



Reykjavík 28. nóvember 2025
HER-202510-3933

Umhverfis- og skipulagssvið
Aðalskipulag
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um mál nr. 622/2023 í skipulagsgátt, Sundabraut - Stofnbraut, nýr þjóðvegur í Reykjavík. Kynning tillögu á vinnslustigi.

Vísað er til máls nr. 622/2023 í skipulagsgátt, Sundabraut - Stofnbraut, nýr þjóðvegur í Reykjavík. Kynning tillögu á vinnslustigi. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur farið yfir málið og gögn þess og gefur eftirfarandi umsögn.

HER telur að við gerð aðalskipulags vegna Sundabrautar skuli horft til þess að takmarka áhrif veglagningar á íbúa og umhverfi. Sérstaklega vill HER benda á að lagning vegar yfir gamla urðunarstaðinn í Gufunesi er ekki æskileg þó lögð hafi verið til leið til að draga úr áhrifum veglagningar, eins og fram kemur í tillögunni. Of margir óvissupættir eru enn til staðar vegna áhættu vegna mengunar frá haugssvæði og telur HER að aðrir kostir væru æskilegri. Skoða þarf hvort hægt væri að loka fyrir losun á efnum úr haugnum með þiljum og/eða landfyllingu, gera þyrfti ráð fyrir slíkum möguleika í skipulaginu sé það talin fýsileg mótvægisáðgerð.

Þá telur HER einnig æskilegt að leggja Sundabraut frekar í gögn en í gegn íbúðarhverfi í Gufunesi. Lagning brautarinnar í gegnum hverfið mun leiða til aukinnar hljóðmengunar og verri loftgæða.

Loks vill HER benda á að óæskilegt er að þrengja Kollafjörð eins mikið og fyrirhugað er með landfyllingum og brú yfir fjörðinn. HER telur að ástand fjarðarins verði lakari og geta hans sem skólpviðtaka verði verri. HER áskilur sér rétt til að koma með frekari athugasemdir á síðari stigum málsins.

Virðingarfyllt
f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir

Verkefnastjóri

1



Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur
heilbrigdiseftirlit@reykjavik.is
www.reykjavik.is/heilbrigdiseftirlit
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík



Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur





SUNDABRAUT

STOFNBRAUT | NÝR ÞJÓÐVEGUR AÐ REYKJAVÍK

Umhverfisskýrsla aðalskipulagsbreytingar

Drög

Umhverfismat aðalskipulags
September 2025

Efnisyfirlit

1	Inngangur	2
1.1	Um Sundabraut	2
2	Umhverfismat	3
2.1	Áhrifapættir og umhverfisþættir	3
2.2	Valkostir í skipulagstillögu	3
2.3	Skilgreining umhverfisáhrifa	6
2.4	Heimsmarkmið	6
2.5	Óvissa	6
3	Umhverfismat	7
3.1	Byggðapróun, landnotkun, húsnæði, atvinnusvæði og byggðamynstur	8
3.2	Samgöngur og ferðavenjur	13
3.4	Náttúrufar, vatnafar og minjar	17
3.6	Heilsa og útivist	23
3.7	Loftslagsmál	27
4	Tengsl við stefnumörkun, áætlanir og alþjóðasamninga	30
5	Tengsl við Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna	32
6	Samantekt mótvægisáðgerða og vöktunaráætlun	33
7	Heimildir	33

1 Inngangur

Endurskoðun á aðalskipulagi Reykjavíkur er til komin vegna framkvæmdar Sundabrautar, nýrrar stofnbrautar í skipulagi Reykjavíkur og þjóðvegi um höfuðborgarsvæðið. Sundabraut hefur verið á aðalskipulagi Reykjavíkurborgar um árabíl og nú er unnið að nánari útfærslu. Unnið er að skipulagsferli, umhverfismati framkvæmdar, mótun valkosta um útfærslur og forhönnun gatnamannvirkja. Í umhverfismati aðalskipulagsbreytingar er lögð áhersla á hvernig hún samræmist öllum meginmarkmiðum aðalskipulags, s.s. um breyttar ferðavenjur og kolefnishlutleysi. Enn fremur er metið samræmi við meginmarkmið samgöngusáttmálans, svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2040 og önnur opinber stefnuskjöl.

Í umhverfismatsskýrslu er fjallað um áhrif breytingarinnar sem verða á umhverfi og samfélag. Mismunandi útfærslur framkvæmdarinnar eru skoðaðar og bornar saman við núllkost, þ.e. umhverfisáhrif og þá samfélagsþróun sem gæti orðið ef ekki væri farið í framkvæmdina. Einnig er farið yfir mögulegar mótvægisáðgerðir.

Umhverfismat aðalskipulagsbreytingar er unnin í samræmi við lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 og reglugerð um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 1381/2021.

1.1 Um Sundabraut

Sundabraut mun mynda nýja tengingu yfir sundin, milli Sæbrautar í suðri og Vesturlandsvegur undir Esju í norðri. Markmið og leiðarljós Reykjavíkurborgar eru þau að Sundabraut:

- Bæti samgöngur fyrir alla ferðamáta í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu; fyrir akandi, almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi.
- Leiði til sjálfbærrar og hagfelldrar borgarþróunar og styðji við markmið um breyttar ferðavenjur til lengri framtíðar.
- Tengi betur atvinnusvæði á Álfsnesi og Esjumelum við meginþéttbýli Reykjavíkur og auki skilvirkni vöruflutninga og þungaflutninga.
- Bæti samgöngur milli Kjalarness og megin þéttbýlis Reykjavíkur.
- Bæti tengingar Grafarvogs og annarra hverfa í austurborginni við miðborgina og megin atvinnukjarna vestan Elliðaána.
- Að neikvæð áhrif á nálæga íbúðarbyggð og tengsl milli hverfa verði lágmörkuð.
- Hafi sem minnst áhrif á hafnarstarfsemi og leiði til hagfelldrar þróunar hafnar-svæðanna til lengri framtíðar.
- Að mannvirki falli vel að landslagi, náttúru og byggð og staðið verði að metnaði við hönnun þeirra útfrá fagurfræðilegum sjónarmiðum.
- Gatnamannvirki, brúarlausnir og landfyllingar verði með þeim hætti að áhrif á lífríki verði lágmarkað.
- Að leitað verði leiða til að lágmarka umfang og landþörf stofnbrautar og gatnamannvirkinn rýri sem allra minnst verðmæt útivistar- og náttúrusvæði, svo og framtíðar uppbyggingarsvæði.
- Auki sveigjanleika og seiglu stofnvegakerfisins með dreifingu umferðar á fleiri leiðir og létti á umferðarþunga af öðrum vegum, s.s. Höfðabakka um Gullinbrú, Ártúnsbrekku og Vesturlandsvegi í Mosfellsbæ.
- Að samgöngubætur og samspil þeirra við aðrar framkvæmdir og áðgerðir styðji vel við markmið um kolefnishlutleysi árið 2040 og breyttar ferðavenjur. Hugað verði að viðeigandi mótvægisáðgerðum svo markmiðum verði náð.

