



BETRI
SAMGÖNGUR

Staða og framgangur verkefna

Júní 2024

Efnisyfirlit

1. Inngangur	4
2. Fjárfestingar	5
2.1 Stofnvegir	6
2.1.1 Suðurlandsvegur: Norðlingavað – Bæjarháls.....	6
2.1.2 Reykjanesbraut: Álftanesvegur – Lækjargata	6
2.1.3 Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar	6
2.1.4 Arnarnesvegur - Breiðholtsbraut	6
2.1.5 Sæbrautarstokkur	7
2.1.6 Miklubrautarstokkur	7
2.1.7 Garðabæjarstokkur	7
2.2 Borgarlínan.....	9
2.2.1 Lota 1: Ártún - Hlemmur og Hlemmur – Hamraborg.....	9
2.2.2 Lotur 2 og 4: Hamraborg – Lindir og Fjörður - Miklabraut	9
2.2.3 Lota 3: Mjódd – BSÍ	9
2.2.4 Lota 4: Fjörður – Miklabraut	10
2.2.5 Lota 5: Ártún– Spöng	10
2.2.6 Lota 6: Ártún - Háholt	10
2.3 Virkir ferðamátar.....	11
2.3.1 Arnarneshæð	11
2.3.2 Elliðaárdalur – Brú Árbæjarlaug að Grænugróf	11
2.3.3 Skógarhlíð.....	11
2.3.4 Elliðaárdalur - Dimma	11
2.3.5 Stofnstígar með Arnarnesvegi	11
2.3.6 Ásbraut.....	11
2.3.7 Kópavogsháls, Hamraborg – göngustígur við Kópavogsdal	11
2.3.8 Hafnarfjarðarvegur Tún	11
2.3.9 Hafnarfjarðarvegur, Norðurbær	11
2.3.10 Hafnarfjarðarvegur í vogi Kópavogs	12
2.3.11 Kringlumýrarbraut við Suðurhlíð	12
2.3.12 Elliðaárdalur, Brú á Grænuvogi og stígar að Breiðholtsbraut	12
2.4 Öryggi og flæði.....	13
3. Fjármögnun	14
3.1 Keldnalandið	14
3.2 Flýti- og umferðargjöld	14

3.3 Lántökur	14
4. Innri mál	16
4.1 Aðalfundur og stjórn	16
4.2 Starfsfólk	16

1. Inngangur

Í h-lið 6. gr. Samgöngusáttmálans segir að Betri samgöngur (fyrirtækið) skuli skila hluthöfum sínum á a.m.k. sex mánaða fresti skýrslu um framgang verkefna og fjármál. Í grein 2.1 í hluthafasamkomulaginu um fyrirtækið er mælt fyrir um stýrihóp sem skipaður sé forsætisráðherra, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra (nú innviðaráðherra), fjármála- og efnahagsráðherra, borgarstjóranum í Reykjavíkur og formanni og varaformanni Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH). Tilgangur hans sé að tryggja upplýsingaflæði um framgang fjárfestinga og stefnumarkandi mál. Stýrihópurinn komi einnig að stefnumótandi ákvörðunum er varða fyrirtækið og koma til meðferðar Alþingis og sveitarfélaganna. Í grein 4.3 í hluthafasamkomulaginu segir að stjórn skuli, að lágmarki á sex mánaða fresti, skila skýrslu til stýrihópsins um stöðu og framgang verkefna fyrirtækisins. Skýrsla þessi er gerð að þessu tilefni.

2. Fjárfestingar

Árið 2024 er sjötta ár gildistíma Samgöngusáttmálans. Hinn 9. mars 2023 ákvað stýrihópurinn að hefja vinnu við uppfærslu hans. Miklar verðhækkningar hafa orðið, einkum í verklegum framkvæmdum, auk þess sem ljóst er að kostnaðaráætlanir voru vanáætlaðar. Vinnan felst einkum í að uppfæra framkvæmdatöflu, þ.m.t. tíma- og kostnaðaráætlanir, meta áhrif stofnvega- og Borgarlínuinnviða m.t.t. markmiða um greiðar samgöngur, fjölbreytta ferðamáta, kolefnishlutlaust samfélag og umferðaröryggi, setja mælanleg undirmarkmið og árangursvísa og móta leiðir að bæta stjórnskipulag verkefnisins og einstakra verkefna. Gert er ráð fyrir að uppfærslunni ljúki fljótlega.

