



# SVÆÐISSKIPULAGIÐ

## HÖFUÐBORGARSVÆÐIÐ 2040

### Hágæðakerfi almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu - Borgarlína

- Innviðir
- Auknar uppbyggingaheimildir innan áhrifasvæða



Verklýsing vegna breytinga á svæðisskipulagi  
Lögð fram sbr. 1. mgr. 23. gr. skipulagslaga nr. 123/2010  
Samþykkt í svæðisskipulagsnefnd 10. febrúar 2017

**Febrúar 2017**

## Efnisyfirlit

1. Inngangur.....	3
2. Borgarlína .....	3
3. Lýsing skipulagsverkefnis .....	4
3.1 Stefna og skipulagsákvæði til skoðunar .....	4
3.2 Nálgun við skipulagsvinnuna.....	7
4. Matslýsing.....	7
4.1 Nálgun og áherslur matsvinnu .....	7
4.2 Valkostir, áhrifaþættir og viðmið .....	8
4.3 Gögn .....	8
4.4 Samræmi við aðrar áætlanir .....	9
4.5 Mat á vægi áhrifa.....	9
5. Samráð og kynningar .....	9
5.1 Almenn .....	10
5.2 Umsagnaraðilar.....	10
Heimildir .....	11

# 1. Inngangur

Í svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040 er kveðið á um að sveitarfélögin í samvinnu við Vegagerðina skuli ákveða legu Borgarlínu og festa í svæðisskipulagi með sérstakri breytingu.

Höfuðáhersla svæðisskipulagsins Höfuðborgarsvæðið 2040 er að sá vöxturinn á skipulagstímabilinu verði hagkvæmur og ekki verði gengið á umhverfisgæði þeirra sem búa fyrir á höfuðborgarsvæðinu. Lykilatriðið í því er að fyrirsjáanlegri fólksfjölgun verði mætt án þess að bílaumferð aukist í sama hlutfalli og án þess að óbyggt land verði brotið í sama mæli og síðustu áratugi.

Nýtt hágæðakerfi almenningssamgangna, Borgarlína, getur gegnt þar lykilhlutverki og tengt kjarna allra sveitarfélaganna saman með samgöngu- og þróunarásum. Með Borgarlínu verður til skilvirkur valkostur í samgöngum, þar sem íbúar geta gengið að hágæða almenningssamgöngukerfi og ferðast fljótt um höfuðborgarsvæðið.

Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu undirrituðu þann 2. desember 2016 samkomulag um undirbúning að innleiðingu hágæða almenningssamgangna (Borgarlínu) á höfuðborgarsvæðinu. Í samkomulaginu kemur eftirfarandi fram:

*„Samkomulag þetta byggir á fyrirliggjandi markmiðum og forsendum um þróun og þéttingu byggðar á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2040, sem og markmiðum um aukna hlutdeild almenningssamgangna á skipulagstímabilinu.*

*Tilgangur samkomulagsins er að staðfesta vilja og ákvörðun sveitarfélaganna um samstarf og samvinnu þeirra við mótnun þeirra verkefna sem sveitarfélögin þurfa að takast sameiginlega á við til að ná fram ofangreindum markmiðum.*

*Til að tryggja sem best framgang ofangreindra markmiða munu sveitarfélögin vinna sameiginlega að innleiðingu og uppbyggingu hágæða almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu (hér eftir nefnt „Borgarlínan“). Jafnframt munu sveitarfélögin haga skipulagsmálum og uppbyggingu íbúða- og athafnasvæða þannig að þær aðgerðir beinist einkum að áhrifasvæðum Borgarlínunnar og styrki þannig meginforsendur verkefnisins.“*

Innleiðing Borgarlínu í svæðisskipulag og aðalskipulagsáætlanir sveitarfélaga verður vettvangur samráðs við íbúa og aðra hagsmunaaðila. Lýsing þessi er unnin í samræmi við skipulagslög nr. 123/2010 og lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Gerð er grein fyrir þeirri nálgun og þeim áherslum sem lagðar verða til í skipulagsvinnunni og hvernig staðið verður að samráði og kynningu á tillögunni.

