlunarinnar og má áætla að milli 70-80% af allri viðbótaruppbyggingu til ársins 2030 verði innan áhrifasvæðis Borgarlínu.

Áætlað er að fyrsta áfanga verði skipt upp í 6 framkvæmdalotur sem hægt verður að byggja að hluta til á sama tíma.

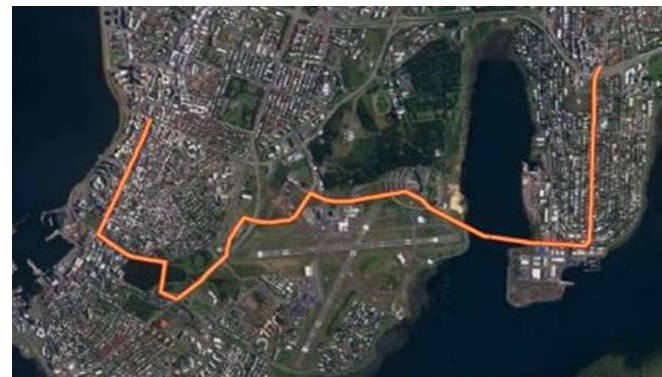
Ártún – Hlemmur um Voga, Suðurlandsbraut, Laugaveg.

Borgarlína í núverandi götustæði Laugarvegs og Suðurlandsbrautar og svo inn í nýja byggð í Elliðaavogi. Sæbraut og Elliðaárvogur þveruð á brúm. Stór skiptistöð í Vogabyggð og góðar tengingar við aðrar leiðir á Ártúnshöfða og á Hlemmi.



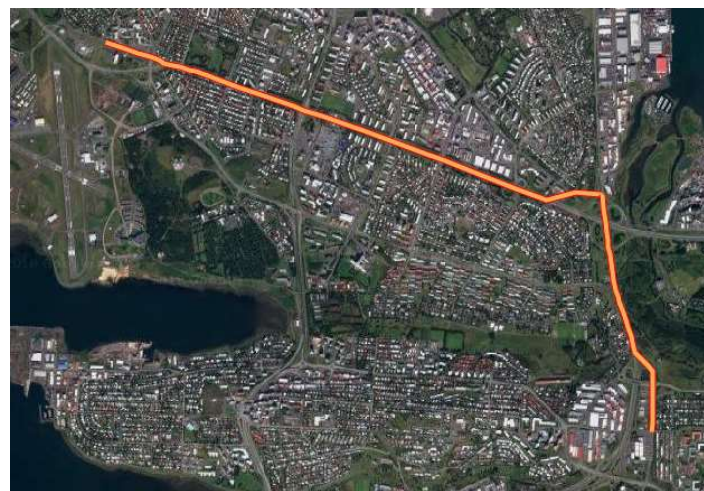
Hamraborg – Hlemmur, um, Fossvogsbrú, BSÍ og Miðbæinn

Borgarlína í núverandi götustæði frá miðbæ og suður í Nauthólsvík og sömuleiðis á Kársnesi. Fossvogurinn þveraður á brú. Skiptistöðvar í Hamraborg og á BSÍ með góðum tengingum við aðrar leiðir.



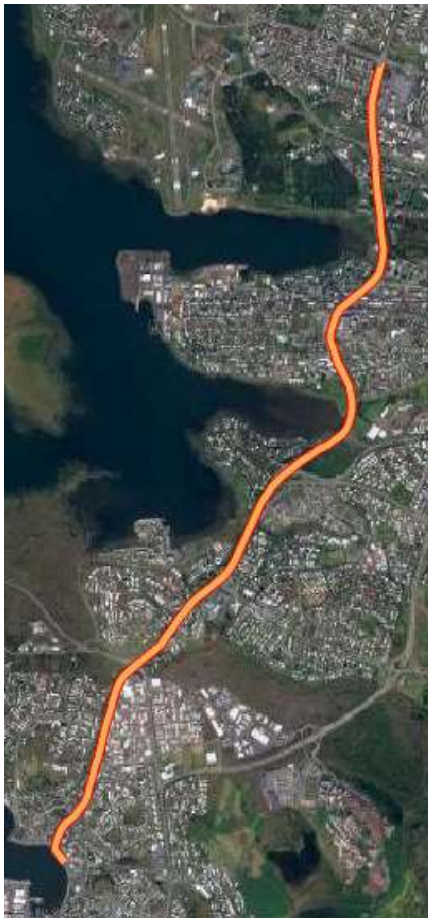
Mjódd – BSÍ, um, Voga og Miklubraut.

Borgarlína í núverandi götustæði Miklubrautar og Reykjanesbrautar. Í fyrirhuguðum stokki á Miklubraut er gert ráð fyrir að Borgarlínan liggja á yfirborði. Miðað er við að línan liggja almennt í miðjum akbrautum á þessari leið og fari því um vegbrýr til þessa að komast á þær og af.



Fjörður – Miklabraut, um, Hamraborg og Kringlumýrabraut

Borgarlína í núverandi götustæði Kringlumýrabrautar/Hafnarfjarðarvegjar og Reykjavíkurvegjar. Í Garðabæ er ráðgert að hún liggi ofan á fyrirhuguðum stokki.



Ártún – Spöng

Frá endapunkti framkvæmdalotunnar *Ártún – Hlemmur um Voga, Suðurlandsbraut, Laugaveg*, í Elliðavogi liggur Borgarlínan í núverandi götustæði Stórhöfða, Gullinbrúar, Fjallkonuvegjar, Hallsvegjar, Langarima og loks Borgarvegjar að endastöð í Spönginni.



Hamraborg Lindir um Smárann

Frá Hamraborg er ráðgert að Borgarlína liggji í núverandi götustæði Digranesvegar, Dalvegar og Fífuhvammsvegar.



Í öðrum áfanga Borgarlínu, sem ráðist yrði í eftir árið 2030, og lokið yrði fyrir árið 2040, er gert ráð fyrir leiðum sem næðu lengra inn í ytri hverfi Hafnarfjarðar og Kópavogs, upp í Breiðholt, Mosfellsbæ, Seltjarnarnes og Laugarneshverfi.

Fjárfesting

Í samgönguáætlun hefur í mörg ár verið sérstök fjárveiting undir liðnum “Bætt umferðarflæði og almenningsamgöngur” sem runnið hefur til höfuðborgarsvæðisins. Reiknað er með áframhaldandi árlegri fjárveitingu til þessa verkefnis í 5 og 15 ára samgönguáætlunum. Fjárveitingunni er ætlað að greiða kostnað við ýmis smærri verk sem ætlað er að eyða flöskuhálsum á einstaka stöðum og bæta þar með umferðarflæði, efla umferðaröryggi og bæta almenningsamgöngur

með gerð sérreina fyrir strætisvagna og öðrum aðgerðum í þágu strætisvagna, svo sem við gatnamót. Þær sérreinar sem eru nú þegar til staðar á höfuðborgarsvæðinu hafa verið kostaðar af Vegagerðinni með þessari fjárveitingu. Með tilkomu Borgarlínu munu vagnar á þeim leiðum sem tilheyra henni að miklu leyti aka eftir sérreinum, sem byggðar verða með fjárveitingum til stofnkostnaðar við Borgarlínuna.

Mannvit vann árið 2017 kostnaðarmat á leiðum Borgarlínu fyrir SSH sem verkfræðistofurnar COWI og ViaPlan höfðu dregið upp. Kostnaðarreiknuð voru nokkur kennisnið sem þóttu dæmigerð fyrir legu Borgarlínu um höfuðborgarsvæðið. Þar að auki var metinn kostnaður við þrjár útfærslur af stoppistöðvum. Kostnaður vegna vagna var undanskilinn. Fulltrúar Vegagerðarinnar voru hafðir til samráðs og rýndu þeir m.a. bæði hönnun þversniða og kostnaðarútreikninga.

Kostnaðarútreikningar í skýrslu Mannvits miðuðu við meðal verðlag ársins 2016. Þeir hafa hér verið uppfærðir miðað við meðaltal byggingarvísitölu fyrir fyrstu 11 mánuði ársins 2018. Heildarkostnaður við uppbyggingu innviða a. áfanga Borgarlínu, ásamt kostnaði við hönnun, umsjón og eftirlit framkvæmda, er áætlaður 42 mia.kr. Í tillögum verkefnishópsins er þeim skipt þannig niður á tímabil; 16,3 mia.kr. á árunum 2019-2023, 15,4 mia.kr. á árunum 2024-2028 og 9,9 mia.kr. á árunum 2029-2033.

Aðrar almenningssamgöngur – núverandi og nýir samningar

Í byrjun maí 2012 undirrituðu Vegagerðin f.h. innanríkisráðuneytisins annars vegar, og stjórn SSH hins vegar samkomulag um 10 ára tilraunaverkefni til eflingar almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Meginmarkmið samkomulagsins er að tvöfalda a.m.k. hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu á samningstímanum og sporna með þeim hætti við tilsvarendi aukningu eða draga úr notkun einkabilsins, og draga jafnframt úr þörf á fjárfrekum fjárfestingum í nýjum umferðarmannvirkjum. Aðilar voru sammála um að fresta tilteknum stórum framkvæmdum í samgöngumannvirkjum á höfuðborgarsvæðinu, meðan samningur væri í gildi, en endurskoða mætti þessa frestun í ljósi umferðarþróunar.

Í samkomulaginu var farið fram á reglubundið framvindu- og árangursmat á tveggja ára fresti vegna verkefnisins undir umsjón sérstaks stýrihóps sem skipaður er tveimur fulltrúum frá hvorum samningsaðila. Framvindumatið samanstendur af níu sérstökum ástandsvísum. Fyrsta framvindumat fór fram á árinu 2014, annað var svo framkvæmt árið 2016 og svo það nýjasta árið 2018.

Samkvæmt ástandsmatinu, hefur vegur Strætó bs. um flest verið upp á við. Farþegum hefur fjölgað um rúmar 2,7 milljónir og fer hver borgarbúi nú að jafnaði 54 ferðir á ári með Strætó, samanborið við 37 ferðir árið 2009. Í raun er það svo að þetta tímabil er það eina í sögu Strætó eða SVR þar sem farþegum hefur fjölgað stöðugt ár frá ári í fleiri en 2-3 ár í röð. Þessi fjölgun farþega á sér fyrst og fremst stað á þeim tíma dags þar sem þeir voru flestir fyrir, þ.e. á annatímum

árdegis og síðdegis. Þá er afkastageta núverandi vagna að hamla þjónustunni og takmarka þann fjölda farþega sem geta nýtt sér fararmátann. Þessi staðreynd bendir til þess að þörf sé á afkastameira kerfi þar sem hver vagn rúmar fleiri farþega. Þrátt fyrir þetta hefur hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum á höfuðborgarsvæðinu staðið í stað, og var um 4% árið 2017. Eitt lykilmarkmið verkefnisins var að sú hlutdeild myndi ná 8% árið 2022. Sú staðreynd, ásamt því að nú er gert ráð fyrir að ráðast í stórar samgönguframkvæmdir sem ekki stóð til skv. samningnum frá 2012, kallar óhjákvæmilega á endurskoðun samstarfs ríkis og sveitarfélaga um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu. Viðræður um nýjan samning þurfa að hefjast sem fyrst og þar þarf m.a. að festa í sessi skyldur ríkisins og sveitarfélaganna varðandi uppbyggingu og rekstur stofnvega og hágæða almenningssamgangna, taka á fjármálum, lagalegum og tæknilegum atriðum og ýmsu fleiru sem nefnt er í þessari skýrslu verkefnishópsins, sem einungis var ætlað að hefja viðræður SSH og ríkisins um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu.

Í nýlegri greiningu sem unnin var að beiðni Strætó bs. voru lagðar til 10 aðgerðir til þess að styrkja rekstur og auka notkun á almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu. Aðgerðirnar eru flestar sniðnar að því að hægt sé að koma þeim í framkvæmd af Strætó bs. og/eða eigendum þeirra. Það er þó ljóst að margar öflugustu aðgerðirnar kalla á þátttöku ríkisins, í einu eða öðru formi. Engar viðræður hafa farið fram um aðkomu ríkisins að þessum aðgerðum.

1. *Markaðar auglýsingaherferðir – Prufukort*

Markaðar markaðssetningar hafa reynst vel í nágrennalöndum en með því er átt að auglýsingum er beint að ákveðnum hópum á ákveðnum svæðum og þeim boðin svokölluð *Prufukort* til að „prófa“ strætó í einhvern tíma. Til að hámarka áhrif markaðssetningarinnar ætti henni að vera beint þar sem nýlega hefur verið gerðar umbætur á þjónustu. Dæmi er um að svona markaðsherferð hafi aukið farþegafjölda um 11-30%.

2. *Faghópur um leiðarkerfisbreytingar*

Lagt er til að útbúinn verði sérstakur faghópur um leiðarkerfisbreytingar. Nokkuð mikið er vitað um það hvernig fyrirhuguð Borgarlína muni liggja en minna er vitað um það hvernig leiðakerfi Strætó mun aðlagast að og styðja við hana. Leiðakerfi Strætó tekur breytingum á hverju ári og er þess vegna mikilvægt að þær þökist í átt að endanlegu heildarkerfi til að hámarka skilvirkni. Einnig er þetta góður vettvangur til að kasta hugmyndum á milli um bestun á núverandi kerfi.

3. *Aframhaldandi áhersla lögð á bætta tíðni.*

Í ferðavenjukönnuninni frá 2017 kom það sterkt í ljós að helsta ástæða þess að fólk tekur ekki strætó er ferðatími. Hann virðist skipta meira máli en verð þjónustunnar og vegalengd að næstu stoppistöð. Með öðrum orðum þá virðist sem núverandi kerfi leggi of mikla áherslu á nálægð við farþega og kostnað en ferðatíma og tíðni.

4. *Núverandi götum breytt í strætógötur og forgangsáðgerðir.*

Allar áðgerðir sem veita forgang eða forskot á almenna umferð styrkja rekstrargrundvöll strætó. Áðgerðir í þá veru sem hægt er að framkvæma á skömmum tíma eru t.a.m. að breyta núverandi götum í strætógötur að hluta eða öllu leiti. Sömuleiðis má líta til tæknilausna á borð við forgang á ljósum líkt og hefur þegar verið tekið upp sums staðar á höfuðborgarsvæðinu.

5. *Fjölga forgangsreinum.*

Forgangsreinar gefa strætó forskot á aðra umferð, tryggir lægri og öruggari ferðatíma og lækka rekstrarkostnað Strætó. Í samgönguáætlun hefur 200 milljónum sérstaklega úthlutað á hverju ári nú í nokkur ár til áðgerða á borð við forgangsreina. Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu þurfa að taka af skarið og undirbúa slíkar forgangsreinar í samvinnu við Vegagerðina, þannig að þessi fjárheimild detti ekki dauð niður.

6. *Nýjar tengingar, helgaðar virkum ferðamátum.*

Nýjar tengingar, helgaðar virkum ferðamátum, á borð við Fossvogsbú veita Strætó forskot og styrkja þannig leiðarkerfið. Einnig mætti skoða lagningu strætóvega á nýjum stöðum sem gæfu Strætó möguleika sem aðrir hafa ekki, svo sem yfir Rjúpnahæð frá Seljahverfi yfir í Salahverfi og þvert í gegnum Fossvoginn milli Grundarhverfis og Bústaðahverfis.

7. *Greina möguleika á upptöku á samgönguvænum gjöldum*

Opinber gjaldtaka, sem bæði aflar tekna til reksturs almenningssamgangna og veitir á sama tíma fyrirtækjum og

einstaklingum öflugan hvata til þess að nýta sér þær, ætti að koma til greina sem leið til þess að styrkja strætó.

8. *Bílastæði og bílastæðagjöld*

Bílastæðagjöld er árangursrík aðferð til þessa að hafa áhrif á ferðamátaval. Blönduð aðferð þess að setja á bílastæðagjöld og um leið hækka þjónustustig almenningsamgangna hefur reynst áhrifarík leið til að jafna samkeppnisstöðu almenningsamgangna.

9. *Samgöngumiðað skipulag*

Þétting og blöndun byggðar í grennd við stoppistöðvar almenningsamgangna er sennilega besta lausnin til frambúðar til að tryggja góðan farþegagrunn og rekstrargrundvöll fyrir strætó. Fjölmargar rannsóknir, sem og saga almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu, styðja þessa fullyrðingu.

10. *Strætó Master Plan - Stefnumótun til lengri tíma*

Skýr stefna ásamt aðgerðaráætlun einfaldar ákvarðanatöku stjórnenda Strætó bs. og gerir hana markvissari. Lagt er til að ráðist verði í stefnumótunarvinnu hjá Strætó bs., ásamt tilheyrandi markmiðasetningu og unnið að aðgerðaráætlun til lengri tíma. Tilvalið er að nýta þessa áætlun til þess að skilgreina hlutverk Strætó í fyrirhuguð kerfi hágæðaalmenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu.

ADRIR VIRKIR SAMGÖNGUMÁTAR - HJÓLREIÐAR

Hjólreiðar hafa aukist mjög á örfáum árum og samkvæmt könnun á ferðavenjum haustið 2017 jókst hlutdeild hjólreiða úr 4% í 6% frá könnun 2014. Það jafngildir því að íbúar höfuðborgarsvæðisins hafi farið yfir 50 þúsund ferðir á reiðhjóli á venjulegum degi í október 2017. Mest er hjólað þar sem byggð er þéttust og alhliða þjónusta best. Möguleikar til hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu eru talsverðir.

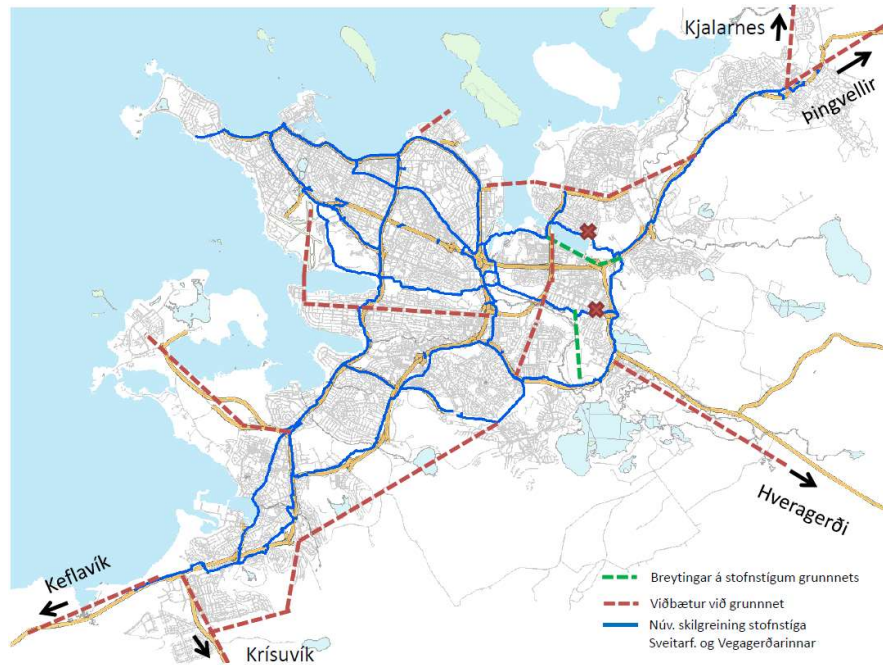
Vísbendingar eru um að þær stígaframkvæmdir sem hafa verið gerðar hafi skilað verulegum árangri í þá átt að stuðla að vexti hjólreiða og má þar nefna niðurstöður ferðavenjukannana og talninga sem sýna bæði að hlutdeild hjólreiða eykst og fjöldi ferða eykst. Markmið svæðisskipulags er að hlutdeild hjólreiða og gangandi verði a.m.k. 30% árið 2040 og því er mjög mikilvægt að mæta aukinni eftirspurn með enn meiri áherslu á þessar samgöngur.

Fjárfesting

Í vegalögum er ákvæði um að í samgönguáætlun sé heimilt að veita fé til almennra hjólreiða- og göngustíga meðfram umferðarmestu þjóðvegum samkvæmt sérstakri áætlun sem gerð skal að höfðu samráði við sveitarfélög. Slíkt samkomulag hefur verið gert við sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðin hefur komið að uppbyggingu stofnstígakerfis sem skilgreint hefur verið sem grunnnet og greitt 50% af stofnkostnaði við þá stíga. Litið er til þess að um mikið umferðaröryggismál er að ræða þar sem unnt er að aðskilja hjólandi og akandi umferð. Auk þess er efling þessa ferðamáta liður í áherslum ríkisins í loftslags- umhverfis- og lýðheilsumálum.

