

**SAMKOMULAG**  
**UM SAMSTARF SSH OG VEGAGERÐARINNAR**  
**UM ÞRÓUN SAMGÖNGUKERFA Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU**

SSH ( Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu ) kt. 681077-0819 f.h. svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðin kt.680269-2899 gera með sér neðangreint samkomulag:

**A: Inngangur – tilefni:**

Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins hefur mótað tillögu að nýju svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins til ársins 2040.

Ein megináhersla svæðisskipulagstillögunnar er að efla hagkvæma, vistvæna samgöngumáta þannig að hægt sé að mæta fyrirjábanlegri fjölsfjölgun án þess að álag á stofnvegakerfið aukist í sama hlutfalli. Sömu áherslur liggja til grundvallar í samgönguáætlun ríkisins 2011-2022 sem Alþingi hefur samþykkt og má þar vísa til markmiða 1.2 um hagkvæmar samgöngur og 1.3. um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Samvinna sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar er algjör forsenda þess að samgöngukerfin á höfuðborgarsvæðinu geti þróast á farsælan hátt til langrar framtíðar. Samgönguáætlun og tillaga að nýju svæðisskipulagi draga fram mikilvægi samstarfs þessara aðila í fjölda aðgerða. Í fylgiriti VI með svæðisskipulagstillögunni er ítarlega fjallað um næstu skref í þróun samgöngukerfa á höfuðborgarsvæðinu, á grundvelli leiðarljóss 2 – Skilvirkar samgöngur og nútímalegt samgöngukerfi.

**B: Samstarfsverkefni:**

Með vísun í ofanritað gera SSH f. h. svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðin með sér neðangreint samkomulag um sameiginlega vinnu við mótun, úrvinnslu og framkvæmd eftirfarandi verkefna sem lýst er í fylgiriti VI og samgönguáætlun 2011-2022.

Við úrvinnslu verkefnanna verður horft til formlegrar aðferðafræði við stefnumótun og forgangsöröðun aðgerða í þéttbýlissamgöngum, m.a. með vísun í áherslu a) undir hagkvæmnimarkmiði í samgönguáætlun 2011 – 2022 og tilheyrandi umfjöllun um hana í athugasemdum við þingsályktunartillöguna.

**1. Þróun stofnvegakerfisins – næstu skref.**

Verkefnið hefur skírskotun í svæðisskipulagstillöguna, markmið 2.4 *Meginstofnvegir tryggja greiða og örugga umferð fólks og vöru*, og er liður í eftirfarandi aðgerðum:

*2.4.1 Svæðisskipulagsnefnd, í samvinnu við Vegagerðina, greinir nánar framtíðarsýn um tveggja laga stofnvegakerfi á svæðinu: meginstofnvegi og stofngötur. Meginstofnvegum og stofngötum verður jafnframt skipt í undirflokká í samræmi við nærumhverfi og mikilvægi á svæðisvísu. Í kjölfar ástandsgreiningar verða ásættanlegt þjónustustig, hámarkshraði, hámarksfjöldi tenginga og fleiri tæknileg atriði skilgreind fyrir hvern flokk fyrir sig. Þeirri vinnu á að ljúka fyrir lok árs 2016. Sveitarfélögin innleiða niðurstöður vinnunnar í aðalskipulagsáætlanir að því loknu.*

2.4.5 Sveitarfélögin tryggja öruggt og gott flæði bílaumferðar á meginstofnvegum og skapa skilyrði í skipulagi ef þörf krefur, til aukningar á afkastagetu þeirra. Sveitarfélögin taka frá rými í skipulagsáætlunum fyrir nýjar útfærslur meginstofnvega sem áfram verða til skoðunar, þ.e. Vesturlandsveg um sundin (Sundabraut) og tengingu Reykjanesbrautar ofan byggðar á sunnanverðu höfuðborgarsvæðinu.

2.4.6 Sveitarfélögin í samráði við Vegagerðina vinna tillögur að endurhönnun meginstofnvega og stofngatna, eftir því sem byggð og samgöngur þróast. Áherslur verða á aðgerðir og framkvæmdir sem geta aukið umferðaröryggi, og dregið úr neikvæðum áhrifum umferðar á nærumhverfið 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, sbr. aðgerð 2.4.1, náist áfram eða aðilar séu sammála um annað.