## 2. Borgarlína

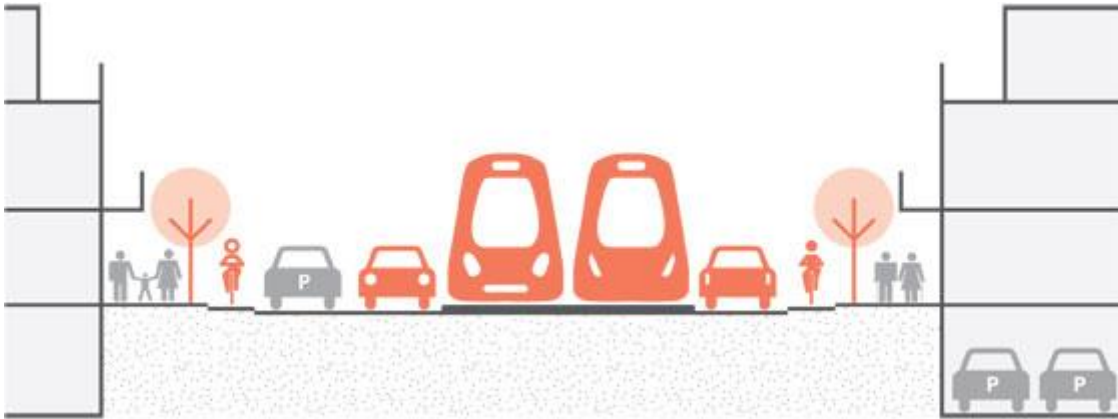
Borgarlína, hágæðakerfi almenningssamgangna, er stærsta sameiginlega verkefni sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu. Með hágæðakerfi almenningssamgangna er átt við kerfi hraðvagna (e. Bus Rapid Transit) eða léttlesta (e. Light Rail). Það sem einkennir slík kerfi, óháð því hvort um er að ræða hraðvagna eða léttlestir, er í megindráttum þrennt.

Í fyrsta lagi ferðast vagnarnir á sérakreinum og fá forgang á umferðarljósum. Þannig fæst áreiðanleiki og hraði og ferðatími er samkeppnishæfari við aðra ferðamáta.

Í öðru lagi er tíðni ferða mikil. Algeng tíðni vagna á annatímum er 5-7 mínútur en þar sem þörf er á meiri afkastagetu getur hún farið í um 2 mínútur.

Í þriðja lagi eru biðstöðvar yfirbyggðar og vandaðar, með farmiðasjálfsölum og upplýsingaskiltum sem sýna í rauntíma hvenær næsti vagn kemur. Aðgengi er fyrir alla þar sem vagnarnir stöðva þétt upp við brautarpalla sem eru í sömu hæð og gólf vagnanna.

Borgarlínan er afrakstur umfangsmikils og náins samstarfs sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu þar sem að baki liggja nákvæmar greiningar á framtíð samgangna á höfuðborgarsvæðinu.



Mynd 1 Umhverfi Borgarlínu í miðkjörnum þarf að styðja við alla ferðamáta.

Hágæðakerfi almenningssamgangna er hryggjarstykkið í Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins til 2040. Borgarlína er lykilverkefni í samgöngum, hagkvæm og vistvæn leið til að auka flutningsgetu á milli sveitarfélaganna og gera þeim kleift að mæta tæplega 40% fjölgun íbúa og fjölgun ferðamanna án þess að álag á stofnvegakerfið aukist í sama hlutfalli.

Borgarlína er grundvöllur þess að sveitarfélögin geti þétt byggð í miðkjörnum og við línuna og vaxið án þess að brjóta nýtt land undir byggð utan skilgreindra vaxtarmarka. Með Borgarlínu verður hægt að draga úr byggingarkostnaði og gera uppbyggingaraðilum kleift að byggja í þéttari byggð með minni kostnaði t.d. með því að fækka bílastæðum.

Á næstu 25 árum mun íbúum höfuðborgarsvæðisins fjölga um a.m.k. 70.000. Umferðarspár sýna að þrátt fyrir miklar fjárfestingar í nýjum umferðarmannvirkjum aukast umferðartafir verulega ef þeim fjölgar ekki sem nýta sér aðra ferðamáta en einkabíl. Þess vegna eru afkastamiklar almenningssamgöngur mikilvægt lífsgæðamál fyrir íbúa höfuðborgarsvæðisins.

Til að ná því marki um stóraukið hlutfall almenningssamgangna er mikilvægt að almenningssamgöngur verði eftirsóknaverðari valkostur en í dag. Jafnframt verða almenningssamgöngur að hafa meri flutningsgetu en við þekkjum í dag.

Borgarlínan gerir hvoru tveggja. Sem hágæða almenningssamgöngur hækka þjónustustig og þær verða eftirsóknaverðari. Sérými tryggir áreiðanleika og aukin ferðahraða, vagnarnir haldi sínu striki óháð öðrum umferðartöfum. Borgarlína hefur einnig 67 – 500% meiri flutningsgetu en hefðbundið strætisvagnakerfi eftir því hvort um er að ræða hraðvagnakerfi (e. Bus Rapid Transit) eða léttlestarkerfi (e. Light Rail Transit).