- Að mat á valkostum um legu og útfærslu og hönnun framkvæmdar verði unnið í ítarlegu samráði við alla hagsmunaaðila – og sköpuð verði eins breið sátt um framkvæmdina eins og kostur er.
- Sundabraut leiði til sjálfbærari samgangna og skapi umhverfislegan ábata með minni akstri, útblæstri og mengun og styttri ferðatíma vegfaranda til og frá höfuðborgar-svæðinu og innan þess.

Framkvæmdin mun einnig skipta sköpum í skipulagsmálum Reykjavíkurborgar. Sundabraut er lykillinn að umbreytingu svæða í austurborginni, sem aftur eru grundvöllur umbreytingar eldri atvinnusvæða og Borgarlínunnar. Með betri tengingu við atvinnusvæðin í norðurhluta borgarinnar verður hægt að færa rýmisfreka starfsemi frá svæðum eins og Ártúnshöfða, til þess að umbreyta þeim svæðum í þétta, blandaða íbúðabyggð, verslun og þjónustu. Þannig myndast samhangandi þjónustusvæði með þéttri byggð, sem er grundvöllur Borgarlínu og breyttra ferðavenja. Sundabraut og Borgarlína létta einnig í sameiningu álagi af núverandi stofnbrautum. Sundabrautin opnar þar að auki á uppbyggingu íbúðarbyggðar í norðurhluta borgarinnar, innan núverandi vaxtarmarka.

2 Umhverfismat

2.1 Áhrifabættir og umhverfisþættir

Skilgreindir hafa verið helstu áhrifabættir aðalskipulagsbreytingar og þeir umhverfisþættir sem líklega verða fyrir áhrifum. Stuðst er við flokkun umhverfisþátta sem koma fram í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040, til að auðvelda samræmingu viðfangsefna.

Áhrifabættir	Umhverfisþáttur	Umhverfisvísar
Ný stofnbraut – ný tenging milli borgarhluta	Landnotkun o.fl.	• Þróun byggðar, uppbygging, stærð og eðli atvinnusvæða, dreifing starfa og landþörf. • Starfsemi og þróun Faxaflóahafna. • Ásýnd og byggðamynstur borgarinnar.
	Náttúrufar o.fl.	• Ný svæði fara undir mannvirki, þ.m.t. þveranir. • Strandsjávarvatnshlot.
Breytingar á umferð	Samgöngur og ferðavenjur	• Umferð um gatnakerfi á höfuðborgarsvæðinu. • Breytingar á ferðavenjum. • Ferðatími og lengd ferða. • Breytingar á umferðaröryggi.
	Heilsa og útivist	• Breytingar á hljóðvist og loftgæðum. • Breytingar á útivistarsvæðum og aðgengi að þeim.
	Loftslagsmál	• Losun gróðurhúsalofttegunda frá umferð og landnotkun. • Kolefnisspor framkvæmdarinnar. • Viðnámsþol samfélagsins gagnvart loftslagsbreytingum.

2.2 Valkostir í skipulagstillögu

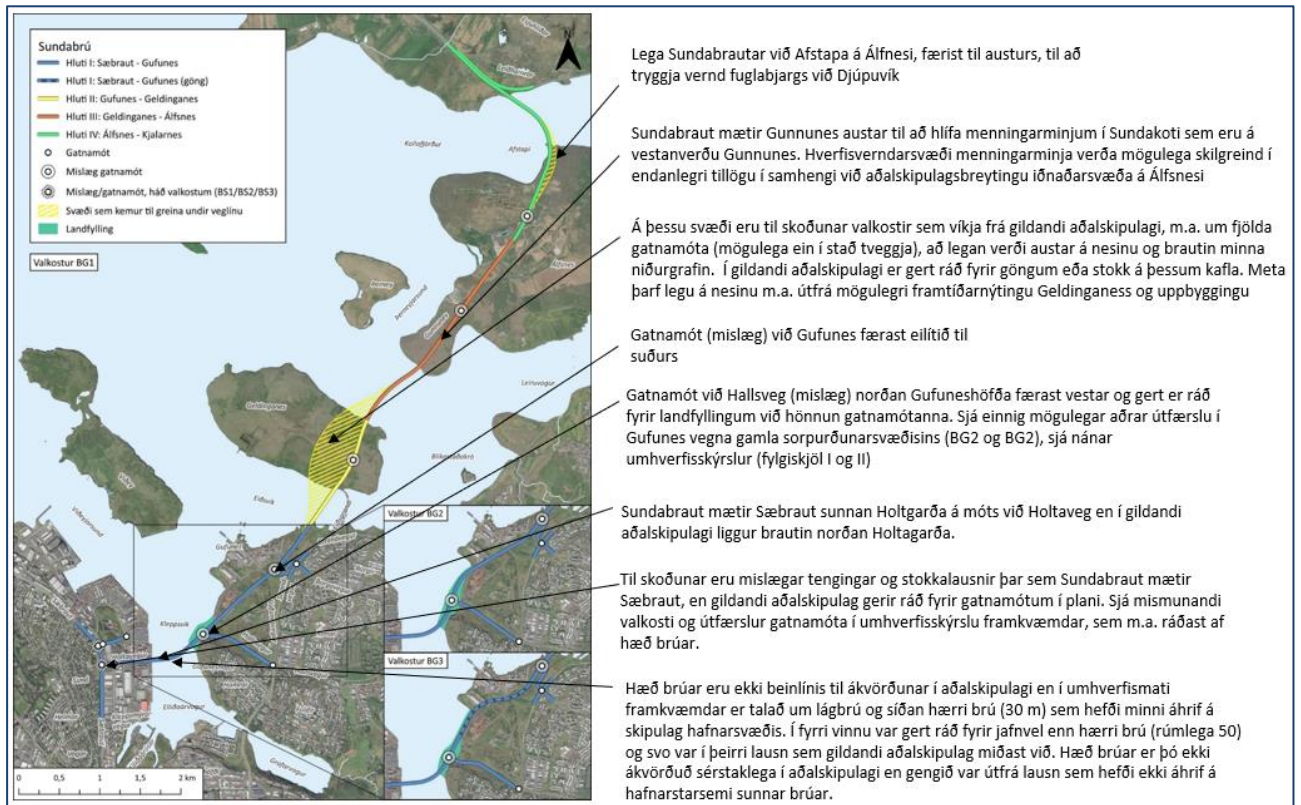
Bornir eru saman fjórir valkostir í umhverfismatinu, Sundabrá, Sundagöng, óbreytt lega skv. gildandi aðalskipulagi og núllkostur (Tafla 1). Að auki eru valkostir um útfærslur á einstökum stöðum. Yfirlit yfir helstu breytingar í aðalskipulagi og úrfærslur valkosta eru sýnda á Mynd 1 og Mynd 2. Lögð er áhersla á samanburð umhverfisáhrifa en jafnframt

