



Borgarlína og auknar byggingarheimildir innan áhrifasvæða

Verklýsing vegna breytinga á aðalskipulagsáætlunum á höfuðborgarsvæðinu.
Lögð fram sbr. 1. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og laga um umhverfismat
áætlana nr. 105/2006

Breytingar á aðalskipulagi: Garðabæjar 2004-2016, Hafnarfjarðar 2013-2025,
Kópavogsbæjar 2012-2024, Mosfellsbæjar 2011-2030, Reykjavíkurborgar 2010-
2030 og Seltjarnarnesbæjar 2006-2024

Febrúar 2017



Efnisyfirlit

1	Inngangur	2
2	Borgarlína	2
3	Lýsing skipulagsverkefnis	3
3.1	Forsendur breytinga	3
3.2	Nálgun við skipulagsvinnuna	4
4	Breyting á aðalskipulagi	4
4.1	Afmörkun á legu Borgarlínu	4
4.2	Skilgreining samgöngu- og þróunarás Borgarlínu	5
5	Matslýsing	6
5.1	Nálgun og áherslur matsvinnu	6
5.2	Valkostir, áhrifaþættir og viðmið	6
5.3	Mat á vægi áhrifa	7
5.4	Gögn	7
5.5	Samræmi við aðrar áætlanir	8
6	Kynning, samráð og helstu tímasetningar	9
6.1	Samráð og kynningar	9
6.2	Málsmeðferð og helstu tímasetningar	9

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 umhverfsgæði 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 þróunarásam. 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 mótun 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 aðalskipulög 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. Í samráði við Skipulagsstofnun er lögð fram sameiginleg verklýsing fyrir breytingar á aðalskipulagsáætlunum Garðabæjar 2004-2016, Hafnarfjarðar 2013-2025, Kópavogsbæjar 2012-2024, Mosfellsbæjar 2011-2030, Reykjavíkurborgar 2010-2030 og Seltjarnarnesbæjar 2006-2024.

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

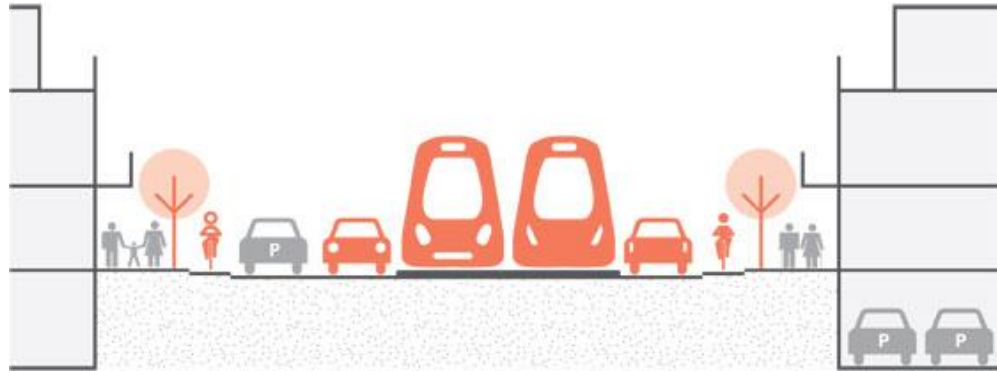
Borgarlína, hágæðakerfi almenningssamgangna, er stærsta sameiginlega verkefni sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu. Með hágæðakerfi almenningssamgangna er átt við kerfi hraðvagna (Bus Rapid Transit) eða léttlesta (Light Rail). Það sem einkennir slík kerfi, óháð því hvort um er að ræða hraðvagna eða 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 2.1 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 þéttri 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 fjölga 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 eftirsóknarverðari valkostur en í dag. Jafnframt verða almenningssamgöngur að hafa meri flutningsgetu en við þekkjum í dag.

