

Tillaga Sjálfstæðisflokksins um um jarðgangnagerð í Reykjavík

Borgarstjórn samþykkir að leita samstarfs við Vegagerðina um upphaf rannsókna á möguleikum til frekari jarðgangnagerðar í Reykjavík. Fjölbreyttir möguleikar verði kannaðir en sérstaklega verði litið til fjölfarinna þjóðvega í þéttbýli sem skera sundur íbúðahverfi. Samhliða verði umhverfis- og skipulagssviði falið að greina tækifærin til að skapa mannvænna umhverfi á yfirborði, þar sem stofnvegir hafa verið færðir neðanjarðar.

Greinargerð

I. Inngangur

Árið 2019 gerðu Samtök iðnaðarins áætlun um þá hagkvæmni sem ná mætti fram með minni umferðartöfum á höfuðborgarsvæðinu. Samkvæmt samtökunum mætti ná fram 80 milljarða króna ábata fyrir fólk og fyrirtæki á fimm árum, með því að draga úr umferðartöfum um einungis 15%. Á þessum tíma höfðu umferðartafir aukist um nærri 50% á skömmum tíma og áætluðu samtökin að borgarbúar sólunduðu níu milljón klukkustundum í umferðartafir árlega, eða sem samsvarar 40 klukkustundum árlega. Frá þessum tíma hafa umferðartafir haldið áfram að aukast árlega.

Með uppfærðum samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins var ákveðið að stíga fyrsta skrefið í jarðgangnagerð í Reykjavík, með því að setja Miklubraut í göng. Áður en langt um líður verður jafnframt tekin afstaða til þess hvort Sundabraut skuli leggja í brú eða göng, en áhersla á gangnalausnina hefur verið vaxandi á undanliðnum árum.

Nú má ljóst vera að aukinn vilji hefur skapast til þess að leggja stofnvegi innan höfuðborgarsvæðisins í jarðgöng. Með slíkum lausnum má greiða verulega fyrir umferð neðanjarðar, en tryggja rólegri umferð ofanjarðar, pláss fyrir virka ferðamáta og mannvænna umhverfi fyrir fólk. Fulltrúar Sjálfstæðisflokks telja rétt að leita nú samstarfs við Vegagerðina um rannsóknir á möguleikum til frekari jarðgangnagerðar í Reykjavík.

II. Miklubraut í jarðgöng

Þann 21. ágúst 2024 undirrituðu borgarstjóri, bæjarstjórar nágrannasveitarfélaga, forsætisráðherra, fjármálaráðherra og innviðaráðherra uppfærðan samgöngusáttmála fyrir höfuðborgarsvæðið. Uppfærslan fór fram vegna aukins umfangs og mikilla almennra kostnaðarhækkana. Við uppfærsluna voru kostnaðaráætlanir endurskoðaðar og gildistími sáttmálans lengdur til 2040 til að tryggja raunhæfan tímaramma fyrir undirbúning og fjármögnun.

Við uppfærslu sáttmálans var tekin ákvörðun um að setja Miklubraut í jarðgöng, fremur en stökk líkt og áður hafði verið áformað. Um verður að ræða 2,8 km löng jarðgöng undir Miklubraut milli Snorrabrautar og austur fyrir Grensásveg. Verkefnið mun felast í gerð 2+2 akreina jarðgangna frá Skeifu í austri og vestur fyrir Bústaðaveg/Snorrabraut við lóð Landspítala. Tengingar verða við jarðgöngin frá Kringlumýrabraut í suðri sunnan Listabrautar um einnar akreinar jarðgangatengingu í hvora átt.

Með uppfærslu samgöngusáttmálans var því tekin ákvörðun um að stíga fyrsta skrefið í jarðgangagerð í Reykjavík.



Tölvugerð mynd af jarðgangatengingum að og frá Kringlumýrarbraut.



Tölvugerð mynd af jarðgangamunna í austurenda Miklubrautarganga.

III. Sundabraut í jarðgöng

Undirbúningur Sundabrautar stendur nú yfir en Vegagerðin hefur sagt umhverfismatsskýrslu og breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur verða kynntar með vorinu. Vonir standi jafnvel til þess að útboðsferli Sundabrautar geti hafist á árinu 2025. Fyrst mun þó þurfa að taka pólitíska afstöðu til þess hvort Sundabraut skuli þvera Kleppsvík á brú eða í göngum. Sú ákvörðun skiptir höfuðmáli fyrir starfsemi í Sundahöfn, dreifingu umferðar á áhrifasvæði Sundabrautar og fyrir íbúa þeirra hverfa sem Sundabraut mun liggja að. Með tilliti til þeirra áhrifa sem umferð

um Sundabraut kann að hafa, hefur áhersla á gangnalausn farið vaxandi á síðustu árum, enda sú lausn sem talin er hafa minnst rask í för með sér fyrir lífsgæði íbúa og starfsemi í Sundahöfn.