verður litið til þess hvernig kostirnir samræmast markmiðum framkvæmdar og almennt markmiðum Aðalskipulags Reykjavíkur 2040.

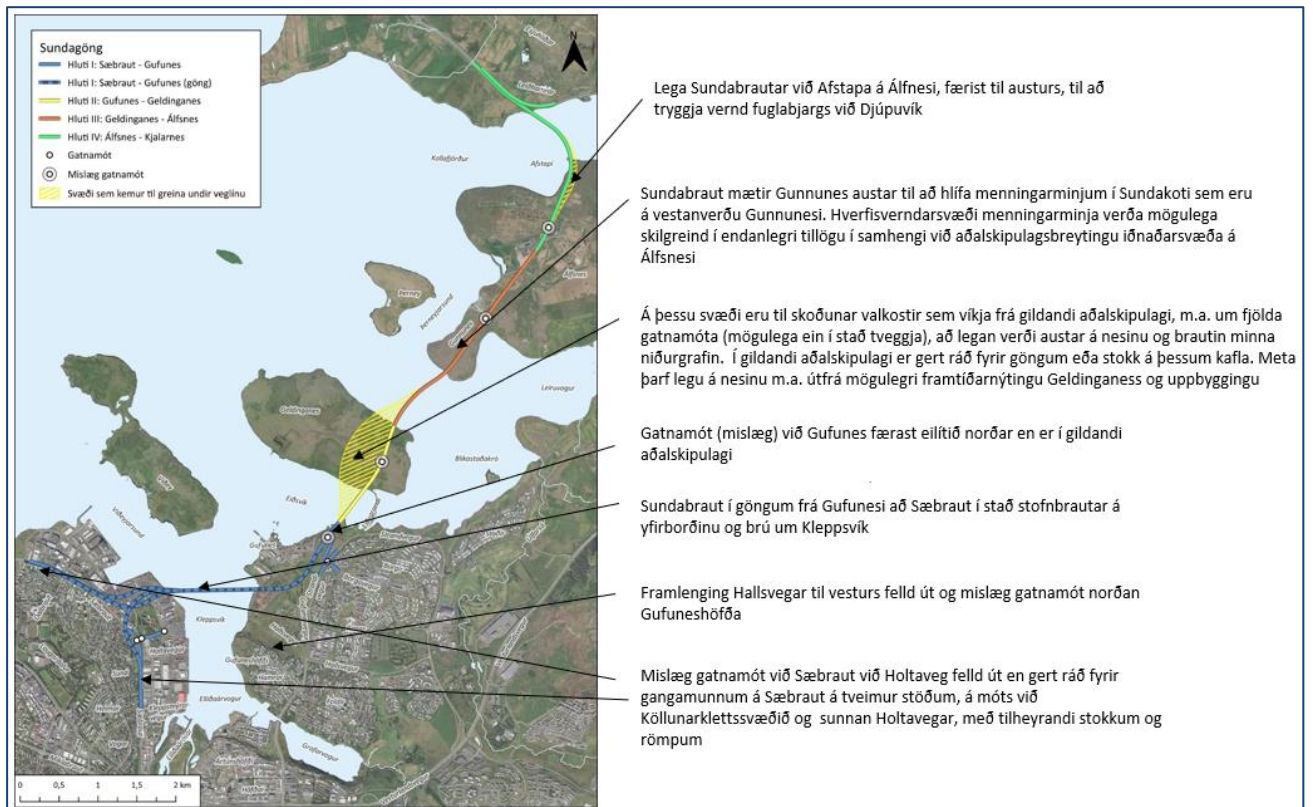
Ekki verður valinn aðalvalkostur í skipulagstillögu heldur verða valkostir áfram til skoðunar.

Tafla 1 Yfirlit yfir valkosti til skoðunar í skipulagstillögu og leiðarval.