Borgarlínan gerir hvoru tveggja. Sem hágæða almenningssamgöngur hækkar þjónustustig og þær verða eftirsóknarverðari. 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 Forsendur breytinga

Forsenda aðalskipulagsbreytinga er að framfylgja markmiðum svæðisskipulags með því að innleiða samgöngu- og þróunarás í aðalskipulagsáætlanir eins og segir m.a. í aðgerð 2.2.1. í svæðisskipulagi:

„Lega samgöngu- og þróunaráss 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.“

Samhliða aðalskipulagsbreytingum er gerð breyting á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins til að festa betur í sessi ákveðin skipulagsákvæði og vinna að sameiginlegri útfærslu sem bundin verður í svæðisskipulagi og og útfærð í aðalskipulagsáætlunum. Verkefnið er heildstætt og unnið samhliða fyrir bæði skipulagsstigin en mun birtast í misjafnri nákvæmni á hvoru skipulagsstigi.

3.2 Nálgun við skipulagsvinnuna

Við mótn 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.

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 mótn tillagna um Borgarlínu og mat á þeim, verkefnisnálgunin kemur fram á meðfylgjandi skýringarmynd.

Verkfræðistofan VSÓ Ráðgjöf mun sjá um líkanekeyrslur fyrir almenningssamgöngur og bílaumferð ásamt því að leggja mat á umhverfisáhrif.

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

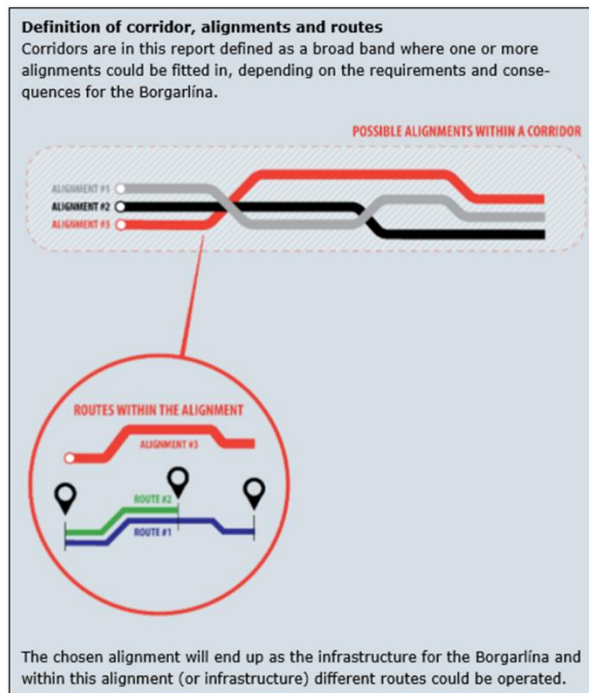
Vinna svæðisskipulags mun síðan skilgreina nálgun í aðalskipulagi. Í svæðisskipulagi eru samgönguáasar skilgreindir lega Borgarlínu verður útfærð í aðalskipulagi.

4 Breyting á aðalskipulagi

Breyting aðalskipulags er tvíþætt. Annars vegar skilgreining á svæði fyrir legu Borgarlínu innan samgönguáss og hins vegar byggingarheimilda á samgöngu- og þróunarás Borgarlínu. Tillaga að breytingu verður unnin samhliða breytingu á svæðisskipulagi og mun vinna við svæðisskipulagsbreytingu hafa áhrif á breytingu á aðalskipulagi.

4.1 Afmörkun á legu Borgarlínu

Í svæðisskipulagi mun koma fram lega samgönguáss. Í samræmi við það munu sveitarfélög afmarka legu Borgarlínu innan hans og staðfesta í aðalskipulagsáætlunum. Við afmörkun í aðalskipulagi kemur fram hvar Borgarlína muni liggja og upplýsingar um landnotkun þeirra svæða sem hún liggur um. Gert er ráð fyrir að afmarkað ákveðið svæði fyrir Borgarlínuna í aðalskipulagi, en gert er ráð fyrir að línan verði nánar útfærð, s.s. hvort hún verði í miðdeili eða í jaðri gatna, í deiliskipulagi og á hönnunarstigi. Skilgreiningu samgönguása, línu og leiða má sjá á mynd 4.1.



