



Samgöngusáttmálinn Mörkun og skilgreining framkvæmda

2024-08-14



Útgefandi:

Betri samgöngur ohf.

Ágúst 2024

throstur@betrisamgongur.is

www.betrisamgongur.is

Umbrot og textavinnsla:

Betri samgöngur ohf.

©2021 Betri samgöngur ohf.



Efnisyfirlit

1. Inngangur.....	1
1.1. Samgöngusáttmálinn og forsaga hans	1
1.2. Betri samgöngur	1
2. Skilgreiningar	2
3. Mörkun framkvæmda	7
3.1. Markmið Samgöngusáttmálans	7
3.2. Kostnaður og kostnaðarskipting vegna verkefna Samgöngusáttmálans	8
4. Uppkaup á lóðum og fasteignum	9



1. Inngangur

1.1. Samgöngusáttmálinn og forsaga hans

Þann 26. september 2019 var skrifað undir Samgöngusáttmálann, samkomulag ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um uppbyggingu samgönguinnviða á höfuðborgarsvæðinu. Sáttmálinn byggir stoðir sínar á Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015 – 2040, Aðgerðaráætlun ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum, Landsskipulagsstefnu 2015 - 2026 og sameiginlegri framtíðarsýn um úrbætur í samgöngumálum með áherslu á fjölbreytta ferðamáta þar sem áhersla verður lög að greiðar, hagkvæmar og skilvirkar samgöngur á höfuðborgarsvæðinu með jafnri uppbyggingu innviða allra samgöngumáta. Mörkun þessi gildir fyrir Samgöngusáttmálann í heild sinni og allra verkefna sem heyra undir hann en er eðli málsins samkvæmt ekki fordæmisgefandi fyrir önnur verkefni en þau sem tilheyra Samgöngusáttmálanum.

1.2. Betri samgöngur

Betri samgöngur ohf. voru stofnaðar 2. október 2020 til að hafa yfirumsjón með undirbúningi og framkvæmd þeirra verkefna sem heyra undir Samgöngusáttmálann. Markmið og verkefni fyrirtækisins eru skilgreind í 2. gr. samþykktu þess. Þar segir:

Meginmarkmið félagsins skulu vera eftirfarandi:

1. Að stuðla að greiðum, skilvirkum, hagkvæmum og öruggum samgöngum á höfuðborgarsvæðinu með jafnri uppbyggingu innviða allra samgöngumáta.
2. Að stuðla að því að loftlagsmarkmiðum stjórnvalda um að sjálfbæru og kolefnishlutlausu borgarsamfélag verði náð.
3. Að stuðla að auknu umferðaröryggi.
4. Að tryggja samstarf milli ríkisins og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um skilvirka framkvæmd og trausta umgjörð samgangna.

Meginverkefni félagsins skulu vera:

- Að halda utan um fjármögnun á uppbyggingu samgönguinnviða á höfuðborgarsvæðinu og hringa þeirri uppbyggingu í framkvæmd.
- Að fara með heildstæða áætlanagerð og áhættustýringu.
- Að hafa yfirumsjón með samræmingu verkefna og meta forgangsroðun.
- Að fylgja því eftir að sveitarfélögin vinni að nauðsynlegum breytingum á skipulagsáætlunum.
- Að innheimta flýti- og umferðargjöld á höfuðborgarsvæðinu, verði ákveðið með lögum að leggja slík gjöld á, og byggja upp innviði slíkrar innheimtu.
- Að annast þróun á landi sem lagt verður til félagsins með það að markmiði að ná fram hámarkun á virði þess.

Félagið gerir samning við Vegagerðina, eða eftir atvikum einstök sveitarfélög fari þau með tiltekna framkvæmdir, um framkvæmd einstakra verkefna sem falla innan hlutverks félagsins. Félaginu er einnig heimilt að gera hvers konar samninga við aðra aðila til að ná tilgangi sínum á sem hagkvæmastan hátt. Félagið annast yfirumsjón og eigandaeftirlit með uppbyggingu samgöngumannvirkja gagnvart Vegagerðinni, eða eftir atvikum öðrum aðilum, þ.m.t. vegna



áætlanagerðar og áhættustýringar í samræmi við hlutverk þess. Í slíkum samningi skal eftir atvikum skilgreina þátt tiltekinna sveitarfélaga í einstökum verkefnum.