Valkostur	Skýring
Sundabrá	Sundabrá, auk leiðarvals við Geldinganes og Kollafjörð og útfærslur gatnamóta. Leiðarval um Gufunes: - BG1: Veglína skv. gildandi aðalskipulagi frá Gufuneshöfða yfir gamlan urðunarstað í Gufunesi. - BG2: Veglínu hliðrað til vesturs, að hluta á nýrri landfyllingu, út fyrir urðunarstaðinn. - BG3: Veglínu hliðrað til vesturs, að hluta á nýrri landfyllingu, út fyrir urðunarstaðinn og einnig sett í stutt göng undir byggðina í Gufunesi. Leiðarval við Sæbraut: - BS1: Brú yfir Kleppsvík, sem nær yfir Skútuvog og er með rampa sem tengist inn á Skútuvog. Sæbraut í stokki við gatnamót Holtavegar. - BS2: Brú yfir Kleppsvík sem nær yfir Barkarvog. Gatnamót Sundabrautar í plani við Holtaveg. - BS3: Brú yfir Kleppsvík sem nær yfir Barkarvog. Sæbraut í stokki við gatnamót Holtavegar.
Sundagöng	Sundagöng, auk leiðarvals við Geldinganes og Kollafjörð og útfærslur gatnamóta.
Óbreytt lega	Óbreytt lega skv. aðalskipulagi og útfærslur gatnamóta. Valkostur er brú en hæð brúar ekki skilgreind. Vegurinn liggur þvert yfir Gufunes og í plani við Sæbraut, þ.e. ekki gatnamót í stokki, samsvarar valkostum BS2 og BG1.
Núllkostur	Núllkostur, ekki verði gert ráð fyrir Sundabraut.



Mynd 1 Áætluð lega Sundabrautar, þar sem hluti I fer á brú – Sundabrá - yfir Kleppsvík. Á myndinni eru þrír valkostir fyrir legu Sundabrautar í Gufunesi sýndir, þ.e. þvert yfir Gufunes (valkostur BG1), vestan á nesinu og út fyrir það (valkostur BG2) eða undir Gufunesi í stuttum jarðgöngum (BG3). Vísað er á staðsetningu helstu breytingartillagna aðalskipulags. Kort: (EFLA, 2025).



Mynd 2 Áætluð lega Sundabrautar, þar sem hluti I fer í jarðgöngum - Sundagöngum - undir Kleppsvík. Frá Sæbraut liggja jarðgöngin undir Sundahöfn og Kleppsvík. Vísað er á staðsetningu helstu breytingartillagna aðalskipulags. Kort: (EFLA, 2025).

2.3 Skilgreining umhverfisáhrifa

Í matsvinnunni eru verulega neikvæð áhrif skilgreind ef eitt eða fleiri af eftirfarandi atriðum eiga við: Áhrif eru varanleg, skapa hættu fyrir heilbrigði fólks og umhverfið, ná til stórs svæðis og/eða fjölda fólks, gengur gegn stefnumiðum stjórnvalda, lögum og reglum, alþjóðlegum samningum eða öðrum áætlunum sem í gildi eru.

Á sama hátt eru áhrif metin sem verulega jákvæð, ef þau eru varanleg, eru til bóta fyrir heilbrigði og umhverfið, ná til stórs svæðis og/eða fjölda fólks, falla að og eru í samræmi við stefnu stjórnvalda, lög og reglur.

Ef umhverfisáhrif eru talin verulega neikvæð er kannað hvort unnt sé að draga úr áhrifum með mótvægisáðgerðum eða hvort þörf sé á vöktunaráætlun fyrir viðkomandi umhverfispátt.

Í þeim tilvikum þar sem óvissa er um eðli og umfang umhverfisáhrifa er gerð grein fyrir óvissu og hvort hún sé háð útfærslu á stefnu aðalskipulagsins á síðari stigum s.s. við gerð deiliskipulags eða mat á umhverfisáhrifum framkvæmda.

Vægi áhrifa eru sett fram á eftirfarandi hátt:

Tákn	Lýsing
++	Líkleg veruleg jákvæð áhrif
+	Líkleg jákvæð áhrif
0	Engin eða óveruleg áhrif
—	Líkleg neikvæð áhrif
---	Líkleg veruleg neikvæð áhrif
/	Óvissa eða óþekkt áhrif

2.4 Heimsmarkmið

Í umhverfismati er fjallað um hvort og hvernig tillagan styður við heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna. Tilgangur þeirrar vinnu er jafnframt að skoða hvort bæta megi tillöguna til að mæta þeim betur. Horft er til eftirfarandi markmiða:



2.5 Óvissa

Í þeim tilvikum þar sem óvissa er um eðli og umfang umhverfisáhrifa er gerð grein fyrir óvissu og hvort að hún sé háð útfærslu á stefnu aðalskipulagsins á síðari stigum s.s. við gerð deiliskipulags eða mat á umhverfisáhrifum framkvæmda.

3 Umhverfismat

Tafla 2.sýnir samantekt umhverfisáhrifa, sett fram fyrir fjóra valkosti. Helsti munur milli valkosta er einnig nefndur.

Tafla 2 Samantekt umhverfisáhrifa.

Umhverfisþáttur	Sundabré	Sundagöng	Óbreytt lega	Núllkostur
Byggðaðróun, landnotkun, húsnæði, atvinnusvæði og byggðamynstur	+ <i>Valkostur BG1:</i> Opin svæði við byggð fara í meira mæli undir mannvirki. <i>Valkostur lág brú:</i> Skerðir hafnarsvæði meira en há brú en sýnileiki minni.	+	+ Opin svæði við byggð fara í meira mæli undir mannvirki.	—
Samgöngur og ferðavenjur	+	+ Styður síður við gangandi og hjólandi umferð en brú.	+	—
Náttúrufar, vatnafar og minjar	— Skerðir vistgerðir í fjöru í Gufunes. <i>Valkostur BG1:</i> Skerðir græn svæði meira.	—	— Skerðir fjörur og græn svæði á Gufunesi. Göng um Geldinganes hlífa vistgerðum.	0
Heilsa og öryggi	+ / — Ýmist jákvæð eða neikvæð áhrif á heilsu eftir hverfum og valkostum. <i>Valkostur BG1:</i> Mest áhrif á útivistarsvæði.	+ / — Ýmist jákvæð eða neikvæð áhrif á heilsu eftir hverfum og valkostum.	+ / — Ýmist jákvæð eða neikvæð áhrif á heilsu eftir hverfum og valkostum. Áhrif á útivistarsvæði eins og valkostur BG1.	0
Loftslagsmál	+	+	+	0

3.1 Byggðapróun, landnotkun, húsnæði, atvinnusvæði og byggðamynstur

Í matsvinnu eru eftirfarandi matsspurningar, gögn og viðmið lögð til grundvallar mati á áhrifum:

Matsspurningar

1. Verða áhrif á aðgengi og nýtingarmöguleika núverandi atvinnusvæða?
2. Skapast tækifæri fyrir ný atvinnusvæði eða breytta landnýtingu?
3. Verða áhrif á landþörf fyrir atvinnusvæði / íbúðarsvæði?
4. Verður breyting á dreifingu starfa í Reykjavík?
5. Verða miklar breytingar á ásýnd og yfirbragði hverfa í Reykjavík?
6. Hver er landþörf mannvirkja?