Mynd 4.1 sýnir samspil samgönguása, línu og leiða í verkefninu um legu Borgarlínu (verður þýdd).

4.2

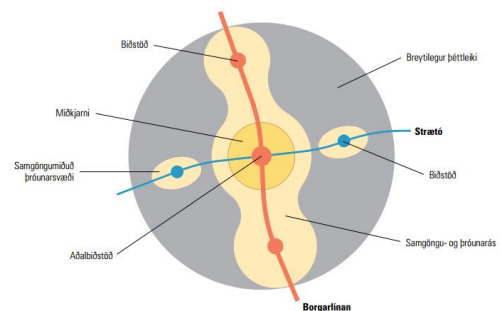
Skilgreining samgöngu- og þróunarás Borgarlínu

Ein forsenda þess að framkvæmd Borgarlínu verði farsæl er uppbygging og þróun svæða á samgöngu- og þróunarás Borgarlínu. Breytingin snýr að því að skilgreina samgöngu- og þróunarás sveitarfélags í aðalskipulagi og setja áform um uppbyggingu á þessum svæðum.

Í svæðisskipulagi er gert ráð fyrir að með fram Borgarlínu myndast þétt blönduð byggð. Þessi byggðarlína nefnist samgöngu- og þróunarás. Mesti þéttleiki byggðarinnar er í kjörnum og við biðstöðvar. Önnur samgöngumiðuð þróunarsvæði geta myndast utan samgöngu- og þróunarás þar sem strætó er með hátt þjónustustig.



Mynd 4.2 Helstu kjarnar á höfuðborgarsvæðinu samkvæmt svæðisskipulagi.



Mynd 4.3 Miðkjarnar og samgöngumiðuð þróunarsvæði samkvæmt svæðisskipulagi.

Í breytingartillögu aðalskipulags verða biðstöðvar staðsettar í samræmi við stefnu svæðisskipulagsins um kjarna. Umhverfis biðstöðvar verða skilgreindar auknar byggingarheimildir ásamt skilmálum sem tengjast blöndun byggðar, tímasetningu uppbyggingar og x.

5 Matslýsing

5.1 Nálgun og áherslur matsvinnu

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

Aðalskipulagsbreytingar sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu munu fylgja megin niðurstöðu og stefnu svæðisskipulagsbreytinga vegna Borgarlínu. Lögð er áhersla á að skilja á milli umfjöllunar þessara skipulagsstiga. Í umhverfismati aðalskipulagsbreytinga sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu er áhersla umhverfismats á staðbundnari áhrif Borgarlínu, en gert er í svæðisskipulagi.

Áhersla matsvinnunnar í aðalskipulagi verður á nánari skoðun umhverfisáhrifa sem koma fram í umhverfismati svæðisskipulagsbreytinga fyrir Borgarlínu, samanburð á umhverfisáhrifa mögulegra valkosta á legu Borgarlínu, staðsetningu biðstöðva og umfang byggingarheimilda. Í umhverfisskýrslu verður gerð grein fyrir heildaráhrifum Borgarlínu á sveitarfélagið og aðliggjandi sveitarfélögi.

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 mótvægisaðgerðir til að draga úr eða koma í veg fyrir umhverfisáhrif ef þörf ber til og leggja fram vöktunaráætlun vegna ákveðinna umhverfisþátta.

5.2 Valkostir, áhrifaþættir og viðmið

Markmið matsvinnu er að fá fram upplýsingar um möguleg umhverfisáhrif mismunandi valkosta um legu Borgarlínu innan samgönguáss og staðarval biðstöðva/kjarna, þar sem stefnt er að aukinni þéttingu.

Valkostir um legu Borgarlínu og biðstöðvar munu byggja á skýrslu COWI og tillögum svæðisskipulagsnefndar. Í valkostaumfjöllun verður einnig litið til kosts um óbreytt ástand umferðar, þ.e. svipað hlutfall ferðavenja eins og það var 2014.