Í sáttmálanum og samþykktunum felst lýsing á því til hvaða verkefna hann nær og samstarfsform þeirra aðila sem hafa aðkomu að framkvæmd þeirra. Sáttmálinn útlístar enn fremur að fjármögnun framkvæmda samanstandi af beinum framlögum ríkis og sveitarfélaga, lántökum, þróunar og sölu Keldnalandins auk sértækrar gjaldtöku í formi flýti- og umferðargjalda.

Framkvæmdaáætlun Samgöngusáttmálans listar upp verkefni í stofnvegakerfinu og almenningssamgöngum til ársins 2033 ásamt því að lögð er til sérstök fjárveiting í gerð hjóla- og göngustíga, undirgöng og göngubrýr, öryggisaðgerðir, umferðarstýringu og aðrar flæðisbætandi aðgerðir. Framkvæmdaáætlunin byggir að mestu á vinnu fyrri starfshóps sem haustið 2018 vann skýrslu um uppbyggingu samgönguinnviða á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2033. Helstu viðfangsefni Samgöngusáttmálans eru:

- **Stofnvegir:** Verkefni komu flest fram í samgönguáætlun 2019-2033.
- **Borgarlína:** Verkefni koma úr undirbúningsvinnu sem að mestu hafði verið unnið að á vettvangi SSH og vinnu við frumdrög fyrstu lotu. Kostnaðaráætlun byggir á greiningu unninni af Mannvit sem hluti af vinnu Borgarlínu árið 2017 og af Verkís árið 2020 í tengslum við frumdrög fyrstu lotu Borgarlínu.
- **Hjóla og göngustígar:** Hjóla- og göngustígar í samræmi við framkvæmda- og fjárstreymisáætlun Samgöngusáttmálans.
- **Aðrir liðir:** Framlag í samræmi við samgönguáætlun 2019-2033.

Rammi Betri samgangna ohf. til framkvæmda afmarkast af þeim þáttum sem tilgreindir eru hér að framan en til að fyrirtækið nái markmiðum Samgöngusáttmálans verður fyrirtækið að hafa svigrúm til að færa fjármagn á milli liða og endurskoða viðfangsefni eftir því sem undirbúningi verkefnanna vindur fram. Komi í ljós að kostnaður við verkefni Samgöngusáttmálans rúmist ekki innan fjárhagsramma hans er það hlutverk eigenda félagsins að fjalla um og taka ákvarðanir um aukna fjármagnsþörf samkvæmt sáttmálanum. Í þessu skjali eru framkvæmdirnar markaðar og skilgreindar nánar með hliðsjón af gildandi löggjöf og forsendum kostnaðaráætlana og útfært nánar hvað fellur undir fjármögnun Samgöngusáttmálans og hvaða kostnaðarliðir falla á eigendur fyrirtækisins. Það liggur hjá eigendum félagsins að taka ákvörðun um fjármögnun þess sem liggur utan forsendna fyrri kostnaðaráætlunar.

Í þessu skjali eru megin línur um kostnaðarskiptingu væntanlegra framkvæmda lagðar og hvers má vænta um fjármögnun úr sjóðum Samgöngusáttmálans.

2. Skilgreiningar

Stuðst er við eftirfarandi skilgreiningu hugtaka í þessu skjali og viðaukum þess til að tryggja sameiginlegan skilning viðfangsefnum í verkefnum Samgöngusáttmálans.

Akbraut	Sá hluti vegar sem er ætlaður fyrir umferð ökutækja.
Akrein	Hver og ein af samhliða reinum sem akbraut er skipt í að endilöngu með yfirborðsmerkingum og er ætluð einfaldri röð ökutækja.
Almenn stöð	Einfaldasta gerð stöðva, einfaldur brautarpallur að lengd og helstu götugögn eru léttskýli, bekkur, skilti o.þ.h.