IV. Tækifærin í jarðgangagerð

a. Einkaframkvæmd

Æskilegt væri að stíga enn frekari skref til að koma nýjum stofnæðum höfuðborgarsvæðisins fyrir neðanjarðar í jarðgöngum. Einkaframkvæmd væri skynsamlegasta fyrirkomulagið, og mætti byggja útfærslu verkefnisins á árangri og reynslu við gerð Hvalfjarðarganga, en þau sýndu hvernig veggjöld og einkafjármögnun geta tryggt sjálfbæran rekstur og samfélagslegan ávinning.

b. Efnahagslegur ávinningur og greiðari umferð

Uppbyggingu stofnvega neðanjarðar getur fylgt mikil hagkvæmni, til að mynda hvað varðar betri landnýtingu og minni viðhaldspörf. Öflugri samgöngur og styttri ferðatími geta jafnframt leitt af sér gríðarlegan efnahagslegan ávinning, styrkt atvinnulíf og stutt við verðmætasköpun í samfélaginu.

Umferðin á höfuðborgarsvæðinu hefur verið í stöðugum vexti síðustu áratugi. Milli áranna 2016 og 2024 hafði íbúum á höfuðborgarsvæðinu fjölgað um 34 þúsund og skráðum bílum um 29 þúsund. Að jafnaði höfðu því um 90 íbúar og 80 bílar bæst við umferðina á höfuðborgarsvæðisins í viku hverri með tilheyrandi álagi á innviði. Á næstu 15 árum er gert ráð fyrir að íbúum höfuðborgarsvæðisins fjölgi um 75.000, en miðað við þróunina frá árinu 2016 gæti það þýtt fjölgun bifreiða á svæðinu um tæplega 64.000.

Ljóst er að jafnvel þó björtustu spár um notkun Borgarlínu verði að veruleika, verður bifreiðin áfram sá fararmáti sem flestir notast við. Margvíslegum ávinningi mætti því ná til framtíðar, með því að færa bílaumferð að miklu leyti neðanjarðar. Draga mætti verulega úr umferðartöfum, tryggja rólega hverfisumferð ofanjarðar og skapa gott rými til að efla almenningssamgöngur og virka ferðamáta á yfirborði.

c. Mannvænna borgarumhverfi og betri hljóðvist

Jarðgöngum á höfuðborgarsvæðinu geta fylgt fjölmörg tækifæri – jarðgöng eru ekki aðeins lausn á umferðartöfum – þau skapa jafnframt ný tækifæri í borgarskipulagi. Með því að færa stofnvegi neðanjarðar má skapa mannvænna umhverfi á yfirborði, bæta hljóðvist, draga úr mengun og auka lífsgæði. Með slíkri áherslubreytingu mætti endurhanna stór svæði sem annars færu undir umferðarmannvirki, og skapa frekari möguleika á húsnæðisuppbyggingu og stækkun útivistarsvæða í hverfum borgarinnar.

Sérstaka áherslu mætti leggja á að færa þær stofnbrautir neðanjarðar, sem skera sundur íbúðahverfi og skapa erfiðar aðstæður fyrir börn að sækja skóla og tómstundir. Miklabraut er sannarlega dæmi um slíka stofnbraut en jafnframt mætti nefna Hringbraut vestan Bjarkargötu og Bústaðaveg, sem dæmi. Með því að færa slíka vegi neðanjarðar mætti tryggja rólegri hverfisumferð ofanjarðar, öruggari aðstæður fyrir gangandi vegfarendur og börn að leik í borgarumhverfinu.

d. Betri hljóðvist

Aukin umræða hefur skapast um þá lífsgæðaskerðingu sem fylgir slæmri hljóðvist og búsetu nærri þungum umferðargötum. Með aukinni áherslu á þéttingu byggðar hefur húsnæðisuppbygging í borginni í auknum mæli átt sér stað ofan í hávaðasömum umferðargötum. Með því að færa umferð stofnvega neðanjarðar mætti ná fram betri hljóðvist fyrir íbúa.



Hljóðstig, sjá nánar:

<https://ust.is/library/Skrar/Atvinnulif/Hollustuhaettir/Havadakort/RB%20-%20Lden%20-%20Yfirlit.pdf>

e. Fyrirmyndir hérlendis sem erlendis

Mikilvægt er að læra af reynslu annarra við gerð stofnvega neðanjarðar, en til dæmis mætti líta til eftirfarandi þjóða eða aðila í framhaldinu:

- ⇒ **Noregur:** Stórt net jarðganga fyrir bíla með áherslu á fjölbreytta umferð. Lærdalstunnelen (24,5 km) eru með lengstu veggöngum heims.
- ⇒ **Færeyjar:** Gjaldkerfi byggt á sjálfstæðum rekstri, þar sem gjöld standa undir rekstri og viðhaldi jarðganga.
- ⇒ **Helsinki:** Fyrirhuguð hafnargögn (2 km) sem munu bæta umferðarflæði, draga úr yfirborðsprengslum og stuðla að betri loftgæðum. Göngin verða fjármögnuð með hafnargjöldum og tengja Vesturhöfn við hraðbrautarkerfið.
- ⇒ **Spölur 2.0:** Hvalfjarðargöngin sýna hvernig veggjöld og einkafjármögnun geta tryggt sjálfbæran rekstur og samfélagslegan ávinning.