Viðmið og matsspurningar byggja á þeim sem notuð voru í umhverfismati svæðisskipulagsins 2040, matsspurningum í aðalskipulagsáætlun og einnig er litið til viðmiða í landsskipulagsstefnu 2015-2026.

Tafla 5.1 Valkostir, áhrifaþættir og viðmið í umhverfismati

Valkostir	Áhrifaþættir	Matsspurningar og viðmið
(A) Lega Borgarlínu innan samgönguása, þ.e. hvort hún liggi á stofnbrautakerfi, samhliða því eða önnur útfærsla.	- Lengdir Borgarlínu og umfang áhrifsvæðis (fjöldi íbúa og starfa) innan sveitarfélags - Áhrif á notkun Borgarlínu og breyttar ferðavenjur - Áhrif á aðrar samgönguframkvæmdir	Lífsstíll - Stuðlar valkostur að breyttum ferðavenjum? - Hefur valkostur áhrif á lýðheilsu?
(B) Staðarval meginkjarna/ biðstöðva Borgarlínu	Staðsetning Borgarlínur, þ.e. hvar hún mun liggja m.t.t. annarrar landnotkunar	Samfélag - Stuðlar valkostur að fjölbreyttu framboði húsnæðis til að mæta þörf? - Eykur valkostur aðgengi að samgöngukerfi? - Styður stefnan við möguleika á að blanda félagshópum í hverfum/borgarhlutum?
(C) Umfang byggingarheimilda vegna Borgarlínu og biðstöðva	- Áhrif á byggingarheimildir á einstökum svæðum sveitarfélagsins og þróun og áfangaskipting í þróun byggðar - Áhrif á innviði s.s. skóla og opinberrar þjónustu í sveitarfélaginu.	Efnahagur Stuðlar valkostur að fjölbreyttri atvinnustarfsemi?



(D) Óbreytt ástand ferðamáta og byggingarheimilda		○ Stuðlar valkostur að eftirsóknarverðu íbúðarhúsnæði? ○ Miðar stefnan að hagkvæmu samgöngukerfi? ○ Veitir stefnan möguleika á hagkvæmu grunnkerfi veitna og sorphirðu? Athafnir daglegs lífs ○ Hefur valkostur áhrif á fjölda ferða og ferðatíma á höfuðborgarsvæðinu? ○ Hefur valkostur áhrif á afkastagetu innviða á áhrifasvæði, s.s. skóla og nærpjónustu? Manngert umhverfi ○ Hefur valkostur áhrif á uppbyggingaráform íbúða og atvinnustarfsemi, þ.e. staðsetning þeirra og áfangaskiptingu? ○ Styður stefnan við aukin gæði byggðarinnar hvað varðar umferðaröryggi, loftgæði og hljóðvist? Náttúrulegt umhverfi ○ Stuðlar valkostur að minni losun gróðurhúsalofttegunda? ○ Hefur valkostur áhrif á loftgæði og hljóðvist? ○ Hefur valkostur áhrif á óraskað land/opin og græn svæði/náttúruverndarsvæði? Aðrar áætlanir ○ Er valkostur og áhrif hans í samræmi við stefnumörkun svæðisskipulagsins um samgöngur og samkomulag sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar um Borgarlínu? ○ Er valkostur í samræmi við stefnu aðalskipulags?
---	--	---

5.3 Mat á vægi áhrifa

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

5.4 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 5.2 Helstu gögn sem stuðst er við í umhverfismati