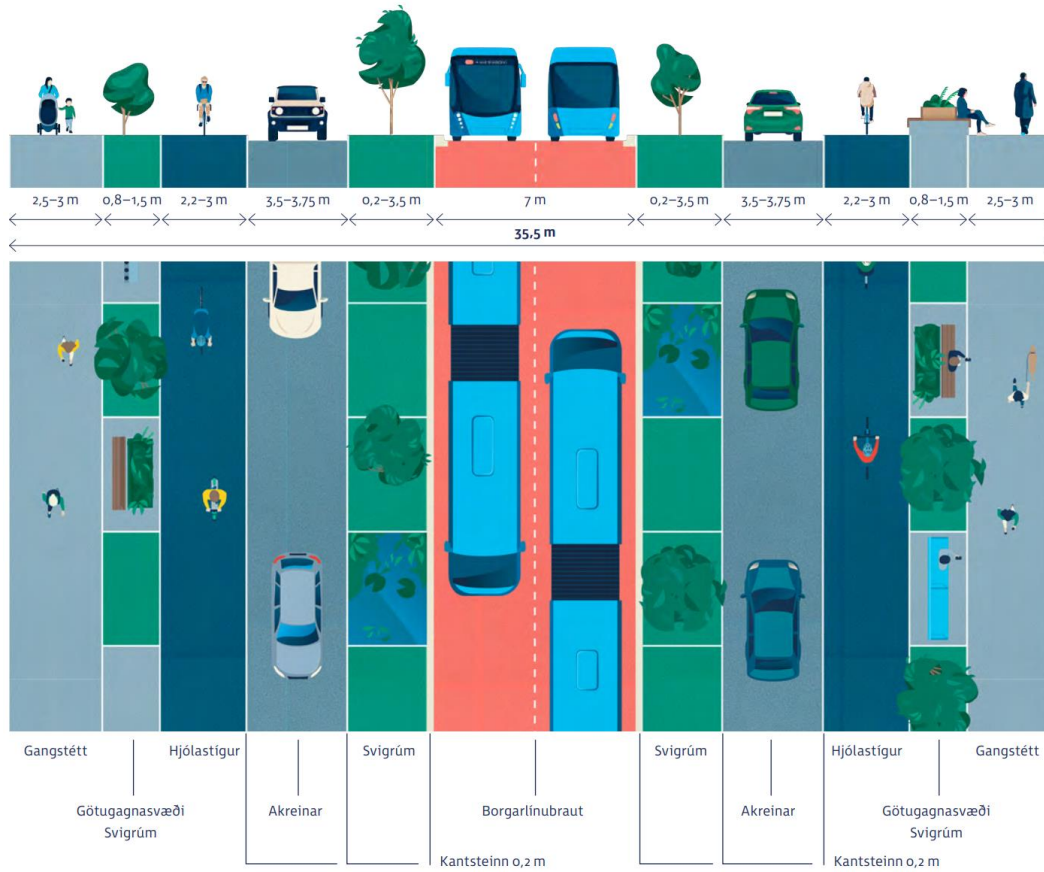


Borgarlínan hágæða almenningssamgöngur	Borgarlínan er samvinnuverkefni ríkis og sveitarfélaga og er hágæða almenningssamgöngur hluti af sameiginlegri framtíðarsýn og heildarhugsun þessara aðila um framtíðarþróun höfuðborgarsvæðisins.
Borgarlínubraut	Sá hluti göturýmis sem er ætlaður fyrir samhliða sérreinar Borgarlínunnar og aðrar almenningssamgöngur.
Borgarlínuleið	Stofnleið almenningssamgangna þegar innviðir fyrir Borgarlínu hafa verið byggðir upp á að minnsta kosti helmingi leiðarinnar.
Borgarlínurein	Sérrein fyrir Borgarlínu og aðrar almenningssamgöngur í eina átt. Tvær reinar eru ein braut.
Borgarlínugata	Göturými þar sem gert er ráð fyrir Borgarlínu, ásamt öðrum ferðamátum s.s. hjólastíg, gangstétt og bílaumferð.
Brautarpallur	Brautarpallur er hluti af borgarlínustöð og afmarkast af mismunandi breiddum og lengdum. Hæð brautarpallsins tryggir þrepalaust aðgengi í borgarlínuvagna.
Gangbraut	Sérstaklega merktur hluti vegar með umferðarmerki og yfirborðsmerkingum sem er ætlaður gangandi vegfarendum til að komast yfir akbraut.
Göturými eða götukassi	Göturými eða götukassi er það rými sem afmarkast t.d. af lóðamörkum, húshliðum og/eða opnu landslagi. Innan þess rýmis rúmast mismunandi ferðamátar.
Götugögn	Götugögn eru ýmis búnaður sem settur er upp við götur, t.d. stöðvar, ljósastaurar, ruslafötur og bekkir.
Gangstétt	Sá hluti göturýmis sem aðallega er ætlaður gangandi vegfarendum og almennt er átt við svæði fyrir gangandi sem liggur upp að húsvegg og/eða lóðamörkum.
Gatnamót	Staður þar sem tvær eða fleiri götur mætast.
Göngustígur	Stígur sem aðallega er ætlaður umferð gangandi vegfarenda og er merktur þannig. Almennt er átt við stíg, sem liggur í opnara landslagi eða er ekki upp að húsvegg og/eða lóðamörkum.
Göngupverun	Þar sem gert er ráð fyrir að gangandi og hjólandi vegfarendur þveri akbraut.
