



Borgarlínan

1. lota forsendur
og frumdrög

Kafli C

Framkvæmdir
og næstu skref

C Framkvæmdir og næstu skref

Eins og fram kom í inngangskafla er borgarlínuverkefnið hluti af langtímasýn um þróun og uppbyggingu höfuðborgarsvæðisins. Samkvæmt samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu mun stór hluti verkefnisins koma til framkvæmda á næstu 13 árum eða til ársins 2034. Fyrsta lota Borgarlínunnar, Ártúnshöfði – Hamraborg, er upphaf verkefnisins og í kjölfarið fylgja aðrar framkvæmdalotur.

Verkefnin sem tengjast Borgarlínunni eru fjölmörg og í þessum kafla er gerð grein fyrir stöðu þeirra og næstu skrefum í fyrstu lotu sem frumdrögin ná til, ásamt því að draga upp þær framkvæmdalotur sem eru innan samgöngusáttmálans og þær sem eru á dagskrá eftir árið 2034.

C.1 Fyrsta lota, Ártúnshöfði — Hamraborg

Með frumdrögum eru lagðar fram fyrstu heildstæðu tillögurnar að útfærslu borgarlínuframkvæmda frá Ártúnshöfða að Hamraborg. Frumdrögin eru mjög mikilvæg því þau þrengja valkosti, skerpa línur og leggja mat á áhrif tillagnanna á samfélag, umhverfi og efnahag þó enn sé einhverjum spurningum ósvarað og rými til að þróa útfærslur. Frumdrög leggja grunn að frekari hönnunarvinnu og því formlega ferli sem er nauðsynlegur undanfari að endanlegri ákvörðun um framkvæmdir.

Auk frumdraga liggur fyrir skipulags- og matslýsing fyrir breytingar á aðalskipulagi Kópavogs¹⁰⁸ og Reykjavíkur og tillaga að matsáætlun 1. lotu Borgarlínunnar¹⁰⁹. Áhersla er lögð á að tillögur úr hönnunarferlinu flæði yfir í skipulagsgerð og umhverfismat og að þeir opnu samráðsferlar sem tryggja aðkomu almennings og hagaðila skili sér einnig í hönnunarferlið eins og sjá má á töflu C.1.

Upphafleg tímaáætlun samgöngusáttmálans, sem greint er frá í A hluta þessarar skýrslu (tafla A.2), var mjög metnaðarfull. Vegagerðin hefur gert tillögu að uppfærslu á þeirri áætlun og skoðaði þá sérstaklega samspil stofnvega- og borgarlínuframkvæmda. Í þeirri yfirferð var horft til þess að lengri tíma hefur tekið að undirbúa þessi stóru verkefni og setja þau í nýja umgjörð. Þá hefur einnig verið tekið tillit til samspils ólíkra en tengdra framkvæmda og hvernig seinkun á einni framkvæmd hefur áhrif á aðrar. Uppfærða áætlun fyrstu lotu má sjá á mynd C.2.

Næsta hönnunarstig á eftir frumdrögum er forhönnun. Samkvæmt tímaáætlun er gert ráð fyrir að forhönnun hefjist á fyrri hluta árs 2021 og að hún verði langt komin um mitt ár 2022. Forhönnunin er grunnur að vinnu við aðalskipulagsbreytingar og mat á umhverfisáhrifum 1. lotu Borgarlínunnar. Auk þess mun forhönnun móta undirbúning fyrir deiliskipulagsvinnu sem snýr að göturými Borgarlínunnar.

Í kjölfar forhönnunar verður ráðist í verkhönnun, sem er lokaútfærsla framkvæmda. Stefnt er að því að vinna verkhönnun í áföngum til að tryggja að unnt verði að bjóða út framkvæmdirnar jafnt og þétt. Í þeirri áfangaskiptingu þarf að taka tillit til annarra framkvæmda sem hafa áhrif á borgarlínuframkvæmdina, t.d. lóð Nýja Landspítalans sem er nú í uppbyggingu, stökk við Sæbraut, gatnamót Miklubrautar og Snorrabrautar sem mynda vestari enda Miklubrautarstokks og brúargerðar yfir Fossvog og Elliðaárvog.