Betri samgöngur hafa skilað ýmsum tillögum, sviðsmyndum og öðrum gögnum til viðræðhóps sem hluthafar hafa skipað. Þar sem uppfærðar tíma- og kostnaðaráætlanir liggja ekki fyrir verður ekki umfjöllun um þær í þessari skýrslu. Þær verða kynntar rækilega þegar uppfærður Samgöngusáttmáli liggur fyrir. Vegna þessarar vinnu hefur áhersla ráðgjafa verið færð yfir á að hraða verkefnum sem hefur þurft að svara í umræddum sviðsmyndum með þeim afleiðingum að hægt hefur verið á öðrum viðfangsefnum hjá sömu ráðgjöfum á sama tíma.

Þessi taflar sýnir framlög hluthafa til 28. júní og fjárfestingu í framkvæmdum frá gildistöku Samgöngusáttmálans til 1. júní sl.

Framlög	2019	2020	2021	2022	2023	28.6.2024	Samtals
Ríkissjóður	2.400.000.000	3.079.883.721	2.488.953.488	2.294.767.442	3.414.765.116	980.825.000	13.678.369.767
Sveitarfélög	1.000.000.000	1.039.941.860	1.094.476.744	1.147.383.721	1.206.395.349	673.168.605	6.161.366.279
	3.400.000.000	4.119.825.581	3.583.430.232	3.442.151.163	4.621.160.465	1.653.993.605	19.839.736.046

Framkvæmdir	2019	2020	2021	2022	2023	1.6.2024	Samtals
Stofnvegir	858.007.384	3.417.092.691	312.341.734	763.135.642	1.104.238.155	1.160.776.770	7.615.592.376
Borgarlína	86.430.000	464.565.848	494.260.886	1.451.244.464	1.259.393.957	544.743.174	4.300.638.329
Virkir ferðamátar	198.643.497	426.963.273	819.968.842	699.453.639	589.686.303	230.042.452	2.964.758.006
Öryggi og flæði	262.691.305	253.481.468	348.710.520	224.170.953	502.201.759	181.581.561	1.772.837.566
	1.405.772.186	4.562.103.280	1.975.281.982	3.138.004.698	3.455.520.174	2.117.143.957	16.653.826.277

2.1 Stofnvegir

2.1.1 Suðurlandsvegur: Norðlingavað – Bæjarháls

Umfang: Breikkun í fjórar akreinar og aðskilnaður akstursstefna, lenging og styrking undirganga fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi, tilfærsla og nýir stígar, hljóðvarnir.

Staða: Verkhönnun er í gangi en vegna uppfærslu Samgöngusáttmálans hefur áhersla hönnuða verið á öðrum viðfangsefnum og því hefur verið hægt vinnu við frekari undirbúning þessa verkefnis.. Auk þess er gert ráð fyrir að þetta verkefni færist yfir á samgönguáætlun og hverfi út úr verkefnasafni Samgöngusáttmálans. Reiknað er með að deiliskipulag fyrir svæðið verði auglýst innan tíðar.

2.1.2 Reykjanesbraut: Álftanesvegur – Lækjargata

Umfang: Frumhönnun lausna með tveimur akreinum í hvora átt, mislægum gatnamótum og Reykjanesbraut niðurgrafinni á kafla auk frumathugunar á jarðgöngum.

Staða: Skoðaðar hafa verið mislægar lausnir Reykjanesbrautar á yfirborði frá gatnamótum við Lækjargötu að gatnamótum við Álftanesveg auk jarðganga undir Setbergshamarinn frá Lækjargötu að Álftanesvegi. Þó ljóst sé að endanlegt val á lausn geti haft talsverð áhrif á framkvæmdakostnað við verkið er þörf á frekari hönnun bæði yfirborðs- og jarðgangalausnar til að fá betri upplýsingar fyrir ábatagreiningu valkostanna og þar með betri grundvöll fyrir val á endanlegri útfærslu. Gert er ráð fyrir að bjóða út áframhaldandi vinnu við samanburð þessara valkosta síðsumars 2024.