Hjólaleiðanet	Aðalhjólaleiðir í þéttbýli sem flokkast í stofnleiðir og tengileiðir hjólreiða.
Hjólastígur	Stígur sem ætlaður er umferð reiðhjóla og léttra bifhjóla í flokki I. Hann er greinilega aðskilinn frá akrein með t.d. umferðareyju eða kantsteini eða liggur í opnu landslagi. Hjólastígur er með einstefnu nema að annað sé tekið fram.
Kjörsnið	Snið borgarlínugötu sem sýnir hvernig koma má fyrir öllum ferðamátum þar sem öllum hönnunarviðmiðum er náð.
Miðlæg borgarlínubraut	Borgarlínubraut sem liggur í miðju göturýmis, sjá B.10 á mynd 3.
Sérrými	Rými sem er ætlað ákveðinni tegund umferðar.

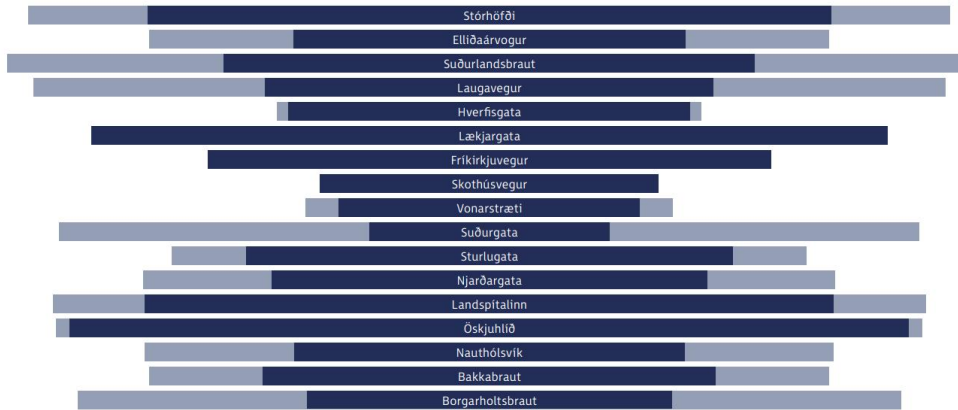


Stofnbrautir gatnakerfis	Aðalumferðarbrautir fyrir ökutæki í þéttbýli.
Stofnlagnir	Lagnir veitufyrirtækja, svo sem hitaveita, vatnsveita, skólaveita, raflagnir, ljósleiðarar ofl.
Stofnleiðir hjólreiða	Hjólaleiðir í þéttbýli, yfirleitt langar og samfelldar leiðir innan eða á milli sveitarfélaga og atvinnusvæða líkt og stofnbrautir gatnakerfisins.
Stofnleiðir almenningssamgangna	Leiðir sem eru burðarásinn í leiðaneti almenningssamgangna og mynda net milli helstu kjarna höfuðborgarsvæðisins. Geta verið bæði borgarlínuleiðir og strætóleiðir.
Tengileið hjólreiða	Tengir stofnleiðir hjólreiða saman og stofnleiðir við almenna stígakerfið.
Tengistígar	Hjóla- og göngustígar á tengileiðum hjólreiða.
Umferð	Flæði ferðamáta. Sá fjöldi ökutækja, gangandi, hjólandi og annarra ferðamáta sem fer fram hjá viðmiðunarpunkti, eða um valið snið, á ákveðnu tímabili.
Vegbúnaður	Merkingar, skiltabryr, ljósastýringar, lýsing, kantsteinar, niðurföll og regnvatnslagnir.
Virkir ferðamátar	Ferðamátar þar sem fólk hreyfir sig og stuðlar þannig að bættri heilsu og umhverfi
Vistvænir ferðamátar	Í þessu skjali er átt við göngu, hjólreiðar og almenningssamgöngur