### 3. Lýsing skipulagsverkefnis

#### 3.1 Stefna og skipulagsákvæði til skoðunar

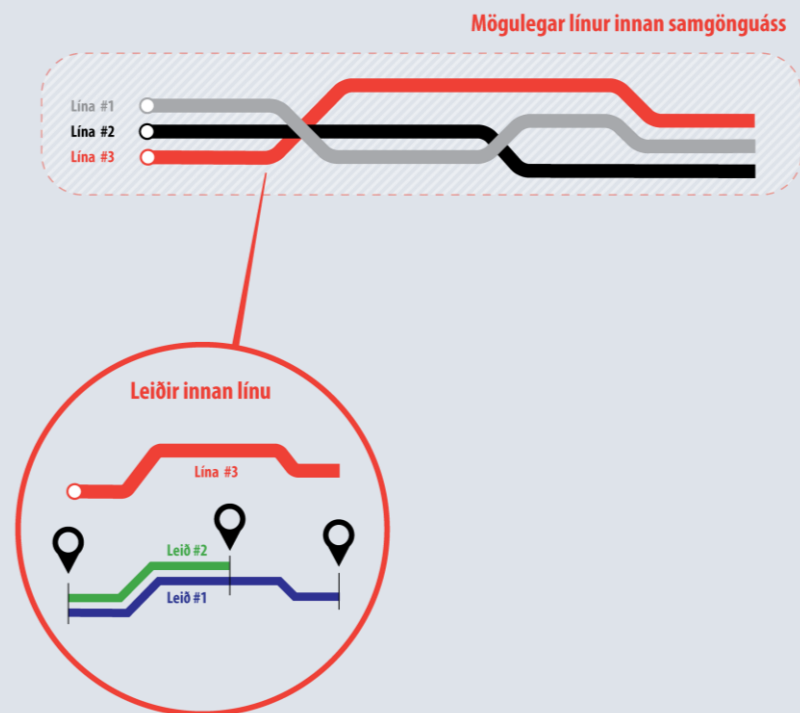
Með skipulagsbreytingunni er verið að fylgja eftir stefnu svæðisskipulagsins en þar segir m.a. í aðgerð 2.2.1 „Lega samgöngu- og þróunarás og uppbygging hans skal bundin í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins þegar hún liggur fyrir með breytingu eða endurskoðun sbr. töflu 3. Sveitarfélögin innleiða jafnframt samgöngu- og þróunarás í aðalskipulagsáætlanir.“

Hér er því ekki verið að breyta stefnu svæðisskipulagsins, heldur felst breytingin í að festa betur í sessi legu samgönguása Borgarlínu, ákveðin skipulagsákvæði og vinna að sameiginlegri útfærslu Borgarlínu og

Þróunarsvæða sem bundin verður í svæðisskipulagi og og útfærð í aðalskipulagsáætlunum. Verkefnið er heildstætt og unnið samhliða fyrir bæði skipulagsstigi en mun birtast í misjafnri nákvæmni á hvoru skipulagsstigi. Í svæðisskipulagi eru samgönguásar skilgreindir en í aðalskipulagi verður lega/lína Borgarlínu útfærð nánar.