#### Nálgun

Með hliðsjón af aðgerðunum er lagt upp með eftirfarandi þriggja þrepa verklag við næstu skref í þróun stofnvegakerfis höfuðborgarsvæðisins:

**A. Ástandsgreining – ásættanlegt þjónustustig.**

Unnin verði ástandsgreining á þjónustustigi umferðarmestu vega stofnvegakerfisins í dag sem byggð verði, eins og hægt er, á fyrirliggjandi gögnum og greiningarvinnu. Þeirri greiningu er ætlað að varpa ljósi á umferðaraðstæður á annatímum á einstökum köflum og ekki síður gatnamótum.

Niðurstöður ástandsgreiningar verða grundvöllur umræðu og ákvarðana um hvaða viðmið á að setja til framtíðar um ásættanlegt þjónustustig meginstofnvega og stofngatna á annatíma. Við ákvarðanir á þeim viðmiðum verður fordæma leitað í viðmiðunarborgum sem framarlega standa í samgöngumálum og aðilar eru sammála um hverjar skuli vera.

**B. Skilgreining hugtaka og grunnforsendur.**

Í kjölfar ástandsgreiningar verður unnin skýrsla þar sem meginstofnvegir og stofngötur verða skilgreindar á ítarlegri hátt en gert er í tillögu að svæðisskipulagi 2015-2040. Í afurð verkefnisins verði birtar tæknilegar forsendur, þar á meðal um ásættanlegt þjónustustig, sem miða á við á meginstofnvegum og stofngötum.

**C. Flokkun stofnvega á höfuðborgarsvæðinu.**

Aðilar að samkomulagi þessu eru sammála um skiptingu stofnvegakerfisins í meginstofnvegi og stofngötur sbr. uppdrátt í fylgiskjali 2. Í kjölfar þeirrar vinnu sem lýst er að ofan verður hægt að ljúka frekari undirflokkun meginstofnvega og stofngatna eftir því sem þörf er á.

#### Verktími

Niðurstöður verkefnisins skulu liggja fyrir í lok árs 2016. Í kjölfarið innleiða sveitarfélögin flokkun stofnvegakerfisins í sínar aðalskipulagsáætlanir, og Vegagerðin í áætlanir ríkisins.

## **2. Þróun stofnleiða hjólreiða – næstu skref**

Verkefnið hefur skírskotun í svæðisskipulagstillögunum, markmið 2.3 *Hlutdeild göngu og hjólreiða í öllum ferðum innan svæðisins árið 2040 verður a.m.k. 30%*, og er liður í eftirfarandi aðgerðum:

2.3.1. Svæðisskipulagsnefnd setur fram viðmið um hönnun, merkingar og rekstur göngu- og hjólaleiða sem sveitarfélög hafa til hliðsjónar. Þannig verður unnið að samræmdri útfærslu og þjónustustigi á stofnleiðum göngu- og hjólreiða á svæðinu.

2.3.7 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, sem fara hratt vaxandi og slysatíðni er óljós.

2.3.8 Vegagerðin vinni áfram með sveitarfélögum að uppbyggingu stofnleiða göngu og hjólreiða.

### Nálgun

Með hliðsjón af aðgerðunum er lagt upp með eftirfarandi nálgun við verkefnið:

- A. Verkefnishópur fer yfir leiðbeiningar Reykjavíkurborgar (frá 2012) og Vegagerðarinnar (í vinnslu) um hönnun göngu- og hjólaleiða og merkingar og leggi til breytingar og viðbætur ef þörf krefur. Leiðbeiningarnar verða birtar og nýttar í uppbyggingu og uppfærslu stofnleiða um höfuðborgarsvæðið.
- B. Sveitarfélög fari yfir tilhögun snjómoksturs, hálkuvarna og hreinsun á göngu- og hjólreiðastígum. Í framhaldinu verða í skýrslu sett fram sameiginleg viðmið sveitarfélaganna um ásættanlegt þjónustustig á stofnleiðum hjólreiða
- C. Metið verður hvort ástæða er til að endurskoða eða uppfæra fyrirliggjandi áform um uppbyggingu stofnleiða hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu þegar lega samgöngu- og þróunaráss og fleiri atriði liggja fyrir. Útgangspunktur verður sameiginleg sýn sveitarfélaganna og Vegagerðarinnar frá 2012 um þær leiðir sem sveitarfélögin og Vegagerðin munu fjármagna saman.