Mynd 1 sem fengin er úr frumdragskýrslunni sýnir dæmigert göturými Borgarlínu og helstu hugtök sem tengjast göturýmum.



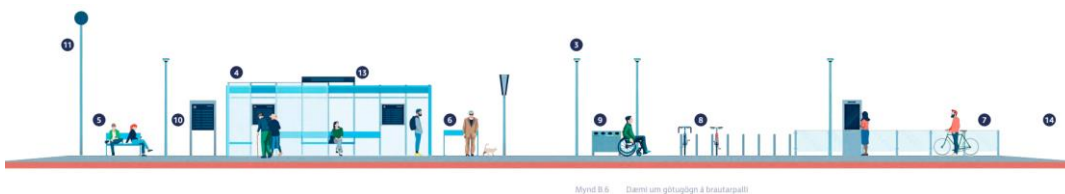
Mynd B.8 Kjörnið borgarlinugötu



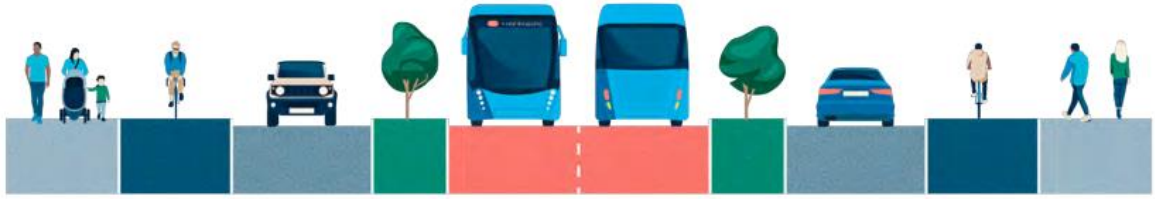
Mynd B.9 Mismunandi breiddir gatna þar sem Borgarlínu mun fara um bornar saman við kjörnið.

■ Minnsta breidd
■ Mesta breidd

Mynd 1 Yfirlitsmynd fyrir dæmigert göturými í Borgarlínu umhverfi



Mynd 2 Hugmynd að útfærslu staðlaðrar stöðvar Borgarlínu



Mynd B.10 Miðlæg borgarlínubraut



Mynd B.11 Jáðarlæg borgarlínubraut



Mynd B.12 Borgarlína í blandaðri umferð



Mynd B.13 Miðlæg borgarlínubraut og stígar



Mynd B.14 Aðeins borgarlínubraut

Mynd 3 Dæmi um mismunandi mögulegar útfærslur á göturými og borgarlínugötu fjarri akbrautum



¹⁾ Nýjar skilgreiningar til glöggvunar á skiptingu kostnaðar við framkvæmd Samgöngusáttmálans.

3. Mörkun framkvæmda

3.1. Markmið Samgöngusáttmálans

Megin markmið Samgöngusáttmálans endurspeglast í samþykktum Betri samgangna ohf. sem fjallað var um í kafla 1.2. Félaginu er ætlað að tryggja net samgönguinnviða sem uppfyllir þessi skilyrði á sem bestan máta.

Markmið 1: Að stuðla að greiðum, skilvirkum, hagkvæmum og öruggum samgöngum á höfuðborgarsvæðinu með jafnri uppbyggingu innviða allra samgöngumáta.

Þetta markmið kristallast í þeim verkefnum sem skilgreind eru í sáttmálanum.