Í samgönguáætlunum til 5 og 15 ára er áfram reiknað með fjárveitingum til hjóla- og göngustíga og fer upphæðin hækkandi með hverju tímabili langtímaáætlunar. Ekki er þó hægt að miða við að fjármagnið fari allt til stígagerðar á höfuðborgarsvæðinu, enda hafa komið fram óskir um styrki til slíkra aðgerða frá mörgum öðrum sveitarfélögum um allt land. Ríkið og SSH eru þó sammála um að endurskoða núverandi stofnstígakerfi á svæðinu þegar lega Borgarlínu liggur fyrir og uppfæra það kerfi sem ríkið tekur þátt í að styrkja uppbyggingu á.

Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu ásamt Vegagerðinni hafa sett fram samræmdar kröfur um hönnun hjólastíga. Einnig liggja fyrir hugmyndir þessara aðila um þróun stofnstígakerfisins sem skilgreint hefur verið á höfuðborgarsvæðinu. Í sameiginlegri vinnu þessara aðila var einnig dregið fram að rík þörf er á að samræma þjónustu hjólastíga og þá sérstaklega yfir vetrartímamann. Núverandi fyrirkomulag er að hvert og eitt sveitarfélag sé um þjónustu stofnstígakerfisins innan sinna lögsögumarka. Stofnstígakerfinu er ætlað að stuðla að því að það sé raunverulegur valkostur að hjóla allan ársins hring og því mikilvægt að þjónusta stígakerfisins sé heildstæð.



Stofnstígakerfið á að tengja saman sveitarfélög og hverfi. Núverandi stígar á höfuðborgarsvæðinu voru fæstir hannaðir sem samgöngustígar fyrir reiðhjól. Því þarf í mörgum tilvikum að uppfæra stíga í samræmi við leiðbeiningar um hönnun fyrir reiðhjól til að umferð hjólandi á um 20 km meðalhraða verði möguleg og til að draga úr slyshættu, m.a. fyrir gangandi vegfarendur. Þar sem umferð er mest þarf að aðskilja umferð gangandi og hjólandi. Þá þarf að tengja stíga betur og lagfæra gatnamót. Í sumum tilvikum kemur til greina að byggja brýr og undirgöng yfir og undir umferðaræðar eða göng undir hæðir eða brýr yfir voga.

FJÁRMÖGNUNARLEIÐIR

Fjárfestingarþörf innan höfuðborgarsvæðisins til 2033.

Framkvæmd:	1. tímabil 2019-23 [millj. kr.]	2. tímabil 2024-28 [millj. kr.]	3. tímabil 2029-33 [millj. kr.]
Borgarlína			
<i>Ártún – Hlemmur um Voga, Suðurlandsbraut og Laugaveg</i>	8.200		
<i>Hamraborg – Hlemmur, um Fossvogsbrú, BSÍ og miðborg</i>	8.100		
<i>Mjódd – BSÍ um Voga og Miklubraut</i>		5.800	2.200
<i>Fjörður – Miklabraut, um Hamraborg og Kringlumýrarbraut</i>		6.200	2.700
<i>Ártún – Spöng</i>			5.000
<i>Hamraborg – Lindir, um Smárann</i>		3.400	
Stofnvegir			
<i>Hringvegur - Norðlingavað-Bæjarháls</i>		1.100	
<i>Hringvegur - Bæjarháls - Vesturlandsvegur</i>	400		
<i>Hringvegur - Skarhólabraut - Hafravatnsvegur</i>	510		
<i>Hafnarfjarðarvegur - Stokkur í Garðabæ</i>			3.500
<i>Hafnarfjarðarvegur - Viðbótar framlag í stökk</i>			3.500
<i>Reykjanesbraut/Sæbraut - Holtavegur-Stekkjabakki</i>		2.000	
<i>Reykjanesbraut - Gatnamót við Bústaðaveg</i>	1.000		
<i>Reykjanesbraut - Álftanesvegur-Lækjargata</i>		5.000	
<i>Reykjanesbraut - Kaldárselsvegur-Krýsuvíkurvegur</i>	2.400		
<i>Reykjanesbraut - Undirgöng í Kópavogi (skuld)</i>	100		
<i>Miklabraut - Stokkur</i>		5.000	5.000
<i>Miklabraut - Viðbótar framlag í stökk</i>		5.000	5.000
<i>Arnarnesvegur - Rjúpnavegur-Breiðholtsbraut</i>		1.500	

Framkvæmd:	1. tímabil 2019-23 [millj. kr.]	2. tímabil 2024-28 [millj. kr.]	3. tímabil 2029-33 [millj. kr.]
Annað óstaðsett			
<i>Hjóla- og göngustígar</i>	1.500	900	600
<i>Undirbúningar verka utan áætlana</i>	250	250	300
<i>Bætt umferðarflæði, almenningsamgöngur</i>	1.000	1.500	1.500
<i>Umferðarstýring á höfuðborgarsvæðinu</i>	200	250	300
<i>Öryggisaðgerðir</i>	500	550	600
<i>Göngubrýr og undirgöng</i>	750	750	750
Samtals:	24.910	39.200	30.950

Staða fjármögnunar þeirra framkvæmda sem lagðar eru til í þessu skjali.

	1. tímabil 2019-23 [millj. kr.]	2. tímabil 2024-28 [millj. kr.]	3. tímabil 2029-33 [millj. kr.]
Í tillögu að 15 ára samgönguáætlun 2019-2033			
<i>Borgarlína</i>	0	0	0
<i>Stofnvegir</i>	4.410	14.600	8.500
<i>Annað óstaðsett</i>	2.700	3.300	3.450
Samtals:	7.110	17.900	11.950
Ekki í tillögu að 15 ára samgönguáætlun 2019-2033			
<i>Borgarlína</i>	16.300	15.400	9.900
<i>Stofnvegir</i>	0	5.000	8.500
<i>Annað óstaðsett (hjóla- og göngustígar)</i>	1.500	900	600
Samtals:	17.800	21.300	19.000

Fjárfestingarþörf á stofnvegum til og frá höfuðborgarsvæðinu til ársins 2033

Framkvæmd:	1. tímabil 2019-23 [millj. kr.]	2. tímabil 2024-28 [millj. kr.]	3. tímabil 2029-33 [millj. kr.]
Stofnvegir			
<i>Hringvegur - Fossvellir-Hólmsá</i>		1.100	
<i>Hringvegur - Hólmsá-Norðlingavað</i>		2.500	
<i>Hringvegur - Um Kjalarnes</i>	3.200		
<i>Hringvegur - Hvalfjarðargöng (einkaframkvæmd)</i>			
<i>Þingvallavegur - 2 hringtorg í Mosfellsdal</i>	400		
<i>Reykjanesbraut - Krýsuvíkurvegur-Hvassahraun</i>	300	3.000	
<i>Samtals:</i>	<i>3.900</i>	<i>6.600</i>	<i>0</i>

Fjármögnun og fjárförf

Nauðsynlegar framkvæmdir í átt að betri samgöngum innan höfuðborgarsvæðisins kalla á umtalsverða fjárfestingu, hvort sem er vegna beinnar uppbyggingar innviða Borgarlínu eða vegna endurbóta á stofnvegakerfinu. Eins og dregið er fram í töflu í kaflanum hér á undan er heildarfjárfestingarþörf vegna þeirra framkvæmda sem verkefnishópurinn telur nauðsynlegt að ráðast í til ársins 2033 um 95 mia.kr., þar af tæpir 42 mia.kr. vegna uppbyggingar innviða fyrir Borgarlínu, rúmir 50 mia.kr. vegna annarra framkvæmda á stofnvegakerfi höfuðborgarsvæðisins og 3 mia.kr. í stofnstígakerfi hjóltreida. Sé litið til samlegðaráhrifa framkvæmda má gróft áætla að heildarkostnaður verði 89 mia.kr. Þá eru ótaldar þær framkvæmdir sem birtast í töflunni og snúa að nauðsynlegum fjárfestingum á þeim vegum sem mynda tengingar til og frá höfuðborgarsvæðinu.

Nú liggur fyrir Alþingi tillaga að samgönguáætlun, annars vegar verkefnaáætlun 2019-2023 og hins vegar stefnumótandi áætlun 2019-2033 þar sem um 202 mia.kr. eru ætlaðir til nýframkvæmda á vegakerfinu til 2033 og um 162 mia.kr. til viðhalds þess. Í tillögu að samgönguáætlun 2019-2023 er gert ráð fyrir um 4,4 mia.kr. króna í skilgreindar framkvæmdir við stofnvegi innan höfuðborgarsvæðisins. Í tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 er alls gert ráð 14,6 mia.kr. í skilgreindar framkvæmdir við stofnvegakerfið á höfuðborgarsvæðinu á tímabilinu 2024-2028 og 8,5 mia.kr. á tímabilinu 2029-2033. Að auki er gert ráð fyrir fjármunum, um 9,5 mia.kr. til 2033, í óstaðsettar framkvæmdir, öryggisaðgerðir, göngubrýr o.fl. Áfram er reiknað með fjármagni í hjóla- og göngustíga en ekki sérstaklega merkt höfuðborgarsvæðinu, auk þess sem miða þarf við hærri

heildarupphæð. Ekki hefur enn verið gert ráð fyrir framlögum til innviðauppbyggingar almenningssamgangna, Borgarlínu, í tillögu að samgönguáætlun 2019-2023 né í áætluninni 2019-2033. Þá er í tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 gert ráð fyrir að ríkið fjármagni að hálfu leyti niðurgrafna vegi, svokallaða stokka, annars vegar á Miklubraut og hins vegar á Hafnarfjarðarvegi í Garðabæ, og að hinn hlutinn (samtals 13,5 mia.kr.) verði fjármagnaður með öðrum hætti í samstarfi við sveitarfélögin. Alls er í tillögu að fimmtán ára samgönguáætlun gert ráð fyrir um 37 mia.kr. í skilgreind og óstaðsett verkefni á höfuðborgarsvæðinu og því þörf á viðbótarfjármagni upp á yfir 50 milljarða til að ljúka við þau verkefni sem hópurinn leggur til. Staðan á 1. tímabilinu, 2019-2023, er mjög þröng þar sem fjármálaáætlun fyrir það tímabil hefur þegar verið samþykkt, hana þarf að endurskoða ef bæta á fjármagni í samgönguinnviði. Verkefnishópurinn leggur ekki til frestun framkvæmda við verkefni sem þegar hafa tímasetta fjármögnun í tillögu að samgönguáætlun fyrir þessi ár.

Endurskoða þarf tímasetningu einhverra stofnvegaverkefna í 15 ára samgönguáætlun, og jafnvel flytja milli tímabila, til að tryggja að þau haldist í hendur við tímasetningu afmarkaðra leiða í byggingu Borgarlínu og þróun byggðar þannig að samlegðaráhrifin skili sér.

Ljóst er af umfjölluninni hér að ofan að bæði ríki og sveitarfélög þurfa að leita leiða til að tryggja fjármagn til þeirra samgönguframkvæmda sem fjallað hefur verið um. Verkefnishópurinn hefur í þessu sambandi tekið til umfjöllunar hugmyndir um notkunargjöld/veggjöld innan höfuðborgarsvæðisins, innviðagjald sveitarfélaganna og ráðstöfun

kolefnisgjalds til almenningsgangna svo sem nánar er fjallað um hér að neðan.

Í ríkisstjórnarsáttmála núverandi ríkisstjórnar er bæði lögð áhersla á eflingu vistvænna samgöngumáta, m.a. með stuðningi við Borgarlínu í samstarfi við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, og lögð fram áætlun um hækkun kolefnisgjalds í takt við aðgerðaráætlun í loftslagsmálum. Þá er í nýlegri skýrslu starfshóps fjármála- og efnahagsráðuneytisins um skatta á ökutæki og eldsneyti 2020-2025 m.a. lagt til að “grundvöllur fjárhæða kolefnisgjalds verði eflur, fjárhæðirnar skilgreindar að nýju og gjaldinu fengið skýrara hlutverk við að stuðla að samdrætti losunar koltvísýrings.” Verkefnishópurinn leggur til að við ráðstöfun hækkaðs kolefnisgjalds verði horft til þess árangurs sem ná má í loftslagsmálum með minni vexti bílaumferðar á höfuðborgarsvæðinu og eflingu almenningsgangna, þ.m.t. uppbyggingu Borgarlínu. Lagt er til að í þeirri fimm ára samgönguáætlun sem nú er til meðferðar í þinginu verði gert ráð fyrir 300 m.kr. framlagi til Borgarlínu árið 2019 og 500 m.kr. árið 2020 sem fjármagnað verði með kolefnisgjaldi. Fjármagnið fari í undirbúning verkefnisins og fyrstu framkvæmdir. Sveitarfélögin leggi til samsvarandi fjármuni til verkefnisins.

Verkefnishópurinn leggur jafnframt til að innheimt verði ný gjöld af umferð innan höfuðborgarsvæðisins, annað hvort í formi veggjalda af tilteknum framkvæmdum, svo sem stokkum og brúm, og/eða í formi notkunargjalda, t.d. svokallaðra tafa- og mengunargjalda sem tekið gætu mið af annatímum, útblæstri ökutækja o.fl. Gjöldunum yrði ætlað að mæta hluta af fjárþörf til samgangna á höfuðborgarsvæðinu, sbr. umfjöllun hér að ofan. Á vegum samgöngu- og

sveitarstjórnarráðherra er nú að störfum starfshópur um fjármögnun samgöngukerfisins undir stjórn Eyjólfss Árna Rafnssonar. Verkefnishópurinn tekur því ekki frekari afstöðu til útfærslu á innheimtu gjalda innan höfuðborgarsvæðisins en leggur áherslu á að þær leiðir sem farnar verða séu í samræmi við þær almennu og sértæku gjaldtökuleiðir sem lagðar verða til af starfshópi um fjármögnun samgöngukerfisins.

Hvað varðar auknar tekjur til uppbyggingar innviða Borgarlínu leggur verkefnishópurinn loks til að sveitarfélögunum á höfuðborgarsvæðinu verði tryggðar nauðsynlegar heimildir í lögum til töku innviðagjalda til að fjármagna þeirra hlut í fyrirhuguðum verkefnum í tengslum við Borgarlínu. Embætti borgarlögmanns hefur lagt fram tvær tillögur að mögulegum leiðum að þessu markmiði. Verkefnishópurinn leggur til að farin verði sú leið sem sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu sammælast um þegar nánari skoðun á nauðsynlegum lagabreytingum, í samvinnu við viðkomandi ráðuneyti og samband íslenskra sveitarfélaga, er lokið.

Þegar kemur að því að framkvæmdir við Borgarlínu komist á fullt skrið, á árinu 2021, er á núverandi stigi reiknað með að samanlögð framlög ríkis og sveitarfélaga til uppbyggingar samgönguinnviða á höfuðborgarsvæðinu þurfi að vera um 7 mia.kr. á ári 2021-2023 um 8 mia.kr. á ári á öðru tímabili og um 6 mia.kr. á því þriðja. Vonast er til að á þeim tíma verði tekjur vegna gjaldtöku af umferð farnar að skila sér og geti staðið undir hluta af þessum fjárfestingum, á móti hefðbundnum framlögum af samgönguáætlun, beinum framlögum sveitarfélaganna, hlutdeild í kolefnisgjaldi og öðrum tekjustofnum.

Verkefnið sem ríki og sveitarfélög standa frammi fyrir felst í að ráðast í heildstæða uppbyggingu samgöngukerfa á höfuðborgarsvæðinu á næstu 15 árum. Þessum samgönguverkefnunum er ætlað að tryggja að hægt sé að taka á móti fjárfestingum á höfuðborgarsvæðinu án þess að bílaumferð og umferðartafir aukist verulega. Einnig að tekin verði markviss skref í átt að sjálfbæru, kolefnishlutlausu borgarsamfélagi með öflugri almenningsamgöngum í takt við loftslagsáætlun stjórnvalda og áherslur sveitarfélaga.

Verkefnahópurinn leggur því til að mótaður verði heildstæður fjárfestingapakki sem innihaldi öll þau verkefni sem sett eru fram í skýrslu hópsins; hágæða almenningsamgöngur, stofnvegi og stofnstíga. Gert verði samkomulag um framkvæmd þeirra verkefna á tímabili samgönguáætlunar 2019-2033 sem innihaldi nýja sjálfstæða tekjustofna s.s. í formi veggjalda, notkunargjalda og innviðagjalda auk skilgreindra framlaga ríkis og sveitarfélaga.

Ríkið hefur lýst sig reiðubúið til að standa straum af allt að 50% kostnaðar við uppbyggingu innviða Borgarlínu. Það vil yrði miðast við að heildarkostnaður alls kerfisins verði 63-70 mia.kr., og að kostnaður við 1. áfanga kerfisins fram til ársins 2033 (35 km) verði um 42 mia.kr. Miðað er við að framlög ríkisins verði verðbætt milli ára með byggingarvísitölu. Fari kostnaður að einhverju marki fram úr framangreindum kostnaðaráætlunum þurfa aðilar að semja sérstaklega um greiðslu viðbótarkostnaðar.

HELSTU NIÐURSTÖÐUR OG TILLÖGUR

Verkefnishópurinn hefur rætt uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu með það að markmiði að unnt verði í framhaldinu að gera samkomulag um fjármagnaða áætlun um fjárfestingar í stofnvegum, stofnstígum og kerfi almenningssamgangna. Samkomulaginu er ætlað að verða hluti af langtímaáætlun ríkisins í samgöngumálum, fjármálaáætlun 2020-2024 og fjárfestingaráætlunum sveitarfélaga á svæðinu. Aðilar eru sammála um að stefna skuli að sjálfbæru, kolefnishlutlausu borgarsamfélagi og öflugri almenningssamgöngum í takt við loftslagsáætlun stjórnvalda og áherslur sveitarfélaganna. Horft er til allra samgöngumáta á höfuðborgarsvæðinu og tenginga við höfuðborgarsvæðið í heild sinni. Helstu niðurstöður viðræðna fulltrúa ríkisins og samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu á þessu stigi eru eftirfarandi:

- Umferðarspá fyrir höfuðborgarsvæðið gefur til kynna að miðað við óbreyttar ferðavenjur muni aukning á heildarakstri milli árana 2012 og 2030 verða um 40%, og um 24% miðað við breyttar ferðavenjur (fleiri ferðir með almenningssamgöngum, hjólandi og gangandi).
- Ástandsgreining sýnir að tafir í umferð eru meira bundnar við ákveðna umferðarstrauma en ákveðin gatnamót. Af 51 gatnamótum sem voru greind þarf að skoða nánar strauma gegnum 17 gatnamót árdegis og 19 síðdegis (í 11 tilfellum sömu gatnamót). Bæta þarf ljósastýringar á gatnamótum, sem er ódýr en árangursrík aðgerð, en óhjákvæmilegt er að fara í framkvæmdir við að breyta ýmsum gatnamótum til að minnka

umferðartafir og auka umferðaröryggi, jafnvel þótt markmið um aukna notkun annarra ferðamáta náist.

- Verkefnishópurinn leggur til að áfram verði unnið á grundvelli ástandsgreiningar að flæðisbætandi verkefnum. Þá lítur hópurinn svo á að þau verkefni sem hér eru lögð til, hvort heldur sem varðar breytingar á stofnvegakerfinu, innheimtu tafa og mengunargjalda eða styrkingar á breyttum ferðavenjum, séu aðgerðir sem bæta flæði almennrar umferðar.
- Á meginstofnvegum Reykjanesbraut frá Sundabraut til Suðurnesja og Vesturlandsvegi frá Reykjanesbraut og norður úr ásamt Suðurlandsvegi frá Vesturlandsvegi og austur úr þarf að huga sérstaklega að greiðu og öruggu flæði einka- og þungaumferðar. Sundabraut og tenging Reykjanesbrautar ofan byggðar á sunnanverðu höfuðborgarsvæðinu verða áfram til skoðunar og taka sveitarfélög frá rými í skipulagsáætlunum sínum fyrir mögulegar útfærslur.
- Verkefnishópurinn styður þá sýn Vegagerðarinnar til langs tíma að á Reykjanesbraut frá Suðurnesjum, um höfuðborgarsvæðið og Sundabraut upp á Kjalarnes verði lögð áhersla á greitt og öruggt flæði umferðar.
- Á tímabilinu 2019-2023 er reiknað með framkvæmdum við gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, Reykjanesbraut milli Kaldárselsvegar og Krýsuvíkurvegar, Vesturlandsveg í Mosfellsbæ og Suðurlandsveg næst Vesturlandsvegi. Dæmi um stofnvegaverkefni á árunum 2024-2028 er byrjun á stokki á Miklubraut, Arnarnesvegur, Reykjanesbraut milli

Álftanesvegur og Lækjargötu og Reykjanesbraut/Sæbraut milli Stekkjabakka og Holtavegar.