### Skilgreining á samgönguás, línunum og leiðum

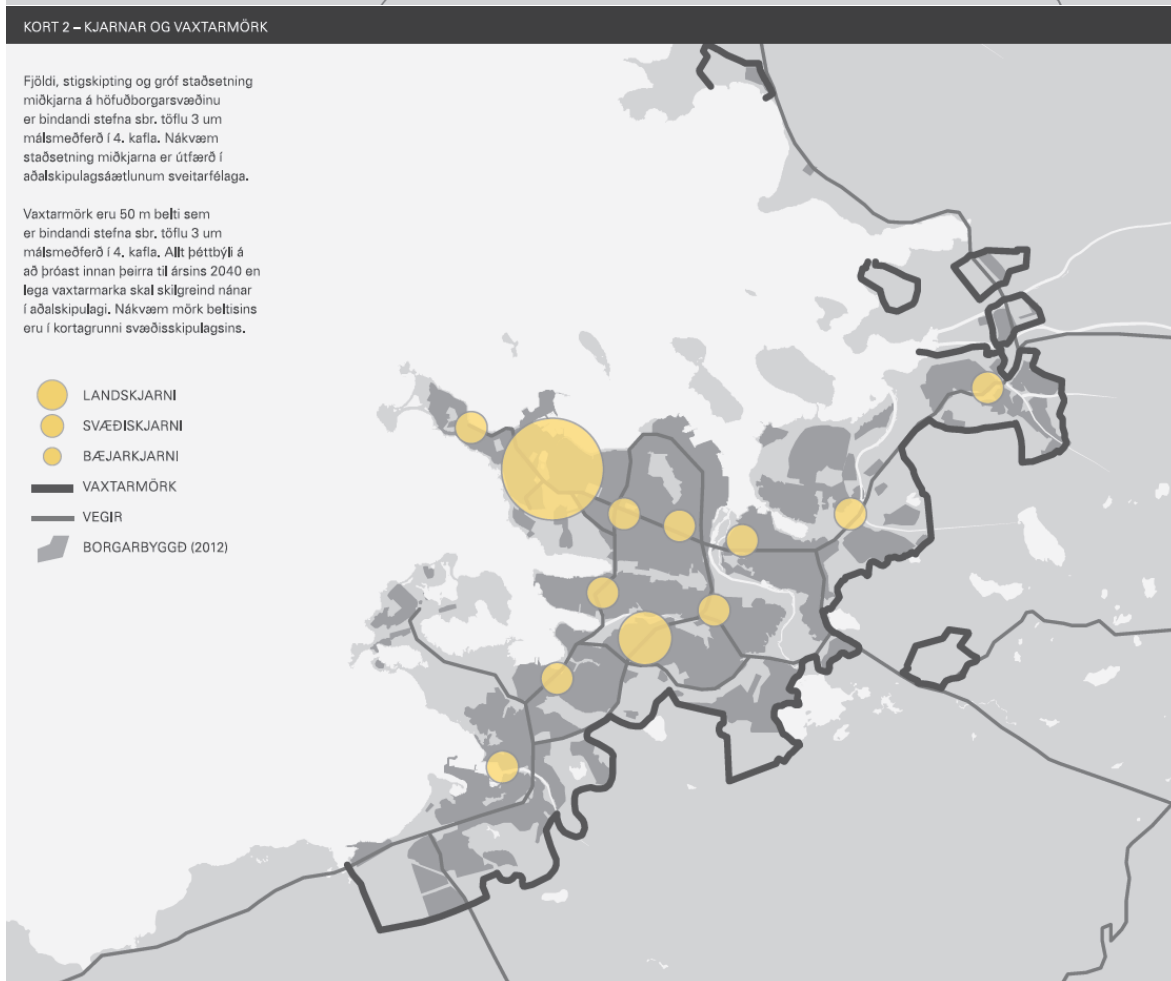
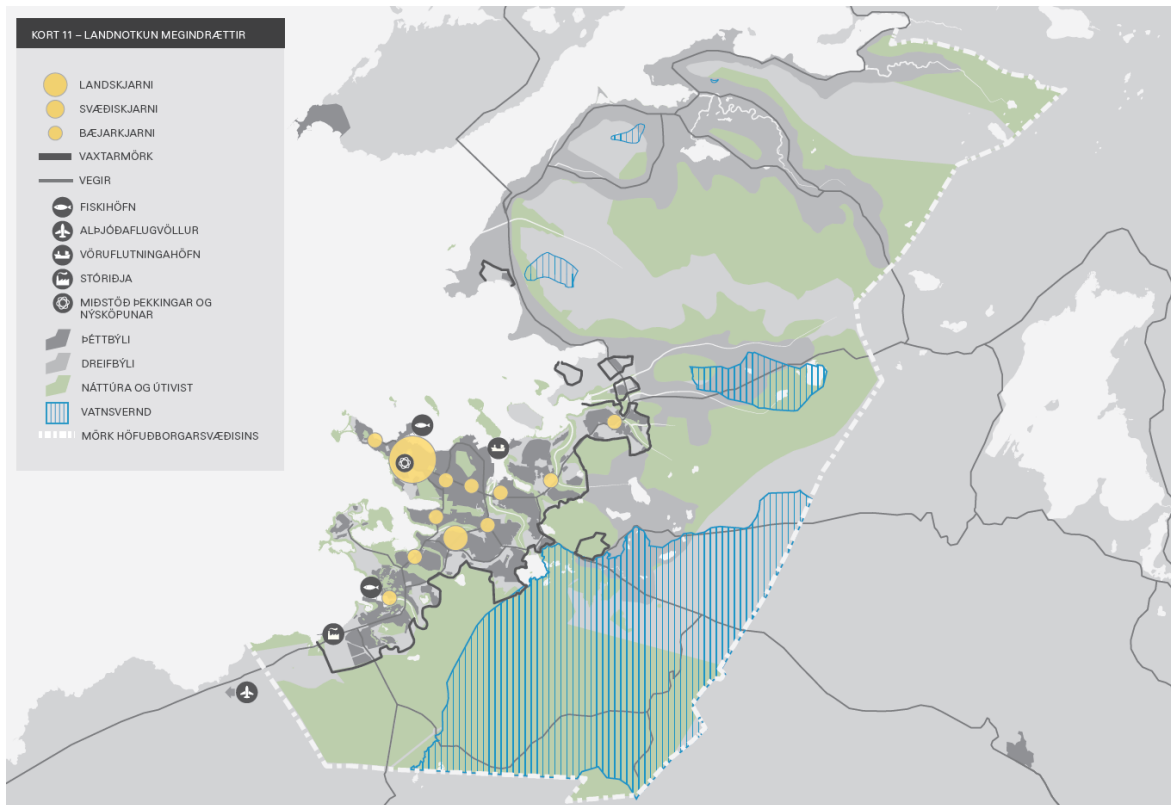
Samgönguás er skilgreindur sem breitt belti milli tveggja punkta þar sem hægt er að koma fyrir einni eða fleiri línunum.



