

Minnisblað

Dags. 15.12.2023

Efni: Útfærsla Miklubrautar

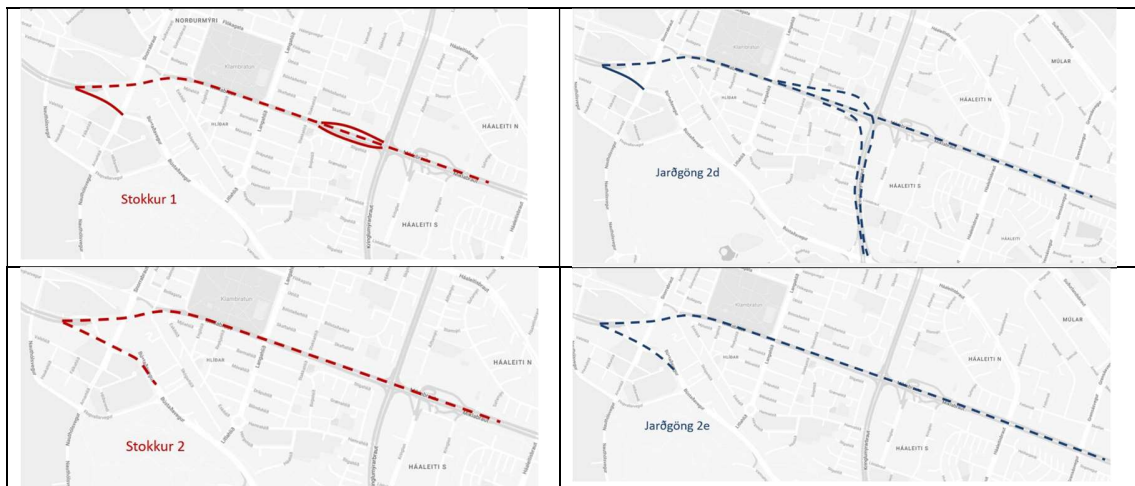
Útfærsla Miklubrautar í Samgöngusáttmálanum

Þegar Samgöngusáttmálinn var undirritaður var gert ráð fyrir að Miklubraut yrði lögð í stokki frá Kringlu og vestur fyrir Snorrabraut. Sumarið 2022 hófst vinna við frumdrög og var ákveðið að skoða bæði Miklubrautarstokk og jarðgöng undir Miklubraut, frá Skeifunni og vestur fyrir Snorrabraut.

Áætlað er að frumdragavinnu ljúki í mars 2024 en í tengslum við uppfærslu Samgöngusáttmálans voru teknar saman helstu upplýsingar sem nú liggja fyrir í greiningu valkosta fyrir Miklubrautarstokk og fyrir jarðgöng undir Miklubraut.

Útfærslur til skoðunar

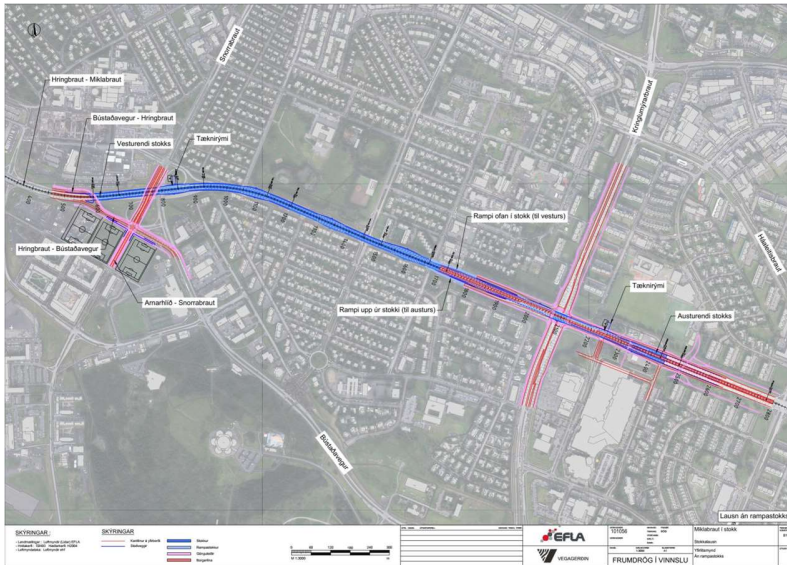
Í frumdragavinnu voru margar útfærslur skoðaðar en talið var að fjórir valkostir væru raunhæfastir; tvær útfærslur af Miklubrautarstokki og tvær útfærslur af jarðgangalausnum undir Miklubraut, sjá mynd 1.