- Endurskoða þarf samning ríkisins og SSH frá 2012 um eflingu almenningssamgangna og frestun stórra framkvæmda á stofnvegum. Nýr samningur þarf að taka á úrbótum í núverandi almenningssamgöngum, sbr. kaflann *Aðrar almenningssamgöngur – núverandi og nýir samningar* hér á undan, uppbyggingu og rekstri hágæða almenningssamgangna, úrbótum á stofnvegum og gerð hjóla- og göngustíga.
- Verkefnishópurinn lítur svo á að svæðisskipulagsbreyting frá 25. maí 2018 staðfesti að öll sveitarfélög innan SSH geri ráð fyrir Borgarlínu í sínum skipulagsáætlunum til framtíðar og tryggi nauðsynlegt rými fyrir hana, enda sé það forsenda samkomulags við ríkið um aðkomu að verkefninu.

Tillögur vegna samgönguáætlunar – uppbygging innviða Borgarlínu

- Lagt er til að gerðar verði breytingar á tillögum að samgönguáætlunum 2019-2023 og 2019-2033 til samræmis við tillögur verkefnishópsins. Tillagan er sett fram með fyrirvara um nýjar fjármögnunarleiðir.
- Í tillögu að samgönguáætlun sem nú liggur fyrir Alþingi er gert ráð fyrir tilteknum framkvæmdum við stofnvegi innan höfuðborgarsvæðisins svo sem ítarlega er fjallað um í kaflanum *Stofnvegir* hér að framan. Verkefnishópurinn styður þær framkvæmdir sem þar eru lagðar til og leggur ekki til breytingar á samgönguáætlun hvað þær varðar.

- Verkefnishópurinn leggur til að 15 ára samgönguáætlun innihaldi hlut ríkisins í eftirfarandi framkvæmdum: fyrsta áfanga að Borgarlínu, sem metið er að kosti í heild um 42 mia.kr, öllum stofnvegaframkvæmdum í fyrirliggjandi tillögu að samgönguáætlun sem metnar eru á rúman 50 mia.kr, auk ótilgreindra stofnstígaverkefna sem metin eru á 3 mia.kr.
- Ný verkefni sem komi inn á samgönguáætlun 2019-2023 verði uppbygging innviða Borgarlínu frá Ártúni að Hlemmi um Voga, Suðurlandsbraut/Laugaveg og frá Hamraborg að Hlemmi yfir Fossvog um miðborg. Áætlaður kostnaður við þá innviði er 16,3 mia.kr. Einnig verði gert ráð fyrir 1,5 mia.kr. í stofnstígaframkvæmdir til að styrkja núverandi samgöngustíga og uppbyggingu nýrra.
- Kostnaðarmat Borgarlínu miðast við að byggt verði sérrými fyrir almenningssamgöngur ásamt biðstöðvum.
- Lega Borgarlínu er ákveðin m.t.t. aksturstíma, farþegagrunns og samspils við aðra umferð og mats á því hvaða leiðir séu færar þar sem Borgarlína getur verið í sérrými og með forgang á gatnamótum. Afkastageta meginstofnvega og stofngatna verður ekki minnkuð nema greining sýni ásættanlegt þjónustustig eða aðilar séu sammála um annað.
- Lagt er til að í þeirri fimm ára samgönguáætlun sem nú er til meðferðar í þinginu verði gert ráð fyrir 300 m.kr. framlagi til Borgarlínu árið 2019 og 500 m.kr. árið 2020 sem fjármagnað verði með kolefnisgjaldi. Fjármagnið fari í undirbúning verkefnisins og fyrstu framkvæmdir. Sveitarfélögin leggi til samsvarandi fjármuni til verkefnisins.

- Þegar kemur að því að framkvæmdir við Borgarlínu komist á fullt skrið, á árinu 2021, er á núverandi stigi reiknað með að samanlögð framlög ríkis og sveitarfélaga til uppbyggingar innviða á höfuðborgarsvæðinu þurfi að vera um 7 mia.kr. á ári, um 8 mia.kr. á ári á öðru tímabili og um 6 mia.kr. á því þriðja.

Tillögur um nýjar fjármögnunarleiðir

- Til að standa straum af aukinni fjárþörf, umfram það sem tilgreint er í fyrirliggjandi tillögu að samgönguáætlun þarf að skilgreina nýja tekjustofna ríkis og sveitarfélaga. Dæmi um slíka tekjustofna eru gjaldtaka af umferð í formi veggjalda eða notkunargjalda, aukin kolefnisgjöld og innviðagjöld sveitarfélaganna (virðisaukagjöld af uppbyggingu á áhrifasvæði hágæða almenningssamgangna).
- Verkefnishópurinn tekur ekki frekari afstöðu til útfærslu á innheimtu gjalda innan höfuðborgarsvæðisins eða ráðstöfun þeirra en leggur áherslu á að þær leiðir sem farnar verða séu í samræmi við þær almennu og sértæku gjaldtökuleiðir sem lagðar verða til af starfshópi um fjármögnun samgöngukerfisins. Ekki liggja fyrir áætlaðar tekjur af slíkum tekjustofnum.
- Samhliða því að ríki og sveitarfélög ganga til samninga um þann fjárfestingapakka sem verkefnishópurinn leggur til verði ráðist í nauðsynlegar lagasetningar/breytingar fyrir nýja tekjustofna og umgjörð samningsins.

Verkefnishópurinn leggur að til að niðurstöður þessara viðræðna liggi til grundvallar samningi ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, eða félags í þeirra eigu, um nánari útfærslu einstakra álitafna. Í þeim samningi er m.a. nauðsynlegt að taka nánar á hlutdeild aðila, bæði einstakra sveitarfélaga innan höfuðborgarsvæðisins og ríkisins, í kostnaði vegna fjárfestingapakkans, tekjuáætlun vegna gjaldtöku af umferð og innheimtu innviðagjalda og ráðstöfun þeirra tekna til samgönguframkvæmda, rekstrarformi hágæða almenningssamgangna annars vegar og innviða Borgarlínu hins vegar og hvort og með hvaða hætti ríkið kæmi að slíkum rekstri.

Verkefnishópurinn hefur ekki, á þeim tíma sem verkefnið var unnið, náð að móta tillögur varðandi fjármögnun framkvæmda við stofnvegi til og frá höfuðborgarsvæðinu en leggur hins vegar áherslu á að leitað verði leiða til að flýta nauðsynlegum framkvæmdum í þágu umferðaröryggis.

Í samræmi við viljayfirlýsinguna sem liggur til grundvallar viðræðum þessum mun verkefnishópurinn fjalla um málefni Sundabrautar í framhaldi af fyrirliggjandi vinnu.

Helstu bakgrunnsgögn

Samgönguframkvæmdir til 2030

Tillögur stýrihóps samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðarinnar og Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins.

Febrúar 2018

https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/ssh_03_17361_tillogur_180212.m.pdf

Vegir á höfuðborgarsvæðinu í umsjá Vegagerðarinnar

Höfuðborgarsvæðið 2040 - Sýn Vegagerðarinnar

Október 2018

[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Vegir_hofudborgarsvaedid_syn_Vegagerdin/\\$file/Vegagerdin_vefutgafa2_okt_2018.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Vegir_hofudborgarsvaedid_syn_Vegagerdin/$file/Vegagerdin_vefutgafa2_okt_2018.pdf)

Svæðisskipulagið - Höfuðborgarsvæðið 2040

Samþykkt breyting á svæðisskipulagi

Samgöngu- og þróunarásar fyrir hágæðakerfi

almenningsgangna á höfuðborgarsvæðinu - Borgarlína

Máí 2018

http://ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/Borgarlina/2018_05_Stadfesting/180525_ssk_tillaga_stadfest.pdf

Höfuðborgarsvæðið 2040

Umferðarspá fyrir 2030 vegna svæðisskipulagsbreytingar

September 2017

https://ssh.is/images/stories/Samgongumal/2017_Greinagerd_Umferdarspa_2030_LOKA.pdf

Ástandsgreining umferðar

Yfirlitsskýrsla

Október 2017

https://www.ssh.is/images/stories/Samgongumal/2017_Yfirlitsskyrsla_Astandsgreining.pdf

Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033

September 2018

<https://www.althingi.is/altext/149/s/0174.html>

Tillaga til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023

September 2018

<https://www.althingi.is/altext/149/s/0173.html>

Fylgiskjöl

Viljayfirlýsing um viðræður um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu
dags. 21. september 2018

Gjaldtökuheimildir vegna uppbyggingar almenningsamgangna
dags. 12. nóvember 2018



**SAMKOMULAG UM
SAMSTARF UM TÆKNILEGAN OG FJÁRHAGSLEGAN UNDIRBÚNING
AÐ LAGNINGU HÁGÆÐA ALMENNINGSAMGANGNA
Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU (BORGARLÍNA)**

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

tæknilegan og fjárhagslegan undirbúning 2019 – 2020 vegna lagningar Borgarlínu.

1. Almenn

Samkomulag þetta byggir á eftirfarandi:

- a) Núgildandi svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins frá 29. júní 2015 með breytingu frá 25.maí 2018 vegna ætlaðrar legu Borgarlínu í skipulagi sveitarfélaganna.
- b) Ákvæða í samgönguáætlun fyrir árin 2019 – 2023 um fjárframlög ríkisins til undirbúnings að lagningu Borgarlínu með skilyrði um að ofangreind sveitarfélög leggi fram tilsvarende fjárhæðir til verkefnisins.
- c) Tillögu stjórnar SSH til sveitarfélaganna frá 04.03.2019 um aðkomu og samstarf sveitarfélaganna að verkefninu.

2. Markmið samkomulagsins

Markmið samkomulags þessa er að skilgreina aðkomu sveitarfélaganna að samstarfi við ríkið um nauðsynlegan tæknilegan og fjárhagslegan undirbúning vegna lagningar Borgarlínu.

Gert er ráð fyrir að á árunum 2019 og 2020 verði varið allt að 1.600 millj. kr í nauðsynlega undirbúningsvinnu, þ.e. forhönnun, skipulagsvinnu og gerð útboðsgagna vegna fyrsta áfanga verkefnisins.

Samhliða verður unnið að útfærslu á fjármögnun uppbyggingar Borgarlínu og samkomulagi um skiptingu stofnkostnaðar milli ríkis og sveitarfélaganna.

3. Fjárframlög

Sveitarfélögin samþykkja að leggja í sameiningu til fjármagn á árinu 2019 og 2020 til jafns á við framlag ríkisins vegna tæknilegs og fjárhagslegs undirbúnings verkefnisins, allt að 800 millj. kr króna á árinu 2019 og 2020. Innbyrðis skipting sveitarfélaganna vegna þessu verður eins og fram kemur í fylgiskjali 3.



4. Verkefnisstjórn og umsýsla

Verkefnið verður unnið sameiginlega af Vegagerðinni og framangreindum sveitarfélögum. Sveitarfélögin samþykkja að fjárhagsleg umsýsla verkefnisins og verkefnisstjórn verði falið skrifstofu Samtaka sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu á grundvelli samþykktar stjórnar samtakanna frá 04.03.2019.

Sveitarfélögin samþykkja ennfremur að samhliða þessu samkomulagi verði gerður og undirritaður sérstakur samstarfssamningur við Vegagerðina í samræmi við framangreinda samþykkt stjórnar SSH.

5. Fyrirvari

Fyrirvari er gerður á framlagi sveitarfélaganna á móti ríkinu sem nemur 500 millj. kr og varðar 2. áfanga undirbúnings (verkhönnun útboð) náist ekki samkomulag milli ríkis og sveitarfélaga um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2033. Sjá skiptingu verkefna í fylgiskjali 2.

Verði ekki af ofangreindu samkomulagi verður kostnaðarskiptingin milli sveitarfélaganna eins og sjá má í fylgiskjali 5.

6. Önnur ákvæði

Sveitarfélögin eru sammála um að samhliða flýtingu á öðrum áfanga Borgarlínuframkvæmda að Keldum verði unnið að áframhaldandi tengingu í gegnum Blikastaðaland til Mosfellsbæjar.

Meðfylgjandi og hluti af samningi þessum:

Fylgiskjal 1	Frumkostnaðaráætlun og verkefnisáætlun fyrra hluta verkefnis.
Fylgiskjal 2	Yfirlitsáætlun þeirra verkefna sem samningurinn nær til.
Fylgiskjal 3	Innbyrðis skipting sveitarfélaganna ásamt greiðsluáætlun.
Fylgiskjal 4	Stjórnskipulag verkefnis.
Fylgiskjal 5	Kostnaðarskipting sveitarfélaganna m.v. 300 millj. kr mótframlag sveitarfélaganna.

Undirritun og gildistaka

Samningur þessi gildir frá xx. maí 2019 til 31. desember 2020.

Kópavogi xx. maí 2019

Reykjavík

Kópavogur

Hafnarfjörður

Garðabær



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu

Mosfellsbær

Seltjarnarnesbær

Þingsályktun

um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019–2023.

Alþingi ályktar, sbr. lög um samgönguáætlun, nr. 33/2008, að á árunum 2019–2023 skuli unnið að samgöngumálum í samræmi við eftirfarandi aðgerðaáætlun sem er hluti af og innan ramma samgönguáætlunar fyrir árin 2019–2033 þar sem mörkuð er stefna og markmið sett fyrir allar greinar samgangna á gildistíma áætlunarinnar. Aðgerðaáætlunin tekur mið af ramma fjármálaáætlunar fyrir árin 2019–2023.

Fjárhæðir eru á verðlagi eins og það birtist í frumvarpi til fjárlaga fyrir árið 2019 og eru í milljónum króna.

Tafla 1 – Fjármálaáætlun 2019–2023.

Fjármálaáætlun 2019–2023	2019	2020	2021	2022	2023	Samtals
Samgöngur samtals	41.375,9	40.767,0	40.309,2	34.705,2	34.705,2	191.862,5
221-101 Samgöngustofa	2.623,9	2.623,9	2.623,9	2.623,9	2.623,9	13.119,5
252-101 Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta	2.426,2	2.465,0	2.348,0	2.348,0	2.348,0	11.935,2
10-211 Vegagerðin	35.148,0	34.379,8	34.141,8	28.537,8	28.487,8	160.695,2
101 Almennur rekstur	1.114,6	1.124,6	1.124,6	1.124,6	1.124,6	5.613,0
107 Þjónusta	5.552,2	5.552,2	5.552,2	5.552,2	5.552,2	27.761,0
115 Styrkir til almenningsamgangna	3.425,6	3.425,6	3.425,6	3.425,6	3.425,6	17.128,0
610 Framkvæmdir á vegakerfinu	23.545,4	23.388,4	23.250,4	17.846,4	17.846,4	105.877,0
620 Framkvæmdir við vita og hafnir	780,2	889,0	789,0	589,0	539,0	3.586,2
682 Botndælubúnaður við Landeyjahöfn	730,0					730,0
241-670 Hafnabótasjóður	915,5	923,0	1.023,0	1.023,0	1.073,0	4.957,5
231-101 Rannsóknarnefnd samgönguslysa	170,5	172,5	172,5	172,5	172,5	860,5
998-130 Varasjóður málaflokks	91,8	202,8				294,6

Verðlag fjárlagafrumvarps 2019.

1. SAMGÖNGUSTOFA*Tafla 2 – Fjármál Samgöngustofu.***Tekjur og framlög**

<i>Verðlag fjárlaga 2019. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	2019	2020	2021	2022	2023	Samtals
Framlag af almennum skatttekjum	1.303,8	1.388,8	1.398,2	1.398,2	1.398,2	6.887,2
Rekstrartekjur	1.290,4	1.374,6	1.383,9	1.383,9	1.383,9	6.816,7
Til ráðstöfunar alls	2.594,2	2.763,4	2.782,1	2.782,1	2.782,1	13.703,9

Gjöld

<i>Verðlag fjárlaga 2019. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	2019	2020	2021	2022	2023	Samtals
Stjórnsýsla og rekstur	661,2	704,3	709,1	709,1	709,1	3.492,8
Forvarnir og öryggisáætlanir Íslands	225,4	240,1	241,7	241,7	241,7	1.190,6
Eftirlit með innlendum aðilum	787,8	839,2	844,9	844,9	844,9	4.161,7
Eftirlit með erlendum aðilum	68,2	72,7	73,1	73,1	73,1	360,2
Þjónusta og skrár í umsjón Samgöngustofu	817,6	870,9	876,8	876,8	876,8	4.318,9
Rannsóknir og þróun. Umhverfismál	34,0	36,2	36,5	36,5	36,5	179,7
Samtals	2.594,2	2.763,4	2.782,1	2.782,1	2.782,1	13.703,9

2. FLUGVELLIR OG FLUGLEIÐSÖGUÞJÓNUSTA*Tafla 3 – Fjármál flugmála.***Tekjur og framlög**

<i>Verðlag fjárlaga 2019. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	2019	2020	2021	2022	2023	Samtals
Framlög úr ríkissjóði	2.404	2.465	2.348	2.348	2.348	11.913
Rekstrartekjur	693	693	693	693	693	3.465
Til ráðstöfunar alls	3.097	3.158	3.041	3.041	3.041	15.378

Gjöld

<i>Verðlag fjárlaga 2019. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	2019	2020	2021	2022	2023	Samtals
Rekstur og þjónusta	2.602	2.510	2.510	2.510	2.510	12.642
Stofnkostnaður (sjá sundurliðun í töflu 4)	77	140	0	0	250	467
Viðhald og reglubundin endurnýjun búnaðar (sjá sundurliðun í töflu 5)	418	508	531	531	281	2.269
Gjöld alls	3.097	3.158	3.041	3.041	3.041	15.378

Tafla 4 – Stofnkostnaður – sundurliðun.

Verðlag fjárlaga 2019. Fjárhæðir í millj. kr.	2019	2020	2021	2022	2023	Samtals
Alþjóðaflugvellir í grunnneti						
Reykjavík					150	150
Akureyri	77	140				217
Egilsstaðir					100	100
Samtals alþjóðaflugvellir í grunnneti	77	140	0	0	250	467
Samtals aðrir flugvellir í grunnneti	0	0	0	0	0	0
Samtals aðrir flugvellir og lendingarstaðir	0	0	0	0	0	0
Samtals stofnkostnaður	77	140	0	0	250	467

Tafla 5 – Viðhald og reglubundin endurnýjun búnaðar – sundurliðun.

Verðlag fjárlaga 2019. Fjárhæðir í millj. kr.	2019	2020	2021	2022	2023	Samtals	
Alþjóðaflugvellir í grunnneti							
Reykjavík	Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða (bundin slitlög)	14		14		28	
	Byggingar og búnaður					0	
	Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðrétting frávíka	36	60	37		133	
Akureyri	Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða (bundin slitlög)	40	40			80	
	Byggingar og búnaður		10		10	20	
	Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðrétting frávíka	20	36	4		60	
Egilsstaðir	Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða (bundin slitlög)	6		78	524	263	871
	Byggingar og búnaður	5		10		15	
	Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðrétting frávíka	58	8	10		76	
Samtals alþjóðaflugvellir í grunnneti		179	154	153	524	273	1.283
Aðrir flugvellir í grunnneti							
Vestmannaeyjar	Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða (bundin slitlög)			120		120	
	Byggingar og búnaður			8		8	
	Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðrétting frávíka	40	25			65	
Ísafjörður	Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða (bundin slitlög)		147			147	
	Byggingar og búnaður	9				9	
	Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðrétting frávíka		15	4		19	
Bíldudalur	Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða (bundin slitlög)	66				66	
	Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðrétting frávíka	20	2			22	

<i>Verðlag fjárlaga 2019. Fjárhæðir í millj. kr.</i>		2019	2020	2021	2022	2023	Samtals
Gjögur	Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðrétting frávika	9	2				11
Húsavík	Byggingar og búnaður			5			5
	Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðrétting frávika						0
Grimsey	Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðrétting frávika			100			100
Þórshöfn	Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða (bundin slitlög)			126			126
Vopnafjörður	Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðrétting frávika	1	10				11
Hornafjörður	Byggingar og búnaður			8			8
	Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðrétting frávika		115				115
Samtals aðrir flugvellir í grunnneti		145	316	371	0	0	832

Aðrir flugvellir og lendingarstaðir

Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða (bundin slitlög)							
	Bakki	44					44
	Stóri-Kroppur		21				21
	Reykhólar	35					35
Samtals aðrir flugvellir og lendingarstaðir		79	21	0	0	0	100

Sameiginleg verkefni

	Til leiðréttinga og brýnna verkefna	15	17	7	7	8	54
Samtals sameiginleg verkefni		15	17	7	7	8	54

Samtals viðhald og reglubundin endurnýjun búnaðar	418	508	531	531	281	2.269
--	------------	------------	------------	------------	------------	--------------

3. VEGAGERÐIN

Tafla 6 – Fjármál Vegagerðarinnar.

