

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.

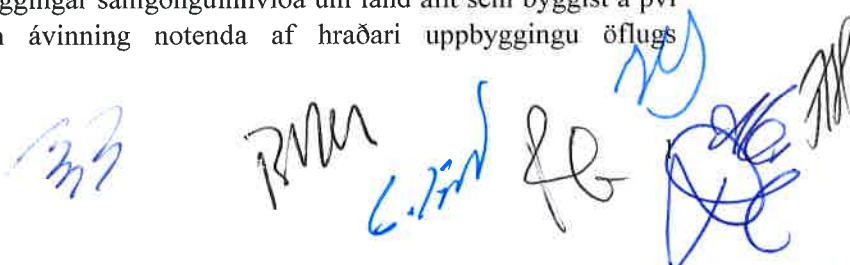
2 Markmið

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 stofnframkvæmdum, 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 heildarálögur 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 umferðarverkefnið 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 lykिलframkvæmdir og forgangsöröðun, 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 hjóltreidda, 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 lykilpunkt 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 Kringlumýrabraut.** Framhald af framkvæmdum austur yfir gatnamót Kringlumýrabrautar.
- **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 forgangsörðun 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.

Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones below it.

- 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.

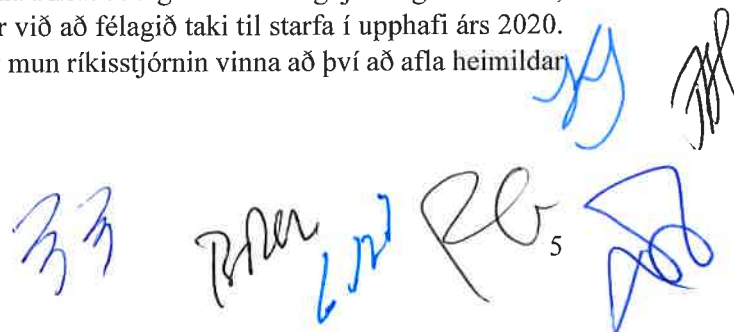
Ef viðræður þykja að mati aðila gefa tilefni til endurskoðunar skulu þeir ákvarða aðgerðir og viðbrögð sem þörf er á til að tryggja framvindu og framkvæmd samkomulagsins í samræmi við markmið þess, þ.m.t. 3. gr. samkomulagsins um að framkvæmdaáætlun nái fram að ganga.

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

frármála- og efnahagsráðherra



Magn. Eiríkur Friðriksson

samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra

F.h. sveitarfélaga



Ólafur Þór

borgarstjóri Reykjavíkurborgar



Spur. Höp

bæjarstjóri Kópavogsbæjar



Rannveig

bæjarstjóri Hafnarfjarðarkaupstaðar



Guðni Eiríksson

bæjarstjóri Garðabæjar



Anna

bæjarstjóri Mosfellsbæjar



Þorgerður Hauðens

bæjarstjóri Seltjarnarnesbæjar