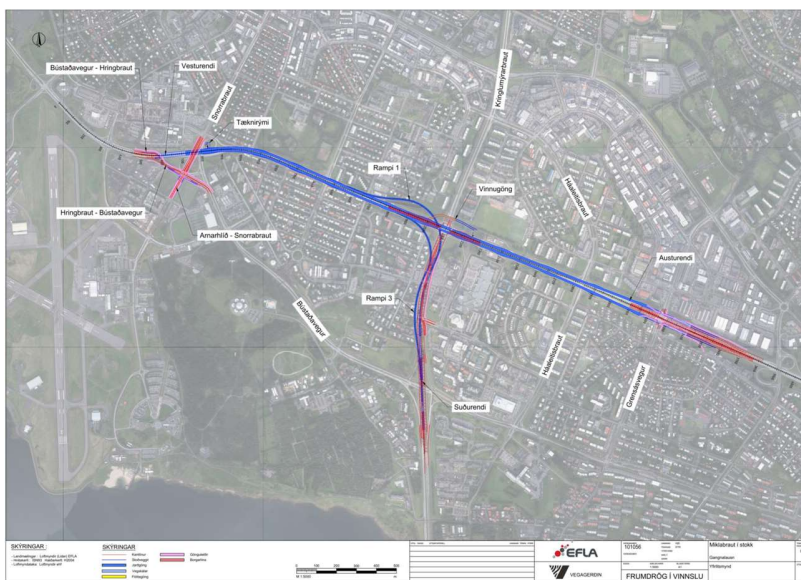
Mynd 1. Valkostir á útfærslu Miklubrautar í stokki og jarðgöngum, skv. frumdragavinnu. Punktalínur tákna það að bílaumferð sé neðanjarðar og heilar línur tákna tengingar ofanjarðar.



Í grunn útfærslum er gert ráð fyrir að bílaumferð um Kringlumýrarbraut sunnan Miklubrautar geti komist í og úr stokki eftir römpum á Miklubraut vestan Kringlumýrarbrautar (stokkur 1) eða í/úr göngum um rampa neðanjarðar í miðju Kringlumýrarbrautar við Bústaðaveg (jarðgöng 2d). Með þessum tengingum við stökk og göng verður minni bílaumferð á yfirborði á Miklubraut á þessum kafla en án rampa og með tengingum gangna til suðurs aka einnig færri bílar á yfirborði á hluta Kringlumýrarbrautar.

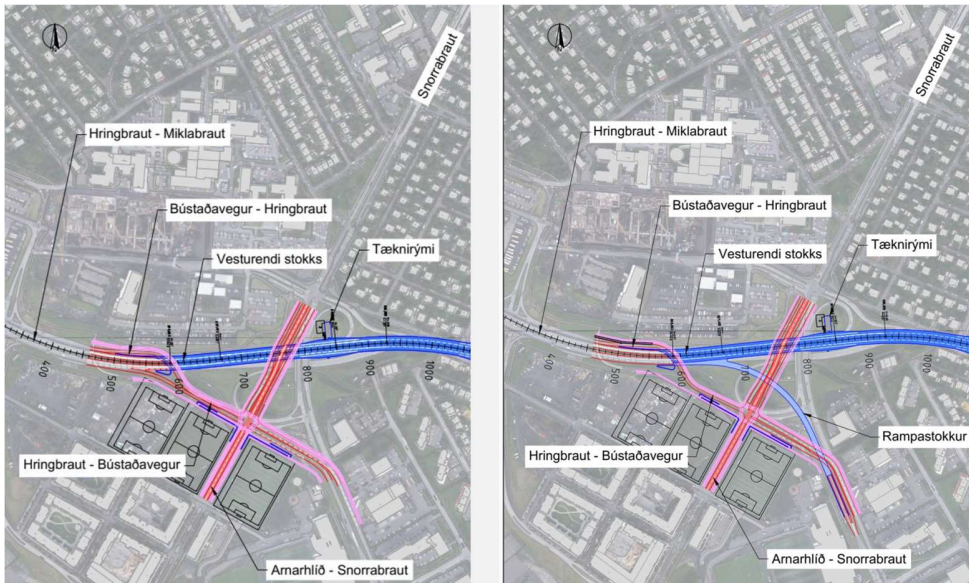


Mynd 2. Miklabraut í stokki með römpum vestan við Kringlumýrarbraut (stokkur 1). Bláar línur tákna akreinar neðanjarðar og rauðar línur umferðarmannvirki ofanjarðar.