2.1.3 Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar

Umfang: Flugrampi verður fyrir vinstri beygju af Reykjanesbraut vestur Bústaðaveg og vinstri beygja af Bústaðavegi norður Reykjanesbraut að Sæbraut verður aflögð. Hvoru tveggja stuðlar að bættu umferðarflæði með Reykjanesbraut í frjálsu flæði. Að auki er fyrir séð tilfærsla á Reykjanesbrautinni, lenging undirganga og auknar hljóðvarnir.

Staða: Vinna við frumdrög lauk í maí og reiknað er með að kynningarferli fyrir mat á umhverfisáhrifum hefjist á síðasta ársfjórðungi 2024. Forhönnun verður boðin út á fjórða ársfjórðungi 2024. Í byrjun nóvember 2023 var tekin sameiginleg ákvörðun Reykjavíkurborgar, Vegagerðarinnar og Betri samgangna um að áframhaldandi hönnun skuli byggð á legu 3. lotu Borgarlínunnar milli Mjóddar og Vogabyggðar í austurkanti Reykjanesbrautar.

2.1.4 Arnarnesvegur - Breiðholtsbraut

Umfang: Framlenging Arnarnesvegur að Breiðholtsbraut, breikkun Breiðholtsbrautar frá Jaðarseli að Elliðaám, akstursbrú yfir Breiðholtsbraut, undirgöng fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur undir Breiðholtsbraut og Arnarnesveg og hjólastígar meðfram Arnarnesvegi ásamt tengingum við núverandi stígakerfi og nýrri göngu- og hjólabrú yfir Elliðaár við Dimmu.

Útfærsla á hönnun Arnarnesvegur tók mið af hljóðvist og öðrum umhverfiskröfum á deiliskipulagsstigi og var langt komin við stofnun Betri samgangna. Auk framkvæmda við Arnarnesveg er nauðsynleg breikkun Breiðholtsbrautar frá Jaðarseli að Vatnsendahvarfi sem eiga að tryggja flæði

umferðar um Breiðholtsbraut fram hjá gatnamótum við Arnarnesveg. Í tengslum við verkefnið eru líka hjólastígar meðfram Arnarnesvegi og tenging við hjólastíga við Rjúpnaveg og Elliðaárdal ásamt hjólabrúum yfir Arnarnesveg og Elliðaár við Dimmu og undirgöng undir Arnarnesveg og Breiðholtsbraut til að tryggja öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda.

Staða: Framkvæmdir við verkið hófust í byrjun september 2023 með undirbúningi á breikkun Breiðholtsbrautar og jarðvinnu í kringum brúarstæði Arnarnesveggar fyrir þverun Breiðholtsbrautar. Framkvæmdum miðar vel og hefur verið unnið í bergskeringum í vegstæði Arnarnesveggar, breikkun Breiðholtsbrautar, uppsteypu undirstaða fyrir akstursbrú yfir Breiðholtsbraut, fyllingum fyrir vegtengingu brúar og Breiðholtsbrautar, jarðvinnu og framleiðslu forsteypra eininga fyrir ný undirgöng undir Breiðholtsbraut á móts við Völvufell, undirstöður undir nýja göngubrú yfir Elliðaár við Dimmu ásamt stígatengingum, lagningu bráðabirgðastígs í Elliðaárdal með malbikuðu yfirborði og lýsingu, akstri laus jarðvegs í Vetrargarð Reykjavíkurborgar auk lagningu nýrrar 800 mm hitaveituæðar meðfram Breiðholtsbraut. Áætluð verklok eru á síðari hluta 2026.

2.1.5 Sæbrautarstokkur

Umfang: Um er að ræða 850 m langan stökk, 2+2 auk neyðarvasa, að- og fráreina ásamt ljósastýrðum gatnamótum við Skeiðarvog og Kleppsmýrarveg á stökkloki. Aðlögun á römpum við Vesturlandsveg bráðabirgða göngubrú fyrir þverun Sæbrautar á framkvæmdatíma og fram að framkvæmdatíma. Núverandi gatnamót Súðavogs og Sæbrautar leggjast af. Á suðurenda stokksins mun fyrsta lota Borgarlínunnar þvera Sæbrautina á leið sinni frá Suðurlandsbraut að Ártúnshöfða.