Verkátætlun Borgarlínunnar gerir ráð fyrir að hægt verði að hefja framkvæmdir 2022 og búast má við að framkvæmdalok geti fæst yfir á árið 2025.

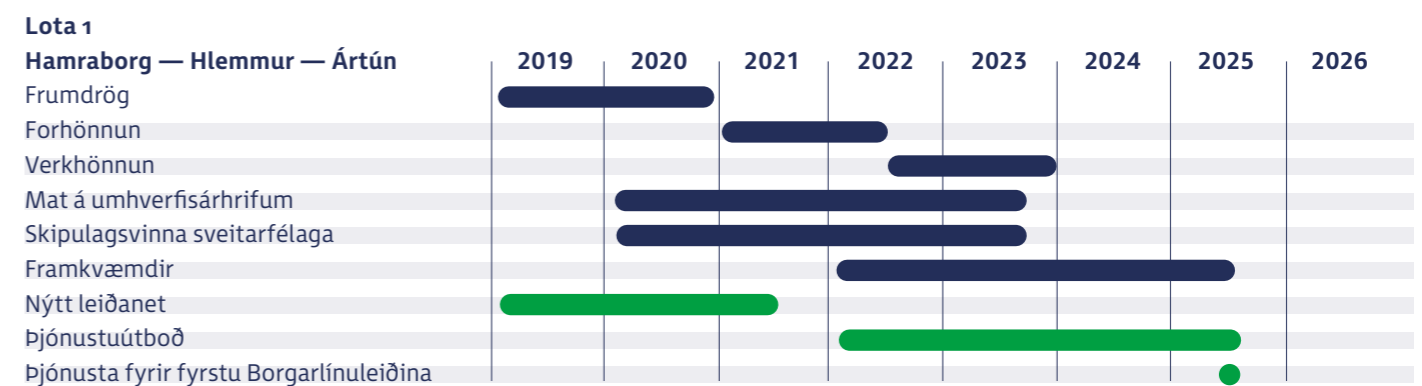
Hönnunarsamkeppni um brú yfir Fossvog sem er á vegum Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar og Kópavogsbæjar mun verða hluti af næstu hönnunarstigum. Auk þess eru verkefni sem hafa áhrif á næstu hönnunarstig 1. lotu, þau helstu eru; frumdragavinna um stökk við Sæbraut á vegum Vegagerðarinnar, hugmyndaleit Reykjavíkurborgar að fyrirkomulagi byggðar á og við stokka á Sæbraut við Vogahverfi og Miklubraut við Snorrabraut og loks má nefna umbreytingu Ártúnshöfða.

Strætó bs. hefur umsjón með að fullmóta tillögur að *Nýju leiðaneti* með tilkomu Borgarlínunnar og öllu því sem lítur að því að tryggja að þjónusta nýrra borgarlínuleiða verði tilbúin að framkvæmdum loknum. Stærsta breytingin í *Nýju leiðaneti* verður í kjölfar framkvæmda fyrstu lotu þar sem myndast nýjar tengingar með brúm yfir Fossvog og Elliðaárvog.



Tafla C.1 Samspil hönnunarstiga í 1. lotu og formlegra samráðsferla í tengslum við skipulagsgerð og umhverfismat. Viðbrögð við athugasemdum munu koma fram í hönnunarútfærslum og gera má því ráð fyrir að þær tillögur sem birtast í frumdrögum muni taka breytingum fram að framkvæmdum.

¹⁰⁸ Skipulags- og matslýsing 1. lotu Borgarlínunnar.
¹⁰⁹ Tillaga að matsáætlun 1. lotu Borgarlínunnar.



Tafla C.2 Uppfærð tíma- og verkátætlun frá samgöngusáttmála og samspil við undirbúning Strætó.

█ Verkþættir
 █ Verkefni Strætó bs.