Viðmið og gögn

Stefnumörkun Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 (bls. 24-25, 26, 29):

- Að stuðla að kröftugum og sjálfbærum vexti borgar sem styður við markmið um kolefnishlutleysi, vernd náttúrusvæða, líffræðilega fjölbreytni og samkeppnishæft, lífvænlegt, réttlátt og fjölbreytt borgarsamfélag.
- Íbúðarbyggð og blönduð byggð rísi innan vaxtarmarka til ársins 2040.
- Að skapa vaxtarskilyrði fyrir fjölbreytt atvinnulíf.
- Að tryggja rými fyrir atvinnustarfsemi á sviði sjávarútvegs, iðnaðar, flutninga, verslunar og þjónustu, hátækni, rannsókna og þekkingar.
- Að leitast við að jafna sem mest dreifingu starfa og uppbyggingu atvinnukjarna um borgina og tryggja jafnara umferðarflæði á stofnbrautum á álagstímum.
- Flest ný störf verði staðsett innan vaxtarmarka þéttbýlis og einkum á miðlægum svæðum sem þjónað er af Borgarlínu og strætisvagnþjónustu.
- Þétting og endurnýjun byggðar eigi sér einkum stað á vannýttum iðnaðar- og athafnasvæðum.
- Uppbygging, stærð og eðli atvinnusvæða, dreifing starfa og landþörf.
- Starfsemi og þróun Faxaflóahafna.
- Ásýnd og byggðamynstur borgarinnar.

Gögn:

- Umhverfismatsskýrsla Sundabrautar, Efla 2025.

Byggðapróun, landnotkun, húsnæði, atvinnusvæði og byggðamynstur – Samantekt umhverfisáhrifa

Sundabré	Sundagöng	Óbreytt lega	Núllkostur
+	+	+	—
Valkostur BG1: Opin svæði við byggð fara í meira mæli undir mannvirki		Opin svæði við byggð fara í meira mæli undir mannvirki	
Valkostur lág brú: Skerðir hafnarsvæði meira en há brú en sýnileiki minni			

Helsti munur milli valkosta:

- **Sundahöfn:** Sundabrá fer yfir landsvæði Sundahafnar og skerðir að nokkru athafnasvæðið, en göngin fara undir hafnarsvæðið.
- **Landnotkun:** Sundabrá fer yfir landsvæði í Gufunesi, BG1 þekur mest land, BG2 og BG3 kalla á landfyllingu við Gufunes, en Sundagöng fara undir Gufunes. Valkostir í Geldinganesi áhrif á þróun mögulegrar byggðar þar. Núverandi lega er í göng eða stokk og hefur minnst áhrif.
- **Sjónræn áhrif:** Sýnileiki er meiri fyrir brú en göng yfir Kleppsvík, og meiri ef brúin er hærri. Í Gufunesi er sýnileiki meiri fyrir valkosti BG1 og BG2 en fyrir Sundagöng og valkost BG3 þar sem stutt göng eru undir nesið. Óbreytt lega er sambærileg við Sundabrá, en hæð brúar er ekki skilgreind í núverandi aðalskipulagi.
- **Núllkostur:** Núllkostur takmarkar möguleika á uppbyggingu atvinnusvæða í nyrðri hluta borgarinnar og þar með umbreytingu eldri svæða.
- **Norðan Geldinganes:** Útfærsla vegarins norðan Geldinganes hefur lítil áhrif á byggða- og atvinnuþróun.

Upphaflega þróaðist byggð í Reykjavík út frá kjarna sem liggur úti á mjóu nesi. Þegar borgin stækkaði, gat hún einungis vaxið í eina átt, eftir öxli sem lá frá miðbænum og inn í landið. Aflöng byggð er óhentugt mynstur fyrir borgarþróun, þar sem fjarlægðir eru fljótár að lengjast, með tilheyrandi áhrifum á ferðavenjur. Sundabraut breytir þessum landfræðilegu takmörkunum sem hafa mótað byggð í Reykjavík. Fjarlægðin til jaðra höfuðborgarsvæðisins í norðri styttest, sem stækkar mögulegan grunnflöt borgarinnar. Í sístækkandi borg, veitir það aðgengi að landi sem er innan borgarmarkanna en hefur ekki getað þjónað sem tiltækt byggingarland vegna fjarlægðar frá atvinnu og þjónustu.

Í umfjöllun um umhverfisáhrif Sundabrautar þarf að hafa í huga að Sundabraut er ráðgerð samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2040 og Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2040 og hefur verið svo um langt skeið. Fjölmargar ákvarðanir um landnotkun og staðsetningu byggingarsvæða, einkum þó atvinnusvæða, hafa tekið mið af því að umrædd stofnbraut yrði lögð í framtíðinni. Aðalskipulagsbreytingin er þannig nánari útfærsla á stefnu sem liggur fyrir í þegar samþykktum stefnuskjölum. Í umfjölluninni er því áhersla á bein áhrif Sundabrautar sem slíkrar en einnig eru skoðuð áhrif Sundabrautar í víðu samhengi og afleidd áhrif á byggð, samfélag og atvinnuþróun til lengri tíma lítið.

Aðgengi og nýting núverandi atvinnusvæða

Sundabraut er ætlað að bæta aðgengi að atvinnusvæðum í Reykjavík og höfuðborgarsvæðinu í norðurhluta þess, m.a. við Esjumela, á Álfsnesi og við Tungumela. Svæðin eru skilgreind sem athafnasvæði og iðnaðarsvæði sem oft draga til sín þungaumferð. Aðgengi að þessum svæðum verður greiðara og ferðatími styttest frá vesturhluta borgarinnar. Greiðari tenging verður milli Sundahafnar og atvinnusvæðanna sem og við nágrennasveitarfélög. Ferðatími styttest og meiri skilvirkni verður fyrir þungaumferð.