### Verktími

Niðurstöður verkefnisins skulu liggja fyrir í lok árs 2016. Í kjölfarið innleiða sveitarfélögin breytingar á stofnstígakerfinu í aðalskipulagsáætlanir, og Vegagerðin í áætlanir ríkisins.

### **3. Þróun almenningsamgangna – næstu skref**

Verkefnið hefur skírskotun í svæðisskipulagstillöguna, markmið 2.2 *Hlutdeild almenningsamgangna í öllum ferðum innan svæðisins árið 2040 verður a.m.k. 12%*, og er liður í eftirfarandi aðgerðum:

2.2.1 Svæðisskipulagsnefnd, í samvinnu við sveitarfélög, greinir nánar og ákvarðar eins og hægt er legu hágæðakerfis almenningsamgangna (Borgarlínu) og útfærslu samgöngu- og þróunaráss. Þeirri grunnvinnu skal lokið fyrir lok árs 2016. Í ferlinu verður hagkvæm áfangaskipting á uppbyggingu kerfisins ákvörðuð út frá núverandi byggð og skipulagðri byggðapróun.

Samhliða verða uppbyggingaráform endurskoðuð og sett verður fram tímasett stefna um uppbyggingu sveitarfélaganna á samgöngu- og þróunarársnum. Þeirri stefnu skal fylgja í þróunaráætlunum til að tryggja að tímasetning uppbyggingar byggðar og Borgarlínu fylgist að. Lega samgöngu- og þróunaráss og uppbygging hans skal bundin í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins þegar hún liggur fyrir. Sveitarfélögin innleiða jafnframt samgöngu- og þróunarárs í aðalskipulagsáætlanir.

2.2.5 Sveitarfélögin vinna með svæðisskipulagsnefnd og SSH nánari greiningu og ákvarða eins og hægt er legu hágæðakerfis almenningsamgangna og útfærslu samgöngu og

*Þróunaráss. Þeirri grunnvinnu á að ljúka fyrir lok árs 2016. Sveitarfélögin innleiða að því loknu legu hágæðakerfis og helstu stoppistöðvar almenningsamgangna í aðalskipulagsáætlanir.*

*2.2.8 Vegagerðin taki þátt í nánari greiningu og ákvörðun um legu hágæðakerfis almenningsamgangna og útfærslu samgöngu- og þróunaráss. Þeirri grunnvinnu á að ljúka fyrir lok árs 2016. Vegagerðin vinnur áfram með sveitarfélögunum að auknum forgangi almenningsamgangna í umferðinni með gerð sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.*

### Nálgun

Með hliðsjón af aðgerðunum er lagt upp með eftirfarandi nálgun við verkefnið sem verður unnið að frumkvæði sveitarfélaganna með aðkomu Vegagerðarinnar:

- A. Greina og ákveða legu Borgarlínu milli kjarna sveitarfélagana.  
Meta þarf hvaða akstursleiðir eru færar á milli kjarna þar sem Borgarlínan getur verið í sérrými og með forgang á gatnamótum. Meta þarf hvort nægt rými sé til staðar fyrir Borgarlínu og aðra samgöngumáta. Í vali á leiðum verður 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 mat á ólíkum akstursleiðum milli kjarna þarf að horfa til aksturstíma kerfisins, farþegagrunns í göngufjarlægð og möguleika til að auka hann með frekari uppbyggingu. Einnig verður að meta samspil við aðra umferð sem fyrir er s.s. fjölda og útfærslur gatnamóta og flækjustig framkvæmda.  
Að þessu loknu er stefnt að því að velja eina akstursleið fyrir Borgarlínu á hverjum legg til frekari vinnslu (verkþættir B og C að neðan) en aðra akstursleið til vara.
- B. Greina kostnað, tæknilegar útfærslur og áhrif á samfélag og umhverfi.  
Meta þarf stofn- og rekstrarkostnað bæði fyrir hraðvagna- og léttlestarkerfi. Horfa þarf til erlendra fyrirmynda við kostnaðarmat. Við nánara mat á tæknilegum útfærslum þarf að horfa á samtökin Borgarlínu við strætókerfið og hvaða breytingar eru nauðsynlegar á núverandi kerfi til að það styðji sem best við Borgarlínu og öfugt. Markmiðið er að almenningsamgöngur nái til sem flestra uppbyggingarsvæða sveitarfélaga. Í einhverjum tilvikum getur verið nauðsynlegt að uppfæra þær uppbyggingaráætlanir með tilliti til legu Borgarlínu. Nota þarf almenningsamgöngulíkan SSH og Strætó bs. til að leggja mat á farþegagrunn til framtíðar. Við greiningu á vegakerfi og skipulagi þarf að kanna: a) hvar er pláss fyrir hágæðakerfi í sérrými? b) hvaða áhrif hefur hágæðakerfi á aðra umferð?