Tekjur og framlög

<i>Verðlag fjárlaga 2019. Fjárhæðir í millj. kr.</i>		2019	2020	2021	2022	2023	Samtals
10-211 Vegagerðin							
	Rekstrarframlög	9.225	9.684	9.684	9.684	9.684	47.962
	Fjárfestingarframlög	24.636	24.277	24.039	18.435	18.385	109.772
Framlög úr ríkissjóði samtals:		33.861	33.961	33.723	28.119	28.069	157.735
	Almennar sértekjur	409	409	409	409	409	2.044
	Tekjur af Landeyjahöfn	10	10	10	10	10	50
Sértekjur samtals:		419	419	419	419	419	2.094
Til ráðstöfunar samtals:		34.280	34.380	34.142	28.538	28.488	159.828

<i>Verðlag fjárlaga 2019. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	2019	2020	2021	2022	2023	Samtals
10-241 Hafnarframkvæmdir						
Rekstrarframlög	916	923	1.023	1.023	1.073	4.958
Framlög úr ríkissjóði samtals:	916	923	1.023	1.023	1.073	4.958
Til ráðstöfunar samtals:	916	923	1.023	1.023	1.073	4.958
Skipting útgjalda						
10-211 Vegagerðin						
Rekstur:						
Almennur rekstur	905	1.125	1.125	1.125	1.125	5.405
Stjórn og undirbúningur	480,3	700,4	700,4	700,4	700,4	
Sértekjur	-217,4	-217,4	-217,4	-217,4	-217,4	
Vaktstöð siglinga	292,0	292,0	292,0	292,0	292,0	
Viðhald vita og leiðsögukerfa	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0	
Rekstur Landeyjahafnar	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	
Sértekjur	-10,0	-10,0	-10,0	-10,0	-10,0	
Rannsóknir	150,0	150,0	150,0	150,0	150,0	
Þjónusta	5.332	5.552	5.552	5.552	5.552	27.540
Svæði og rekstrardeild (sértekjur)	-191,3	-191,3	-191,3	-191,3	-191,3	
Almenn þjónusta	2.483,1	2.703,3	2.703,3	2.703,3	2.703,3	
Vetrarþjónusta	3.040,0	3.040,0	3.040,0	3.040,0	3.040,0	
Styrkir til almenningsamgangna	3.407	3.426	3.426	3.426	3.426	17.111
Ferjur, sérleyfi á landi, innanlandsflug	2.420,0	2.420,0	2.420,0	2.420,0	2.420,0	
Almenningsamgöngur á höfuðborgarsvæðinu	987,2	1.006,0	1.006,0	1.006,0	1.006,0	
Fjárfestingar:						
Framkvæmdir á vegakerfinu						
Viðhald	9.260	9.460	10.200	10.200	10.000	49.120
Nýframkvæmdir (sjá sundurliðun í töflu 7)	13.085	14.028	13.150	7.646	7.846	55.755
Framkvæmdir við vita og hafnir	761	789	689	589	539	3.367
Vitabyggingar	15,0	15,0	15,0	20,0	20,0	
Sjóvarnargarðar (sjá sundurliðun í töflu 9)	115,0	120,0	150,0	150,0	150,0	
Landeyjahöfn	622,8	641,0	464,0	394,0	344,0	
Ferjubryggjur	3,0	3,0	50,0	10,0	10,0	
Hafna- og strandrannsóknir	5,0	10,0	10,0	15,0	15,0	

<i>Verðlag fjárlaga 2019. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	2019	2020	2021	2022	2023	Samtals
Ný Vestmannaeyjaferja	800	0	0	0	0	800
Botndælubúnaður við Landeyjahöfn	730	0	0	0	0	730
Samtals Vegagerðin 10-211:	34.280	34.380	34.142	28.538	28.488	159.828
10-241 Hafnarframkvæmdir						
Rekstur						
Hafnabótasjóður (sjá sundurliðun í töflu 8)	916	923	1.023	1.023	1.073	4.958
Samtals Hafnarframkvæmdir 10-241:	916	923	1.023	1.023	1.073	4.958

Tafla 7 – Vegáætlun 2019–2023 – sundurlíðun nýframkvæmda.
 Vísitala áætlana 16.200.

Vegnr.	Kaflanr.	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar kostnaðar 1. 1. 2019 millj. kr.	2019	2020	2021	2022	2023	2024+ Framhald
Suðursvæði I										
1		Undirbúningur verka utan áætlunar Hringvegur		250	50	50	50	50	50	+
b4		Um Gatnabrún	2,5	450			450			
b5		Jökulsá á Sólheimasandi	0,5	520	20	255	245			
d2–d5		Norðautan Selfoss, brú á Ölfusá	5,0	5.500	10	10	10	10	10	+
d6		Biskupstungnabraut–Varmá	8,9	4.350	1.250	1.050	1.600	450		
d6–d8		Varmá–Kambar	3,0	2.500			400	450	300	+
30		Skeiða- og Hrunamannavegur								
08		Einholtsvegur–Biskupstungnabraut	4,4	285	100	185				
34		Eyrarbakkavegur								
01–02		Hringtorg og undirgöng við Suðurlhóla		200			200			
208		Skaftártunguvegur								
00		Um Eldvatn	0,5	150	150					
355		Reykjavegur								
01		Biskupstungnabraut–Laugarvatnsvegur	8,0	185		185				
		Samtals Suðursvæði I		1.580	1.735	2.955	960	360		
Suðursvæði II (Reykjavík og Suðvestursvæði)										
Undirbúningur verka utan áætlunar										
1		Hringvegur		250	50	50	50	50	50	
e3		Bæjarháls–Vesturlandsvegur	1,6	400			400			
f3		Skarhólabraut–Hafravatnsvegur	1,2	510	510					
f5–f6		Um Kjalarnes	9,0	3.200	200	600	1.440	960		
f8		Hvalfjarðargöng*								
36		Þingvallavegur								
		Í Mosfellsdal, tvö hringtorg og undirgöng		400			400			
41		Reykjanesbraut								
12		Gatnamót við Bústaðaveg		1.000					1.000	
12		Undirgöng í Kópavogi, skuld		100	100					

Vegnr.	Kaflanr.	Vegheiti Kafalaheiti	Lengd kafla [km]	Efirstöðvar kostnaðar 1. 1. 2019 millj. kr.	2019	2020	2021	2022	2023	2024+ Framhald
14		Kaldárselsvegur–Krýsuvíkurvegur	3,3	2.400	1.000	1.400				
15		Krýsuvíkurvegur–Hvassahraun	5,5	3.300		300				+
43		Grindavíkurvegur								
01		Reykjanesbraut–Bláalónsvegur		700	700					
		Bætt umferðarflæði, almenningsamgöngur			200	200	200	200	200	+
		Umferðarstyrking á höfuðborgarsvæði			40	40	40	40	40	+
		Öryggisaðgerðir			100	100	100	100	100	+
		Göngubrýr og undirgöng			150	150	150	150	150	+
		Borgarlína, undirbúningur**		800	300	500				
		Samtals Suðursvæði II			3.350	3.340	2.780	1.500	1.540	

* Leitað verði leiða til að fjármagna tvöföldun Hvalfjarðarganga í samstarfi við einkaaðila.

** Framlagið er háð því skilyrði að sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu leggi til samsvarandi fjármuni til verkefnisins.

Vestursvæði

1		Undirbúningur verka utan áætlunar Hringvegur		250	50	50	50	50	50	+
h4		Um Heiðarsporð (Biskupsbeygja)	2,5	300			300			
54		Snæfellsnesvegur								
10		Um Fróðárheiði		250	250					
60		Vestfjarðavegur								
25–28		Um Gufulalssveit	18,2	6.700	100	1.500	2.700	1.800	600	
35–37		Dynjandishéiði	35,2	5.300		300		300	1.200	+
39		Dýrafjarðargöng	11,8	7.200	3.500	3.700				
61		Djúpvvegur								
34		Hestfjörður–Seyðisfjörður	6,5	550	550					
35–36		Um Hattardalsá		270			270			
509		Akranesvegur								
02		Faxabraut, hækkun vegar og sjóvörn		550	100	100				+
612		Örlygshafnarvegur								
04		Um Hvallátur	2,1	120			120			
643		Strandavegur								
06		Um Veitileysuháls	12,0	700			200	200	200	+

Vegnr.	Kaflannr.	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar kostnaðar 1. 1. 2019 millj. kr.	2019	2020	2021	2022	2023	2024+ Framhald
09		Um Litlu-Kleif í Norðurfirði	0,5	40	40					
		Samtals Vestursvæði		4.590	5.650	3.440	2.350	2.050		
Norðursvæði										
1		Undirbúningur verka utan áætlunar Hringvegur		250	50	50	50	50	50	+
74	r6	Jökulsá á Fjöllum	2,0	2.000	5	5	5	5	5	+
01		Skagastrandarvegur	8,5	1.350			1.000	350		
85		Norðausturvegur								
27		Brekknahéiði	7,6	1.000					200	
815		Hörgárdalsvegur								
01		Skríða-Brakandi	4,0	230			230			
842	01	Bárðardalsvegur vestri								
862	01	Hringvegur-Sprengisandsleið	37,0	1.500			270			+
		Dettifossvegur								
02-03		Súlnækur-Ásheiði	14,6	1.475	600	675	200			
		Samtals Norðursvæði		655	730	1.755	405	255		
Austursvæði										
1		Undirbúningur verka utan áætlunar Hringvegur		250	50	50	50	50	50	
v4-v5		Um Berufjarðarbotn	4,7	300	300					
x6-x9		Um Hornafjörð	18,0	4.500	10	10	10	220	1.000	+
y2		Um Steinavötn		450	100	350				
94		Borgarfjarðarvegur								
03-04		Eiðar-Laufás	14,7	600			100	500		
06-07		Um Vatnsskarð	8,8	360	360					
07-08		Um Njarðvíkurskriður		100	100					
		Samtals Austursvæði		920	410	60	370	1.550		
Samtals almenn verkefni					12.095	11.865	10.990	5.585	5.755	

Vegnr.	Vegheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar kostnaðar 1. 1. 2019 millj. kr.	2019	2020	2021	2022	2023	2024+ Framhald
	Kaflanr.								
	Kaflaheiti								
Sameiginlegt									
	Tengivegir, bundið slitlag		800	900	900	900	900	900	+
	Breikkun brúa		405	463	500	401	431	431	+
	Hjóla- og göngustígar		250	265	265	265	265	265	+
	Samgöngurannsóknir		20	20	20	20	20	20	+
	Héraðsvegir		100	100	110	110	110	110	+
	Landsvegir utan stofnvegakerfis		120	120	120	120	120	120	+
	Styrkvegir		100	100	50	50	50	50	+
	Reiðvegir		75	75	75	75	75	75	+
	Smábrýr		50	50	50	50	50	50	+
	Girðingar		60	60	60	60	60	60	+
	Sameiginlegur jarðgangakostnaður		10	10	10	10	10	10	+
	Samtals sameiginlegt		1.990	2.163	2.160	2.061	2.091	2.091	
	Samtals nýframkvæmdir		13.085	14.028	13.150	7.646	7.846	7.846	

Tafla 8 – Hafnabótasjóður – sundurliðun framkvæmda og fjárveitinga.

Framkvæmdir í höfnum í grunnneti.

Skýringar: Frumáætlun um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisaukaskattur meðtalinn í kostnaði en ekki í fjárveitingu. Verðlag fjárlaga 2019 í millj. kr.

Höfn	Heildar- kostn. 1.1.2019	Kostnaður 2019	2020	2021	2022	2023	Hluttur 2024+ ríkissj.	
Verkefni	Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv.

Snæfellsbær

Ólafsvík: Lenging Norðurgarðs (80 m,

24.500 m³)

Ólafsvík: Norðurtangi endurbýggður (stálþil

120 m, dýpi 5,5 m)

161,4

149,4

72,3

12,0

5,8

41,0

24,8

125,3

75,8

144,4

87,3

60%

75%

Höfn	Kostnaður Heildar- Lokið kostn. 1.1.2019	2019 Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv.	2020 Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv.	2021 Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv.	2022 Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv.	2023 Kostn. Fjárv. Kostn. Fjárv.	2024+ ríkisfj.	Hluttur
Verkefni								
Ólafsvík: Dýpkun innsiglingar í 7,0 m. Magn 35 þús. m ³	44,0			44,0	21,3			60%
Ólafsvík: Stækkun trébyggju, löndunaraðstaða bætt 160 m ²	24,0					24,0	11,6	60%
Grundarfjörður								
Lenging Norðurgarðs, stálþil, þekja og lagnir (130 m, með 30 m gafl, dýpi 10 m)	468,5	169,0	81,8	162,6	78,7	136,9	66,2	60%
Lenging Norðurgarðs, brimvörn (7.500 m ³ kjarni og grjót, dældfylling 30.000 m ³)	58,5	39,0	18,9	19,5	9,4			60%
Norðurgarður: Endurbygging steyptrar kerjabryggju, 90 m, dýpi 6 m	248,0					64,0	38,7	75%
Stykkishólmur								
Smábátaaðstaða (flotbryggja 20 m, landstöpull)	23,0			23,0	11,1			60%
Stykkishöfn: Hafskipabryggja lengd um 40 m	135,0					45,0	21,8	60%
Vesturbyggð								
Bíldudalur: Tenging stórskipakants og hafskipakants (stálþil 57 m, dýpi 8 m)	169,0	41,3	20,0	66,1	32,0	61,6	29,8	60%
Bíldudalur: Endurbygging hafskipabryggju (stálþil 99 m, 50 m dýpi 5 m, 49 m dýpi 8 m)	218,0	126,3	76,4	42,2	25,5	49,5	29,9	75%
Brjánslækur: Smábátaaðstaða (öldubryótur, 5 m breiður 30 m)	52,0					52,0	31,2	60%
Ísafjörður								
Flateyri: Endurbygging þekju og kantbita hafskipakants (þekja 920 m ² , kantbiti 70 m)	37,0	37,0	22,4					75%
Ísafjörður: Sundabakki, nýr kantur (stálþil 150 m, dýpi 10 m)	423,0					84,6	40,9	60%
Ísafjörður: Dýpkun (9 m dýpi, 225.000 m ³)	196,0					106,0	51,3	60%
Þingeyri: Endurbygging innri hafnargarðs, 1. áfangi 115 m, dýpi 5–7 m	275,0					75,0	45,4	75%
Bolungarvík								
Endurbygging Brióts, fremri hluti, stálþil, lagnir og þekja (78 m, dýpi 9 m)	230,0	110,5	119,5	72,3				75%

Höfn	Verkefni	Kostnaður Heildar- Lokið kostn. 1.1.2019	2019 Kostn. Fjárv.	2020 Kostn. Fjárv.	2021 Kostn. Fjárv.	2022 Kostn. Fjárv.	2023 Kostn. Fjárv.	2024+ Ríkissj.	Hluttur ríkissj.							
	Grundargarður, sandfangari og endurbýgging (12.500 m ²)	35,5	35,5	17,2					60%							
	Lækjarbryggja: Endurbýgging trébruggu 112 m, dýpi 5 m	239,0				49,0	29,6	170,0	102,8	75%						
	Skagaströnd															
	Smábáthöfn (dýpi 2,5 m dýpkun í 6.000 m ² , grjótagarður 16.500 m ² , flotbryggjur 80 m)	165,6	96,4	69,2	33,5				60%							
	Endurbýgging Ásgarðs, stálþil 105 m, dýpi 5 m	245,0			47,6	28,8	116,3	70,3	81,1	49,1	75%					
	Skagafjörður															
	Sauðárkrókur: Endurbýgging efri garðs (stálþil 70 m, dýpi 8 m)	210,0			109,0	65,9	101,0	61,1		75%						
	Hofsós: Endurbýgging norðurgarðs (grjótvörn, 4500 m ² , stálþil 60 m, dýpi 4,5 m)	158,0			41,0	24,8	117,0	70,8		75%						
	Sauðárkrókur: Endurbýgging Efri garðs, 85 m stálþil, dýpi 8 m	242,0						69,0	41,7	+	75%					
	Fjallabýggð															
	Sigluflöndur: Innri höfn stálþil 110 m, dýpi 4 m	218,0						7,5	4,5	45,0	27,2	82,0	49,6	+	75%	
	Dalvík															
	Hafskipabryggja, stálþil (145 m, dýpi 9 m)	460,0	295,2	164,8	79,7											60%
	Hauganes: Flotbryggja	15,0						15,0	7,3							60%
	Norðurgarður: Endurbýgging stálþils 72 m, dýpi 6 m	204,0								59,0	35,7	98,0	59,3	+	75%	
	Hafnasamlag Norðurlands (Akureyri)															
	Akureyri: Torfunefsbruggja. Endurbýgging bryggju (120 m, 9 m dýpi)	342,0						76,0	46,0	136,4	82,5	129,6	78,4			75%
	Grenivík: Endurbýgging bryggju 35 m, dýpi 5 m	88,0								23,0	13,9	65,0	39,3			75%
	Hafnir Norðurlands															
	Húsavík: Þvergarður endurbýggður (stálþil 90 m dýpi 8 m, 75 m dýpi 5 m)	375,0						156,0	94,4	114,0	69,0	105,0	63,5			75%
	Húsavík: Þvergarður lengdur (stálþil 50 m, dýpi 6 m)	165,0						61,0	29,5	54,0	26,1	50,0	24,2			60%
	Húsavík dýpkun vegna Þvergarðs í 8,0 m. Magn 20.000 m ³ . Gröfður	65,0								65,0	31,5					60%

Höfn	Kostnaður Heildar- kostn. 1.1.2019	2019 Kostn. Fjárv. 1.1.2019	2020 Kostn. Fjárv.	2021 Kostn. Fjárv.	2022 Kostn. Fjárv.	2023 Kostn. Fjárv.	Hluttur 2024+ ríkisfj.
Verkefni							
Raufarhöfn: Endurbýgging hafskipabryggju (endurskoða) stálþil 80 m dýpi 7 m	240,0					62,0	37,5 + 75%
Langanesbyggð							
Endurbýgging brimvarnargarðs á Bakkafröð (15.000 m³)	95,0					48,0	29,0 + 75%
Vopnafjörður							
Dýpkun og breikkun innsiglingarrennu (dýpi 10 m, 21.500 m³)	113,3	46,3	67,0	32,4			
Seyðisfjörður							
Angorabryggja (trébryggja 46 m, dýpi 7 m)	124,0			64,0	38,7	60,0	36,3 75%
Bjólfsbakki. Endurbýgging, stálþil 150 m, 7 m dýpi	444,0					96,0	58,1 + 75%
Djúpvogur							
Hafskipabryggja (stálþil 65 m og gafl 12 m, dýpi 6 m)	186,0				65,6	39,7	85,0 51,4 + 75%
Hornafjörður							
Sandfangari við Einholtskletta (150 m, endurnýtt grjót úr Suðurfjörutanga)	254,4		172,8	83,6	81,6	39,5	
Miklagarðsbryggja endurbýggð (stálþil 78 m, dýpi 5 m)	218,0				118,7	71,8	47,2 + 75%
Vestmannaeyjar							
Hörgæyrargarður stytur um 30 m	49,9	49,9	24,1				60%
Þorlákshöfn							
Endurbýgging Svartaskersbryggju (250 m, dýpi 6 m)	550,3	26,1	15,8	356,0	215,3	135,1	81,7 75%
Endurbýgging Suðurvargarðs (200 m, dýpi 8 m)	560,0					108,0	65,3 + 75%
Skurðsprengingar fyrir þilskurði Suðurvarar-bryggju, 140 m	82,0					82,0	39,7 60%
Dýpkun í innsiglingu (60.000 m³)	41,3	41,3	20,0				60%
Grindavík							
Dýpkun við Miðgarð (dýpi 8 m, 5.300 m², 15.500 m³)	90,4	10,0	65,4	31,6	15,0	7,3	60%

Frankvæmdir í höfnum utan grunnnets – ríkisstyrktar.

Skýringar: Frumáætlun um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisaukaskattur meðtalið í kostnaði, en ekki í fjárveitingu. Verðlag fjárlaga 2019 í millj. kr.

Kjördæmi	Kostnaður Heildar- kostn. 1.1.2019	2019		2020		2021		2022		2023		Hluttur 2019+ ríkissj.
		Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	
Hafnir/hafnasamlög												
Reykholahreppur												
Endurbýgging stálþilsbryggju (dýpi 5 m, 140 m)	290,0					74,0	53,7	126,0	91,5	90,0	65,3	90%
Ísafjarðarbær (Suðureyri)												
Endurbýgging Vesturkantís (stálþil 60 m, dýpi 6 m)	138,0		68,6	41,5	69,4	42,0						75%
Súðavík												
Endurbýgging Miðgarðs (trébryggja 46 m, dýpi 6 m)	106,0									20,5	14,9	+
Stálþil við Langeyri, 80 m, dýpi 10 m	273,0		28,0	16,9	65,4	39,6	64,6	39,1	115,0	69,6		75%
Strandabyggð, Hólmavík												
Endurbýgging stálþils (50 m, dýpi 6 m)	125,0		50,0	36,3	60,0	43,5	15,0	10,9				90%
Borgarfjörður eystri												
Hafnarvog, 12 tonn	2,0		2,0	1,2								75%
Breiðdalsvík												
Flotbryggja (20 m)	22,8		22,8	13,8								75%
Hafnir utan grunnnets alls			171,4	109,7	194,8	125,1	153,6	103,7	241,0	161,0	80,2	
Hafnir innan og utan grunnnets alls			1.679,5	916,0	1.629,9	923,0	1.799,5	1.023,0	1.761,2	1.023,0	1.802,9	1.073,0

Tafla 9 – Sjóvarnir – sundurlíðun framkvæmda og fjárveitinga.