Betra aðgengi verður að miðborginni og atvinnusvæðum í vestanverðri borginni fyrir íbúa á norðurhluta höfuðborgarsvæðisins, Kjalarnesi, Mosfellsbæ og Grafarvogi, ásamt öðrum sem ferðast um Vesturlandsveg. Á sama hátt verður betra aðgengi að þessum svæðum frá miðborginni og vesturhluta höfuðborgarsvæðisins.

Líklegt er að Sundabraut leiði til aukinnar eftirspurnar eftir atvinnulóðum í norðurhluta borgarinnar og auki nýtingarmöguleika þeirra. Fyrirhuguð er uppbygging á t.d. Álfsnesi með hringrásargarði og blönduð atvinnusvæði, áframhaldandi uppbygging Esjumela og annarra atvinnusvæða í norðurhluta höfuðborgarsvæðisins. Lykilforsenda uppbyggingar athafna- og iðnaðarstarfsemi þar, sem kallar oft en ekki á þungaumferð, er bygging

nýrrar stofnbrautar sem styttrir vegalengdir til viðkomandi svæða og dregur úr umferð þyngra bíla um íbúðarhverfi og þéttari byggð. Sundabraut, óháð valkostum, er því mikilvæg tenging fyrir þróun atvinnulífs í Reykjavík.

Sundabrá getur leitt til skerðingar á athafnasvæði Sundahafnar og nýtingu hafnarsvæðis, sérstaklega útfærsla með lægri brú. Huga þarf að því hvernig tengingar verða á hafnar-svæðum með tilkomu Sundabrautar og leita leiða til þess að nýting hafnarsvæðisins verði hagfelld. Ef skerðing verður á hafnarsvæðum, þarf líklega að skoða möguleika á stækkun hafnarsvæðis norðan Sundabrautar. Samkvæmt gildandi aðalskipulagi eru þegar heimildir til að stækka hafnarsvæðin og viðlegukanta og enn fremur eru tækifæri til að nýta hafnarsvæðin betur. Brýnt er að skoða heildrænt áhrif á hafnarstarfsemi til lengri og skemmri tíma, í samhengi við sviðsmyndir um þróun hafnarinnar og vöruflutninga til lengri tíma. Skoða þarf áhrif á hafnarstarfsemi á framkvæmdatíma Sundabrautar, sérstaklega Sundabráar, og hvernig verði unnt að tryggja flæði vara og aðfanga á hafnarsvæðinu. Sundagöng eru líkleg til að takmarka minnst hafnarstarfsemi í Sundahöfn en lágbrú kemur til með að takmarka hana mest.

Tækifæri fyrir ný atvinnusvæði eða breytta landnýtingu

Sundabraut er í samræmi við gildandi stefnu Reykjavíkurborgar um ný atvinnusvæði í útjaðrinum, á Hólmsheiði, Álfnesi og á Esjumelum, sem er ætlað að taka við landfrekri atvinnustarfsemi sem nú fer fram á miðlægum atvinnusvæðum.

Á undanförunum árum hefur Reykjavíkurborg unnið að umbreytingu á atvinnusvæðum yfir í blandaða byggð t.d. á Ártúnshöfða og atvinnusvæðum í vestanverðri borginni. Með bættu aðgengi að atvinnusvæðum í norðurhluta borgarinnar skapast aukin tækifæri fyrir annars konar starfsemi og íbúðarbyggð á umbreytingar- og þróunarsvæðum. Þessi umbreyting ýtir einnig undir vistvænni ferðavenjur, þar sem starfsemi þar sem margir sækja vinnu eða þjónustu kemst fyrir á miðsvæðum en rýmisfrek starfsemi, sem ekki er áfangastaður jafnmargra, er í útjaðri byggðar. Þannig nýtist land og innviðir betur.

Með því bjóða upp á fjölbreyttar atvinnulóðir skapast tækifæri til að viðhalda fjölbreyttu atvinnulífi í Reykjavík og skapa skilyrði fyrir bæði hefðbundinn iðnað, sem kallar á stærri lóðir sem og hátækni- og þjónustustarfsemi sem er jafnan hýst í skrifstofuhúsnæði nær miðsvæðum og á umbreytingarsvæðum.

Sundabraut leiðir til þess að hægt sé að bjóða upp á fjölbreytta aðstöðu fyrir mismunandi atvinnustarfsemi, bæði með nýjum svæðum í jaðri byggðar til norðurs og þéttari atvinnukjörnum í eldri hverfum borgarinnar, þar sem áður var landfrek starfsemi. Áhrif þessa teljast verulega jákvæð.

Umbreyting núverandi atvinnusvæða opnar á íbúðabyggð sem hverfist um Borgarlínuna og dregur úr landþörf fyrir nýja íbúðarbyggð fram til ársins 2040. Þannig skapast möguleikar til þess að takmarka nýtingu ósnortinna svæða utan þéttbýlis og vaxtarmarka höfuðborgarsvæðisins. Um leið og land er nýtt betur, dregur úr þörf á að brjóta nýtt land undir byggð utan vaxtarmarka. Afleiðingar núllkosta, þar sem fallið yrði frá Sundabraut eða henni seinkað verulega, gætu orðið að erfiðara verði um vik að rúma nýja íbúðabyggð og atvinnusvæði innan vaxtarmarka höfuðborgarsvæðisins.

Til lengri tíma litið skapar Sundabraut aukin tækifæri til að þróa blandaða byggð á svæðum til norðurs. Þetta eru svæði á borð við Geldinganes og sunnanvert Álfnes sem í dag eru í mikilli fjarlægð frá þungamiðju atvinnu og þjónustu en verða innan seilingar með Sundabraut.

Dreifing starfa í Reykjavík

Stefna Reykjavíkurborgar hefur verið að umbreyta atvinnusvæðum nálægt miðju borgarinnar þannig að þyngri athafnastarfsemi og léttur iðnaður víki fyrir blandaðri byggð.

Framfylgd stefnunnar mun leiða til þess að nokkuð fleiri störf verða í jaðri byggðarinnar en áður. Um leið geta skapast tækifæri til að fjölga störfum á umbreytingarsvæðum nærri íbúðarbyggð.

