



Samgöngu-
sáttmálinn

21. ágúst 2024

Greiðar samgöngur bæta lífsgæði til framtíðar

Heildarsýn og hagkvæm uppbygging með
uppfærðum samgöngusáttmála



Forsagan — tímamótasamkomulag árið 2019

Tímamót þegar fyrsti samgöngusáttmálinn var undirritaður árið 2019.

Umferð hafði aukist gríðarlega með tilheyrandi álagi og töfum.

Mikilvægt að móta sameiginlega sýn um samgöngu- framkvæmdir til framtíðar.

Óvenjulág framlög til samgangna árin áður og nýtt framkvæmdaskeið hófst með samgöngusáttmála.



Markmið samgöngusáttmálans



Greiðari samgöngur og fjölbreyttir ferðamátar



Kolefnishlutlaust samfélag



Aukið umferðaröryggi



Samvinna og skilvirk framkvæmd



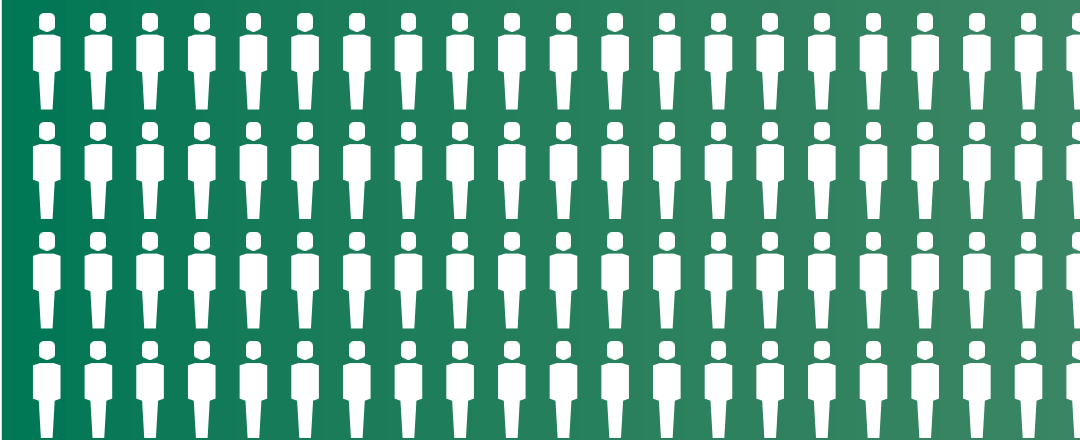
Bætt lýðheilsa



Hvað hefur breyst frá undirritun samgöngusáttmálans 2019?

+21.000*

íbúar



+84 á viku

+15.855**

bílar



+63 á viku

Fjölgun meiri en gert var ráð fyrir.

Mannfjöldaspá Hagstofunnar (2019) gerði ráð fyrir 434.000 íbúum 2068 en skv. nýjustu spám verður það 2030.



* íbúafjöldi á höfuðborgarsvæðinu sept. 2019 — janúar 2024 skv. Hagstofunni

** bílaeign á höfuðborgarsvæðinu sept. 2019 — júní 2024 skv. Samgöngustofu

Uppfærsla samgöngusáttmálans

<ul style="list-style-type: none">Allar kostnaðaráætlanir hafa nú verið endurskoðaðar og verkefni komin nær framkvæmdastigi.	<ul style="list-style-type: none">Framkvæmdir næst í tíma eru háðar minni óvissu og hafa farið í gegnum for- og verkhönnunarferli.
<ul style="list-style-type: none">Allar lykilframkvæmdir eru þær sömu og áður en ný verkefni bætast við og breytingar gerðar á stökum verkefnum.	<ul style="list-style-type: none">Framkvæmdir lengra fram í tímann eru meiri óvissu háðar og fara í ítarlegra greiningarferli.

Umfangsmikið verkefni sem verður endurskoðað reglulega.
Gæta þarf að fjárfestinga- og framkvæmdagetu til að allt gangi upp.
Stöðugt mat lagt á valkosti sem leiða til hagkvæmari lausna,
aukins umferðaröryggis og annarra mikilvægra þátta.



Í hverju felst samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins?

Sameiginleg framtíðarsýn ríkisins
og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu.

Fjárfest í samgönguverkefnum með ótvíræðan samfélagslegan ábata. Stofnvegir, Borgarlína og strætóleiðir, göngu- og hjólastígar og umferðarstýring, flæði og öryggi.

Samkomulag um að efla almennings- samgöngur á höfuðborgarsvæðinu þegar í stað. Aukinn fjárstuðningur ríkis og nýtt sameiginlegt félag stofnað um skipulag og rekstur.

Ótvíræður samfélagslegur ábati.



Hvað hefur áunnist 2019–2024?

Stofnvegir

- 1. Vesturlandsvegur:**
Skarhólabraut —
Hafravatnsvegur
Verklök 2022
- 2. Reykjanesbraut:**
Kaldárselsvegur —
Krísuvíkurvegur
Verklök 2021
- 3. Suðurlandsvegur:**
Bæjarháls — Vesturlandsvegur
Verklök 2021
- 4. Arnarnesvegur:**
Rjúpnavegur — Breiðholtsbraut
Hófst 2023 og lýkur 2026

Borgarlínan

- Ítarlegt undirbúningsferli langt komið.
- Framkvæmdir vegna fyrstu lotu Borgarlínunnar hefjast á árinu.
- Framkvæmdaútböð vegna Fossvogsbrúar á árinu.
- Heildstætt leiðanet Borgarlínu og strætisvagnaleiða með stóraukinni þjónustu fyrir höfuðborgarsvæðið liggur fyrir.

Hjóla- og göngustígar

- Búið er að leggja og undirbúa tæpa **20 km. af hjóla og göngustígum frá árinu 2019.**
- Brenn undirgöng og tvær brýr fyrir gangandi og hjólandi byggðar frá 2019.
- Hjólástíganet fyrir höfuðborgarsvæðið skilgreint.