Sundurlíðun framkvæmda við sjóvarnir.

Skýringar: Frumáætlun um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisaukaskattur meðtalinn. Verðlag fjárlaga 2019 í millj. kr.

Sveitarfélag	Verkefni, sjóvarnir	2019		2020		2021		2022		2023		Hluttur ríkissj.
		Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	
Akranes												
	Breiðin, styrking og hækkun sjóvarnar (220 m – 3.500 m ³)	25,1	22,0									7/8
	Höfðavík (Miðvogur), lenging á bakkavörð (170 m – 1.100 m ³)					6,7	5,9					7/8
	Leynir, lenging sjóvarnar (25 m – 530 m ³)					3,2	2,8					7/8
	Sólmundarhöfði að vestanverðu (100 m – 1.000 m ³)					7,8	6,8					7/8
Hvalfjarðarsveit												
	Sjóvörn við Belgsholt (200 m – 1.600 m ³)							14,5	12,7			7/8
Snæfellsbær												
	Hellnar við Gróuhól (100 m – 1.200 m ³)											7/8
	Hellisandur, við Hellisbraut 1 (125 m – 2.200 m ³)											7/8
	Ólafsvík, við Ennisbraut 23-37 (160 m – 1.600 m ³)											7/8
	Staðarsveit, við Marbakka (80 m – 800 m ³)											7/8
	Vestan Gufuskála (100 m – 1.200 m ³)							10,3	9,0			7/8
	Staðarsveit, við Barðastaði (170 m – 1.700 m ³)							15,5	13,6			7/8
Reykholahreppur												
	Flatey, sjóvörn við gamla þorpið (um 25–30 m – 600 m ³) viðbót											7/8
Vesturbyggð												
	Sjóvörn við Kollsvík, formminjar (120 m – 1.000 m ³)	7,5	6,6									7/8
Árneshreppur												
	Sjóvörn á Gjögri (40 m – 600 m ³)					4,7	4,1					7/8
Dalabyggð												
	Sjóvörn við Ægisbraut, styrking (250 m – um 2.000 m ³)	11,6	10,2									7/8
Húnaþing vestra												
	Borgir í Hrutafirði (100 m – 1.000 m ³)					7,6	6,6					7/8
Biðanduós												
	Vestan sláturhúss að hreinsistöð við Ægisbraut 14 (100 m – 1.000 m ³)					8,1	7,1					7/8
	Frá sláturhúsi út fyrir lóð Hafnarbrautar 1 (100 m – 1.000 m ³)					8,1	7,1					7/8

Sveitarfélag Verkefni, sjóvarnir	2019		2020		2021		2022		2023		Hluttur ríkissj.
	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	
Skagaströnd											
Réttarholt að Sólvangi (260 m – 3.200 m ³)							21,0	18,4			7/8
Skagabyggð											
Sjóvörn við Krók (250 m – 3.100 m ³)			16,8	14,7							7/8
Sjóvörn við norðanvert Kálfshamarsnes (200 m – 2.500 m ³)			13,8	12,1							7/8
Skagafjörður, sveitarfélag											
Hofsós, neðan við Suðurbraut 8–18 (200 m – 3.000 m ³)									24,1	21,1	7/8
Fjallabyggð											
Ólafsfjörður, við Námuveg 11 (120 m – 1.600 m ³)							9,4	8,2			7/8
Dalvíkurbyggð											
Dalvík, lenging á sjóvörn austan hafnar (100 m – 1.600 m ³)			11,7	10,2							7/8
Árskógssandur, vestan hafnar, lengja vörn í norður (80 m – 1.600 m ³)			11,5	10,1							7/8
Dalvík, Sæból að Framnesi (250 m – 3.500 m ³)					26,4	23,1					7/8
Sjóvörn frá Hinriksmýri að Lækjarbakka á Árskógssandi (170 m – 2500 m ³)					18,8	16,5					7/8
Svalbarðsstrandarhreppur											
Styrking og lenging sjóvarnar norðan hafnar (180 m – 1.800 m ³)					14,2	12,4					7/8
Lenging sjóvarnar norðan tjarnar (100 m – 1.000 m ³)					7,9	6,9					7/8
Grenivík											
Framhald að höfn og styrking sjóvarnar (130 m – 1.900 m ³)					15,6	13,7					7/8
Sjóvörn til suðurs inn fyrir Þengilbakka (100 m – 1.500 m ³)					12,0	10,5					7/8
Norðurþing											
Húsavíkurbakkar, endurbýgging og styrking (270 m – 5.400 m ³)											7/8
Seyðisfjörður											
Vestdalseyri (100 m – 800 m ³)							5,9	5,2			7/8
Þórarinsstaðeyri (200 m – 1.600 m ³)							12,6	11,0			7/8
Við Austurveg (250 m – 3.150 m ³)									24,4	21,4	7/8
Borgarfjarðarhreppur											
Við Borg í Njarðvík (300 m – 4.000 m ³)									21,0	18,4	7/8

Sveitarfélag Verkefni, sjóvarnir	2019		2020		2021		2022		2023		Hluttur ríkissj.
	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	
Fjarðabyggð											
Eskifjörður, kaflar milli Strandgötu 78 og 98 (250 m – 2.700 m ³)					17,1	15,0					7/8
Norðfjörður, sjóvarnir framan við gamla frystihúsið (170 m – 2000 m ³)					12,4	10,9					7/8
Fáskrúðsfjörður, sjóvarnir við fjöru utan smábátahafnar (270 m – 2.400 m ³)					12,6	11,0					7/8
Stöðvarfjörður, sjóvarnir við fjöru og lóða utan frystihúss (115 m – 1.300 m ³)					8,9	7,8					7/8
Mýrdalshreppur											
Sjóvörn austan Víkurár (uppgjör frá 2017)											7/8
Árborg, sveitarfélag											
Flóðvörn neðan við Baugsstaðarjómabúíð (80 m – 1.600 m ³)									7,6	6,7	7/8
Eyrbakkí, endurbygging sjóvarnar móts við Eyrargötu 49 (80 m – 1.200 m ³)									6,8	6,0	7/8
Ölfus, sveitarfélag											
Herdísarvík (200 m – 4.000 m ³)							33,7	29,5			7/8
Grindavíkurbær											
Arfadalsvík syðst, við fjárhús Gerðistanga (svæði á nátturumínjaskrá) (240 m – 2.800 m ³)					17,0	14,9					7/8
Arfadalsvík nyrst, við golfvöll (150 m – 1.300 m ³)					8,0	7,0					7/8
Sunnan Staðarbótar, ýta upp malarkambi í skörð í sjávarkambi					3,3	2,9					7/8
Selatangar, forminjar í hættu (150 m – 2.000 m ³)					15,9	13,9					7/8
Móakot, framlenging af sjóvörn við Gerðistanga (250 m – 3.100 m ³)								19,3	16,9		7/8
Ísólfsskáli, ýta upp malarkambi								3,4	3,0		7/8
Sandgerðisbær											
Sjóvörn frá Skinnalóni að Nýlendu (300 m – 4.500 m ³)							28,6	25,0			7/8
Nesjar, norðan Nýlendu (200 m – 2.000 m ³)							12,8	11,2			7/8
Við sjávargötu (norðan við Jórúkleif) (170 m – 1.700m ³)							10,7	9,4			7/8
Milli Arnarhóls og Norður-Flankastaða (300 m – 3.000 m ³)									19,1	16,7	7/8
Sveitarfélagið Garður											
Frá byggðasafni að Garðshófin, styrking á köflum (180 m – 2.100 m ³)									15,6	13,7	7/8

Sveitarfélag Verkefni, sjóvarnir	2019		2020		2021		2022		2023		Hluttur ríkissj.
	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	
Vogar											
Breiðagerðisvík (250 m – 3.500 m ³)									25,2	22,1	7/8
Garðarbær (Alftanes)											
Endurbýgging sjóvarnar til móts við Blikastíg (80 m – 800 m ³)											7/8
Hliðsnes, sjóvörn á eiðinu út á Hliðsnes (160 m – 1.600 m ³)											7/8
Lambhagi 14 (40 m – 300 m ³)											7/8
Bessastaðanes, sjóvörn við Skansinn (190 m – 2.400 m ³)					14,6	12,8					7/8
Endurbýgging sjóvarnar til móts við Hákotsvör, hækka og styrkja garð (75 m – 500 m ³)					3,4	3,0					7/8
Helguvík sunnanverð að Hliði (100 m – 1.100 m ³)					7,1	6,2					7/8
Seltjarnarnes											
Við golfvöll, styrking og hækkun (110 m – 900 m ³)	5,5	4,8									7/8
Við Ráðagerði, milli garða sem komnir eru (80 m – 1.000 m ³)	6,3	5,5									7/8
Óskipt											
Óskipt til sjóvarna	11,3	7,1	6,7	4,2	6,6	3,5	7,8	4,9	8,0	5,0	5/8
Óráðstafað									42,1	36,8	7/8
Sjóvarnir samtals	134,7	115,0	139,1	120,0	174,1	150,0	173,6	150,0	173,7	150,0	

4. ALMENN SAMGÖNGUVERKEFNI

Eftirtalin eru önnur verkefni sem unnið verður að í samræmi við settar áherslur 15 ára áætlunarinnar.

4.1 Markmið um greiðar samgöngur.

Verkefni til að ná þessu markmiði verði m.a.:

1. Lokið verði við skilgreiningu á grunnneti hjólreiðastíga innan helstu þéttbýliskjarna og á vinsælustu ferðamannaleiðum.
2. Mótúð verði heildstæð stefna í flugmálum og sett fram markmið um helstu þætti flugs með hagvöxt, flugtengingar og atvinnusköpun í forgrunni.
3. Lokið verði við mótun leiðsögustefnu og innleiðing hafin.
4. Metið verði hvaða þætti samgöngukerfisins þurfi sérstaklega að efla með tilliti til ferðaþjónustu og kannaðar leiðir til fjármögnunar.
5. Almenningsamgöngur verði skipulagðar sem heildstætt kerfi á landi, legi og í lofti og gætt verði jafnræðis í stuðningi ríkisins við framkvæmdaraðila.
6. Aukin upplýsingagjöf til ferðamanna, svo sem með vegmerkingum, dreifiritum og á netinu.
7. Unnið verði að því að finna framtíðaraðstöðu fyrir æfinga- og kennsluflug.
8. Unnið verði að samningi við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2033 þar sem lögð verði áhersla á nauðsynlegar úrbætur í núverandi almenningssamgöngum, uppbyggingu og rekstur hágæða almenningssamgangna, úrbætur á stofnvegum og gerð hjóla- og göngustíga.

4.2 Markmið um öryggi í samgöngum.

Verkefni til að ná þessu markmiði verði m.a.:

1. Samgöngustofa eflir eftirlit með því að framkvæmdir og rekstur vega og hafna uppfylli kröfur, m.a. með tilliti til öryggisstjórnunar.
2. Unnið verði að því að samræma skráningu ólíkra aðila á umferðarslysum og hún gerð aðgengilegri.
3. Gerð verði úttekt á flutningsgetu samgöngukerfisins komi til rýminga vegna náttúruhamfara eða annarra ófyrirséðra atburða með áherslu á höfuðborgarsvæðið.
4. Meginverkefni áætlunar á tímabilinu um flugöryggi verði:
 - a. Fest verði í sessi áhættumiðað eftirlitskerfi sem uppfyllir kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) og Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA).
 - b. Fylgst verði með og brugðist við nýjum öryggisáskorunum sem fylgja nýrri tækni, svo sem drónum.
 - c. Fylgst verði með öryggi þeirrar starfsemi, svo sem loftfara og landingarstaða, sem alþjóðlegar reglur ná ekki yfir og settar reglur eftir því sem nauðsyn krefur.
 - d. Innleitt verði verklag og tilmæli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um viðbragðsáætlun stjórnvalda vegna aðstandenda og fórnarlamba flugslysa.
5. Meginverkefni áætlunar á tímabilinu um öryggi sjófarenda verði:
 - a. Bætt verði skráning á alvarlegum atvikum og slysum á sjó í samevrópskan gagnagrunn (EMCIP) og atvik greind. Atvikagreiningar verði nýttar til að bæta fræðslu og forvarnir.

- b. Unnið verði að því að innleiða öryggisstjórnunarkerfi, ISM, í öll stærri fiskiskip og eigin skoðun minni skipa samhliða því að auka vitund sjómanna um öryggisatriði.
 - c. Unnið verði að endurbótum á reglum um farþegaskip og mótað heildstætt regluverk sem nái yfir allar stærðir farþegaskipa.
6. Meginverkefni umferðaröryggisáætlunar eru eftirfarandi:
- a. Reglulegar mælingar verði gerðar á ástandi umferðaröryggismála, m.a. hraðakstri, akstri undir áhrifum ölvunar eða fikniefna, bílbeltanotkun, farsímanotkun og ástandi hemla í þungum bifreiðum.
 - b. Unnið verði að lagfæringum á stöðum þar sem mörg slys hafa orðið og umhverfi vega bætt til að draga úr hættu á alvarlegum slysum við útafakstur.
 - c. Haldið verði áfram fræðslu og áróðri.
 - d. Unnið verði að stöðugum endurbótum á samgöngukerfi.
 - e. Haldið verði áfram virku sýnilegu eftirliti og með hraðamyndavélum.
7. Unnið verði að því að bæta net millilandaflugvalla á Íslandi til að tryggja að þeir geti þjónað með fullnægjandi hætti sem varaflugvellir fyrir vaxandi flugumferð til og frá landinu.

4.3 Markmið um hagkvæmar samgöngur.

Verkefni til að ná þessu markmiði verði m.a.:

1. Unnið verði að því að þróa og festa í sessi faglegan grunn ákvarðanatöku um uppbyggingu samgöngukerfisins í dreifbýli og þéttbýli þar sem kostnaður og ábati mismunandi leiða að markmiðum samgönguyfirvalda verði borinn saman.
2. Unnið verði að útfærslu þess að millilandaflugvellir landsins verði reknir sem kerfi flugvalla í samstarfi við hlutaðeigandi aðila og stefnt að því að nýtt fyrirkomulag taki gildi í ársbyrjun 2020.
3. Unnið verði að þróun eignastýringar í samgöngukerfinu, þ.e. gagnagrunnur um samgöngumannvirki þar sem eru skráðar upplýsingar um virði, ástand og viðhald þeirra.
4. Skoðaðar verði leiðir til fjármögnunar stærri framkvæmda, m.a. í samstarfi við einkaaðila, þ.m.t. verkefni þar sem ríkið leggi fram fé til að tryggja arðsemi. Í þessu tilliti verði innheimta veggjalda könnuð þar sem slíkt er mögulegt.
5. Unnið verði að útfærslu nýrra fjármögnunarleiða og nauðsynlegri frumvarpsgerð með það að markmiði að flýta framkvæmdum á áætluninni og skapa fjárhagslegt rými fyrir nýjar framkvæmdir.
6. Unnar verði greiningar á ferðavenjum með hliðsjón af álagstoppum í morgun- og síðdegisumferð á höfuðborgarsvæðinu og mögulegum úrbótum, svo sem hliðrun á opnunar tíma og starfsemi stórra opinberra stofnana.
7. Komid verði í gagnid nýjum upplýsingakerfum fyrir skipaskráningar og skírteini sjófaranda, endurbætt loftfaraskrá og ökutækjaskrá þar sem sjálfsafgreiðsla notenda á „mínunum síðum“ er útgangspunktur.
8. Á gildistíma áætlunarinnar verði metið hvort endurskoða eigi ábyrgð og umsjón á útgáfu ökuréttinda til samræmingar við þá verkaskiptingu sem er í flugi og siglingum.

4.4 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Verkefni til að ná þessu markmiði verði m.a.:

1. Unnið verði í samræmi við aðgerðaáætlun stjórnvalda í loftslagsmálum. Þar eru skilgreind eftirtalin samgöngutengd verkefni:
 - a. Ívilnanir fyrir loftslagsvæna bíla og eldsneyti.
 - b. Kolefnisgjald: Hækkun.
 - c. Stuðningur við innviði fyrir rafbíla og aðra vistvæna bíla.
 - d. Byggingar- og skipulagsreglugerðir: Reglur taki mið af þörfum rafbíla fyrir aðgengi að rafmagni.
 - e. Nýskráning dísil- og bensínbíla verði óheimil eftir 2030.
 - f. Úrelding eldri bíla.
 - g. Sérstakt átak til að nýta metan frá urðunarstöðum.
 - h. Innviðir fyrir rafhjól og reiðhjól.
 - i. Innlend eldsneytisframleiðsla úr plöntum og úrgangi.
 - j. Efling almenningsgangna og deilihagkerfis í samgöngum.
 - k. Innleiðing vistvænna bíla á vegum ríkisins.
 - l. Orkuskipti í ferjum.
 - m. Aukin hlutdeild endurnýjanlegs eldsneytis í skipum.
 - n. Rafvæðing hafna.
 - o. Flugvélar: Landtenging.
 - p. Svartolía: Dregið úr notkun.

Samgöngufirvöld vinna að verkefnum aðgerðaáætlunar í loftslagsmálum og orkuskiptaáætlunar í samræmi við aðkomu þeirra að þeim verkefnum.

2. Bættar verði tengingar og flæði bifreiða milli umferðarljósa á álagstímum til þess að draga úr mengun á fjölförnum leiðum.
3. Almenn fræðsla um vistakstur verði aukin í þeim tilgangi að draga úr mengun og hávaða frá bílaumferð.
4. Sett verði upp, áhættugreint og viðhaldið yfirliti yfir mikilvægustu hluta samgöngukerfisins, mannvirki og staði, sem ætla má að loftslagsbreytingar hafi áhrif á.

4.5 Markmið um jákvæða byggðapróun.

Verkefni til að ná þessu markmiði verði m.a.:

1. Vinnu- og skólasóknarsvæði verði skilgreind.
2. Unnið verði að útfærslu þess að niðurgreiða flugfargjöld íbúa á landsbyggðinni og stefnt að því að nýtt fyrirkomulag taki gildi í ársbyrjun 2020.

Samþykkt á Alþingi 7. febrúar 2019.

Þingsályktun

um samgönguáætlun fyrir árin 2019–2033.

Alþingi ályktar, sbr. lög um samgönguáætlun, nr. 33/2008, að fram til ársins 2033 skuli unnið að samgöngumálum í samræmi við áætlun þessa sem felur í sér:

- stefnu í samgöngumálum og helstu markmið sem vinna skal að,
- skilgreiningu á grunnneti samgöngukerfisins sem nær til alls landsins og er ætlað að tryggja landsmönnum greiðar samgöngur,
- áætlun um fjáröflun til samgöngumála,
- yfirlit um útgjöld til allra helstu þátta í rekstri samgöngustofnana, svo og viðhalds, öryggismála og nýframkvæmda á sviði flugmála, siglingamála og vegamála. Fjárhæðir eru á verðlagi fjárlaga fyrir árið 2019 og eru í milljónum króna.

Áætlun þessi skal taka mið af og vera hluti af heildstæðri samþættri stefnu í samgöngumálum, fjarskiptamálum, byggðamálum og málefnum sveitarfélaga og gerð í samræmi við samþykktar áætlanir á vegum Alþingis og ríkisstjórnar.

1. FRAMTÍÐARSÝN OG MEGINMARKMIÐ

Ísland verði í fremstu röð með trausta og örugga innviði, öflug sveitarfélög, verðmæta-sköpun og framsækna þjónustu. Tækni tengi byggðir landsins og Ísland við umheiminn í jafnvægi við umhverfið.

Meginmarkmið áætlana í samgöngu- og sveitarstjórnarmálum:

- Þjónusta samgöngu- og fjarskiptakerfa mæti þörfum samfélagsins.
- Sjálfbærar byggðir um land allt.

Tillögur í þingsályktun þessari um fjárveitingar til einstakra málaflokka og tímasetningu þeirra, svo og til einstakra verkefna sem áhersla er lögð á að komist til framkvæmda á áætlunartímabilinu 2019–2033, byggjast á framangreindum meginmarkmiðum ásamt áherslum ráðherra og ríkisstjórnar.

2. MARKMIÐ OG ÁHERSLUR

2.1. Markmið um greiðar samgöngur.

Stefnt verði að því að samgöngukerfi landsins myndi eina samþætta heild sem þjóni íbúum og atvinnulífi sem best. Aðgengi fólks að þjónustu og vörum verði aukið og hreyfanleiki bættur.

Búsetugæði verði augin með því að bæta samgöngur innan og milli skilgreindra vinnu-sóknarsvæða og stækka þau þar sem hægt er.

Uppbygging og rekstur samgangna stuðli að eflingu atvinnulífs innan og milli landshluta.