Á þessum grunni verði gerð félagshagfræðileg greining til að kanna hvort verkefnið sé arðbært fyrir þjóðfélagið í heild. Auk þess þarf að leggja mat á önnur samfélags- og umhverfisáhrif s.s. breytingu á bæjarbrag, meta hvort svæðin verða meira aðlaðandi fyrir fjárfesta, áhrif á aðra umferð, hávaða og loftmengun svo eitthvað sé nefnt.

- C. Meta fjármögnunarleiðir og áfangaskipta uppbyggingu  
Leggja þarf raunsætt mat á hvaða leiðir eru færar í fjármögnun verkefnisins og greina í leiðinni eðlilega áfangaskiptingu uppbyggingar. Meta þarf verkefnið bæði sem opinbera framkvæmd og með einkaframkvæmdar („Public-Private-Partnership“) verklagi sem hefur verið notað í slíkum kerfum í Kanada. Greiningar þurfa að miða að því að hægt sé í kjölfarið að taka ákvörðun að hrinda verkefninu af stað.

### Verktími

Niðurstöður verkefnisins skulu liggja fyrir í lok árs 2016. Í kjölfarið taka ríki og sveitarfélög ákvörðun um framhald verkefnisins og innleiða Borgarlínu í sínar skipulags- og framkvæmdaáætlanir.

#### 4. Sjálfbær samgönguáætlun á höfuðborgarsvæðinu

Verkefnið hefur skírskotun í umhverfismarkmið samgönguáætlunar 2011-2022, byggir á ofangreindum þáttum 1-3 og miðar að því að auka hlutdeild vistvænna ferðamáta innan höfuðborgarsvæðisins.

#### C: Framkvæmd:

Sérstakur stýrihópur, skipaður tveimur fulltrúum hvors samningsaðila sér um og ber ábyrgð á framkvæmd samstarfssamnings þessa. Stýrihópurinn getur kallað til sérfræðinga og aðstoðarmenn úr sínum ranni eftir því sem þörf er á hverju sinni. Hvor aðili um sig ber kostnað af vinnu þeirra sérfræðinga og aðstoðarmanna sem þeir kalla til verka.

Gert er ráð fyrir að stýrihópurinn hittist a.m.k. þrisvar á ári. Skrifstofa SSH annast umsýslu og gagnavörslu vegna framkvæmda samningsins.

Gert er ráð fyrir að í upphafi setji stýrihópurinn fram verk-, tíma – og kostnaðaráætlun fyrir þau viðfangsefni sem lýst er hér að framan. Jafnframt skal stýrihópurinn setja fram tillögu að skiptingu kostnaðar vegna aðkeyptrar ráðgjafabjónustu og annarra aðfanga á milli aðila. Hvor aðili um sig skal síðan kalla eftir verkefnaframlagi úr sínum ranni í samræmi við þá tillögu sem samstaða er um.

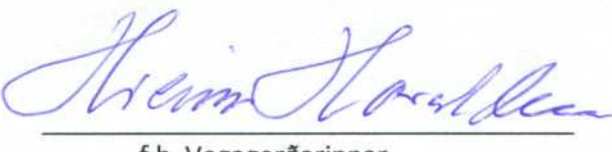
#### D: Ákvæði um breytingu á fyrirliggjandi svæðisskipulagstillögu.

Samhliða ofangreindu mun SSH f.h. svæðisskipulagsnefndar gera breytingu á útfærslu á korti 4 og orðalagi í auglýstri tillögu að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins til samræmis við fylgiskjal 2 með samkomulagi þessu.

Kópavogi 17. apríl 2015



f.h. SSH



f.h. Vegagerðarinnar

#### Fylgiskjöl:

1. Fylgirit VI með tillögu að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins
2. Uppdráttur v. breytinga á korti 4 í tillögu að nýju svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins ásamt breyttu orðalagi umfjöllunar um markmið 2.4.
3. Samgönguáætlun 2011 – 2022.