Staða: Vinna við forhönnun lauk á öðrum ársfjórðungi 2024 og gert er ráð fyrir að umhverfismatsskýrsla fari í opinbera kynningu í kjölfar uppfærslu Samgöngusáttmálans. Skipulagsvinna Reykjavíkur á svæðinu er umfangsmikil, en verður að vera langt komin áður en hægt verður að hefjast handa við verkhönnun og undirbúning útboðs verklegra framkvæmda.

2.1.6 Miklubrautarstokkur

Umfang: Í uppfærðum sáttmála er gert ráð fyrir um 2.800 m löngum jarðgöngum með 2+2 vegi frá Skeifu vestur fyrir Snorrabraut. Tengingar verða við jarðgöngin frá Kringlumýrarbraut í suðri sunnan Listabrautar um einnar akreinar jarðgangatengingu í hvora átt. Auk þess eru breyttar vegtengingar við Snorrabraut og Bústaðaveg.

Staða: Vinna við frumdrög er í gangi en hefur dregist meðal annars vegna forgangsröðunar og skoðunar á breyttum útfærslum vegna uppfærslu Samgöngusáttmálans. Til samanburðar við stökk var ákveðið að láta líka vinna frumdrög fyrir jarðgöng sem næðu frá sama stað vestan Snorrabraut austur fyrir Grensásveg. Gert er ráð fyrir að vinnu við frumdrög beggja lausna ljúki á þriðja ársfjórðungi 2024.

2.1.7 Garðabæjarstokkur

Umfang: Um er að ræða 400 m langan stökk á Hafnarfjarðarvegi milli Vífilsstaðavegar og Lyngáss. Frágangur og fyrirhuguð lega Borgarlínunnar ásamt innanbæjargötu Garðabæjar ofan á stokki er ekki hluti af þessu verki.

Staða: Vinna við undirbúning ekki hafin.

2.2 Borgarlínan

2.2.1 Lota 1: Ártún - Hlemmur og Hlemmur – Hamraborg

Staða: Lotunni hefur verið skipt í átta leggi frá Ártúnshöfða að Hamraborg (Ártúnshöfði, Elliðaárvogur, Laugardalur, Miðborg, HÍ og BSÍ, Vatnsmýri, Fossvogsbrú og Kársnes). Frumdragavinnu allra hluta er lokið fyrir utan á BSÍ reit þar sem vinna er í gangi. Forhönnun er lokið á rúmlega helming lotunnar og verkhönnun hefur verið boðin út fyrir Laugardal og Hlemm og hefst haust. Matsskýrsla umhverfisáhrifa vegna fyrstu lotu Borgarlínunnar var kláruð á haustmánuðum 2023 en reiknað er með að hún verði formlega sett í kynningarferli samhliða kynningu á nauðsynlegri breytingu aðalskipulags Kópavogs og Reykjavíkur sem bíður þess að uppfærslu Samgöngusáttmála ljúki.

Hönnunar- og framkvæmdaáfangar verkefnisins munu halda áfram að skarast og þannig hefjast verkhönnun og framkvæmdir við ákveðna leggi áður en forhönnun allrar lotunnar lýkur. Í því ljósi mun ekki verða hægt að leggja til samþykktar heildar kostnaðaráætlanir hvers hönnunaráfanga fyrir sig áður en næsta stig verkefnisins hefst eins og gert er í stofnvegaverkefnum. Tímalína einstakra hluta Borgarlínunnar afmarkast af fjölmörgum innri og ytri þáttum eins og framvindu í skipulagsmálum og framvindu annarra tengdra verkefna eins og vegstokka og uppbyggingu á lóð Landspítalans við Hringbraut. Enn er miðað við að fyrsti hluti innviða Borgarlínu sem tilbúinn verði fyrir akstur í sérrými verði frá Hamraborg um Fossvogsbrú að HÍ. Ákveðið var að bíða með útboð fyllinga fyrir Fossvogsbrú fram yfir uppfærslu Samgöngusáttmálans og reiknað er með að boðið verði út í júlí. Verkhönnun Fossvogsbrúar og vegtengingar við Vesturvör og Nauthólsveg er að ljúka og er brúin sem stendur í 3ja aðila hönnunarrýni.