- Með Borgarlínu verður boðið upp á hágæða almenningssamgöngur sem byggja á áreiðanleika og tíðum ferðum. Með sérrými Borgarlínunnar næst skilvirkni, greiðfærni og aukið öryggi gangandi, hjólandi og akandi vegfarenda. Sérrými kemur í veg fyrir að vagnar Borgarlínu sitji fastir í almennri umferð og staðsetning þess í miðju göturýminu þar sem því verður við komið er byggt á sjónarmiðum um aukinn áreiðanleika kerfisins og öryggi vegfarenda, bæði gangandi og akandi. Miðjusettt sérrými með einni akrein fyrir bifreiðar sitthvoru megin sérrýmisins styttr þveranir gangandi vegfarenda sem þurfa aðeins að þvera eina akrein í einu en ekki tvær og verður ekki fyrir áhrifum vegna bifreiða sem annars þurfa að þvera sérrýmið til að komast inn og út af bílastæðum meðfram viðkomandi götu. Þessu til viðbótar er miðjusettt sérrými öruggara fyrir akandi umferð sem á leið inn og út af bílastæðum við hægri brún akstursstefnu.
- Af heildar fjármunum sáttmálans er stærsti einstaki þátturinn vegna stofnvega þar sem áhersla er lögð á umferðaröryggi og að bæta flæði á umferðarþyngstu stofnvegum höfuðborgarsvæðisins. Mislæg gatnamót, stokkar og bættar tengingar milli sveitarfélaga stuðla að bættu umferðarflæði og munu minnka tafir í gatnakerfi svæðisins miðað við spár um aukinn fólksfjölda á höfuðborgarsvæðinu.
- Samgöngu hjólastígar sem tengja sveitarfélögin saman og einblína á helstu umferðarstrauma hjólandi vegfarenda stuðla að auknum hjóleiðum, bættri lýðheilsu, færri bílum í umferðinni og þar með minni umferðartöfum.

Markmið 2: Að stuðla að því að loftlagsmarkmiðum stjórnvalda um sjálfbært, kolefnishlutlaust borgarsamfélag verði náð.

Sáttmálinn í heild sinni stuðlar að loftslags markmiðum stjórnvalda, meðal annars út frá eftirfarandi áhersluþáttum

- Bættar almenningssamgöngur með tilkomu Borgarlínu stuðla að fækkun bíla í umferðinni og þar með minni losun gróðurhúsalofttegunda burtséð frá orkugjafa bifreiða þar sem framleiðsla þeirra hefur óhjákvæmilega áhrif á loftslag.
- Virkir ferðamátar sem er samnefni fyrir umferð gangandi og hjólandi vegfarenda stuðlar að bættri lýðheilsu eins og áður sagði auk umhverfisvænni ferðamáta og minni loftslagsáhrifa miðað við aðra ferðamáta.



Markmið 3: Að stuðla að auknu umferðaröryggi.

- Aukið umferðaröryggi fæst með bættum innviðum og fækkun bifreiða í umferðinni. Auk þess eru fjármunir í sáttmálanum sem sérstaklega eru ætlaðir í ljósastýringar og bætt umferðaröryggi. Viðfangsefni sem greidd verða úr sjóði fyrir Umferðarstýringar, aukið umferðarflæði og öryggisaðgerðir snúa gjarnan að minni atriðum eins og breytingum og endurbótum á að- og fráreinum og öryggisatriðum allra samgöngumáta sem hægt er að ná fram við endurbætur á ljósastýrðum gatnamótum.
- Aukið umferðaröryggi gangandi og hjólandi vegfarenda fæst með aðskilnaði þessara samgöngumáta og því til viðbótar með aðskilnaði hjólastíga í gagnstæðar áttir. Þetta þýðir að þar sem því verður við komið verður leitast við að leggja einstefnu hjólastíga sitthvoru megin við götur. Þetta má sjá á kjörsniðum í frumdragaskýrslu fyrstu lotu Borgarlínu.

Markmið 4 – Að tryggja skilvirka framkvæmd höfuðborgarpakkans og trausta umgjörð verkefnisins.

- Skilvirkni í samstarfi ríkisins og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu fæst með samtali þessara aðila á vettvangi samgöngusáttmálans og skilvirkri umgjörð verkefnanna undir forystu Betri samgangna ohf.