Umferðarstýring, flæði og öryggi

- Fjárfest hefur verið 1,6 ma.kr. í tækjabúnað, úrbætur og tækniþróun fyrir umferðarljósastýringar og aðrar smærri framkvæmdir til að bæta umferðarflæði og umferðaröryggi fyrir almenna umferð og almenningssamgöngur á stofnvegum.
- Ítarleg og óháð úttekt á tækni, rekstri og þróun umferðarljósastýringa árið 2020.
- Aðgerðaáætlun um úrbætur og ástandsgreining á öllum umferðarljósam höfuðborgarsvæðisins árið 2021.



Helstu verkefni í uppfærðum samgöngusáttmála til 2040

Stofnvegir

Ráðist verður í **sex stór verkefni** við stofnvegi á höfuðborgarsvæðinu til viðbótar við þau þrjú sem lokið er

- Reykjanesbraut: Gatnamót við Bústaðaveg
- Sæbrautarstokkur
- Miklubrautargöng
- Reykjanesbraut: Álftanesvegur – Lækjargata
- Garðabæjarstokkur
- Arnarnesvegur

Borgarlínan

Byggðir verða innviðir hágæða almenningsgangna með

Borgarlínu í sex lotum

- Lota 1: Ártúnshöfði – Hlemmur – Hamraborg
- Lota 2: Hamraborg – Lindir
- Lota 3: Mjódd – BSÍ
- Lota 4: Fjörður – Miklabraut
- Lota 5: Ártún – Spöng
- Lota 6: Ártún – Háholt

Aukin þjónusta í samþættu leiðaneti strætisvagna og Borgarlínu fjármögnuð og rekin sameiginlega.

Hjóla- og göngustígar

Umfang hjóla- og göngustíga eykst til muna í uppfærðum samgöngusáttmála, lagðir verða um

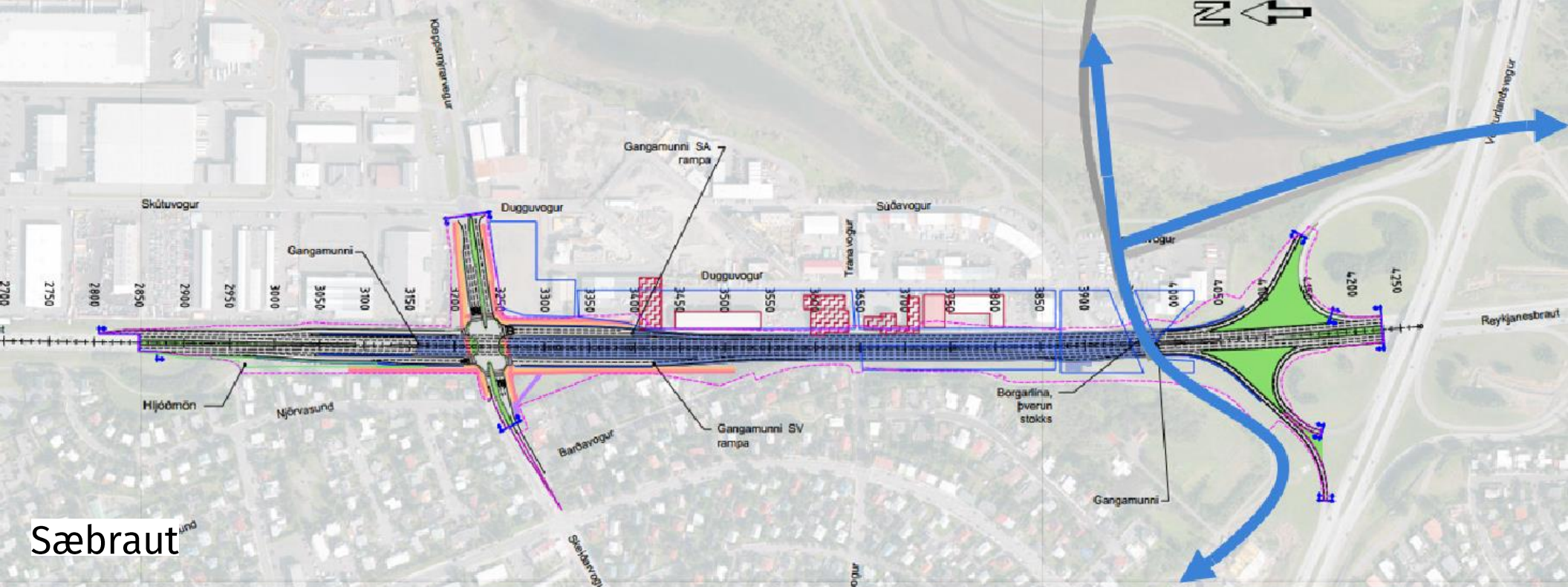
80 km af nýjum hjóla- og göngustígum

til viðbótar við 20 km sem þegar hafa verið lagðir. Alls verða því 100 km af nýjum stígum lagðir til ársins 2040.

