Greinargerð með tillögu um þátttöku Hafnarfjarðar í endurskoðun samgöngusáttmálans

Tilefni tillögunnar

Borgarstjórn Reykjavíkur samþykkti 2. júní 2026, með 15 atkvæðum gegn 8, að fela borgarstjóra að hefja viðræður við forsætisráðherra, fjármála- og efnahagsráðherra, innviðaráðherra og bæjarstjóra nágrannasveitarfélaganna um endurskoðun samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins og fjármögnun hans. Bæjarráð Garðabæjar fól bæjarstjóra 22. september 2026 að fylgja eftir á vettvangi Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu tímabundinni lækkun á framlagi ríkisins og kanna hvort hún samræmist sáttmálanum. Hafnarfjörður hefur ekki tekið formlega afstöðu.

Tillagan felur bæjarstjóra að taka þátt í þessum viðræðum með skilgreindar kröfur Hafnarfjarðar. Hún felur ekki í sér úrsögn úr sáttmálanum eða vanefndir af hálfu bæjarins, og hún gerir sama fyrirvara og samþykkt borgarstjórnar, þ.e. að endurskoðun skuli ekki tefja nauðsynlegar samgöngubætur.

Forsendur sáttmálans hafa breyst

Við undirritun samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins dags. 26. september 2019 var kostnaður áætlaður um 120 milljarðar króna og gildistími 15 ár. Við uppfærsluna 21. ágúst 2024 var áætlunin komin í 311 milljarða og gildistíminn lengdur til 2040. Kostnaðarskipting ríkis og sveitarfélaga, 87,5% og 12,5%, hélst óbreytt. Hlutur sveitarfélaganna var því ekki endurmetinn heldur framlengdur. Kostnaðartölur uppfærða sáttmálans eru miðgildisáætlanir og samkvæmt Betri samgöngum ohf. eru 50% líkur á að kostnaður verði hærri.

Samkvæmt frumvarpi til fjárlaga 2027 lækkar framlag ríkisins til framkvæmda samkvæmt sáttmálanum tímabundið um 2 milljarða króna. Í umsögn Reykjavíkurborgar til Alþingis kemur fram að ráðuneytið líti á breytinguna sem tilfærslu, að tilfærsla eða frestun kalli á samtal ríkis og sveitarfélaga, og að til skoðunar sé að sveitarfélögin fresti sínum framlögum hlutfallslega til jafns við ríkið. Heildarframlög til Betri samgangna gætu þá lækkað um 27% árið 2027.

Flýti- og umferðargjöld eiga að skila 143 milljörðum króna nettó, nær helmingi heildarkostnaðar. Þau hafa ekki verið lögfest og samkvæmt svari fjármála- og efnahagsráðherra á Alþingi er ekki gert ráð fyrir innheimtu fyrr en 2030. Miðflokknum í Hafnarfirði hugnast ekki aukin skattheimta á landsmenn.

Hlutur Hafnarfjarðar

Hafnarfjarðarbær hefur greitt yfir milljarð króna í sáttmálann frá 2020. Framlagið var 248 m.kr. árið 2025 og er áætlað 259 m.kr. árið 2026 samkvæmt ársreikningi 2025. Óbreytt nemur skuldbindingin um 3,6 milljörðum króna á árunum 2027 til 2040 á núverandi verðlagi.

A-hluti bæjarins var rekinn með 2,36 milljarða króna halla á fyrri hluta ársins 2026. Bæjarráð samþykkti 29. október 2026 að leggja niður 23 störf, með áætluðum árlegum sparnaði um 330 m.kr. frá 2028. Framlagið til sáttmálans er fært utan rekstrarreiknings og var ekki hluti af þeirri hagræðingarvinnu.

Á móti greiðslunum er framkvæmdastaðan innan bæjarmarka þessi. Breikkun Reykjanesbrautar milli Kaldárselsvegar og Krýsuvíkurvegar var boðin út í febrúar 2019, áður en sáttmálinn var undirritaður. Breikkun Reykjanesbrautar milli Álftanesvegar og Lækjargötu átti samkvæmt framkvæmdaáætlun 2019 að fara fram 2024 til 2028; ábatagreining COWI frá 2024 gerir ráð fyrir að þriðjungur hennar verði búinn 2031. Borgarlína milli Kringlunnar og Fjarðar átti að koma 2027 til 2030; lota 4 er nú tímasett 2031 til 2035.

Um áherslur bæjarins í viðræðunum (2. liður)

a. Reykjanesbraut og umferðarstýring. Í Hafnarfirði eru um 78% ferða farin á bíl og hlutfallið hefur verið stöðugt í áratug samkvæmt aðalskipulagi bæjarins. Reykjanesbraut í gegnum bæinn er meginæð til og frá bænum. Framkvæmdin er á framkvæmdalista sáttmálans og krafan felur aðeins í sér að hún verði færð framar.

b. Sérstök greining á lotu 4. Ábatagreining COWI frá 2024 metur sáttmálann sem eina heild. Hún skiptir tímaábata eftir verkefnaflokkum en metur ekki nettóábata einstakra lota Borgarlínu. Greining Elíasar B. Elíassonar verkfræðings, Ragnars Árnasonar prófessors emeritus í hagfræði og Þórarins Hjaltasonar samgönguverkfræðings, „Valkostir við borgarlínu“ (janúar 2026), unnin fyrir Rannsóknarmiðstöð um samfélags- og efnahagsmál og Samgöngur fyrir alla, kemst að því að núvirði Borgarlínukerfisins sé neikvætt um 210 milljarða króna og að hraðvagnakerfi á forgangsakreinum geti veitt sambærilega þjónustu fyrir um fjórðung kostnaðar. Greiningarnar nota ólíka ávöxtunarkröfu, 3,5% og 6,5%. Þegar niðurstöður víkja svo mikið hvor frá annarri er eðlilegt að lotan sem varðar Hafnarfjörð sé metin sérstaklega áður en bærinn tekur á sig frekari skuldbindingar vegna hennar. Í greiningu COWI kemur um 71% af ábata almenningssamgangna af styttri biðtíma og bættu aðgengi, 445,6 af 624,5 milljörðum. Sá ábati ræðst af tíðni ferða og leiðaneti, sem einfaldari útfærsla getur skilað fyrr.

c. Flýti- og umferðargjöld. Fjármála- og efnahagsráðherra hefur upplýst Alþingi um að gjöldin eigi bæði að fjármagna verkefni sáttmálans og hafa áhrif á umferð. Ítrekað er að Miðflokkurinn í Hafnarfirði leggst algjörlega gegn því að sáttmálinn verði fjármagnaður með aukinni skattheimtu á íbúa.

Um 3. og 4. lið

Ef ríkið frestar hluta framlags síns árið 2027 er eðlilegt að sveitarfélögin geti frestað sínum framlögum í sama hlutfalli. Fyrir Hafnarfjörð gæti það numið um 70 m.kr. árið 2027. Að skuldbindingin sé sýnd sérstaklega í fjárhagsáætlun gerir bæjarstjórn kleift að taka hana með í forgangsröðun á sama hátt og önnur útgjöld bæjarins.