Sú lína sem verður fyrir valinu mun enda sem innviðir fyrir Borgarlínuna. Innan þessarar línu (eða innviða) er síðan hægt að aka mismunandi leiðum.

Mynd 2 sýnir samspil samgönguása, línu og leiða í verkefninu um legu Borgarlínu.

Í svæðisskipulagi verður samgönguás sýndur á þemakorti. Gerðar verða breytingar á korti 2 (mynd 3) sem sýnir kjarna og vaxtarmörk þannig að samgönguás verði sýnilegur. Sambærilegar breytingar verða einnig gerðar á korti 11 þar sem meginrættir svæðisskipulagsins eru dregnir fram. Í svæðisskipulagsbreytingunni verða einnig unnin viðmið sem snerta þjónustustigin Borgarlínu og uppbyggingakröfur á áhrifasvæðum hennar.



Mynd 3 Samgönguáætlun verður dregin upp á kort 2 og 11 í svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040

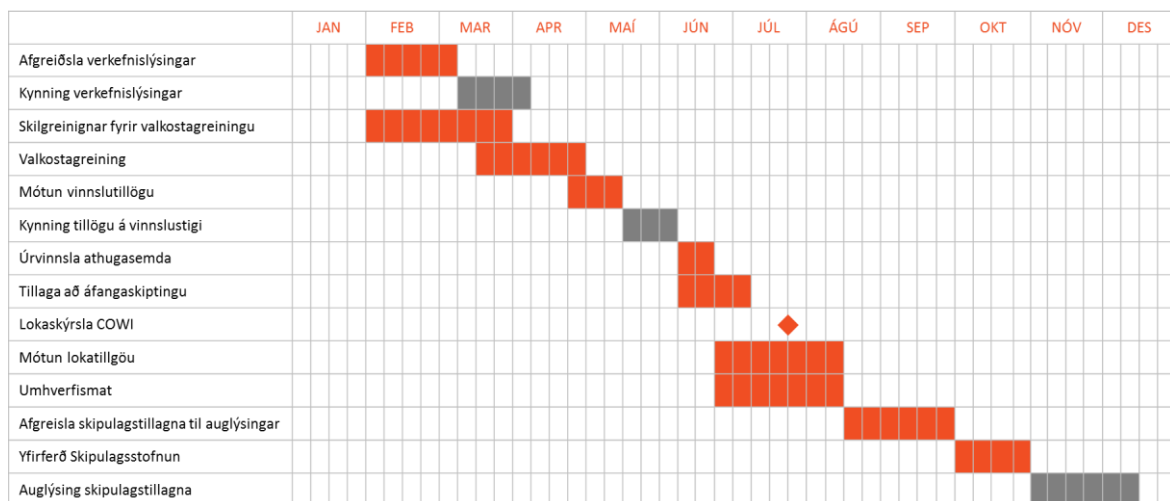
### 3.2. Nálgun við skipulagsvinnuna.

Við mótun skipulagstillagna verður fylgt þeim áherslum sem lagðar voru í samkomulagi SSH og Vegagerðarinnar þegar svæðisskipulagið Höfuðborgarsvæðið 2040 var samþykkt vorið 2015. Einnig eru áherslu samkomulag sveitarfélaganna um undirbúning að innleiðingu hágæða almenningssamgangna (Borgarlínu) á höfuðborgarsvæðinu, sem fram kom í kafla 1.

Skrifstofa SSH mun leiða vinnu við gerð svæðisskipulagsbreytinga. Skipulagsgerðin mun byggja á fyrirliggjandi greiningum um legu Borgarlínu sem unnin hefur verið í samvinnu við sveitarfélögin, Vegagerðina og Strætó bs. Einkum verða haft til hliðsjónar skýrsla Mannvits Borgarlína – greining á bestu legu frá 2015 og skýrsla COWI Borgarlína – High-class public transport system in Reykjavik Captial Area frá janúar 2017, ásamt skýrslu COWI sem kemur út um mitt ár 2017 um samanburð valkosta.

Danska verkfræðistofan COWI verður helsti ráðgjafi við mótun tillagna og mat á þeim, verkefnisnálgunin kemur fram á meðfylgjandi skýringarmynd. Verkfræðistofan VSÓ Ráðgjöf mun sjá um líkanakeyrslur fyrir almenningssamgöngur og bílaumferð ásamt því að leggja mat á umhverfisáhrif svæðisskipulagsbreytinga.

Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins fer fyrir svæðisskipulagsbreytingunum. Verkefnið hefur stýrihóp sem er sá sami og tilgreindur er í samkomulagi SSH og Vegagerðarinnar. Þar sitja tveir fulltrúar stjórnar SSH og tveir fulltrúar frá Vegagerðinni. Vinnuhópur með fulltrúum skipulags- og samgöngusviða allra sveitarfélaga auk fulltrúa frá Vegagerðinni og Strætó bs. mun gegna veigamiklu hlutverki við tillögugerðina. Verkefnisstjórn er í höndum starfsmanna SSH.



Mynd 4 Tíma- og verkefnisáætlun. Opin kynningarferli eru merkt með gráu til aðgreiningar.

## 4. Matslýsing

### 4.1 Nálgun og áherslur matsvinnu

Umhverfisskýrsla verður fylgiskjal með greinargerð um breytingu á svæðisskipulaginu. Þar verður gerð grein fyrir mögulegum umhverfisáhrifum breytinga á svæðisskipulagi. Matsvinnunni er ætlað að styrkja ákvörðun um útfærslu á Borgarlínu og tryggja að tekið verði lítið til umhverfissjónarmiða.

Áhersla matsvinnunnar verður á samanburð valkosta um legu samgönguása Borgarlínu og staðarval biðstöðva í skilgreindum kjörnum á höfuðborgarsvæðinu. Í umhverfisskýrslu verður gerð grein fyrir heildaráhrifum Borgarlínu á höfuðborgarsvæðið.

Þar sem aðalskipulagsbreytingar sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu verða unnar samhliða, er lögð áhersla á að skilja á milli umfjöllunar þessara skipulagsstiga. Í umhverfismati aðalskipulagsbreytinga sveitarfélaga á

höfuðborgarsvæðinu er áhersla umhverfismats á staðbundnari áhrif Borgarlínu og möguleg áhrif aukinna byggingarheimilda umhverfis megin biðstöðvar.

Matið byggir á að skoða helstu áhrifaþætti sem felast í framkvæmd áætlunarinnar, skilgreina umhverfisþætti sem kunna að verða fyrir áhrifum, leggja mat á umfang og vægi áhrifa, og tilgreina mótvægisáðgerðir til að draga úr eða koma í veg fyrir umhverfisáhrif ef þörf ber til og leggja fram vöktunaráætlun vegna ákveðinna umhverfisþátta.

#### 4.2 Valkostir, áhrifaþættir og viðmið

Markmið matsvinnu er að fá fram upplýsingar um möguleg umhverfisáhrif mismunandi valkosta um samgönguása Borgarlínu og staðarval biðstöðva/kjarna, þar sem stefnt er að aukinni þéttingu. Jafnframt verður fjallað um möguleg áhrif þess að innleiða hágæða almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu.

Valkostir um samgönguása og biðstöðvar munu byggja á skýrslu COWI (sem verður gefi út um mitt ár 2017), tillögum svæðisskipulagsnefndar og vinnuhóps. Í valkostaumfjöllun verður einnig litið til kosts um óbreytt ástand umferðar, þ.e. hlutfall ferðavenja verði svipað og það var 2014.

Viðmið og matsspurningar byggja á þeim sem notuð voru í umhverfismati svæðisskipulagsins 2040, en auk þess er litið til viðmiða í landsskipulagsstefnu 2015-2026.

Tafla 1. Valkostir, áhrifaþættir og viðmið í umhverfismati

Valkostir	Áhrifaþættir	Matsspurningar og viðmið
(A) Fjöldi samgönguása	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lengdir samgönguása og umfang áhrifasvæðis (fjöldi íbúa og starfa)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stuðlar valkostur að breyttum ferðavenjum? Er hann líklegur til að stuðla að 12% hlutdeild almenningssamgangna?</li> </ul>
(B) Mismunandi lega samgönguása á höfuðborgarsvæðinu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Áhrif á notkun Borgarlínu og breyttar ferðavenjur</li> <li>Áhrif á aðrar samgönguf framkvæmdir</li> <li>Staðsetning samgönguás</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eykur valkostur aðgengi að samgöngukerfi?</li> <li>Hefur valkostur áhrif á fjölda ferða og ferðatíma á höfuðborgarsvæðinu?</li> </ul>
(C) Staðarval meginkjarna/ biðstöðva Borgarlínu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Áhrif á byggingarheimildir á höfuðborgarsvæðinu og þróun byggðar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stuðlar valkostur að því að 66% íbúða verði í kjörnum og samgöngumiðuðum þróunarsvæðum?</li> <li>Stuðlar valkostur að minni losun gróðurhúsalofttegunda?</li> <li>Stuðlar valkostur að auknum lífsgæðum? Hefur hann áhrif á loftgæði og hljóðvist?</li> <li>Hefur valkostur áhrif á útivist/óraskað land/náttúruverndarsvæði?</li> <li>Er valkostur og áhrif hans í samræmi við stefnumörkun svæðisskipulagsins um samgöngur og samkomulag sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar um Borgarlínu?</li> </ul>
(D) Óbreytt ástand ferðamáta		