Því er líklegt að dreifing starfa verði meiri með tilkomu Sundabrautar og framfylgdar Aðalskipulags Reykjavíkur 2040. Með auknu lóðaframboði, betri nýtingu lands á umbreytingarsvæðum og fjölgun starfa á þeim er líklegra að unnt verði að styrkja svæðin með því að bjóða upp á fjölbreyttari ferðamáta til og frá þeim.

Sundabraut, óháð valkostum, er líkleg til að leiða til þess að störfum fjölgi á svæðum í norðurhluta borgarinnar. Þó er einnig sennilegt er að störfum muni fjölga meira á miðlægum umbreytingarsvæðum en á svæðum fyrir landfreka starfsemi, einfaldlega þar sem umbreytingarsvæðin bjóða upp á meiri þéttni. Þetta er í samræmi við stefnu borgarinnar í aðalskipulagi um að störfum fjölgi „einkum á miðlægum svæðum sem þjónað er af Borgarlínu og strætisvagnþjónustu“.

Án Sundabrautar verður þrengra um uppbyggingarmöguleika til austurs. Sennilega verður erfiðara að framfylgja stefnu um þéttari byggð með borgarlínu ef tafir verða á flutningi fyrirtækja af umbreytingarsvæðum.

Breytingar á ásýnd og yfirbragði hverfa

Sundabraut er umfangsmikið mannvirki sem mun breyta ásýnd strandlengjunnar við Sundin. Hér er allnokkur munur á milli valkosta, þar sem göng undir Kleppsvík hafa að sjálfsögðu minni áhrif á ásýnd en brú. Sundabraut mun ekki liggja í gegnum núverandi íbúðarbyggð og mun því ekki breyta innra yfirbragði hverfanna eða byggðamynstri, heldur útsýni og tengslum við ytra umhverfi.

Veigamestu áhrifin eru þar sem mannvirkið er í nágrenni við byggð og útivistarsvæði. Við hönnun mannvirkja þarf að leita leiða til að fella þau að landslagi og tryggja aðgengi að útivistarsvæðum. Jafnframt þarf að huga að byggðapróun í Reykjavík til lengri framtíðar, þ.e. eftir gildistíma aðalskipulags, bæði fyrir íbúðarbyggð og atvinnusvæði. Til framtíðar lítið er líklegt að Sundabraut yrði þannig ekki lengur þjóðvegur sem lægi um tiltölulega ósnortin náttúrusvæði, heldur stofnbraut um samfelld þéttbýlissvæði.

Neikvæð áhrif verða á útivistarsvæði við ströndina, einkum í Grafarvogi þar sem opið svæði (OP8) og strandsvæði (ST2) fer undir mannvirkið nærri íbúðarbyggð. Sundabraut mun takmarka og breyta aðgengi að strandlengjunni og fara á milli íbúðahverfa í Grafarvogi og Gufunesi, sem felur í sér neikvæð áhrif. Við útfærslu og hönnun mannvirkja verður að leggja áherslu á að tryggja áframhaldandi aðgengi gangandi og hjólandi. Á öðrum svæðum mun Sundabraut sjást og breyta ásýnd borgarinnar. Það verða áhrif á hljóðvist, þar sem um nýja stofnbraut er að ræða nærri íbúðarbyggð, einkum í Grafarvogi og við Sæbraut. Gangalausnir hafa minni neikvæð áhrif í för með sér á ásýnd og yfirbragð hverfa í borginni, sem felur í sér að mannvirki eru ekki eins sýnileg og þau skerða aðgengi að útivistarsvæðum minna. Þó þarf að hafa í huga að loftunarturnar við gangamunna verða áberandi í borgarlandslaginu. Helstu tækifæri til gera brú að kennileiti er yfir Kleppsvíkina, þar á að efna til alþjóðlegrar hönnunarsamkeppni, en síður þar sem brúarlausnir eru norðan Gufuness.

Landþörf mannvirkja

Landþörf Sundabrautar og helgunarsvæða er rúmlega 60 ha. Það er talsvert landsvæði sem tekið er frá fyrir samgöngumannvirki og verður þar af leiðandi ekki nýtt í annað. Þar með verður Sundabraut í flokki með samgöngumannvirkjum hérlandis sem þurfa mest rými, t.d. Reykjavíkurflugvöllur, Miklabraut, Hringbraut og Vesturlandsvegur.

Framtíðarsviðsmyndir um fjölgun íbúa í Reykjavík og landþörf

Í umhverfismatinu var horft til mögulegra áhrifa á framtíðarþróun byggðar í Reykjavík. Skoðun uppbyggingarsvæða eftir 2040 er ekki hluti af skipulagsvinnu og endurspeglar ekki áform Reykjavíkurborgar. Hins vegar gefur umfjöllun um framtíðarsviðsmyndir skipulagsyfirvöldum mikilvægar upplýsingar til að meta og taka ákvörðun um mögulega landnotkun svæðanna. Skoðaðar voru sviðsmyndir um íbúafjölgun í Reykjavík og möguleg uppbyggingarsvæði, bæði fyrir íbúðarbyggð og atvinnuhúsnæði. Svæðin eru ekki í núverandi áformum Reykjavíkur, heldur koma þau til skoðunar vegna landrýmis og mögulegra tenginga við Sundabraut.

Tilgangur skoðunar var að horfa til lengri framtíðar og kanna hvernig Sundabraut kann að hafa áhrif á þróun borgarinnar, þ.e.a.s. hvar uppbygging kann að verða. Skoðuð var landþörf til að mæta sviðsmyndum um íbúafjölgun og þau uppbyggingarsvæði sem koma til greina. Sundbraut er umfangsmikil framkvæmd, sem er líkleg til að hafa veruleg áhrif á þróun borgarinnar til langs tíma og því er mikilvægt að horfa til mögulegra áhrifa til lengri tíma en gildistíma Aðalskipulags Reykjavíkur til 2040.

Sviðsmyndir til ársins 2070 voru reiknaðar á grundvelli langtímaspár Hagstofunnar fyrir landið allt og miðað við að hlutdeild í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu af íbúafjölda landsins væri óbreytt frá því sem nú er. Miðað við það verður fjölgun íbúa í Reykjavík til 2070 frá 45.000 til 166.000, eftir sviðsmyndum.