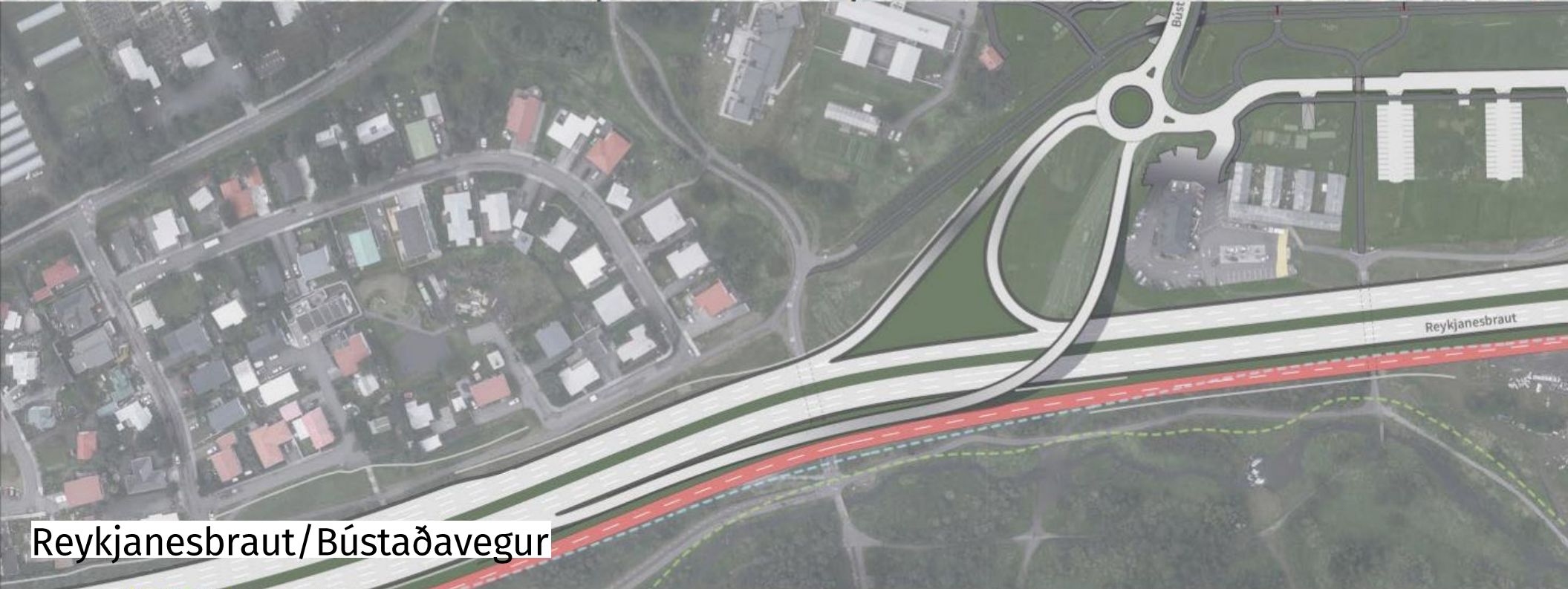
Umferðarstýring, flæði og öryggi

Auknar fjárfestingar í tækjabúnaði, stöðugum úrbótum og tækniþróun fyrir umferðarljósastýringar með áherslu á umferðarmestu gatnamót svæðisins auk smærri framkvæmda til að bæta umferðarflæði og öryggi á stofnvegum.





Sæbraut



Reykjanesbraut/Bústaðavegur



Reykjanesbraut í Hafnarfirði

Helstu stofnvegaverkefni

Reykjanesbraut og Sæbraut eru hluti af meginás í gegnum höfuðborgarsvæðið — tenging megingátta landsins í fólks- og vöruflutningum og Sundabrautar við samgöngukerfi svæðisins.

- **Sæbraut** verði lögð í 850 m langan stökk í stað fyrri áforma um ein mislæg gatnamót.
- Gatnamót **Reykjanesbrautar** og **Bústaðavegar** verði með frjálsu flæði bílaumferðar og sérrými Borgarlínu frá Vogabyggð að Mjódd.
- **Reykjanesbraut í Hafnarfirði** verði með frjálsu flæði bílaumferðar um gatnamót við Lækjargötu, Fjarðarhraun, Hamraberg og Álftanesveg.

*verk í vinnslu - vinnuteikningar á undirbúningsstigi

Helstu stofnvegaverkefni

Miklabraut, Kringlumýrarbraut og Hafnarfjarðarvegur eru lykilliðir fyrir almenna umferð og almennings-samgöngur.- tengingar austur- og suðurhluta höfuðborgarsvæðisins við stærstu vinnustaði, mennta- og sjúkrastofnanir landsins.

- Lagt er til að **Miklabraut** verði lögð í 2,8 km jarðgöng frá Skeifu í austri að Landspítala í vestri með tengigöngum suður Kringlumýrarbraut undir gatnamót við Hamrahlíð og Listabraut.
- **Hafnarfjarðarvegur** í Garðabæ verði í vegstokki með frjálsu flæði umferðar um gatnamót við Vífilstaðaveg og Lyngás.
- Borgarlína og hjólastígar eftir þessum lykilliðum verði á yfirborði.

*verk í vinnslu - vinnuteikningar á undirbúningsstigi





Borgarlínuvagnar aka á sérakreinum með forgang á gatnamótum með mikilli tíðni



Borgarlínan

Heildstætt kerfi hágæða almenningssamgangna með Borgarlínuleiðum og strætisvagnaleiðum fyrir allt höfuðborgarsvæðið.

- **Sérrými** – Borgarlínuvagnar aka í sérrými að mestu með forgangi á gatnamótum en þannig eykst bæði áreiðanleiki og hagkvæmni.
- **Bætt þjónusta** – Borgarlínuleiðir auka þjónustu við mjög stóran hluta höfuðborgarsvæðisins.
- **Aukin tíðni og styttri ferðatími** – Vagnar aka á 7-10 mín. fresti á annatímum sem styttrir verulega bið- og ferðatíma.
- **Góðar tengingar** – Borgarlínan með góðar tengingar við strætisvagna af öllu höfuðborgarsvæðinu.
- **Vandað og aðgengilegt** – Borgarlínuvagnar verða lengri en hefðbundnir strætisvagnar – nútímalegir, hljóðlátir og vandaðir. Stöðvar verða yfirbyggðar og með þrepalaust aðgengi inn í vagnana.
- **Samnýting og neyðarumferð** – Hefðbundnir strætisvagnar geta nýtt sérakreinar og biðstöðvar Borgarlínu. Viðbragðsaðilar geta líka nýtt sérakreinar til að minnka viðbragðstíma.

Hjóla- og göngustígar

Byggt verður upp heildstætt samgöngukerfi fyrir hjólandi vegfarendur um allt höfuðborgarsvæðið.