Áherslur til að ná þessum markmiðum:

Almennar áherslur.

- 2.1.1 Þjónusta í grunnnetinu verði bætt, m.a. með því að nýta tæknilausnir, þ.m.t. á sviði upplýsingatækni.
- 2.1.2 Gáttir landsins verði vel skilgreindar og styrktar.
- 2.1.3 Aðgengi hreyfihamlaðs fólks að mannvirkjum og þjónustu samgöngukerfisins verði eins og best verður á kosið.
- 2.1.4 Samgöngukerfið taki tillit til þarfa ferðaþjónustunnar, m.a. vegna markmiða um dreifingu ferðamanna um landið. Sérstaklega verði hugað að vetrarþjónustu á vegakerfinu.

Uppbygging og rekstur samgöngukerfisins.

- 2.1.5 Allar helstu stofnleiðir og tenging þeirra við þéttbýli með fleiri en 100 íbúa verði með bundnu slitlagi og viðunandi burðarþoli.
- 2.1.6 Gert verði átak við lagningu á bundnu slitlagi á umferðarlitla vegi sem hafa viðunandi burðarþol þrátt fyrir að veghönnun sé að einhverju leyti ábótavant.
- 2.1.7 Unnið verði að þróun stofnvegakerfis höfuðborgarsvæðisins til að auka öryggi og bæta umferðarflæði.
- 2.1.8 Viðhald stofnvega á hálendi og endurbætur á þeim beinist að því að auka öryggi og koma í veg fyrir akstur utan vega.
- 2.1.9 Einbreiðum brúm á umferðarmestu vegum landsins verði fækkað.
- 2.1.10 Þjónusta á vegum verði forgangsraðað með hliðsjón af umferð.
- 2.1.11 Miðað verði við að Reykjavíkurlugvöllur geti áfram þjónað innanlandsflugi á fullnægjandi hátt á meðan annar jafn góður eða betri kostur er ekki fyrir hendi.
- 2.1.12 Greiðsluþátttöku ríkisins í hafnarframkvæmdum verði forgangsraðað annars vegar í þágu öryggis og hins vegar í þágu atvinnusköpunar.

Flutningar og tenging við gáttir.

- 2.1.13 Flutningaleiðir á landi og sjó verði skilgreindar, vegir skilgreindir með áherslu á nægjanlegt burðarþol, næga breidd og bundið slitlag.
- 2.1.14 Aðstaða á Keflavíkurlugvelli verði bætt til að mæta mikilli fjölgun farþega og aðstaða á alþjóðlegum flugvöllum bætt.
- 2.1.15 Miðað verði við að áfram verði tveir alþjóðaflugvellir á suðvesturhorni landsins sem geti svarað eftirspurn á hverjum tíma og tryggt öryggi og samkeppnishæfni landsins.
- 2.1.16 Gáttir inn í landið um aðra alþjóðlega flugvelli verði þróaðar áfram og uppfylli ávallt settar öryggiskröfur.

- 2.1.17 Áfram verði unnið að bættum viðskiptatækifærum fyrir íslenska flugrekendur.
- 2.1.18 Rannsóknir sem varða hafnir og siglingaleiðir verði eflaðar.

Almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi; fjölbreyttir ferðamáta.

- 2.1.19 Hreyfanleiki og aðgengi íbúa að grunnþjónustu verði aukið með því að styðja við almenningssamgöngur milli þéttbýlisstaða utan höfuðborgarsvæðisins.
- 2.1.20 Skipulag almenningssamgangna miðist við samþætta þjónustu á landi, í lofti og á legi. Gætt verði jafnræðis í stuðningi ríkisins við þjónustuaðila.
- 2.1.21 Áfram verði unnið að auknum forgangi almenningssamgangna í umferðinni með gerð sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.
- 2.1.22 Unnið verði að samningi við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu þar sem lögð verði áhersla á nauðsynlegar úrbætur í núverandi almenningssamgöngum, uppbyggingu og rekstur hágæða almenningssamgangna, úrbætur á stofnvegum og gerð hjóla- og göngustíga.
- 2.1.23 Íbúar landsbyggðarinnar eigi kost á að komast til höfuðborgarsvæðisins á um 3,5 klst. samþættum ferðatíma, akandi, með ferju og/eða í flugi.
- 2.1.24 Áfram verði stutt við gerð stofnstíga í þéttbýli. Við gerð stofnstíga meðfram þjóðvegum með aðskilnaði mismunandi samgöngumáta verði forgangsraðað í þágu öryggis.
- 2.1.25 Leitast verði við að gera hjólreiðar og göngu að greiðum og öruggum ferðamáta.

Tækniþróun.

- 2.1.26 Samgönguyfirvöld fylgist með tækniþróun og innleiðingu tæknilausna í samamburðarlöndum, taki þátt í mótun þeirra og stuðli að innleiðingu þegar þær verða hagkvæmar.
- 2.1.27 Farnetsamband verði tryggt á þjóðvegum, fjölsóttum ferðamannastöðum og við strendur landsins.
- 2.1.28 Innviðir, þ.m.t. fjarskiptanet, styðji nýtingu upplýsingatækni, m.a. við umferðarstjórnun, miðlun upplýsinga um aðstæður, innheimtu notenda- og veggjalda og samskipti milli ökutækja og við innviði.
- 2.1.29 Lagaumhverfi og innviðir taki tillit til sjálfvirknivæðingar farartækja, þ.m.t. eru flygildi.
- 2.1.30 Fjarskiptatækni verði nýtt í auknum mæli til að miðla upplýsingum til notenda um leiðir og aðstæður í lofti, á láði og legi.

2.2. Markmið um öruggar samgöngur.

Öryggi verði haft til hliðsjónar við allar ákvarðanir, áherslur og aðgerðir í samgöngumálum óháð ferðamáta. Markmið allra öryggisaðgerða verði að vernda mannlíf og að Ísland standi jafnfætis þeim ríkjum er fremst standa í öryggismálum.

Áherslur til að ná þessum markmiðum:

Almennar áherslur.

- 2.2.1 Unnið verði eftir samræmdum öryggisáætlunum allra samgöngugreina og gerðar aðgerðaáætlanir til fimm ára fyrir hverja samgöngugrein með mælanlegum markmiðum og árangursmælikvörðum.
- 2.2.2 Fyrir liggja mat á öryggishlutverki flugvalla, hafna og vega, m.a. með tilliti til ófyrirséðra atburða, svo sem náttúruhamfara.

- 2.2.3 Í gildi verði öryggisstjórnarkerfi fyrirtækja og stofnana á öllum sviðum samgangna og þeim viðhaldið.
- 2.2.4 Fylgst verði með öryggisatvikum í flugi, siglingum og umferð og þau nýtt til ráðstafana sem auka öryggi.
- 2.2.5 Tryggð verði rétt og samræmd skráning samgönguslysa.
- 2.2.6 Trúverðugleiki Íslands verði tryggður með því að landið standist allar úttektir alþjóðlegra stofnana á öryggi í samgöngum.
- 2.2.7 Eftirlit og tíðni eftirlits með leyfishöfum taki mið af áhættu og frammistöðu þeirra í öryggismálum.

Markmið flugöryggisáætlunar.

- a. Að Ísland verði í hópi þeirra fimm Evrópuríkja þar sem fæst flugslys verða miðað við flugtíma og fjölda hreyfinga.
- b. Að flugslysum og alvarlegum flugatvikum fækki um 5% á ári.

Markmið siglingaöryggisáætlunar.

- a. Að treysta og auka öryggi íslenskra skipa, áhafna og farþega þannig að enginn látist í sjóslysum eða hið minnsta verði fjöldi látinna í sjóslysum ekki fleiri en einn á ári að jafnaði á tímabilinu.
- b. Að slysum á sjómönnum fækki um 5% á hverju ári.

Markmið umferðaröryggisáætlunar.

- a. Að Ísland verði meðal fremstu Evrópuríkja hvað varðar fjölda látinna og alvarlega slasaðra í umferðinni á hverja 100 þúsund íbúa.
- b. Að látnum og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um 5% á ári.

2.3. Markmið um hagkvæmar samgöngur.

Stefnt verði að því að auka hagkvæmni í samgöngum fyrir notendur og samfélagið. Staðið verði að framkvæmdum, viðhaldi og þjónustu með skilvirkum hætti og fjármunir nýttir með eins hagkvæmum hætti og unnt er.

Áherslur til að ná þessum markmiðum:

Almennar áherslur.

- 2.3.1 Leitað verði hagkvæmstu lausna í uppbyggingu og rekstri samgöngukerfisins.
- 2.3.2 Verðlagning á samgöngum verði gagnsæ og endurspegli þann kostnað sem þeim fylgir.
- 2.3.3 Lítið verði á samgöngukerfið sem eina heild. Nýir innviðir verði skipulagðir og þeim forgangsraðað með hliðsjón af niðurstöðum faglegra greininga.
- 2.3.4 Áfram verði unnið að greiningu og rannsóknum með það að markmiði að aðkoma ríkisins í útgjöldum og skattlagningu stuðli að auknu jafnræði milli flutningsmáta.

Upplýsingatækni og rafræn stjórnsýsla.

- 2.3.5 Upplýsingatækni og nýjar tæknilausnir verði innleiddar með hagkvæmni að leiðarljósi.
- 2.3.6 Rafræn þjónusta verði eflað í stjórnsýslu samgöngustofnana.
- 2.3.7 Fjarskiptaáðstaða í eigu og rekstri opinberra aðila verði kortlögð með hagkvæmni í rekstri og þjónustu að leiðarljósi.

- 2.3.8 Aðgengi verði aukið að gögnum í eigu opinberra aðila og einkaaðila sem stuðlað geta að bættum samgöngum.

Hagkvæmir ferðamátar og álagsdreifing.

- 2.3.9 Unnið verði að greiningu og rannsóknum á aukinni hagkvæmni og afkastagetu samgönguinnviða.

Fjármögnun framkvæmda.

- 2.3.10 Skoðaðar verði fjölbreyttar leiðir til fjármögnunar stórra framkvæmda, m.a. í samstarfi við einkaaðila og með innheimtu veggjalda.
- 2.3.11 Kannaðar verði leiðir að breyttu fyrirkomulagi gjaldtöku vegna notkunar á vegum þannig að hún endurspegli að hluta til ekna vegalengd, óháð orkugjafa. Gjöldin taki mið af álagi og umhverfisáhrifum sem ökutækið veldur.

2.4. Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Stefnt verði að því að samgöngur verði umhverfislega sjálfbærar og að draga úr hnatt-rænum, svæðisbundnum og staðbundnum umhverfisáhrifum samgangna. Hér birtast almennar áherslur, að öðru leyti er vísað í aðgerðaáætlun stjórnvalda í loftslagsmálum.

Áherslur til að ná þessum markmiðum:

Almennar áherslur.

- 2.4.1 Dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda í samræmi við stefnu stjórnvalda í loftslagsmálum.
- 2.4.2 Við hönnun mannvirkja verði tekið tillit til umhverfissjónarmiða.
- 2.4.3 Stuðningi við uppbyggingu almenningssamgöngukerfis á landsvísu verði haldið áfram.
- 2.4.4 Rannsóknir verði auknar á umhverfisvænum orkugjöfum, orkusparnaði og aðgerðum til að draga úr mengun.
- 2.4.5 Fræðsla um vistakstur verði aukin, m.a. til að draga úr mengun og hávaða frá bíla-umferð.
- 2.4.6 Hugað verði að ráðstöfunum með hliðsjón af hættu á ofanflóðum og hækkandi sjávarborði vegna loftslagsbreytinga.
- 2.4.7 Stefnt verði að því að allar nýjar ferjur verði knúnar umhverfisvænum orkugjöfum.
- 2.4.8 Stuðlað verði að því að skip verði tengd rafmagni í höfnum.

Hnattræn umhverfisáhrif og loftslagsmál.

- 2.4.9 Unnið verði samkvæmt markmiðum aðgerðaáætlunar íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum um samgöngur.

Staðbundin og svæðisbundin umhverfisáhrif.

- 2.4.10 Leitað verði leiða til að bæta staðbundin loftgæði og hljóðvist við þjóðvegi í þéttbýli í samstarfi við sveitarfélög.

Orkunýting og mengun.

- 2.4.11 Rannsóknir verði auknar á umhverfisvænum orkugjöfum, orkusparnaði og aðgerðum til að draga úr mengun í samgöngum.

- 2.4.12 Stutt verði við framleiðslu á innlendum umhverfissvænum orkugjöfum eins og kostur er.
- 2.4.13 Hugað verði að því hvernig megi lágmarka afleiðingar mengunarslysa frá samgöngum.

Vistvænar samgöngur.

- 2.4.14 Stuðningi við uppbyggingu og rekstur almenningsamgöngukerfis á landsvísu verði haldið áfram.
- 2.4.15 Mótuð verði stefna um hönnun vega á hálendi.

2.5. Markmið um jákvæða byggðapróun.

Stefnt verði að því að auka lífsgæði um land allt með bættum samgöngum og stuðla að þeim grunni sem nauðsynlegur er til að efla fjölbreytta atvinnu og bæta samkeppnishæfni, svo sem með betri aðgangi að þjónustu.

Áherslur til að ná þessum markmiðum:

Almennar áherslur.

- 2.5.1 Leitast verði við að styrkja samgöngur þannig að sem flestum landsmönnum sé kleift að nálgast nauðsynlega opinbera þjónustu á sem stystum tíma.
- 2.5.2 Unnið verði að styttingu ferðatíma innan skóla- og vinnusóknarsvæða.
- 2.5.3 Framkvæmdir og þjónusta samgöngukerfisins miði að því að auka öryggi og styrkja skóla- og vinnusóknarsvæði.

Forgangsröðun í samgöngum með hliðsjón af kynbundnum áherslum.

- 2.5.4 Við forgangsröðun samgönguverkefna verði jafnréttissjónarmið höfð til hliðsjónar.

3. GRUNNET SAMGANGNA

Skilgreining.

Grunnet vegakerfisins eru stofnvegir eins og þeir eru skilgreindir í 8. gr. vegalaga, nr. 80/2007: „Til stofnvega teljast vegir sem tengja saman byggðir landsins. Við það vegakerfi sem þannig fæst skal tengja þéttbýlisstaði með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Til stofnvega teljast einnig umferðarmestu vegir sem tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Einnig vegir á hálendinu sem mikilvægir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu. Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná að fyrstu þvergötu sem tilheyrir gatnakerfi þéttbýlisins og enda þar. Þó er heimilt að láta stofnveg ná til flugvalla og hafna sem mikilvæg eru fyrir ferðaþjónustu og flutninga.“

Til grunnnetsins teljast einnig allir áætlunarflugvellir, helstu flugleiðir og helstu hafnir, ferju- og siglingaleiðir með fram ströndinni og inn á hafnir. Á sama hátt teljast siglingaleiðir og flugleiðir til og frá landinu til grunnnets samgöngukerfisins.

Flugvellir

Flugvellir í grunnneti skulu vera:

Keflavík
Reykjavík
Bíldudalur
Ísafjörður
Gjögur
Akureyri
Grimsey

Húsavík
Vopnafjörður
Egilsstaðir
Höfn í Hornafirði
Vestmannaeyjar
Þórshöfn

Hafnir

Hafnir í grunnneti skulu vera:

Faxaflóahafnir
Reykjavíkurhöfn
Grundartangahöfn
Akraneshöfn
Snæfellsbæjarhafnir
Rifshöfn
Ólafsvíkurhöfn
Grundarfjarðarhöfn
Stykkishólmshöfn (ferjuleið)
Vesturbyggðarhafnir
Brjánslækjarhöfn (ferjuleið)
Bíldudalshöfn
Bolungarvíkurhöfn
Ísafjarðarhöfn
Skagastrandarhöfn
Sauðárkrókhöfn
Hafnir Fjallabyggðar
Síglufjarðarhöfn
Hafnir Dalvíkurbyggðar
Dalvíkurhöfn (ferjuleið)
Árskógssandshöfn (ferjuleið)
Hafnasamlag Norðurlands

Hríseyjarhöfn (ferjuleið)
Akureyrarhöfn
Grimseyjarhöfn (ferjuleið)
Húsavíkurhöfn
Hafnir Langanesbyggðar
Þórshafnarhöfn
Vopnafjarðarhöfn
Seyðisfjarðarhöfn (ferjuleið til Evrópu)
Hafnir Fjarðabyggðar
Norðfjarðarhöfn
Eskifjarðarhöfn
Reyðarfjarðar-/Mjóeyrarhöfn
Fáskrúðsfjarðarhöfn
Djúpavogshöfn
Hornafjarðarhöfn
Vestmannaeyjahöfn (ferjuleið)
Landeyjahöfn (ferjuleið)
Þorlákshöfn (ferjuleið m.a. til Evrópu)
Grindavíkurhöfn
Sandgerðishöfn
Reykjaneshöfn
Hafnarfjarðarhöfn

Vegir

Vegir í grunnneti skulu vera:

Stofnvegir:

1 Hringvegur
22 Dalavegur
26 Sprengisandsleið
 Þjórsárdalsvegur–Fjallabaksleið nyrðri
30 Skeiða- og Hrunamannavegur
31 Skálholtsvegur
32 Þjórsárdalsvegur
33 Gaulverjabæjarvegur
34 Eyrarbakkavegur
35 Biskupstungnabraut
36 Þingvallavegur
37 Laugarvatnsvegur
38 Þorlákshafnarvegur
39 Þrengslavegur
40 Hafnarfjarðarvegur

41 Reykjanesbraut
43 Grindavíkurvegur
44 Hafnavegur
45 Garðskagavegur
 Reykjanesbraut–Sandgerðisvegur
47 Hvalfjarðarvegur
49 Nesbraut
50 Borgarfjarðarbraut
51 Akrafjallsvegur
54 Snæfellsnesvegur
56 Vatnaleið
58 Stykkishólmsvegur
60 Vestfjarðavegur
61 Djúpvvegur
62 Barðastrandarvegur
63 Bíldudalsvegur

- 64 Flateyjarvegur
65 Súgandafjarðarvegur
 Vestfjarðavegur–Sætún
67 Hólmavíkurvegur
68 Innstrandavegur
72 Hvammstangavegur
74 Skagastrandarvegur
75 Sauðárkróksbraut
76 Siglufjarðarvegur
77 Hofsósbraut
 Siglufjarðarvegur–Lindargata
82 Ólafsfjarðarvegur
 Hringvegur–Hornbrekka
83 Grenivíkurvegur
85 Norðausturvegur
87 Kísilvegur
92 Norðfjarðarvegur
93 Seyðisfjarðarvegur
94 Borgarfjarðarvegur
95 Skriðdals- og Breiðdalsvegur
97 Breiðdalsvíkurvegur
 Hringvegur–Sæberg
98 Djúpavogsvegur
99 Hafnarvegur
205 Klausturvegur
 Hringvegur–Skaftárvellir
208 Skaftártunguvegur
 Hringvegur–Búlandsvegur
254 Landeyjahafnarvegur
261 Fljótshlíðarvegur
 Hringvegur–Öldubakki
343 Álfsstétt
 Eyrarbaklavegur–Túngata (eystri endi)
355 Reykjavegur
359 Bræðratunguvegur
365 Lyngdalsheiðarvegur
376 Breiðamörk
 Hringvegur–Sunnumörk
379 Hafnarvegur Þorlákshöfn
409 Fossvoogsbraut
411 Arnarnesvegur
413 Breiðholtsbraut
414 Flugvallarvegur Reykjavík
418 Bústaðavegur
421 Vogavegur
423 Miðnesheiðarvegur
424 Keflavíkurvegur
427 Suðurstrandarvegur
429 Sandgerðisvegur
450 Sundabraut
453 Sundagarðar
454 Holtavegur
458 Brautarholtsvegur
 Hringvegur–Hofsgrund
- 470 Fjarðarbraut
506 Grundartangavegur
509 Akranesvegur
511 Hvanneyrarvegur
518 Hálsasveitarvegur
573 Rifshafnarvegur
574 Útnesvegur
 Hellissandur–Snæfellsnesvegur
606 Karlseyjarvegur
 Reykholasveitarvegur–Hellisbraut
607 Reykhólasveitarvegur
 Vestfjarðavegur–Karlseyjarvegur
617 Tálknafjarðarvegur
 Bíldudalsvegur–Strandgata 2
619 Ketildalvegur
 Bíldudalsvegur–Langahlíð
622 Svalvogavegur
 Vestfjarðavegur–Flugvallarvegur
623 Flugvallarvegur Þingeyri
631 Flugvallarvegur Ísafirði
636 Hafnarvegur Ísafirði
731 Svínvetningabraut
 Kjalvegur–Hringvegur
744 Þverárfjallsvegur
749 Flugvallarvegur Sauðárkróki
767 Hólavegur
 Siglufjarðarvegur–Hólar
792 Hafnarvegur Siglufirði
801 Hafnarvegur Hrisey
808 Árskógssandsvegur
809 Hauganesvegur
 Ólafsfjarðarvegur–Lyngholt
810 Hafnarvegur Dalvík
819 Hafnarvegur Akureyri
820 Flugvallarvegur Akureyri
821 Eyjafjarðarbraut vestri
 Hringvegur–Miðbraut
823 Miðbraut
829 Eyjafjarðarbraut eystri
 Hringvegur–Miðbraut
830 Svalbarðseyrarvegur
 Hringvegur–Laugartún
842 Bárðardalsvegur vestri
845 Aðaldalsvegur
859 Hafnarvegur Húsavík
869 Langanesvegur
 Norðausturvegur–Flugvallarvegur
870 Sléttuvegur
 Norðausturvegur–Kópaskersvegur
870 Kópaskersvegur
871 Flugvallarvegur Þórshöfn
874 Raufarhafnarvegur
 Norðausturvegur–Höfðabraut
917 Hlíðarvegur

918 Hafnarvegur Vopnafirði	<i>Stofnvegir um hálendi:</i>
941 Flugvallarvegur Egilsstöðum	F26 Sprengisandsleið
952 Hánefsstaðavegur	35 Kjalvegur
Seyðisfjarðarvegur á Fjarðaröldu–	F208 Fjallabaksleið nyrðri (hluti nr. 208)
Seyðisfjarðarvegur við Ferjubryggju	550 Kaldadalsvegur
955 Vattarnesvegur	
Ytri vegamót Skólavegar–Suður-	<i>Ferjuleiðir og eftirtaldar hafnir eru hluti af</i>
fjarðarvegur Fáskrúðsfirði	<i>grunnetinu:</i>
982 Flugvallarvegur Hornafirði	Vestmannaeyjar–Landeyjahöfn/Þorlákshöfn,
5033 Hagamelsvegur	Hrísey–Árskógsströnd,
Hringvegur–Lækjarmelur	Grimsey–Dalvík,
5240 Bifrastarvegur	Stykkishólmur–Brjánslækur.
9572 Mjóeyrarvegur	

4. FJÁRMÁL SAMGÖNGUÁÆTLUNAR – SUNDURLIÐUN ÚTGJALDA

4.1. Samgöngustofa

Tafla 1 – Fjármál Samgöngustofu.