Auk framvindu í undirbúningi og afgreiðslu nauðsynlegra skipulagsbreytinga mun tímalína framkvæmda áfram taka mið af öðrum framkvæmdum Samgöngusáttmálans, takmörkunum á mögulegum samtíma framkvæmdum vegna umferðarflæðis á höfuðborgarsvæðinu, nauðsynlegra framkvæmda veitufyrirtækja og framkvæmda annarra aðila sem liggja að áhrifasvæði lotu 1. Frekari vinna við uppfærslu á tímalínu Borgarlínunnar mun fara fram þegar uppfærslu Samgöngusáttmálans er lokið.

2.2.2 Lotur 2 og 4: Hamraborg – Lindir og Fjörður - Miklabraut

Staða: Vinna við valkostagreiningu og frumdrög Hamraborgar og lotu 4 frá Miklubraut að Fífuhvammsvegi er í gangi og líkur í haust. Vinna við frumdrög Lotu 2 bíður ákvörðunar Kópavogsbæjar á hvort lotan muni fara um Digranesveg eða Fífuhvammsveg..

2.2.3 Lota 3: Mjódd – BSÍ

Staða: Ákveðið var af Reykjavíkurborg, Vegagerðinni og Betri samgöngum að hönnun 3. lotu milli Mjóddar og Vogabyggðar verði hluti af hönnunarútboði gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar sökum nálægðar í legu og áhrifum verkefnanna hvort á annað. Jafnframt hefur verið ákveðið á sama vettvangi að áframhaldandi hönnunarvinna byggji á að lega Borgarlínunnar verði í austurjaðri Reykjanesbrautar við gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tengingum við Stekkjarbakka í suðri og við Vogastöð um

nýja akstursleið sem fer undir Vesturlandsveg í Ártúnsbrekku samhliða vestari ál Elliðaána. Reiknað með að framkvæmdir í námunda við gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar verði framkvæmdar samhliða framkvæmdum við gatnamótin.

Ekki er hafin vinna við frumdrög frá Vogabyggð að BSÍ né frá Mjódd að Stekkjabakka.

2.2.4 Lota 4: Fjörður – Miklabraut

Staða: Sjá 2.2.2

2.2.5 Lota 5: Ártún– Spöng

Staða: Ákvörðun um tímasetningu á frekari undirbúningsvinnu á lotu 5 bíður eftir niðurstöðu um uppfærslu Samgöngusáttmálans.

2.2.6 Lota 6: Ártún - Háholt

Staða: Vinna við frumdrög 6. lotu Borgarlínunnar er í gangi og er unnin samhliða þróunarvinnu rammahluta aðalskipulags Reykjavíkur ásamt deiliskipulags- og uppbyggingaráætlunum á grunni niðurstaðna samkeppni um Keldnaland. Áætlað er að frumdragavinnunni ljúki á vormánuðum 2025.

2.3 Virkir ferðamátar

2.3.1 Arnarneshæð

Framkvæmdin: Undirgöng.
Staða: Framkvæmdum er lokið

2.3.2 Elliðaárdalur – Brú Árbæjarlaug að Grænugróf

Framkvæmdin: Stofnstígar. Ný hjóla og göngubrú yfir Elliðaár við Grænugróf ásamt nýjum hjólastíg með tengingu við fyrirbyggjandi stígakerfi í Elliðaárdal og nýja stígateningar við stofnstíga sem eru hluti af stígakerfi við Dimmu.
Staða: Framkvæmdir eru hafnar og áætlað að þeim ljúki í lok árs 2024.

2.3.3 Skógarhlíð

Framkvæmdin: Stofnstígar. Nýr göngu- og hjólastígur meðfram Skógarhlíð.
Staða Verkið hefur verið boðið út og reiknað er með að framkvæmdir hefjist á þriðja ársfjórðungi 2024.

2.3.4 Elliðaárdalur - Dimma

Framkvæmdin: Stofnstígar. Göngu og hjólastígur ásamt brú yfir Elliðaár.
Staða Hluti af verksamningi Arnarnesvegur.

2.3.5 Stofnstígar með Arnarnesvegi

Framkvæmdin: Stofnstígar. Nýir aðskildir göngu- og hjólastígar meðfram nýjum Arnarnesvegi og nýrri brú yfir Arnarnesveg.
Staða Hluti af verksamningi Arnarnesvegur.

2.3.6 Ásbraut

Framkvæmdin: Stofnstígar. Nýr hjólastígur meðfram Ásbraut, frá Kársnesbraut að Hamraborg.
Staða Verkhönnun er lokið en framkvæmdir bíða vegna skipulagsmála.

2.3.7 Kópavogsháls, Hamraborg – göngustígur við Kópavogsdal

Framkvæmdin: Stofnstígar. Aðskilnaður á göngu- og hjólastígum.
Staða Verkhönnun lokið en framkvæmdum frestað samkvæmt ákvörðun Kópavogs.

2.3.8 Hafnarfjarðarvegur Tún

Framkvæmdin Stígur frá gangnamunna Arnarnesganga að Vífilstaðavegi.
Staða Í hönnun.

2.3.9 Hafnarfjarðarvegur, Norðurbær

Framkvæmdin Stígur frá Breiðási í Garðabæ að Suðurvangi í Hafnarfirði.
Staða Verkhönnun er að hefjast.

2.3.10 Hafnarfjarðarvegur í vogi Kópavogs

Framkvæmd Frá undurgöngum á Kársnes stíg að gangnamunna Arnarnes undirganga.
Staða Í hönnun.

2.3.11 Kringlumýrarbraut við Suðurhlíð

Framkvæmd Frá Bústaðavegsbrú að Suðurhlíð í Fossvogi.
Staða Í framkvæmd og áætlað að þeim ljúki á þriðja ársfjórðungi 2024.

2.3.12 Elliðaárdalur, Brú á Grænugóf og stígar að Breiðholtsbraut

Framkvæmd Ný brú á Grænugróf og nýir stígur að Breiðholtsbraut.
Staða Framkvæmdir eru hafnar og áætlað að þeim ljúki í lok árs 2024.

2.4 Öryggi og flæði

Í framkvæmdaáætlun Samgöngusáttmálans er gert ráð fyrir fjármagni í sameiginlegan útgjaldalið *umferðarstýring, aukið umferðarflæði og öryggisaðgerðir*. Fjármagn þessa liðar er nýtt í ljósastýringar, smærri framkvæmdir á stofnvegum til að bæta flæði og öryggi og smærri framkvæmdir vegna almenningsamgangna.

Yfir tvö hundruð umferðarljós eru á höfuðborgarsvæðinu. Alls eru ljósastýringar á tæplega 90 gatnamótum og gönguþverunum í sameign Vegagerðarinnar og viðkomandi sveitarfélags þar sem þjóðvegur og sveitarfélagsgata eða gönguleið mætast. Betri samgöngum er ætlað að fjárfesta í tækjabúnaði, úrbótum og tækniþróun fyrir umferðarljósastýringar.

Samstarfshópur Vegagerðarinnar og SSH vinnur að úrbótum í samræmi við aðgerðaáætlun í ljósastýringarmálum frá 2021 og niðurstöður úttekta á stöðu umferðarljósabúnaðar og -stýringa. Í kjölfarið hefur verið, og er áfram, unnið að ítarlegri ástandsgreiningu og uppfærslu stýringa á hverjum stað fyrir sig með það að markmiði að tryggja umferðaröryggi, lágmarka mengun og bæta flæði. Stöðugt er unnið að endurnýjun tækja- og hugbúnaðar til að nýta nýja tækni og auka möguleika á sem bestri virkni á hverjum tíma.

Smærri verkefni til að bæta flæði og öryggi og almenningsamgöngur á stofnvegum eru unnin jafnt og þétt eftir þörfum. Á árinu er verið að ljúka framkvæmdum sem hófust síðasta haust og ný verkefni hafin eða hefjast.

3. Fjármögnun

3.1 Keldnalandið

Fyrirtækinu var falið að annast þróun og sölu lands að Keldum með Samgöngusáttmálanum. Allur ábati af þróun og sölu landsins mun renna óskertur til uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu. Í Samgöngusáttmálanum var ákveðið að flýta uppbyggingu framtíðarhverfis að Keldum sem og framkvæmdum við Borgarlínuna sem fara á um hverfið endilangt. Frá miðju ári 2021 hefur fyrirtækið í samstarfi við Reykjavíkurborgar látið vinna undirbúningsrannsóknir og grunngreiningar fyrir skipulagsgerð. Í desember 2022 gengu ríkissjóður og Betri samgöngur frá samningi sínum milli um að félagið tæki við landsvæðinu við Keldur og Keldnaholt ásamt þeim réttindum og skyldum sem því tengjast.

Alþjóðlegri samkeppni um þróunar- og uppbyggingaráætlun fyrir svæðið lauk haustið 2023. Nú er hafin vinna við frekar undirbúning rammahluta aðalskipulags Reykjavíkur ásamt deiliskipulags- og uppbyggingaráætlunum á grunni niðurstaðna samkeppninnar. Gert er ráð fyrir að formleg skipulagsgerð tæki innan við tvö ár. Svæðið í heild er um 115 hektarar og vinningstillagan gerir ráð fyrir að þar rísi 3-5 hæða byggð fyrir um 12 þús. íbúa og 8 þús. störf með þremur Borgarlínustöðvum.

3.2 Flýti- og umferðargjöld

Vegakerfið á Íslandi hefur verið fjármagnað með bensín- og olíugjöldum. Hlutfall vistvænna ökutækja eykst hratt og endurskoðun stendur yfir á tekjustofnum ríkisins vegna ökutækja og eldsneytis.

Í Samgöngusáttmálanum er gert ráð fyrir að fyrirtækið geti innheimt svonefnd flýti- og umferðargjöld sem yrðu liður í breyttri gjaldtöku ríkisins. Áætlað er að það skili fyrirtækinu 60 milljörðum á tímabilinu, á verðlagi 2019. Fyrirtækið hóf haustið 2021 skoðun á mögulegum útfærslum flýti- og umferðargjalda í samstarfi við fjármála- og efnahagsráðuneyti, innviðaráðuneyti og SSH. Fjármála- og efnahagsráðuneytið og innviðaráðuneyti hafa sett á fót verkefnastofu sem falið verður að vinna með ráðuneytunum að mótun tillagna um nýtt fyrirkomulag tekna af vegasamgöngum til framtíðar og munu Betri samgöngur vinna áfram með verkefnastofnunni að skoðun á flýti- og umferðargjöldum.

3.3 Lántökur

Fyrirtækið hefur heimildir til lántöku til að tryggja viðunandi sjóðstreymi og jafna út mismæmi á milli fjárfestinga annars vegar og tekna hins vegar eftir árum. Skv. 1. másl. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 81/2020 um heimild til að stofna opinbert hlutafélag um uppbyggingu samgönguinnviða á höfuðborgarsvæðinu er fyrirtækinu heimilt að taka lán umfram það sem fjármagnað er með framlögum til fyrirtækisins, rúmist það innan heildarfjárfestingar og sé metið hagkvæmt fyrir framgang uppbyggingar samgönguinnviða og annarra verkefna þess. Skv. 2. másl. er lántaka háð því skilyrði að ríkissjóður veiti lán eða ríkisábyrgð verði lán tekið frá öðrum aðila.

Viðræður við fjármála- og efnahagsráðuneyti og Seðlabanka Íslands, fyrir hönd Endurlána ríkissjóðs, um lánasamninga voru langt komnar þegar ákveðið var að hefja uppfærslu Samgöngusáttmálans. Drög að samningum sem aðilar voru búnir að koma sér saman um lágu þá fyrir. Reikna má með að gengið verði frá þeim þegar vinnu við uppfærslu

sáttmálans er lokið og ný fjárlæðisáætlun liggur fyrir. Lausafjárstaða Betri samgangna er sterk og því kemur það ekki að sök þótt lánasamningur verði ekki undirritaður strax.

4. Innri mál

4.1 Aðalfundur og stjórn

Aðalfundur var haldinn 30. apríl þar sem Ragnhildur Hjaltadóttir, lögfræðingur og fyrrverandi ráðuneytisstjóri, var kjörinn formaður stjórnar. [Frétt um aðalfundinn, með niðurstöðum hans, má nálgast hér.](#)

Stjórn hefur alls haldið 86 fundi. Þeir eru að jafnaði haldnir annan og fjórða föstudag í hverjum mánuði.

4.2 Starfsfólk

Starfsmenn hafa verið þrír sl. ár: Davíð Þorláksson framkvæmdastjóri, Þorsteinn R. Hermannsson forstöðumaður þróunar og Þröstur Guðmundsson, forstöðumaður verkefna og áætlana. Gert er ráð fyrir að fjölga þurfi starfsfólki eftir því sem umfang verkefna fyrirtækisins eykst.



BETRI
SAMGÖNGUR

Grandagarður 16
101 Reykjavík

betrisamgongur.is