Ferðir á höfuðborgarsvæðinu eru almennt stuttar — mikilvægt að efla hjólreiðar sem valkost í samgöngum

- Sameiginleg sýn meginleiða fyrir hjólandi vegfarendur.
- Forgangsröðun framkvæmda m.a. út frá samlegð við önnur verkefni sáttmálans.

Áætlað að byggja alls um 100 km stígakerfi auk undirganga og brúa fyrir fjármagn sáttmálans.



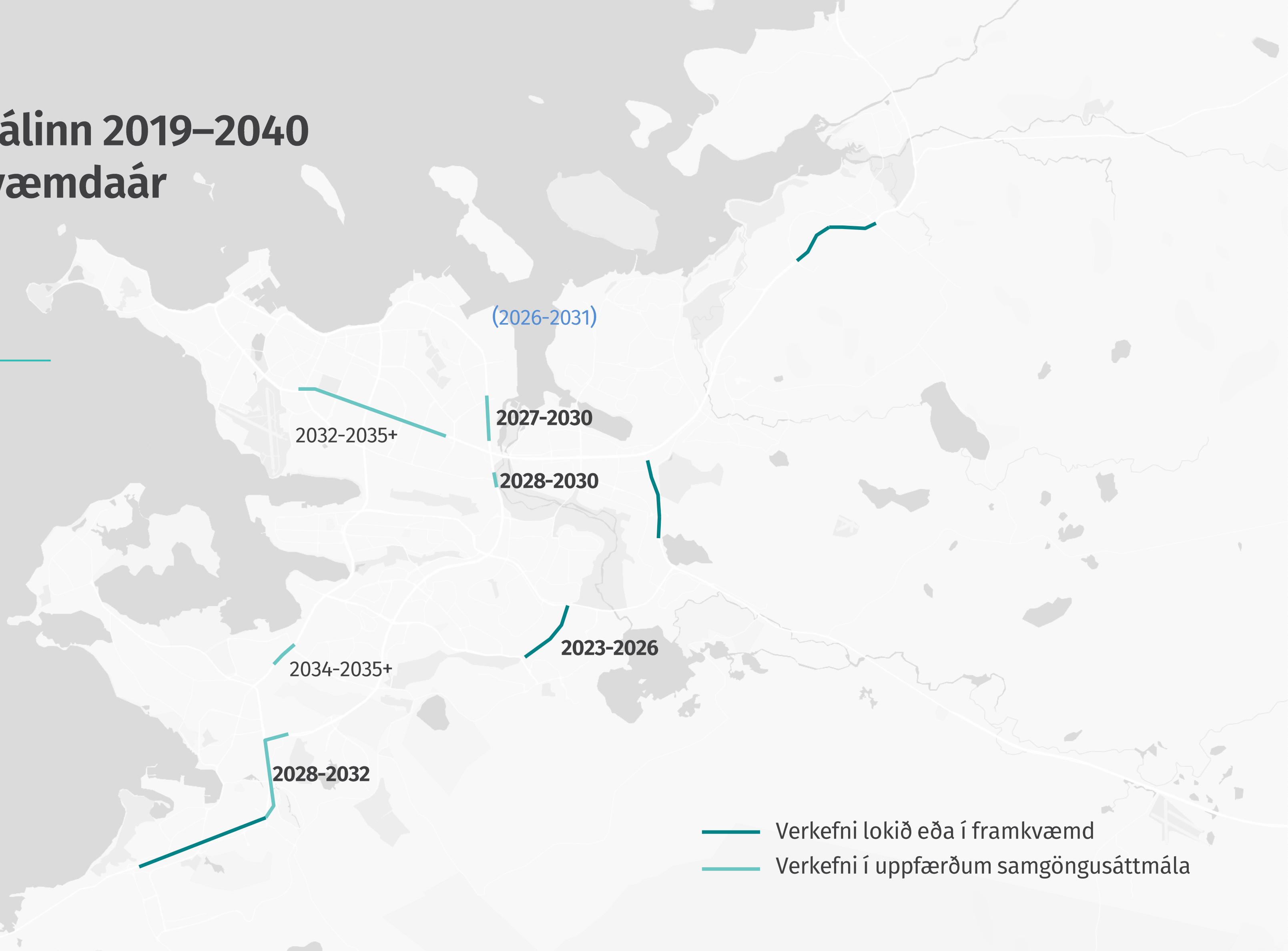
Samgöngusáttmálinn 2019–2040





Samgöngusáttmálinn 2019–2040 - áætluð framkvæmdaár