<i>Verðlag fjárlaga 2019. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil	Samtals
	2019–2023	2024–2028	2029–2033	
Tekjur				
Ríkisframlag	6.887,3	6.991,0	6.991,0	20.869,3
Rekstrartekjur	6.816,6	6.919,5	6.919,5	20.655,6
Til ráðstöfunar	13.703,9	13.910,5	13.910,5	41.524,9
Gjöld				
Stjórnáætlun og rekstur	3.492,8	3.545,5	3.545,5	10.583,8
Forvarnir og öryggisáætlanir Íslands	1.190,6	1.208,5	1.208,5	3.607,6
Eftirlit með innlendum aðilum	4.161,6	4.224,5	4.224,5	12.610,6
Eftirlit með erlendum aðilum	360,2	365,5	365,5	1.091,2
Þjónusta og skrár í umsjón Samgöngustofu	4.318,9	4.384,0	4.384,0	13.086,9
Rannsóknir og þróun. Umhverfismál	179,7	182,5	182,5	544,7
Samtals	13.703,9	13.910,5	13.910,5	41.524,9

4.2. Flugvellir og flugleiðsögupjónusta.

Tafla 2 – Tekjur og gjöld flugmála.

<i>Verðlag fjárlaga 2019. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033
Tekjur			
Ríkisframlag	11.913	11.935	11.935
Notendagjöld	3.465	3.465	3.465
Tekjur samtals	15.378	15.400	15.400
Gjöld			
Rekstur alls	12.642	12.550	12.550
Viðhald og stofnkostnaður	2.736	2.850	2.850
Gjöld alls	15.378	15.400	15.400

4.3. Vegagerðin

Tafla 3 – Fjármál Vegagerðarinnar.

<i>Tekjur og framlög. Verðlag fjárlaga 2019. fjárhæðir í millj. kr.</i>	1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033	Samtals 2019–2033
10-211 Vegagerðin				
Rekstrarframlög	47.962	51.688	56.647	156.297
Fjárfestingarframlög	109.772	129.506	134.447	373.725
Framlög úr ríkissjóði samtals:	157.734	181.194	191.094	530.022
Almennar sértekjur	2.044	2.044	2.044	6.132
Tekjur af Landeyjahöfn	50	50	50	150
Sértekjur samtals:	2.094	2.094	2.094	6.282
Til ráðstöfunar samtals:	159.828	183.288	193.188	536.304
10-241 Hafnarframkvæmdir				
Rekstrarframlög	4.958	4.417	4.417	13.792
Framlög úr ríkissjóði samtals:	4.958	4.417	4.417	13.792
Til ráðstöfunar samtals:	4.958	4.417	4.417	13.792

Tafla 4 – Skipting útgjalda Vegagerðarinnar.

<i>Verðlag fjárlaga 2019, fjárhæðir í millj. kr.</i>	1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033	Samtals 2019–2033
10-211 Vegagerðin				
Rekstur:				
Almennur rekstur	5.405	6.125	6.125	17.655
Stjórn og undirbúningur				
Sértekjur				
Vaktstöð siglinga				
Viðhald vita og leiðsögukerfa				
Rekstur Landeyjahafnar				
Rannsóknir				
Þjónusta	27.540	29.471	32.538	89.549
Svæði og rekstrardeild (sértekjur)				
Almenn þjónusta				
Vetrarþjónusta				
Styrkir til almenningsamgangna	17.111	18.186	20.078	55.375
Ferjur, sérleyfi á landi og innanlandsflug				
Almenningsamgöngur á höfuðborgarsvæðinu				
Fjárfestingar:				
Framkvæmdir á vegakerfinu				
Viðhald	49.120	53.081	58.606	160.807
Nýframkvæmdir	55.755	73.303	72.394	201.452
Framkvæmdir við vita og hafnir	3.367	3.122	3.447	9.936
Vitabyggingar				
Sjóvarnargarðar				
Landeyjahöfn				
Ferjubryggjur				
Hafna- og strandrannsóknir				
Ný Vestmannaeyjaferja	800	0	0	800
Botndælubúnaður við Landeyjahöfn	730	0	0	730
Samtals Vegagerðin 10-211:	159.828	183.288	193.188	536.304
10-241 Hafnarframkvæmdir				
Rekstur				
Hafnabótasjóður	4.958	4.417	4.417	13.792
Samtals Hafnarframkvæmdir 10-241:	4.958	4.417	4.417	13.792

Útgjöld vegna framkvæmda.
Tafla 5 – Sundurlíðum verkefna.
Suðursvæði I

Vegnr.	Kafllanr.	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafila [km]	Eftirstöðvar kostnaðar 1. 1. 2019 milj. kr.				2033+ Framhald	Öryggi	Greiðfermi	Umhverfi	Bygðamál
				1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033	2033+					
1	a3–a4	Undirbúningur verka utan áætlunar Hringvegur		900	250	300	350		X			
	a4	Fossálar–Hörgsá	8	740	740	740		X	X			
	b2–b4	Um Breiðdalakvísl	0,5	550	550	550		X	X	X		
	b4	Um Mýrdal*	13,3	(5.300)				X	X	X		
	b5	Um Gatnabrún*	2,5	450	450			X	X			
	c4–d1	Jökulsá á Sólheimasandi	0,5	520	520			X	X			
	d2	Hella–Skeiðavegamót	20	4.000				X	X			
	d2–d5	Skeiðavegamót–Selfoss	13	2.600	2.600	2.600	+	X	X			
	d6	Norðautan Selfoss, brú á Ölfusá	5	5.500	50	5.450		X	X	X		
	d6–d8	Biskupstungnabraut–Varmá	8,9	4.350	4.350			X	X			
30		Varmá–Kambar	3,0	2.500	1.150	1.350		X	X			
04		Skeiða- og Hrunamannavegur		500		500		X	X			
08		Um Stóru-Laxá	0,6	285	285			X	X			
34		Einholtsvegur–Biskupstungnabraut	4,4					X	X			
01–02		Eyrbakkavegur		200	200			X	X			
35		Hringtorg og undirgöng við Skógarhóla	1					X	X			
08		Biskupstungnabraut	5	(1.000)				X	X			
208		Um Geysissvæðið og Tungufljót						X	X			
355	00	Skafiartunguvegur	0,5	150	150			X	X			
	01	Um Eldvatn						X	X			
		Reykjavegur	8	185	185			X	X	X		
		Biskupstungnabraut–Laugarvatnsvegur						X	X			
Samtals Suðursvæði I				7.590	11.490	3.750						

* Leitað verði leiða til að fjármagna Hringveg um Mýrdal og jarðgöng í Reykisfjalli í samstarfi við einkaaðila.

Suðursvæði II

Vegnr. Kafllanr.	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar kostnaðar 1.1.2019 millj. kr.					2019–2023	2024–2028	3. tímabil 2029–2033	2033+ Framhald	Öygi	Greiðemi	Umhverfi	Bygðamál
			800	250	250	250	300								
1	Undirbúningur verka utan áætlunar Hringvegur			800	250			250	300			X			
e1	Fossvellir–Hólmsá	5,2	1.100			1.100		1.100			X	X			
e1–e2	Hólmsá–Norðlingavað	3,4	2.500			2.500		2.500			X	X			
e2	Norðlingavað–Bæjarháls	2	1.100			1.100		1.100			X	X			
e3	Bæjarháls–Vesturlandsvegur	1	400			400		400			X	X			
f3	Skarhólabraut–Hafravatnsvegur	1,8	510			510		510			X	X			
f5	Um Kjalarnes	9	3.200			3.200		3.200			X	X			
f8	Tvöföldun Hvalfjarðarganga**										X	X			
36	Þingvallavegur										X	X			
40	I Mosfellsdal, tvö hringtorg og undirgöng Hafnarfjarðarvegur		400			400		400			X	X			
41	Stokkur í Garðabæ		7.000			7.000		3.500			X	X	X		
	Reykjanesbraut										X	X			
04–11	Holtavegur–Stekkjarkakki		2.000			2.000		2.000			X	X			
12	Gatnamót við Bústaðaveg		1.000			1.000		1.000			X	X			
12	Undirgöng í Kópavogi, skuld		100			100		100			X	X			
13	Álfanesvegur–Lækjargata		5.000			5.000		5.000			X	X	X		
14	Kaldárselsvegur–Krýsuvíkurvegur	3,3	2.400			2.400		2.400			X	X			
15	Krýsuvíkurvegur–Hvassahraun	5,5	3.300			3.300		3.000			X	X			
19–22	Fíjar–Flugstöð		3.500			3.500		1.000			X	X			
43	Grindavíkurvegur							700			X	X			
01	Reykjanesbraut–Bláalónsvegur		700			700		700			X	X			
49	Miklabraut										X	X	X		
03–04	Stokkur		20.000			20.000		5.000			X	X			
411	Amarnesvegur										X	X			
06	Rjúpnavegur–Breiðholtsbraut	1,3	1.500			1.500		1.500			X	X	X		
	Bætt umferðarflæði, almenningssamgöngur							1.000			X	X	X		
	Umferðarstyrking á hófuðborgarsvæði							200			X	X	X		
	Öryggisáðgerðir							500			X	X	X		
	Göngubrýr og undirgöng							750			X	X	X		
	Borgarlína, undirbúningur							800			X	X	X		
Samtals Suðursvæði II										12.510	25.500	14.450			

** Leitað verði leiða til að fjármagna tvöföldun Hvalfjarðarganga í samstarfi við einkaaðila.

Vestursvæði

Vegnr. Kafllanr.	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar kostnaðar 1.1. 2019 millj. kr.				2033+ Framhald	Öryggi	Greiðfermi	Umhverfi	Bygðamal
			1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033	3. tímabil 2029–2033					
1	Undirbúningur verka utan áætlunar Hringvegur		900	300	350						
g1–g5	Akrafljallsvegur–Borgarnes	30	6.000	2.000	2.000	+	X	X			
g6–g7	Um Borgarnes	4,5	1.400		1.400		X	X			
h4	Um Heiðarsporð (Biskupsbeygja)	2,5	300	300			X	X			
52	Uxahryggjavegur		1.700	1.700			X	X			
04	Brautartunga–Kaldadalssvegur										
54	Snæfellsnesvegur		250	250			X	X			
10	Um Fróðárheiði		(1.500)	450	650	+	X	X			
21–22	Skógarströnd	27									
60	Vestfjarðavegur			6.700			X	X		X	
25–28	Um Gufuldalssveit	Óvíst	6.700	1.800	3.500		X	X		X	
35–37	Dynjandiheiði	35,2	5.300				X	X		X	
39	Dýrafjarðargöng	11,8	7.200	7.200			X	X		X	
61	Djúpvegur			550			X	X			
34	Í Hestfirði og Seyðisfirði	6,5	550	270			X	X			
35	Um Hattardalsá		270				X	X			
63	Bíldudalsvegur		4.400	2.500	1.900		X	X		X	
04–06	Bíldudalsflugvöllur–Vestfjarðavegur	30,0									
509	Akranesvegur		550	200			X	X	X		
02	Faxabraut, hækkun vegar og sjóvörn										
612	Örlygshafnarvegur		120	120			X	X			
03	Um Hvallátur	2,1									
643	Strandavegur		700	400	300		X	X		X	
06	Um Veitileysuháls	12,0	40	40			X	X		X	
09	Um Litlu-Kleifi Norðurfirði		40	40			X	X		X	
Samtals Vestursvæði			18.080	10.750	6.300						

Norðursvæði

Vegnr. Kafllanr.	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar kostnaðar 1. 1. 2019 milj. kr.				2033+ Framhald	Öryggi	Greifðæрни	Umhverfi	Bygðamál
			1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033						
1	Undirbúningur verka utan áætlunar Hringvegur		900	250	300	350					
r6	Jökulsá á Fjöllum	2	2.000	25	1.975		X	X			
74	Skagastrandarvegur										
01–02	Hringvegur–Laxá	8,5	1.350	1.350			X	X	X	X	
85	Norðausturvegur										
02–03	Um Skjálfaðafliót	9,5	2.000	200	2.000		X	X			
27	Brekknahéiði	7,6	1.000		800		X	X			
815	Hörárdalsvegur	4	230				X	X			
01	Skröða–Brakandi										
842	Bárdaldsvegur vestri										
01–04	Hringvegur–Sprengisandsleið	37	1.500	270	800	430	X	X			
862	Detifossvegur										
02–03	Súlmalækur–Ásheiði	14,6	1.475	1.475			X	X	X	X	
Samtals Norðursvæði				3.800	5.875	780					

Austursvæði

Vegnr. Kafllanr.	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar kostnaðar 1. 1. 2019 millj. kr.		1. tímabil 2019–2023	2. tímabil 2024–2028	3. tímabil 2029–2033	2033+ Framhald	Öryggi	Greiðæmi	Umhverfi	Bygðamál
1	Undirbúningur verka utan áætlunar Hringvegur		900		250	300	350					
t3	Lagarfljót	4,5	1.850			270	1.580		X	X		
u0–u5	Um Suðurfirði		2.200			350	1.850		X	X		
v4–v5	Um Berufjarðarbotn	4,7	300		300				X	X		
x3–x4	Um Lón	16,0	3.000						X	X		
x6–x9	Um Hornafjarðarfljót	18	4.500		1.250	3.250			X	X		X
y2	Um Steinvötn	0,5	450		450				X	X		
y8–y9	Kotá–Morsá	12,1	1.400			1.400			X	X		
93	Seyðisfjarðarvegur											
	Fjarðarheiðargöng	13,5	(25.000)			1.900			X	X		X
94	Borgarfjarðarvegur											
03–04	Eiðar–Laufás	14,7	600		600				X	X		
06–07	Um Vatnsskarð	8,8	360		360				X	X		
07–08	Um Njarðvíkurskrúður		100		100				X	X		
939	Axarvegur											
01–02	Skriðdals- og Breiðdalsv.–Hringvegur	18,6	2.400		350	2.050			X	X		X
Samtals Austursvæði			3.310	6.420	26.230							
Samtals almenn verkfæni			45.290	60.035	51.510							

Sameiginlegt

	1. tímabil	2. tímabil	3. tímabil	2033+	Greið- færni	Bygðá- mál
	2019–2023	2024–2028	2029–2033	Framhald		
Ýmsar framkvæmdir, undir 1.000 millj. kr.						
Tengivegir, bundið slitlag	4.400	6.600	4.000	+	X	X
Breikkun brúa	2.200	2.493	7.411	+	X	X
Hjóla- og göngustígar	1.310	1.500	5.048	+	X	X
Samgöngurannsóknir	100	100	1.750	+	X	
Héraðsvegir	530	700	100	+		
Landsvegir utan stofnvegakerfis	600	600	700	+	X	
Styrkvegir	350	300	600	+		
Reiðvegir	375	375	300	+		
Smábryr	250	250	375	+	X	X
Girðingar	300	300	250	+	X	X
Sameiginlegur jarðgangakostnaður	50	50	300	+		
			50	+		
Samtals sameiginlegt	10.465	13.268	20.884			
Samtals nýframkvæmdir	55.755	73.303	72.394			

Samþykkt á Alpingi 7. febrúar 2019.



Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

Reykjavíkurborg

Borgartúni 12-14

105 Reykjavík

Kópavogur, 30. september 2019

1903002 SB

Efni: Samgöngumál á höfuðborgarsvæðinu

Á fundi stjórnar SSH þann 25. september sl. samþykkti stjórn að vísa samkomulaginu sbr. a og b lið til sveitarfélaganna til efnislegrar umfjöllunar og afgreiðslu. Samkomulagið var undirritað þann 26. september sl. af framkvæmdastjórum sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu með fyrirvara um samþykki sveitarstjórna.

- a) Samkomulag um skipulag og fjármögnun uppbyggingar á samgönguinnviðum, þar með talið innviðum almenningssamgangna, á höfuðborgarsvæðinu til 15 ára, þ.e. til og með ársins 2033.
- b) Samkomulag varðandi rekstur almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu.

Jafnframt hefur stjórn falið framkvæmdastjóra að fylgja málinu eftir með kynningu í borgarráði og bæjarráðum, verði eftir því óskað og er því hér með komið á framfæri.

Í samræmi við ofanritað fylgir hjálagt samkomulag ásamt tilgreindum fylgiskjölum sem óskast tekin til efnislegra umfjöllunar og afgreiðslu, eins og áður sagði. Þá fylgir hér einnig minnisblað undirritaðs vegna samkomulagsins.

Afgreiðsla sveitarfélagsins óskast send á netfangið [ssh\(hja\)ssh.is](mailto:ssh(hja)ssh.is). Frumrit af samkomulaginu mun berast sveitarfélögum næstu daga.

Virðingarfyllst,

Páll Björgvin Guðmundsson
framkvæmdastjóri SSH

Hjálagt:

01 Samkomulag 26.09.2019

02 Samkomulag almenningssamg. á höfuðborgarsvæðinu 26.09.2019

Fskj. 1 Viljayfirlýsing frá 21.09.2018

Fskj. 2 Uppbygging samgangna á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2033

Fskj. 3 Samningur SSH og Vegagerðinar 20.06.2019

Fskj. 4 Þingsályktun fimm ára samgönguáætlun 2019-2023

Fskj. 4 Þingsályktun um samgönguáætlun 2019-2033

Minnisblað framkvæmdastjóra SSH vegna samkomulags

MINNISBLAÐ

Til: Aðildarsveitarfélaga SSH.

Frá: Páli Björgvini Guðmundssyni, framkvæmdarstjóra SSH.

Efni: Megininntak og helstu breytingar á samkomulagi um uppbyggingu á samgönguinnviðum á höfuðborgarsvæðinu 2019-2033.

Undirrituðum hefur verið falið að taka saman minnisblað um megininntak samkomulags milli ríkisins annars vegar og hins vegar Reykjavíkurborgar, Kópavogsbæjar, Hafnafjarðarkaupstaðar, Garðabæjar, Mosfellsbæjar og Seltjarnarnesbæjar um uppbyggingu á samgönguinnviðum á höfuðborgarsvæðinu 2019-2033. Þá einnig þær breytingar sem hafa verið gerðar á samkomulaginu frá því drög að því voru kynnt í Fagralundi Kópavogi þann 11. september sl.