#### 4.3 Gögn

Umhverfismatið mun byggja á fyrirliggjandi gögnum, en einnig á þeim sem unnið er að vegna skoðunar á Borgarlínu. Þannig verður skýrsla COWI um Borgarlínu og valkosti grunnskjal í matsvinnunni, en einnig niðurstöður úr umferðarlíkani höfuðborgarsvæðisins sem gefa upplýsingar um umferð, ekna km, fjöldi og lengd ferða m.t.t. mismunandi útfærslu á Borgarlínu.



Tafla 2. Helstu gögn sem stuðst er við í umhverfismati

Gögn	Viðfangsefni
Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2040	Byggðapróun, umferðarlíkan, umfang byggðar (fjöldi íbúða og fermetrar atvinnuhúsnæðis)
Aðalskipulagsáætlanir sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu	Yfirlit um byggðasvæði og þéttingarsvæði. Upplýsingar um opin, græn og útivistarsvæði.
Skýrsla COWI um Borgarlínu	Upplýsingar um valkosti, lengdir, áhrifasvæði, staðsetning biðstöðva o.fl.
Umferðaspár	Gögn um breytingar á umferð á höfuðborgarsvæðinu, heildarakstri í km, lengd ferða o.fl.
Kortlagning umferðarhávaða á stofnbrautum á höfuðborgarsvæðinu skv. reglugerð nr. 1000/2005. Gögn aðgengileg hjá Umhverfisstofnun.	Upplýsingar um núverandi umferðarhávaða á stofnbrautum.
Upplýsingar um loftgæði á mælistöðvum á höfuðborgarsvæðinu. Gögn aðgengileg hjá Umhverfisstofnun.	Upplýsingar um núverandi loftgæði. Mæld gildi fyrir svifryki, brennisteinsvetni, brennisteinsdíoxíði, niturdíoxíði, kolmónoxíði og ósoni.
Ferðavenjukönnun Capacent 2014 Ferðamynstur og vinnusóknarsvæði	Upplýsingar um ferðavenjur, fjöldi ferða og ferðamáta.
Upplýsingar um losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. Gögn aðgengileg hjá Umhverfisstofnun.	Upplýsingar um núverandi losun gróðurhúsalofttegunda.
Endurmat VSÓ á skipulagstölum svæðisskipulagsins.	Upplýsingar um uppbyggingasvæði.

#### 4.4 Samræmi við aðrar áætlanir

Hluti af umhverfismatsvinnu er að gera grein fyrir því hvernig breytingartillaga að svæðisskipulagi fellur að öðrum áætlunum stjórnvalda. Áætlanir sem litið verður til eru eftirfarandi:

- Samgönguáætlun 2011-2022
- Stefnumörkun í loftslagsmálum 2007-2050
- Aðgerðaráætlun í loftslagsmálum 2010
- Parísarsamkomulag
- Náttúruminjaskrá og náttúruverndaráætlanir 2004-2008 og 2009-2013
- Stefnumótandi byggðaáætlun
- Ferðamálastefna
- Heilsustefna

#### 4.5 Mat á vægi áhrifa

Við mat á umfangi áhrifa svæðisskipulagsbreytinga á umhverfið er tekið mið af þróun umhverfisþátta án framkvæmda áætlunarinnar, þ.e. þróun umferðar miðað við núverandi ferðavenjur. Gerð verður grein fyrir samlegðaráhrifum svæðisskipulagsbreytingar við aðrar áætlanir, ef slíkt á við. Vægi umhverfisáhrifa verða flokkuð í jákvæð og neikvæð áhrif, ásamt því að gerð verður grein fyrir óvissu og tilefni hennar.

## 5. Samráð og kynningar

Samráð við vinnslu breytingartillögunar er í samræmi við ákvæði skipulagslaga nr. 123/2010 og laga um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Breyting á svæðisskipulagi verður unnin samhliða breytingu á aðalskipulagi sveitarfélaganna Garðabæjar, Hafnarfjarðarkaupstaðar, Kópavogsbæjar, Mosfellsbæjar, Reykjavíkurborgar og Seltjarnarnesbæjar.

Til að tryggja tengsl á milli aðalskipulagsbreytingar og breytingar á svæðisskipulagi verður fjallað um umsagnir og athugasemdir á báðum skipulagsstigum. Þannig að athugasemd sem berst við svæðisskiplagsbreytingu fær einnig umfjöllun hjá skipulagsnefndum sveitarfélaga og öfugt.

## 5.1 Almenn.

Öll gögn vegna skipulagsbreytinganna verða gerð aðgengileg á vef SSH og aðildarsveitarfélaga. Hér að neðan er aðeins gerð grein fyrir helstu skrefum í mótun breytingartillagna, en áfangaskipting vinnunnar miðast við opinberar kynningar samkvæmt skipulagslögum:

- Verkefnislýsing lögð fram til aðildarsveitarfélaga til staðfestingar (sbr. 1. mgr. 23. gr. skipulagslag). Eftir að svæðisskipulagsnefnd samþykkir verkefnislýsingu fer hún til staðfestingar hjá aðildarsveitarfélögum sem á sama tíma eru að samþykkja verkefnislýsingu aðalskipulagsbreytinga. Febrúar 2017.
- Áherslur og fyrirkomulag endurskoðunar kynnt með verklýsingu (sbr. 1. mgr. 23. gr. skipulagslag). Verklýsing verður auglýst í fjölmiðlum. Gefinn verður fjögurra vikna frestur á að koma með ábendingar og athugasemdir. 10. mars – 7. April 2017.
- Drög að breytingartillögu kynnt opinberlega (sbr. 2. mgr. 23. gr. skipulagslaga nr. 123/2010). Haldinn verður opin fundur/opið hús sem auglýstur verður í fjölmiðlum. Drögin verða send áður til skilgreindra hagsmunaaðila (kafla 6.2). Drögin verða gerð aðgengileg á vefnum áður en kemur til opinberrar kynningar. Mái 2017
- Svæðisskipulagsbreyting samþykkt í auglýsingu og send til athugunar hjá Skipulagsstofnun. September-október 2017
- Svæðisskipulagsbreyting auglýst og óskað formlega eftir athugasemdum. Breytingartillaga kynnt í 6 vikur og óskað eftir skriflegum athugasemdum (sbr. 24. gr. skipulagslaga nr. 123/2010). Nóvember-desember 2017

## 5.2 Umsagnaraðilar

Verkefnislýsing svæðisskipulagsbreytinga verður send til umsagnaraðila og þeim gefinn 4 vikna frestur til að koma með ábendingar og/eða athugasemdir við hana.

Helstu umsagnaraðilar vegna lýsingarinnar eru eftirtaldir:

- Skipulagsstofnun
- Umhverfisstofnun
- Vegagerðin
- Svæðisskipulagsnefnd
- Minjastofnun Íslands
- Heilbrigðiseftirlit á höfuðborgarsvæðinu
- Samgöngustofa
- Ferðamálastofa
- Umhverfis- og auðlindaráðuneyti
- Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti
- Aðliggjandi sveitarfélög

Verkefnislýsingin kann, eftir því sem ábendingar og athugasemdir berast, að fjölga áherslupáttum eða markmiðum við mótun breytingartillögunar og kann þá einnig að hafa áhrif á stefnu skipulagsins og umhverfisskýrslu.

## Heimildir

Alþingi Íslands .(2006). Lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006.

Sótt á <http://www.althingi.is/lagas/nuna/2006105.html>

Alþingi Íslands (2010). Skipulagslög nr. 123/2010. Sótt á <http://www.althingi.is/lagas/nuna/2010123.html>

Ármann Kr. Ólafsson o.fl. (2016).Borgarlínan – nútímasamgöngur á vaxandi borgarsvæði. Grein í Fréttablaðinu þann 17. Desember 2016.

Sótt á <http://www.visir.is/borgarlinan---nutimasamgongur-a-vaxandi-borgarsvaedi/article/2016161219059>

COWI. (2017). Borgarlína – High class public transport in Reykjavik Capital area.

Sótt á <http://ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/Borgarlina/Borgarl-High class pub transport Reykjav area.m.pdf>

SSH (2015). Samkomulag SSH og Vegagerðarinnar

Sótt á <http://ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/Borgarlina/Samn SSH Vegag run samgngumannvirkja.pdf>

SSH (2015). Svæðisskipulagið Höfuðborgarsvæðið 2040.

Sótt á [http://ssh.is/images/stories/Hofudborgarsvaedid\\_2040/HB2040-2015-07-01-WEB\\_Undirritad.pdf](http://ssh.is/images/stories/Hofudborgarsvaedid_2040/HB2040-2015-07-01-WEB_Undirritad.pdf)

SSH (2017) Samkomulag um undirbúning að innleiðingu hágæða almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu.

Sótt á [http://ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/Borgarlina/BorgarlInn\\_Samkomulag\\_Undirritad.pdf](http://ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/Borgarlina/BorgarlInn_Samkomulag_Undirritad.pdf)