Við útfærslu hönnunar Borgarlínunnar og aðliggjandi stíga verður unnið að stöðlun lausna (stígar, biðstöðvar, gróður, götugögn o.fl.) sem kostaðar verða af sáttmálanum en óski sveitarfélag eða veghaldari eftir viðbótar búnaði eða útfærslu á einstaka biðstöðvum, gróðri, gangstéttum/-stígum, hjólastígum eða öðrum lausnum þá fellur kostnaður vegna breytinganna á viðkomandi sveitarfélag/veghaldara.

Auk þróunar og framkvæmda við Borgarlínu og stofnvegaverkefna sáttmálans er unnið að uppbyggingu innviða fyrir virka ferðamáta með hjóla- og göngustígum sem greiddir verða af Samgöngusáttmálanum. Við ákvörðun um flokkun stíga hefur verið horft til forgangsröðunar vinnuhóps á vegum allra sveitafélaganna og Vegagerðarinnar um hjólanet höfuðborgarsvæðisins (forgangsflokkar 1 – 3, 2020 – 2033, samanber viðauka 7). Í því ljósi verður horft til þess að þar sem því verði við komið verði byggðir aðskildir einstefnu hjólastígar.

3.2. Kostnaður og kostnaðarskipting vegna verkefna Samgöngusáttmálans

Kostnaðarskipting vegna framkvæmda við stofnvegi og vegna ljósastýringa, umferðaflæðis og umferðaöryggis er fyrirséð að verði í samræmi við það sem fram kemur í þeirri mörkun sem skilgreind er í þessu skjali og viðaukum þess. Bein framlög ríkis og sveitarfélaga taka breytingum í samræmi við 3. gr. Samgöngusáttmálans.

Komi til þess að styrkja þurfi stokka sérstaklega vegna fyrirhugaðra bygginga á stökkloki þá mun sá aðili sem öðlast byggingaréttinn sem skapast vegna styrkingarinnar bera kostnað af styrkingunni.

Ljóst er að í mörgum verkefnum sáttmálans verður unnið að uppbyggingu innviða fleiri en eins ferðamáta á sama tíma.

Yfirlit og lýsing fyrirhugaðra framkvæmda sem heyra undir Samgöngusáttmálann er að finna í viðauka 8.



Nánari lýsingu á viðfangsefnum og kostnaðarskiptingu einstakra hluta sáttmálans er að finna í eftirfarandi viðaukum.

Viðauki 1 – Stofnvegir

Viðauki 2 – Borgarlína og tengdir stígar

Viðauki 3 – Hjóla- og göngustígar

Viðauki 4 – Göngubrýr og undirgöng

Viðauki 5 – Umferðarstýring, aukið umferðarflæði og öryggisaðgerðir

Viðauki 6 – Hljóðvarnir

Viðauki 7 – Forgangsröðun uppbyggingar stofnleiða 2020-2033

Viðauki 8 - Yfirlit framkvæmda 01.04.2021

Ef upp koma viðfangsefni sem mörkunin nær ekki til fellur það í hlut Betri samgangna ohf. að leggja til fyrirkomulag um viðkomandi viðfangsefni við fulltrúa ríkisins og SSH til samþykktar.

4. Uppkaup á lóðum og fasteignum

Ekki er tekið á uppkaupum á lóðum og fasteignum í kostnaðaráætlunum Samgöngusáttmálans enda umfangið ófyrirséð á þessu stigi. Lagt er til að stjórn Betri samgangna ohf. taki ákvörðun um kostnaðarskiptingu og/eða fjármögnun komi til þess að kaupa þurfi lóðir eða fasteignir. . Ef stjórn Betri samgangna ohf. kemst ekki að samhljóða niðurstöðu um framangreint getur SSH vísað málinu til stýrihóps. Annars eru forsendur Samgöngusáttmálans að bæði ríki og sveitarfélög leggi til land og lóðir í þeirra eigu.

Leitast verður við að halda göturými Borgarlínu utan lóðarmarka að svo miklu leiti sem það er hægt. Ekki er ljóst á þessu stigi hvort og þá hversu víðtæk uppkaup á lóðum og fasteinum kann að verða vegna verkefna Samgöngusáttmálans.