Mynd 3. Miklabraut í jarðgöngum með römpum á Kringlumýrarbraut við Bústaðaveg (jarðgöng 2d). Bláar línur tákna akreinar neðanjarðar og rauðar línur umferðarmannvirki ofanjarðar.

Vesturendinn við Snorrabraut er útfærður eins fyrir stökk og jarðgöng.



Mynd 4. Vesturendi stökks/jarðganga. Mynd vinstra megin sýnir útfærslu tengingar á yfirborði af Hringbraut á Bústaðaveg ef bílaumferð frá Kringlumýrarbraut er með tengingu í/úr stökk/jarðgöngum. Mynd hægra megin (rampastokkur) sýnir útfærslu tengingar neðanjarðar af Hringbraut á Bústaðaveg sem þarf ef bílaumferð frá Kringlumýrarbraut hefur ekki tengingu við stökk/jarðgöng á Miklabraut (stökkur 2 og jarðgöng 2e).

Kostnaður framkvæmda

Í apríl 2023 var gerð kostnaðaráætlun fyrir framkvæmdarkostnað lausnanna. Í raun er ekki mikill munur á kostnaði lausnanna og segja má að mesta óvissan sé í kostnaði á stökkalausnum. Hafa þarf í huga að vinnu við frumdrög er ekki lokið og því ekki búið að sjá í gegnum öll flækjustigin á stokkaframkvæmdum sérstaklega sem snúa að breytingum á veitukerfum. Þó er ljóst að veitukostnaður er töluvert hærri í stökkalausnunum. Í stokkaframkvæmdum eru allar lagnir sem skarast við legu stökksins eða eru innan grafrarsvæðis í uppnámi á framkvæmdatíma. Í jarðgangaframkvæmdum eru einungis lagnir sem lenda innan grafrarsvæðis vegskála og rampa í uppnámi. Veitukostnaður er töluvert meiri í jarðgöngum 2e þar sem stökkur fyrir rampa fyrir umferð af Hringbraut á Bústaðarveg orsakar breytingar og tilfærslur á lögnum á suðausturhorni lóðar Landspítalans.

Tafla 2. Áætlaður framkvæmdakostnaður og kostnaður við ný veitumannvirki.

	Stökkur 1	Stökkur 2	Jarðgöng 2d	Jarðgöng 2e
Kostnaðarmat ma. kr.	47,5	49,0	52,5	44,0
	Stökkur 1	Stökkur 2	Jarðgöng 2d	Jarðgöng 2e
Veitukerfi -m.kr	2500	3700	950	2900

Samgöngur

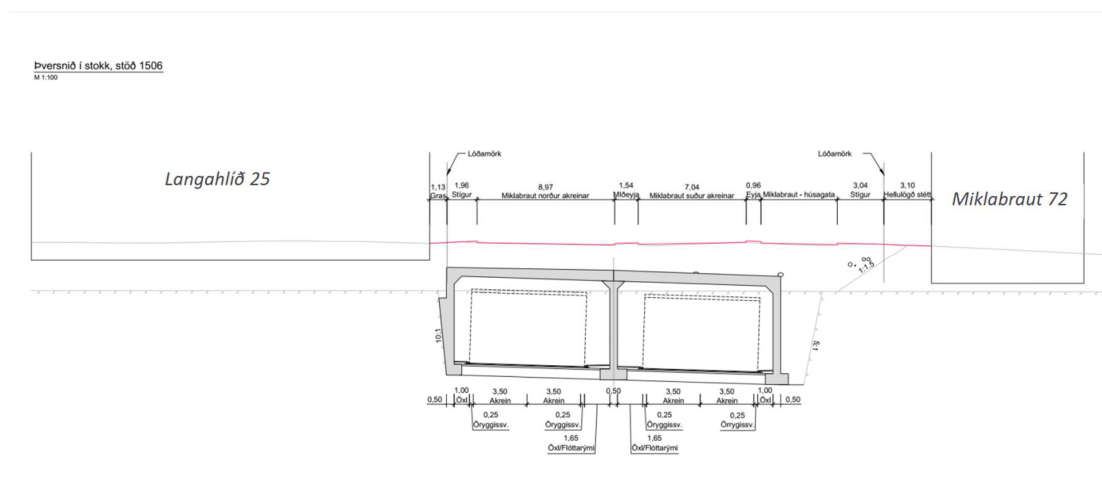
Samkvæmt greiningum í umferðarlíkönum minnka tafir bílaumferðar meira í jarðgangalausnum samanborið við stokkaalausnir og jarðgangalausnir afkasta meiri umferð. Vegna þessa velja færri vegfarendur vistvæna ferðamáta í jarðgangalausnum. Almennt séð verður tafatími Borgarlínu töluvert minni en bílaumferðar í þeim lausnum sem hafa verið skoðaðar. Greiningar benda til að lítill munur verði á ferðatíma Borgarlínu í mismunandi stokka-/gangalausnum.