Fjárfestingar

 Stofnvegir



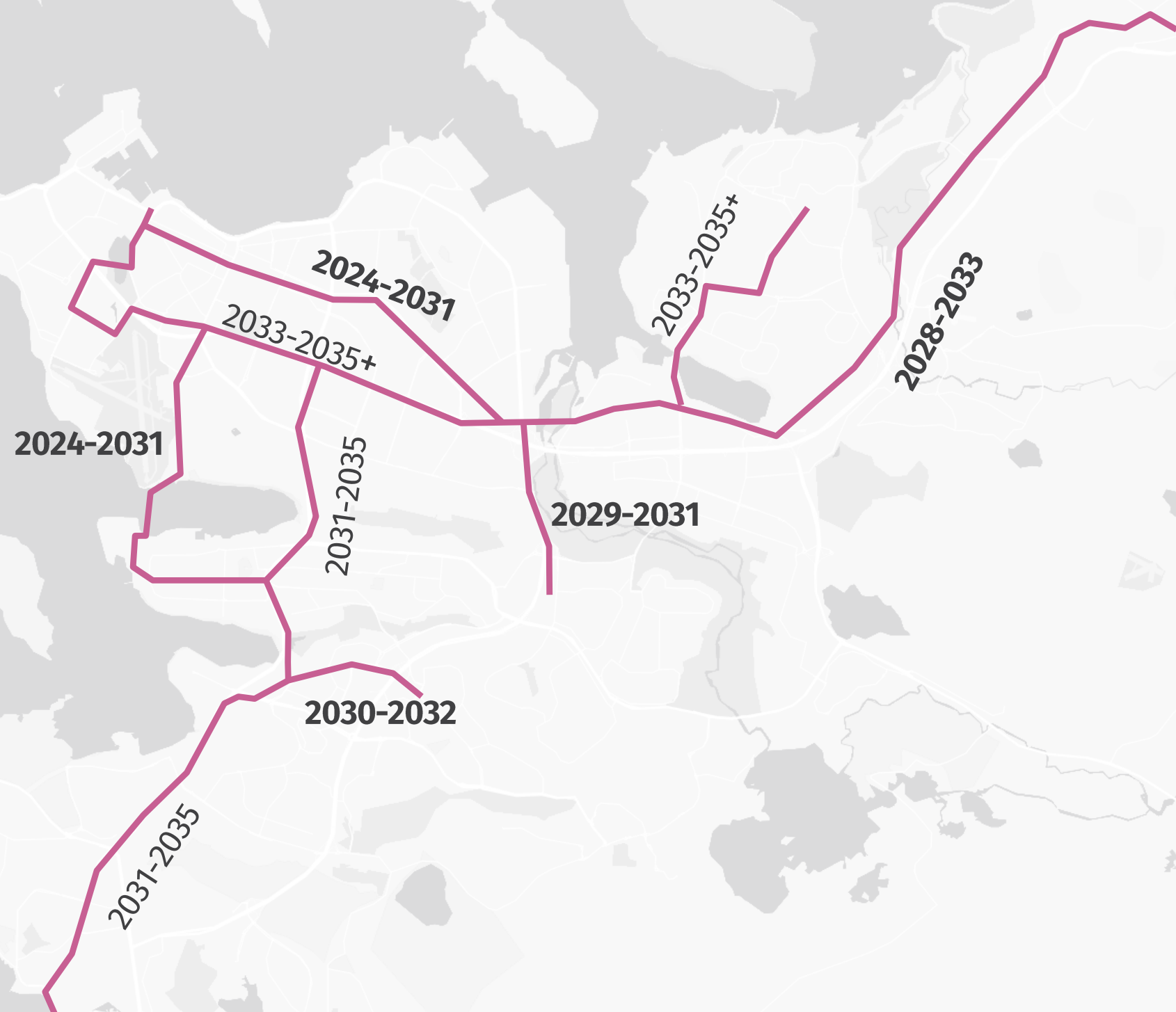
-  Verkefni lokið eða í framkvæmd
-  Verkefni í uppfærðum samgöngusáttmála

Samgöngusáttmálinn 2019–2040 - áætluð framkvæmdaár

Fjárfestingar



Borgarlínan



Borgarlínan, lotur 1–6

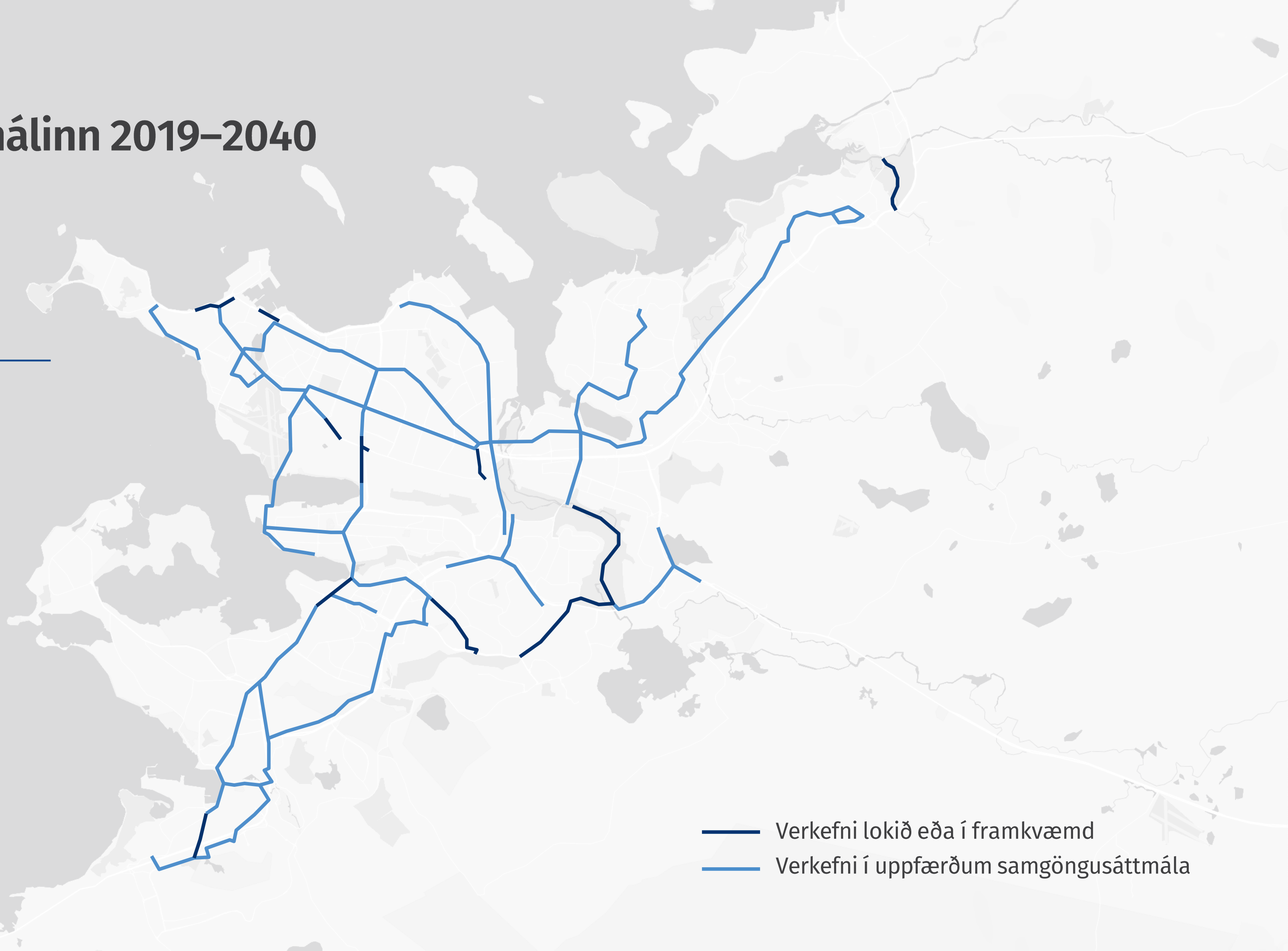
- Lota 1: Hamraborg – Ártúnshöfði
- Lota 2: Hamraborg – Lindir
- Lota 3: Mjódd – BSÍ
- Lota 4: Fjörður – Miklabraut
- Lota 5: Ártúnshöfði – Spöng
- Lota 6: Ártúnshöfði – Háholt