C.2 Næstu lotur samgöngusáttmálans

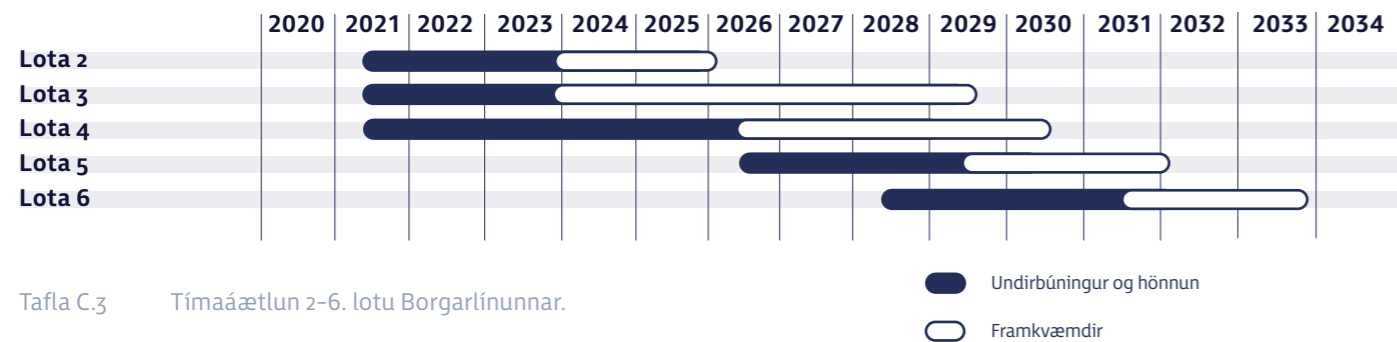
Borgarlínan er hluti af samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu sem felur í sér sameiginlega framtíðarsýn og heildarhugsun fyrir fjölbreyttar samgöngur og aukna kosti um val á ferðamatum. Viðfangsefnið er að ná að uppfylla sívaxandi ferðabörf innan höfuðborgarsvæðisins með umhverfsvænni og fjölbreyttari hætti þannig að dregið verði úr mengun af völdum svifryks og staðið við loftslagsmarkmið stjórnvalda og sveitarfélaga um breytingu á ferðavenjum.

Framkvæmd samgöngusáttmálans er langtímaverkefni sem unnið verður í áföngum. Áfangarnir voru skilgreindir í aðdraganda samgöngusáttmálans í skýrslu með tillögum að uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu sem kom út í lok árs 2018¹¹⁰. Í skýrslunni var heildarkerfinu skipt í tvo áfanga, sem síðan skiptast niður í framkvæmdalotur. Fyrsti áfangi inniheldur sex framkvæmdalotur sem raðað var á þrjú fimm ára tímabil.

Framkvæmdalotur fyrsta áfanga Borgarlínunnar samkvæmt samgöngusáttmálanum eru eftirfarandi:

- **Lota 1** Ártúnshöfði-Hlemmur/Hlemmur-Hamraborg um 14,5 km
- **Lota 2** Hamraborg-Lindir, í gegnum Smárann um 4 km
- **Lota 3** Mjódd-BSÍ, um Voga og Miklubraut um 4 km
- **Lota 4** Fjörður-Miklubraut, um Hamraborg og Kringlumýrarbraut um 8 km
- **Lota 5** Ártúnshöfði-Spöng um 5 km
- **Lota 6** Ártúnshöfði-Háholt, um Keldur og Blikastaðaland, um 8,5 km

Í þessum frumdrögum er verið að undirbúa fyrstu lotu í fyrsta áfanga, Ártún-Hlemmur og Hlemmur-Hamraborg. Fljótlega verður hafist handa við undirbúning næstu lota. Eins og fyrr hefur verið greint frá þá var upphafleg tímaáætlun samgöngusáttmálans mjög metnaðarfull. Vegagerðin hefur gert tillögu að uppfærslu á þeirri áætlun og skoðaði þá sérstaklega samspil stofnvega- og borgarlínuframkvæmda. Í töflu C.3 má sjá hvernig gert er ráð fyrir að næstu framkvæmdalotur Borgarlínunnar vindi fram innan gildistíma samgöngusáttmálans.



Tafla C.3 Tímaáætlun 2-6. lotu Borgarlínunnar.

● Undirbúningur og hönnun
○ Framkvæmdir

Mynd C.1

Sérrými Borgarlínu sem byggt verður utan um stofnleiðir til ársins 2034 er sýnt sem heilar línur.