Gögn	Viðfangsefni
Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2040	Byggðapróun, umferðarlíkan, umfang byggðar (fjölda íbúða og fermetrar atvinnuhúsnæðis)
Aðalskipulagsáætlanir sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu	Yfirlit um byggðasvæði og þéttingarsvæði. Upplýsingar um opin, græn og útivistarsvæði. Afmörkun hverfisverndarsvæða.
Skýrsla COWI um Borgarlínu	Upplýsingar um valkosti um samgönguáða, lengdir, áhrifasvæði, staðsetning biðstöðva o.fl.
Umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins	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 svífryki, brennisteinsvetni, brennisteinsdíoxíði, niturdíoxíði, kolmónoxíði og ósoni.
Ferðavenjukönnun 2014	Upplýsingar um ferðavenjur, fjölda ferða og ferðamáta.
Upplýsingar um losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. Gögn aðgengileg hjá Umhverfisstofnun.	Upplýsingar um núverandi losun gróðurhúsalofttegunda.
Upplýsingar um stöðu innviða, s.s. skólamála, heilsugæslu og félagsmála.	Yfirlit um stöðu innviða og getu þeirra að bregðast við þeim breytingum sem stefnt er að.
Húsnæðisgrunnur sveitarfélags.	Upplýsingar um tegund húsnæðis innan áhrifasvæði/þéttingarsvæða Borgarlínu.
Húsnæðisgreining frá Þjóðskrá.	Upplýsingar um tegund húsnæðis í kjörnum, þ.e. fjölbýli, sérþýli og atvinnuhúsnæði.

5.5

Samræmi við aðrar áætlanir

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

- ▶ Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2040
- ▶ Samgönguáætlun 2011-2022
- ▶ Stefnumörkun í loftslagsmálum 2007-2050
- ▶ Aðgerðaráætlun í loftslagsmálum 2010
- ▶ Parísarsamkomulag
- ▶ Húsnæðisstefna sveitarfélags
- ▶ Náttúruverndaráætlunir 2004-2008 og 2009-2013
- ▶ Stefnumótandi byggðaaætlun
- ▶ Ferðamálastefna
- ▶ Heilsustefna

6 Kynning, samráð og helstu tímasetningar

6.1 Samráð og kynningar

Samráð og kynningar fyrir almenning, íbúa og umsagnaraðila verður í samkvæmt skipulagslögum nr. 123/2010 og laga um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Breytingar á aðalskipulagi Garðabæjar, Hafnarfjarðar, Kópavogsbæjar, Mosfellsbæjar, Reykjavíkurborgar og Seltjarnarnesbæjar verða unnar samhliða breytingu á svæðisskipulagi.

Öll skipulagsgögn, þ.e. (1) lýsing skipulagsverkefnis, (2) drög að aðalskipulagi og umhverfisskýrslu og (3) tillaga að aðalskipulagi og umhverfisskýrslu verða aðgengileg á heimasíðum sveitarfélaga og hjá Skipulagsstofnun. Gert er ráð fyrir að halda kynningarfundum um aðalskipulagsbreytingar samhliða opnum kynningum vegna svæðisskipulagsbreytinga. Tímasetningar kynningarfunda verða auglýstar í fjölmiðlum og heimasíðu sveitarfélags.

Sveitarfélög munu leita eftir umsögnum og ábendingum frá eftirfarandi aðilum:

- | | |
|---|---|
| ▶ Skipulagsstofnun | ▶ Umhverfisstofnun |
| ▶ Minjastofnun Íslands | ▶ Vegagerðin |
| ▶ Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins | ▶ Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu |
| ▶ Samgöngustofa | ▶ Heilbrigðiseftirlit á höfuðborgarsvæðinu |
| ▶ Ferðamálastofa | ▶ Umhverfis- og auðlindaráðuneytið |
| ▶ Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti | |

6.2 Málsmeðferð og helstu tímasetningar

Hér að neðan er gerð grein fyrir helstu skrefum og tímasetningum í mótun breytingartillagna:

Mars 2017	(1) Kynning á lýsingu aðalskipulagsbreytinga og matslýsinga.
Apríl 2017	(2) Kynning á vinnslutillögum að aðalskipulagsbreytingum.
Mái-júní 2017	(3) Tillaga að aðalskipulagsbreytingum.
Desember 2017	Afgreiðsla viðkomandi sveitarfélags og staðfesting Skipulagsstofnunar á gildistöku aðalskipulagsbreytinga.