Aukið svigrúm verður til að veita almenningssamgöngum forgang á ljósastýrðum gatnamótum Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar í jarðgangalausn 2d (tengigöng til suðurs á Kringlumýrarbraut) en öðrum lausnum vegna minni bílaumferðar í beygjustraumum um gatnamótin. Með því að flytja hluta bílaumferðar á Kringlumýrarbraut í tengigöngum sbr. lausn 2d er einnig hægt að gefa vistvænum ferðamátum meiri forgang í ljósastýringum á gatnamótum við Listabraut, Hamrahlíð og Kringlumýrarbraut.

Öskjuhlíðargöng, jarðgöng milli Vatnsmýrar og Kringlumýrarbrautar með mislægum gatnamótum í Fossvogi, hafa lengi verið á Aðalskipulagi Reykjavíkur. Jarðgangalausn 2d getur að hluta til gengt fyrirhuguðu hlutverki Öskjuhlíðarganga, dregið úr þörf á, eða að lágmarki frestað frekari gangnagerð á þessu svæði.

Rask á framkvæmdatíma

Raska þarf öllu þversniði Miklubrautar við framkvæmdir við stokka, í raun á milli húsveggja þar sem styst er á milli bygginga. Lítið rými er til staðar á mörgum stöðum, og því verður erfitt að tryggja viðunandi flæði umferðar á framkvæmdatíma. Þetta getur reynst sérstaklega mikil áskorun þegar Nýr Landspítali verður kominn í rekstur á spítalasvæðinu, en ljóst er að ekki verður hægt að ljúka við stokkinn áður en spítalinn hefur starfsemi.



Mynd 5. Fyrirhugað graftrarsnið fyrir Miklubrautarstokk, nær á milli húsveggja á köflum. Erfitt verður að tryggja akstur á framkvæmdatíma og aðgengi að húsum þarfnast úrlausnar.

Töluvert minna rask verður í framkvæmdum við jarðgöng. Núverandi götur raskast einungis á meðan verið að er að byggja gangnamunnana og vegskála og því nær núverandi gatnakerfi að þjónusta umferð að og frá LSH á framkvæmdatíma betur. Skoða mætti með hvaða hætti hægt er að bæta flæði fyrir almenningsamgöngur á meðan jarðgöng eru í byggingu.

Framtíðar uppbygging meðfram Miklubraut á yfirborði

Í stokkalausnum er gert ráð fyrir að byggt verði meðfram stokki, á allt að 1,8 km löngum kafla. Í jarðgangalausnum er gert ráð fyrir að byggja meðfram Miklubraut á yfirboði á allt að 2,8 km löngum kafla. Skoðun á uppbyggingarmöguleikum og virði byggingarréttar sem til kemur vegna stokks eða jarðganga er á frumstigi en ljóst að jarðgangalausnir gefa möguleika á meiri uppbyggingu (eða á lengri kafla) og geta því skilað meira virði.

Samantekt

Eftir yfirferð helstu upplýsinga á vinnslustigi frumdraga er það sameiginlegt mat Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar og Betri samgangna að ákjósanlegra sé að leggja Miklubraut í jarðgöng en í stökk. Heppilegasta útfærslan á jarðgöngum eru jarðgöng 2d þar sem að tengigöng inn á Kringlumýrarbraut fækka ökutækjum á yfirborði og gefa meira svigrúm til að leysa forgang vistvænna ferðamáta á Kringluýrarbraut við Listabraut og Hamrahlíð og á gatnamótum við Miklubraut.

Betri samgöngur, Vegagerðin og Reykjavíkurborg leggja til að við uppfærslu framkvæmdaráætlunar Samgöngusáttmálans sé miðað við jarðgangakost 2d.

Samkvæmt greiningum er hægt að byggja töluvert upp við Miklubraut, bæði í stokka- og gangalausnum og ætti að skoða betur þann ávinning sem þessi uppbygging skapar. Einnig ætti að yfirfara kostnaðaráætlanir fyrir jarðgöng, sérstaklega óvissubilin sem voru notuð við gerð áætlana.