— Stofnleiðir — í sérrými
- - - Stofnleiðir — í blandaðri umferð
— Almennar leiðir — í blandaðri umferð



110 Uppbygging samgangna á höfuðborgarsvæðinu til 2033

C.3 Að loknum samgöngusáttmála

Framtíðarsýn um uppbyggingu nýs hágæðakerfis almenningsgangna, Borgarlínunnar, á sér upphaf í svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040. Undir hatti þess var mótuð sameiginleg stefna sveitarfélaganna um uppbyggingu heildarkerfis Borgarlínunnar og fyrir samspil þess við framtíðaruppbyggingu íbúða og atvinnuhúsnæðis á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2040.

Í svæðisskipulaginu eru sett fram mælanleg markmið um aukna hlutdeild vistvænna samgangna, þróun samgangna og þróun byggðar á höfuðborgarsvæðinu.

Markmið svæðisskipulagsins Höfuðborgarsvæðið 2040

Að á árinu 2040 verði:

- hlutfall gangandi og hjólandi a.m.k. 30% af öllum ferðum
- hlutfall almenningsgangna a.m.k. 12% af öllum ferðum
- 2/3 íbúa búsettir í göngufæri við góðar almenningssamgöngur

Lykillinn til að ná þessum markmiðum og öðrum sem snúa að aukinni sjálfbærni með áherslu á gæði í hinu byggða umhverfi snýr að markvissu og samþættu skipulagi byggðar og samgangna líkt og kveðið er á um í landskipulagsstefnu 2015–2026. Verkefni framundan snúast því að stórum hluta um að flétta enn betur saman áform um uppbyggingu innviða fyrir Borgarlínuna og útfærslu skilgreindra vaxtarsvæða.

Gildistími samgöngusáttmálans er til ársins 2034 eða heldur skemur en viðmiðunarár svæðisskipulagsins. Samgöngusáttmálinn og gildandi samgönguáætlun ná því ekki yfir allt heildarkerfi Borgarlínunnar eins og það var skilgreint í tillögu verkfræðistofunnar COWI¹¹¹ sem hluti af svæðisskipulaginu¹¹², en eins og greint var frá í kafla C.2. var heildarkerfið brotið upp í tvo áfanga.

Við gerð samgöngusáttmálans, sem undirritaður var árið 2019, var lögð áhersla á að flýta hluta af framkvæmdum 2. áfanga Borgarlínunnar sem fer um Keldnaland til Mosfellsbæjar (Háholt) þannig að hægt væri að vinna fyrir að þróun og uppbyggingu á Keldnalandi. Það sem eftir stendur af öðrum áfanga eru þær lotur sem áætlað er að komi að loknum gildistíma samgöngusáttmálans en þær eru:

- Eiðistorg – HÍ um 2,5 km
- Hlemmur – Laugarnes um 2,5 km
- Mjódd – Fell um 2,5 km
- Lindir – Kórar um 4,0 km
- Fjörður – Vellir um 3,0 km

Ekki er áætlað að skipulögð undirbúningsvinna við þessar lotur hefjist fyrir en að loknum gildistíma samgöngusáttmálans.

Heildarkerfi Borgarlínunnar sem birtist í framtíðarsýn svæðisskipulagsins var haft að leiðarljósi í undirbúningi þessa verkefnis. Þannig myndu tillögur að Nýju leiðaneti, uppbrot innviðauppbyggingar Borgarlínunnar í framkvæmdalotur og samspil við stórar stofnvegaf framkvæmdir eina heild sem vinna þarf markvíst að í framtíðinni með víðtæku samstarfi. Þessar tillögur kunna að taka einhverjum breytingum eftir því sem unnið er nánar að einstaka útfærslum.

111 COWI, 2017

112 SSH, 2018. Samgöngu- og þróunarásar.

Mynd C.2

Sérrými Borgarlínu sem byggt verður utan um stofnleiðir eftir samgöngusáttmálann miðað við tillögur að heildarkerfi sem var grunnur að skilgreiningu á samgöngu- og þróunarásum í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins