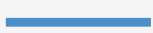


Samgöngusáttmálinn 2019–2040

Fjárfestingar

 Göngu- og hjólastígar



-  Verkefni lokið eða í framkvæmd
-  Verkefni í uppfærðum samgöngusáttmála

Samgöngusáttmálinn 2019–2040

Fjárfestingar



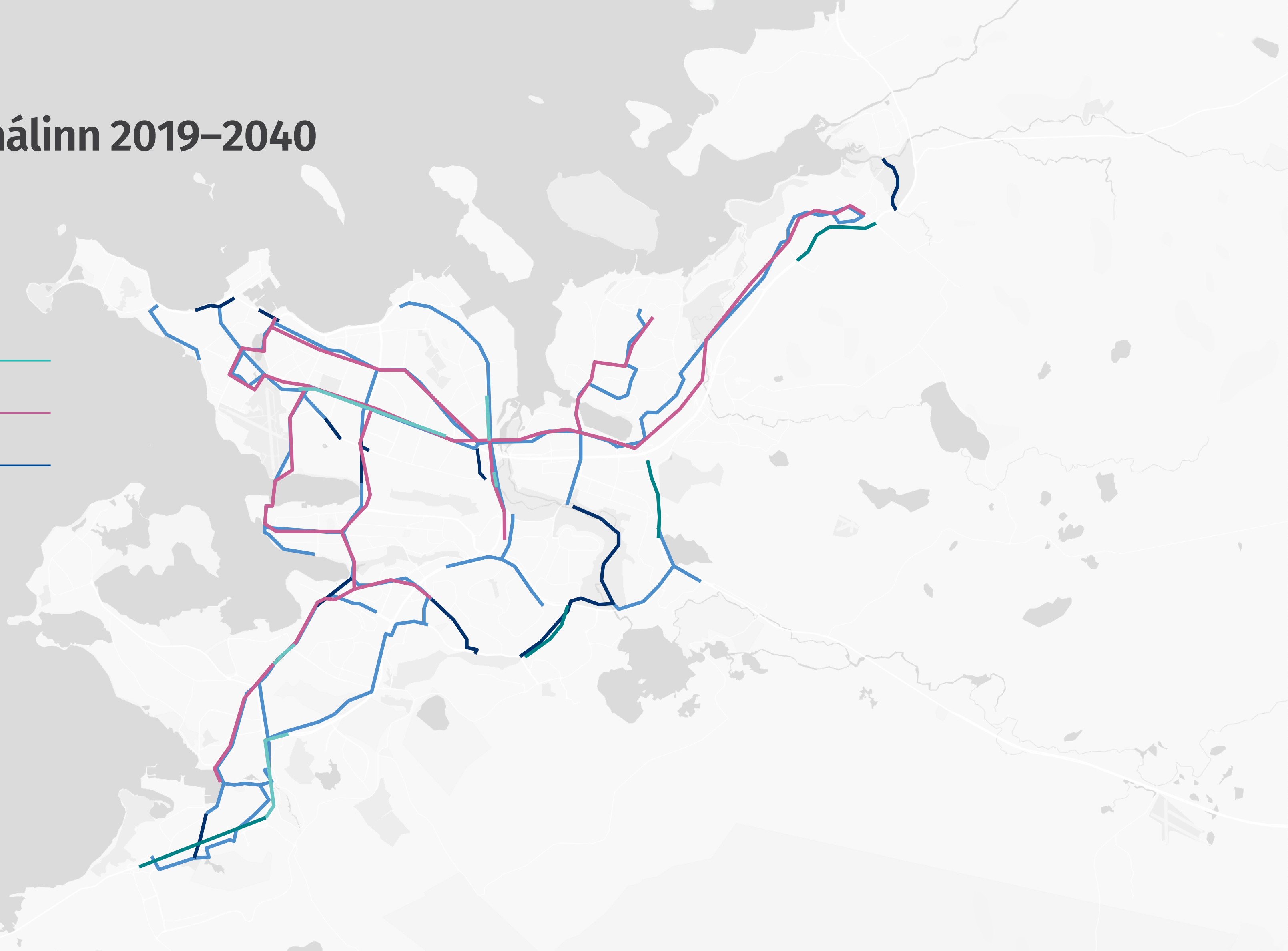
Stofnvegir



Borgarlínan



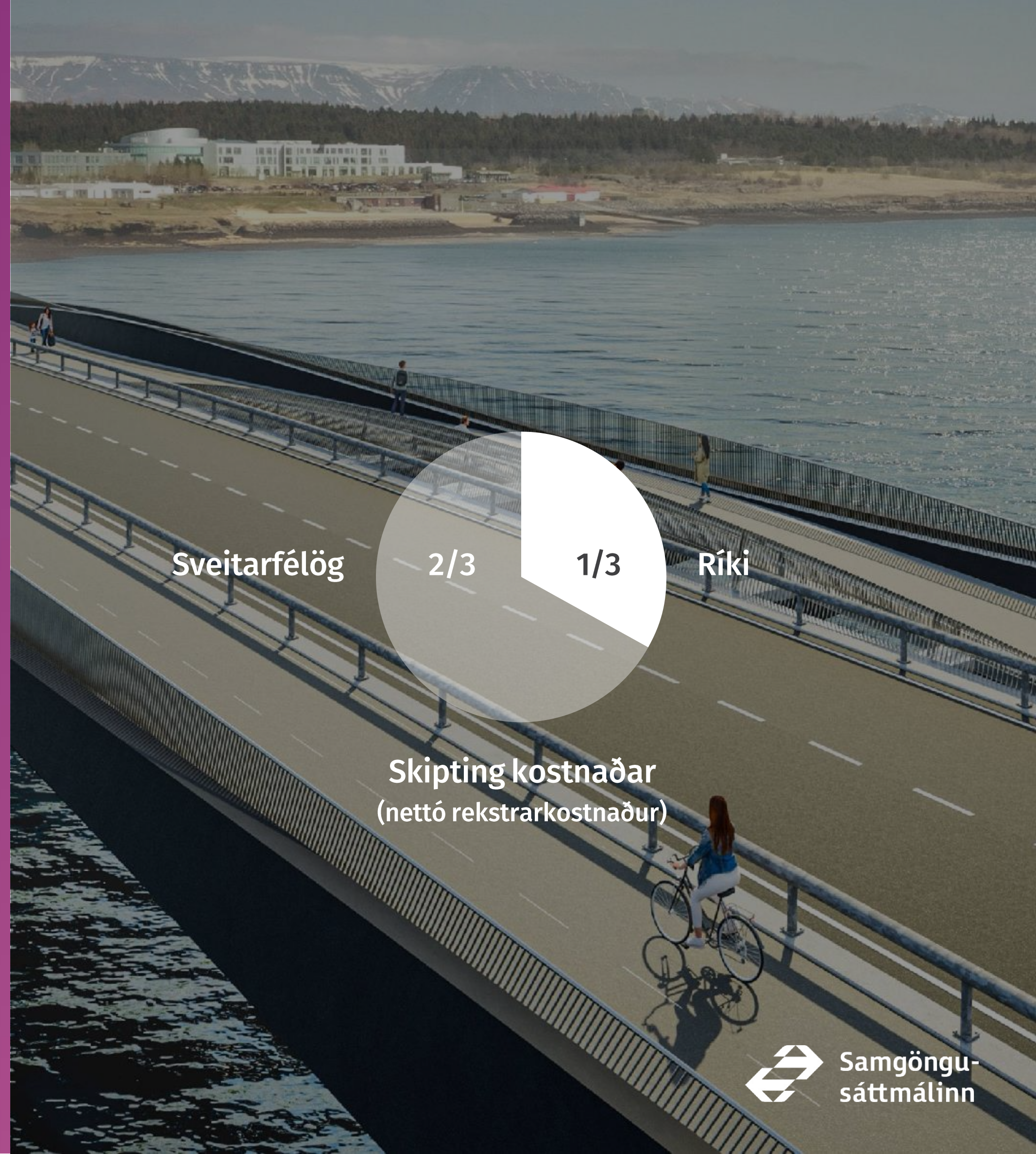
Göngu- og hjólastígar



Samkomulag um rekstur og stjórnskipulag almenningssamgangna

Ríkið og sveitarfélögin sex hafa gert samkomulag um samvinnu um rekstur almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Samkomulagið felur í sér aukinn fjárstuðning við almenningssamgöngur og virkari aðkomu að stjórnskipulagi.

Ríkið mun bera þriðjung af rekstrarkostnaði. Þá mun ríkið veita framlög til orkuskipta í almenningssamgöngum.



Sveitarfélög

2/3

1/3

Ríki

Skipting kostnaðar
(nettó rekstrarkostnaður)



Samkomulag um rekstur og stjórnskipulag almenningssamgangna

Sameiginlegt félag stofnað um skipulag og rekstur almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu.

Rekstur nýja félagsins tekur jafnt til hefðbundinna strætisvagnaleiða og Borgarlínu.

Stýrihópi falið að undirbúa stofnun félagsins – skipaður þremur fulltrúum frá ríkinu og þremur frá sveitarfélögunum sex (SSH).



70% íbúa með aðgengi að góðum almenningssamgöngum

Borgarlínan verður hryggjarstykkið í heildstæðu og öflugum almenningssamgöngukerfi strætisvagnleiða og Borgarlínuleiða.

Með nýju leiðaneti er stefnt að því að **sjö af hverjum tíu íbúum** verða í göngufjarlægð (400 m frá stoppistöð) frá hágæða almenningssamgöngum/ borgarlínu sem ganga á tíu mínútna fresti.



Hlutfall af heildarfjárfestingu til 2040

42%

Stofnvegir

42%

Borgarlínan

13%

Hjóla- og göngustígar

3%

Umferðarstýring,
flæði og öryggi



Fjármögnun samgöngusáttmála

Heildarfjárfesting er rúmlega **14 ma. kr.** á ári á fyrsta tímabili í uppfærðum samgöngusáttmála sem nær m.a. til tímabils næstu fjármálaáætlunar. Samsvarar þriðjungi af fjárfestingum í samgöngur árlega á fjárlögum.

Verkefni samgöngusáttmála fá fjárveitingar á grundvelli fjármálaáætlunar og samgönguáætlunar – og frá sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu. Ábati af Keldnalandi mun einnig renna til verkefna sáttmálans.

Samningur undirritaður af hálfu ríkisins með fyrirvara um nauðsynlegar lagaheimildir Alþingis. Að sama skapi er undirritun af hálfu sveitarfélaga með fyrirvara um samþykki sveitarstjórna.



Fjármögnun og skipting milli ríkis og sveitarfélaga

Ríki	Sveitarfélög
87,5% Bein framlög Ábati af Keldnalandi Tekjur af umferð eða önnur fjármögnun	12,5% Bein framlög



Ábatagreining var gerð á verkefnum samgöngusáttmálans (verkfræðistofan Cowi/Mannvit)

„Samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins telst samfélagslega hagkvæm fjárfesting og mikilvægi framkvæmda fyrir framþróun og velsæld samfélagsins er mikið.“



Samfélagslegur ábati til 50 ára

1.140 ma.kr.

Ábati sem hlutfall af kostnaði

3,5

Innri vextir/raunvextir verkefnis

9,2% / 6,5%



Ábatagreining

- Hagræn greining á samgöngufjárfestingum auðveldar stjórnvöldum að meta ávinning af verkefni á líftíma þess og vega samfélagslegan ábata á móti stofn- og rekstrarkostnaði.
- Meirihluti ábatans er vegna tímasparnaðar í bíla-umferð og í almenningssamgöngum. Íbúar og gestir höfuðborgarsvæðisins, þ.e. vegfarendur í bíla-umferð og almenningssamgöngum njóta ábatans í formi styttri ferðatíma og minni tafa.
- Næmnigreining á breytingum í lykilstærðum styður niðurstöðuna, að sáttmálinn sé samfélagslega hagkvæmt verkefni, jafnvel þótt forsendur þróist til verri vegar.

*Drög að hönnun Borgarlínu

Takk fyrir



Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar

Gert er ráð fyrir að vinna við gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar fari fram á árunum 2029 -2030 samhliða byggingu Sæbrautarstokks. Ástæðan er sú að verkefnið eru í nálægð hvort við annað og reiknað með að heildarröskun á umferð verði sem styst ef verkefnið eru unnin samtímis. Verkefnið er mikilvægt út frá umferðarflæði í austurhluta borgarinnar og mun taka út ljósastýrð gatnamót þar sem nú myndast langar raðir bíla á álagstímum.

Verkefnið felst í hliðrun Reykjanesbrautar til vesturs við gatnamótin, annars vegar vegna legu Borgarlínu í austurkanti Reykjanesbrautar og hins vegar flugrampa/brúar fyrir vinstri beygju af Reykjanesbraut úr suðri inn á Bústaðaveg. Vinstri beygja af Bústaðavegi norður Sæbraut leggst varanlega af. Verkið felur í sér lengingar á undirgöngum undir Reykjanesbraut sunnan og norðan Bústaðavegar auk hljóðvarna milli Reykjanesbrautar og byggðar við Blesugróf.



Mynd 6 Reykjanesbraut - Bústaðavegur.

Reykjanesbraut og Bústaðavegur

<https://reykjavik.is/sites/default/files/2023-03/2970-365-KYN-15-V01.pdf>



Ápríl 2024

Uppfærsla samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins

Greinargerð viðræðuhóps ríkis
og sveitarfélaga

Miklabraut

Miklabraut

Viðræðuhópurinn leggur til, í samvinnu við Betri samgöngur, Vegagerðina og Reykjavíkurborg, að Miklabraut verði sett í jarðgöng. Í upphaflegri framkvæmdaáætlun árið 2019 var gert ráð fyrir að Miklabraut yrði sett í stökk. Samanburður á stökkalausn og jarðgöngum sem hefðu upphaf við Grensásveg í staðinn fyrir við Kringlu austan Kringlumýrabrautar sýnir fýsileika jarðganga fram yfir stökk. Til skoðunar voru fjórar sviðsmyndir: Tvær útfærslur á stökkalausn og tvær útfærslur á jarðgöngum. Það sem einkum hefur áhrif á fýsileika jarðganga er m.a. að gera má ráð fyrir að framkvæmdatími fyrir stökk verði 4-5 ár og að á þeim tíma verði veruleg truflun á umferðarflæði og aðgengi íbúa næst framkvæmdasvæðinu að húseignum sínum. Auk þess má gera ráð fyrir foki jarðefna og verulegu ónæði vegna hávaða. Þessu til viðbótar verður umtalsvert meiri truflun á rekstri innviða eins og veitukerfa á framkvæmdatíma stokksins auk kostnaðar við færslu lagna og bráðabirgðalagnir. Þá má nefna að minni þörf verður á svokölluðum Öskjuhlíðargöngum með Miklabraut í göngum og tengingum suður Kringlumýrabraut, en þau eru inni á aðalskipulagi Reykjavíkur og hafa verið í umræðunni í áratugi.

Það er fyrirséð að Miklabraut er dýrasta einstaka framkvæmd samgöngusáttmálans og sökum stöðu hönnunar og takmörkunar í fjárflæði er gert ráð fyrir að framkvæmdir hefjist árið 2032 og ljúki á síðasta tímabili framkvæmdaáætlunarinnar (2035-2040). Til að mæta þörfum á tengingum 1. lotu Borgarlínu við Landspítalann þarf að gera bráðabirgðatengingar með forgangi vagna milli Nauthólsvegar og Burknagötu.

Verkefnið við Miklabraut felst í gerð 2+2 akreina jarðgöngum frá Skeifu í austri og vestur fyrir Bústaðaveg/Snorrabraut við lóð Landspítala. Tengingar verða við jarðgöngin frá Kringlumýrabraut í suðri sunnan Listabrautar um einnar akreinar jarðgangatengingu í hvora átt. ¹⁶



https://wp-beta.vegagerdin.is/wp-content/uploads/2024/10/101056-sky-001-v02_miklab_i_stokk-frumdrog.pdf



Uppfærsla
samgöngusáttmála
höfuðborgarsvæðisins

Greinargerð viðræðuhóps ríkis
og sveitarfélaga

Agust 2024



MYND 5-23 Mynd af vesturenda jarðganga J2d og byggð ofan á vegskála og göngum á reit hugmyndaleitar.



MYND 5-25 Ásýndarmynd af austurenda jarðganga.



MYND 5-27 Ásýndarmynd af tengingum rampa 1 og 3 við Ringlúmrarbraut.

Miklabraut í stökk
 Frumdrög: Greinargerð

Samgöngusáttmáliinn

Míll 2014

Vegagerðin