Samningaviðræður á milli ríkis og fyrrgreindra sveitarfélaga hafa staðið yfir frá því í apríl 2019. Í fyrrgreindum viðræðum lá til grundvallar annars vegar viljayfirlýsing um viðræður um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu, dags. 21. september 2018 og hins vegar skýrsla verkefnahóps um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu til 2033, dags. nóvember 2018. Í apríl 2019 var stofnaður stýrihópur um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu til 2033 sem var falið að móta tillögur til ríkisstjórnarinnar og sveitarfélaga á svæðinu um næstu skref í uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu og fjármögnun þeirra. Stýrihópurinn var skipaður þremur ráðherrum, formanni og varaformanni stjórnar SSH og borgarstjóra Reykjavíkur. Þá var skipaður starfshópur sem skipaður var einum fulltrúa frá forsætisráðherra, einum fulltrúa frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og einum fulltrúa frá fjármála- og efnahagsráðherra og þremur fulltrúum frá Samtökum sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu. Í septembermánuði 2019 lágu síðan fyrir drög að samkomulagi þar sem náðst hafði sátt um grundvallaratriði þess. Í framhaldinu var, eins og áður sagði, haldinn kynningarfundur fyrir borgar- og bæjarfulltrúa á höfuðborgarsvæðinu þar sem drögin voru kynnt. Endanlegt samkomulag var síðan undirritað í Ráðherrabústaðnum 26. september af framkvæmdastjórum sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og fulltrúum ríkisstjórnarinnar.

Meginforsendur samkomulagsins: Líkt og áður hefur verið kynnt er markmið samkomulagsins að stuðla að greiðum og skilvirkum samgöngum, ná markmiðum loftlagsmarkmiða stjórnvalda sem og að auka umferðaröryggi og tryggja skilvirka framkvæmd höfuðborgarpakkans og trausta umgjörð verkefnisins. Við upphaf samningaviðræðna var ljóst að mikilvægt væri að ná fyrrgreindum markmiðum á skömmum tíma og felur samkomulagið því í sér frambunga framkvæmdaráætlun og flýtingu tiltekinna framkvæmda, fjármögnuð með beinum framlögum ríkis og sveitarfélaga, flýti- og umferðargjöldum og eða öðrum sérstökum ríkisframlögum eða hlutdeild í öðrum tekjustofnum tengdum samgöngum.

Framkvæmda- og fjárstreymisáætlun (viðauki 1) samkomulagsins gerir ráð fyrir því að heildarfjármögnun höfuðborgarpakkans, þ.e. uppbyggingar samgöngumannvirkja á höfuðborgarsvæðinu, verði 120 ma.kr. á

verðlagi ársins 2019. 52,2 ma.kr. fara til uppbygginga stofnvega, 49,6 ma.kr í Borgarlínu, 8,2 ma.kr í hjóla- og göngustíga, göngubrýr og undirgöngu, og 7,2 ma.kr í umferðastýringar o.fl.

Skuldbindingar ríkisins felst í að fjármagna 45 ma. kr. með beinum framlögum sem og með þróun ríkislands við Keldur. Þá felst skuldbinding sveitarfélaganna í beinu framlagi næstu 15 árin í samræmi við hlutfallslegan íbúafjölda, samtals 15. ma kr. Framlög sveitarfélaganna og ríkisins samkvæmt samkomulaginu taka breytingum með sama hætti og sambærileg verkefni eru færð til nýs verðags í samgönguáætlun. Þá er áætlað að flýti- og umferðargjöld vegna þessa samkomulags verði skilgreind og innheimt til að ná fram framangreindum markmiðum en á sama tíma verða aðrir fjármögnunarkostir ríkisins jafnframt skoðaðir samhliða orkuskiptum og endurskoðun skattlagningar á ökutæki og eldsneyti, enda raski það ekki fjármögnun framkvæmdaáætlunarinnar. Í samkomulaginu er lögð áhersla á að álögð flýti- og umferðargjöld innan höfuðborgarsvæðisins renni til þeirra verkefna sem tilgreind eru í framkvæmda- og fjárstreymisáætlun samkomulagsins. Samkomulagið gerir ráð fyrir því að sameiginlegur starfshópur samningsaðila semji drög að frumvarpi um flýti- og umferðargjöld. Þá verði í samræmi um breytta gjaldtöku í samgönguáætlun einnig sett lög um gjaldtöku í öðrum landshlutum. Eftir er að útfæra flýti- og umferðagjöldin en allir mögulegir kostir verða skoðaðir með ítarlegum hætti til að tryggja að markmið og framgangur verkefna samkomulags þessa náist. Rétt er að benda sérstaklega á kafla 4 í samkomulaginu er varðar m.a. hvaða þætti verði horft til við útfærslu flýti- og umferðagjalda.

Samkomulagið gerir ráð fyrir flýtingu framkvæmda og er farið sérstaklega yfir það með sérstakri upptalningu í 5. kafla samkomulagsins. Þar er einnig lögð áhersla á bættu umferðastýringu, enda strax ráðist í markvissar aðgerðir til að nýta nýjar tæknilausnir og bæta umferðarljósakerfi á höfuðborgarsvæðinu í takt við markmið samkomulagsins.

Í fyrirkomulagi samstarfsins er gert ráð fyrir því að stofnað verði sameiginlegt félag, ríkis og sveitarfélaga sem heldur utan um framkvæmdina samkvæmt samkomulaginu þ.e. uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu og fjármögnun hennar ásamt því að félagið hafi nauðsynlegar lántökuheimildir og heimildir til innheimtu flýti- og umferðargjalda innan höfuðborgarsvæðisins. Tryggt verði fullt samráð við sveitarfélögin við samningu frumvarps um félagið. Í 6. kafla samkomulagsins er farið yfir aðalatriði vegna stofnunar félagsins.

Þá er rétt að vekja athygli á að samhliða stofnun félagsins verða festar í sessi skuldbindingar og hlutverk ríkis og hlutaðeigandi sveitarfélaga varðandi viðhald og rekstur stofnvega, stofnstíga og almenningsamgangna og gengið frá fjárhagslegum, lagalegum og tæknilegum atriðum í því sambandi.

Í samkomulaginu eru síðan endurskoðunarákvæði sbr. 7 kafla og skilgreindar lagaheimildir í kafla 8 sem kveða á um að ríkisstjórnin muni vinna að því að fengnar verði nauðsynlegar lagaheimildir til að samkomulagið nái fram að ganga.

Þá kveður samkomulagið á um að til að tryggja að markmið og skuldbindingar aðila skv. samkomulaginu nái fram að ganga muni samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra leggja til framlög í samræmi við samkomulagið í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun á gildistíma þess. Þá muni fjármála- og efnahagsráðherra gera ráð fyrir fjárhagsskuldbindingum samkomulags þessa í fjármálaáætlun og frumvörpum að fjárlögum hvers árs.

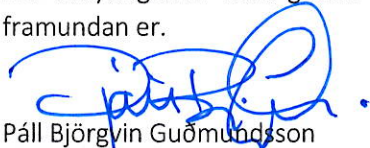
Við samningu lagafrumvarpa sem leggja skal fram samkvæmt samkomulaginu skal ríkið tryggja aðkomu og samráð við sveitarfélögin, enda skal efni þeirra taka mið af samkomulaginu.

Þá er gert sérstakt samkomulag varðandi rekstur almenningssamgangna þar sem unnið verður sameiginlega að endurskoðun samkomulags um tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu og framlengja gildistíma þess um 12 ár eða til 2034. Í samkomulaginu er gert er ráð fyrir því að árleg framlög ríkisins til verkefnisins verði að lágmarki óbreytt að raunvirði út tímabilið og þá verði í tengslum við uppbyggingu samgönguinnviða höfuðborgarsvæðisins horft til uppfærðra rekstraráætlana almenningssamgangna, þ.m.t. um rekstur Borgarlínu. Skal endurskoðun samkomulags um tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu vera lokið fyrir árslok 2020.

Ljóst er að um metnaðarfullt verkefni er að ræða sem mun skila sér í gríðarlegum umbótum í samgöngumálum á höfuðborgarsvæðinu enda meginmarkmið þess að stuðla að auknum lífsgæðum með uppbyggingu skilvirkra, hagkvæmra, öruggra og umhverfisvænna samgönguinnviða.

Breytingar á samkomulaginu: Þær breytingar sem gerðar voru á samkomulaginu eftir að drög voru kynnt fyrir borgar- og bæjarfulltrúum þann 11. september sl. fólu einkum í sér auknar áherslur í þá átt að aðrir fjármögnunarkostir ríkisins en flýti- og umferðargjöld yrðu jafnframt skoðaðir samhliða orkuskiptum og endurskoðun skattlagningar á ökutæki og eldsneyti, enda myndi það ekki raska fjármögnun framkvæmdaáætlunar samkomulagsins. Gæti önnur fjármögnun verið í formi sérstakra ríkisframlaga eða hlutdeildar í öðrum tekjustofnum tengdum samgöngum. Þá var því bætt við að ef ábati af Keldnalandi yrði umfram 15 ma.kr gæti sá ábati einnig komið til lækkunar flýti- og umferðargjalda og/eða eins og áður runnið til verkefnisins til viðbótar við önnur framlög ríkisins skv. samkomulaginu. Þá var ítrekuð sú áhersla að ráðast í markvissar aðgerðir er varða umferðarstýringar á höfuðborgarsvæðinu og lögð áhersla á að við útfærslu framkvæmdaáætlunar yrði hugað að greiðri tengingu aðliggjandi stofnbrauta, s.s. Sundabrautar inn á stofnbrautir höfuðborgarsvæðisins. Þá var lögð frekari áhersla á nokkra þætti s.s. er varðar tengingu samkomulagsins við tillögu að samgönguáætlun í október 2019, lagasetningu um gjaldtöku í öðrum landshlutum og hlutverk Vegagerðarinnar við fyrirkomulag samstarfsins um framkvæmdirnar. Þá var áréttað, að framlög ríkis og sveitarfélaganna skv. samningi Vegagerðarinnar og SSH frá 20. júní 2019 væru hluti af fjármögnun samkomulagsins. Aðrar breytingar tengjast síðan fyrst og fremst orðalagi og/eða almennri textagerð.

Eru breytingarnar sem gerðar voru taldar jákvæðar og muni styrkja framþróun þess verkefnis sem framundan er.



Páll Björgvin Guðmundsson

Framkvæmdastjóri SSH.

30.september 2019.

MINNISBLAÐ

Til: Aðildarsveitarfélaga SSH.

Frá: Páli Björgvini Guðmundssyni, framkvæmdarstjóra SSH.

Efni: Megininntak og helstu breytingar á samkomulagi um uppbyggingu á samgönguinnviðum á höfuðborgarsvæðinu 2019-2033.

Undirrituðum hefur verið falið að taka saman minnisblað um megininntak samkomulags milli ríkisins annars vegar og hins vegar Reykjavíkurborgar, Kópavogsbæjar, Hafnafjarðarkaupstaðar, Garðabæjar, Mosfellsbæjar og Seltjarnarnesbæjar um uppbyggingu á samgönguinnviðum á höfuðborgarsvæðinu 2019-2033. Þá einnig þær breytingar sem hafa verið gerðar á samkomulaginu frá því drög að því voru kynnt í Fagralundi Kópavogi þann 11. september sl.

Samningaviðræður á milli ríkis og fyrrgreindra sveitarfélaga hafa staðið yfir frá því í apríl 2019. Í fyrrgreindum viðræðum lá til grundvallar annars vegar viljayfirlýsing um viðræður um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu, dags. 21. september 2018 og hins vegar skýrsla verkefnahóps um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu til 2033, dags. nóvember 2018. Í apríl 2019 var stofnaður stýrihópur um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu til 2033 sem var falið að móta tillögur til ríkisstjórnarinnar og sveitarfélaga á svæðinu um næstu skref í uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu og fjármögnun þeirra. Stýrihópurinn var skipaður þremur ráðherrum, formanni og varaformanni stjórnar SSH og borgarstjóra Reykjavíkur. Þá var skipaður starfshópur sem skipaður var einum fulltrúa frá forsætisráðherra, einum fulltrúa frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og einum fulltrúa frá fjármála- og efnahagsráðherra og þremur fulltrúum frá Samtökum sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu. Í septembermánuði 2019 lágu síðan fyrir drög að samkomulagi þar sem náðst hafði sátt um grundvallaratriði þess. Í framhaldinu var, eins og áður sagði, haldinn kynningarfundur fyrir borgar- og bæjarfulltrúa á höfuðborgarsvæðinu þar sem drögin voru kynnt. Endanlegt samkomulag var síðan undirritað í Ráðherrabústaðnum 26. september af framkvæmdastjórum sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og fulltrúum ríkisstjórnarinnar.

Meginforsendur samkomulagsins: Líkt og áður hefur verið kynnt er markmið samkomulagsins að stuðla að greiðum og skilvirkum samgöngum, ná markmiðum loftlagsmarkmiða stjórnvalda sem og að auka umferðaröryggi og tryggja skilvirka framkvæmd höfuðborgarpakkans og trausta umgjörð verkefnisins. Við upphaf samningaviðræðna var ljóst að mikilvægt væri að ná fyrrgreindum markmiðum á skömmum tíma og felur samkomulagið því í sér frambunga framkvæmdaráætlun og flýtingu tiltekinna framkvæmda, fjármögnuð með beinum framlögum ríkis og sveitarfélaga, flýti- og umferðargjöldum og eða öðrum sérstökum ríkisframlögum eða hlutdeild í öðrum tekjustofnum tengdum samgöngum.

Framkvæmda- og fjárstreymisáætlun (viðauki 1) samkomulagsins gerir ráð fyrir því að heildarfjármögnun höfuðborgarpakkans, þ.e. uppbyggingar samgöngumannvirkja á höfuðborgarsvæðinu, verði 120 ma.kr. á

verðlagi ársins 2019. 52,2 ma.kr. fara til uppbygginga stofnvega, 49,6 ma.kr í Borgarlínu, 8,2 ma.kr í hjóla- og göngustíga, göngubrýr og undirgöngu, og 7,2 ma.kr í umferðastýringar o.fl.

Skuldbindingar ríkisins felst í að fjármagna 45 ma. kr. með beinum framlögum sem og með þróun ríkislands við Keldur. Þá felst skuldbinding sveitarfélaganna í beinu framlagi næstu 15 árin í samræmi við hlutfallslegan íbúafjölda, samtals 15. ma kr. Framlög sveitarfélaganna og ríkisins samkvæmt samkomulaginu taka breytingum með sama hætti og sambærileg verkefni eru færð til nýs verðags í samgönguáætlun. Þá er áætlað að flýti- og umferðargjöld vegna þessa samkomulags verði skilgreind og innheimt til að ná fram framangreindum markmiðum en á sama tíma verða aðrir fjármögnunarkostir ríkisins jafnframt skoðaðir samhliða orkuskiptum og endurskoðun skattlagningar á ökutæki og eldsneyti, enda raski það ekki fjármögnun framkvæmdaáætlunarinnar. Í samkomulaginu er lögð áhersla á að álögð flýti- og umferðargjöld innan höfuðborgarsvæðisins renni til þeirra verkefna sem tilgreind eru í framkvæmda- og fjárstreymisáætlun samkomulagsins. Samkomulagið gerir ráð fyrir því að sameiginlegur starfshópur samningsaðila semji drög að frumvarpi um flýti- og umferðargjöld. Þá verði í samræmi um breytta gjaldtöku í samgönguáætlun einnig sett lög um gjaldtöku í öðrum landshlutum. Eftir er að útfæra flýti- og umferðagjöldin en allir mögulegir kostir verða skoðaðir með ítarlegum hætti til að tryggja að markmið og framgangur verkefna samkomulags þessa náist. Rétt er að benda sérstaklega á kafla 4 í samkomulaginu er varðar m.a. hvaða þætti verði horft til við útfærslu flýti- og umferðagjalda.

Samkomulagið gerir ráð fyrir flýtingu framkvæmda og er farið sérstaklega yfir það með sérstakri upptalningu í 5. kafla samkomulagsins. Þar er einnig lögð áhersla á bættu umferðastýringu, enda strax ráðist í markvissar aðgerðir til að nýta nýjar tæknilausnir og bæta umferðarljósakerfi á höfuðborgarsvæðinu í takt við markmið samkomulagsins.

Í fyrirkomulagi samstarfsins er gert ráð fyrir því að stofnað verði sameiginlegt félag, ríkis og sveitarfélaga sem heldur utan um framkvæmdina samkvæmt samkomulaginu þ.e. uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu og fjármögnun hennar ásamt því að félagið hafi nauðsynlegar lántökuheimildir og heimildir til innheimtu flýti- og umferðargjalda innan höfuðborgarsvæðisins. Tryggt verði fullt samráð við sveitarfélögin við samningu frumvarps um félagið. Í 6. kafla samkomulagsins er farið yfir aðalatriði vegna stofnunar félagsins.

Þá er rétt að vekja athygli á að samhliða stofnun félagsins verða festar í sessi skuldbindingar og hlutverk ríkis og hlutaðeigandi sveitarfélaga varðandi viðhald og rekstur stofnvega, stofnstíga og almenningsamgangna og gengið frá fjárhagslegum, lagalegum og tæknilegum atriðum í því sambandi.

Í samkomulaginu eru síðan endurskoðunarákvæði sbr. 7 kafla og skilgreindar lagaheimildir í kafla 8 sem kveða á um að ríkisstjórnin muni vinna að því að fengnar verði nauðsynlegar lagaheimildir til að samkomulagið nái fram að ganga.

Þá kveður samkomulagið á um að til að tryggja að markmið og skuldbindingar aðila skv. samkomulaginu nái fram að ganga muni samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra leggja til framlög í samræmi við samkomulagið í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun á gildistíma þess. Þá muni fjármála- og efnahagsráðherra gera ráð fyrir fjárhagsskuldbindingum samkomulags þessa í fjármálaáætlun og frumvörpum að fjárlögum hvers árs.

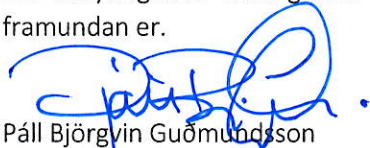
Við samningu lagafrumvarpa sem leggja skal fram samkvæmt samkomulaginu skal ríkið tryggja aðkomu og samráð við sveitarfélögin, enda skal efni þeirra taka mið af samkomulaginu.

Þá er gert sérstakt samkomulag varðandi rekstur almenningssamgangna þar sem unnið verður sameiginlega að endurskoðun samkomulags um tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu og framlengja gildistíma þess um 12 ár eða til 2034. Í samkomulaginu er gert er ráð fyrir því að árleg framlög ríkisins til verkefnisins verði að lágmarki óbreytt að raunvirði út tímabilið og þá verði í tengslum við uppbyggingu samgönguinnviða höfuðborgarsvæðisins horft til uppfærðra rekstraráætlana almenningssamgangna, þ.m.t. um rekstur Borgarlínu. Skal endurskoðun samkomulags um tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu vera lokið fyrir árslok 2020.

Ljóst er að um metnaðarfullt verkefni er að ræða sem mun skila sér í gríðarlegum umbótum í samgöngumálum á höfuðborgarsvæðinu enda meginmarkmið þess að stuðla að auknum lífsgæðum með uppbyggingu skilvirkra, hagkvæmra, öruggra og umhverfisvænna samgönguinnviða.

Breytingar á samkomulaginu: Þær breytingar sem gerðar voru á samkomulaginu eftir að drög voru kynnt fyrir borgar- og bæjarfulltrúum þann 11. september sl. fólu einkum í sér auknar áherslur í þá átt að aðrir fjármögnunarkostir ríkisins en flýti- og umferðargjöld yrðu jafnframt skoðaðir samhliða orkuskiptum og endurskoðun skattlagningar á ökutæki og eldsneyti, enda myndi það ekki raska fjármögnun framkvæmdaáætlunar samkomulagsins. Gæti önnur fjármögnun verið í formi sérstakra ríkisframlaga eða hlutdeildar í öðrum tekjustofnum tengdum samgögnum. Þá var því bætt við að ef ábati af Keldnalandi yrði umfram 15 ma.kr gæti sá ábati einnig komið til lækkunar flýti- og umferðargjalda og/eða eins og áður runnið til verkefnisins til viðbótar við önnur framlög ríkisins skv. samkomulaginu. Þá var ítrekuð sú áhersla að ráðast í markvissar aðgerðir er varða umferðarstýringar á höfuðborgarsvæðinu og lögð áhersla á að við útfærslu framkvæmdaáætlunar yrði hugað að greiðri tengingu aðliggjandi stofnbrauta, s.s. Sundabrautar inn á stofnbrautir höfuðborgarsvæðisins. Þá var lögð frekari áhersla á nokkra þætti s.s. er varðar tengingu samkomulagsins við tillögu að samgönguáætlun í október 2019, lagasetningu um gjaldtöku í öðrum landshlutum og hlutverk Vegagerðarinnar við fyrirkomulag samstarfsins um framkvæmdirnar. Þá var áréttað, að framlög ríkis og sveitarfélaganna skv. samningi Vegagerðarinnar og SSH frá 20. júní 2019 væru hluti af fjármögnun samkomulagsins. Aðrar breytingar tengjast síðan fyrst og fremst orðalagi og/eða almennri textagerð.

Eru breytingarnar sem gerðar voru taldar jákvæðar og muni styrkja framþróun þess verkefnis sem framundan er.



Páll Björgvin Guðmundsson

Framkvæmdastjóri SSH.

30.september 2019.