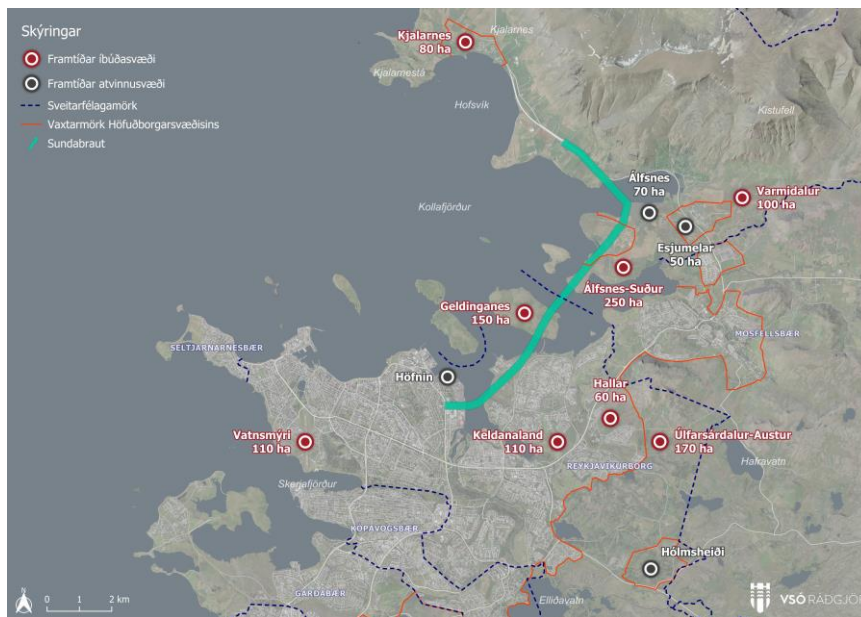
Sviðsmynd 2070	Fjölgun íbúa	Fjöldi íbúða*	Landþörf í ha**
A. Lágspá	45.000	31.550	450
B. Miðspá	86.000	52.300	750
C. Háspá	166.000	72.150	1.030

* Miðað er við 2,0 íbúa í íbúð

** Miðað er við 70 íbúðir á ha., sem telst í hærra lagi fyrir svæði í útjaðri.

Með fjölgun íbúa og stækkun atvinnusvæða er ljóst að brjóta þarf nýtt land undir byggð. Tilkoma Sundabrautar kann að hafa áhrif á forgangsroðun uppbyggingarsvæða. Möguleg framtíðarsvæði eru m.a. suðurhluti Álfessnes, Geldinganes, Kjalarnes og Varmidalur (Mynd 3). Með Sundabraut skapast jafnframt tækifæri á að nýta betur núverandi samgöngumannvirki, t.d. Vesturlandsveg, sem opnar á möguleika á nýrri byggð og stækkun núverandi byggðar t.d. Halla, austurhluta Úlfarsárdals og styrkir uppbyggingu við Keldnaland.

Mikilvægt er að horfa til útfærslu Sundabrautar m.t.t. framtíðar uppbyggingarsvæða. Til dæmis þarf að skoða hvernig Geldinganes tengist Sundabraut, möguleikar fyrir virka ferðamáta og hvernig gjaldskylda verður útfærð fyrir framtíðaríbúa svæðisins.



Mynd 3 Möguleg framtíðaríbúðasvæði og atvinnusvæði og áætluð stærð þeirra.

3.2 Samgöngur og ferðavenjur

Í matsvinnu eru eftirfarandi matsspurningar, gögn og viðmið lögð til grundvallar mati á áhrifum:

Matsspurningar

7. Hverjar verða breytingar á umferð um gatnakerfi Reykjavíkur? Mosfellsbæjar?
8. Hefur breyting áhrif á ferðavenjur? Styður hún við markmið um breyttar ferðavenjur? Hvernig styður hún við mismunandi ferðamáta og aðgengi milli borgarhluta og einstakra hverfa?
9. Hefur breyting áhrif á ferðatíma og ferðavegalengdir?
10. Verða breytingar á öryggi vegfaranda?

Viðmið og gögn

Stefnumörkun Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 (bls. 24-25, 26, 29):

- Hlutdeild einkabíla í heildarfjölda ferða verði komin undir 50% árið 2040.
- Bílaumferð og heildarekin vegalengd farartækja sem knúin eru jarðefnaeldsneyti dragist verulega saman.

Gögn:

- Umhverfismatsskýrsla Sundabrautar, EFLA 2025Umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins og aðrar greiningar á umferð.

Samgöngur og ferðavenjur – Samantekt umhverfisáhrifa

Sundabru	Sundagöng	Óbreytt lega	Núllkostur
+	+	+	—
	Styður síður við gangandi og hjólandi umferð en brú		

Helsti munur milli valkosta:

- **Umferðarmagn:** Sundabraut mun halda aftur af umferðaraukningu á Miklubraut og í Ártúnsbrekku og mun draga verulega úr umferð um Vesturlandsveg. Hins vegar mun umferð aukast meira en í núllkosti á aðkomuleiðum að Sundabraut, í Grafarvogi og frá Laugarnesvegi að Langholti. Veruleg umferðaraukning verður á Sæbraut, verði Sundabrá að veruleika, meiri en í núllkosti.
- **Ferðavenjur:** Umferðargreiningar benda til að fleiri munu velja einkabíl, verði Sundabraut að veruleika heldur en ef hennar nyti ekki við. Þó verður að hafa í huga að áhrif veggjalda koma ekki fram í umferðargreiningunni; þau munu letja fólk til að velja einkabílinn. Einnig að Sundabraut liðkar mjög fyrir umbreytingu hverfa sem eru forsenda Borgarlínunnar. Heilt á litið er erfitt að henda reiður á heildaráhrifum Sundabrautar á ferðavenjur.
- **Gangandi og hjólandi:** Sundabrá styður betur við gangandi og hjólandi vegfarendur en Sundagöng.
- **Almenningssamgöngur:** Sundabrá styður betur við almenningssamgöngur þar sem mögulegt er að hafa styttra á milli biðstöðva og fleiri tengingar inn í hverfin.
- **Sundahöfn:** Tengingar við hafnarsvæðið eru betri með Sundabrá en Sundagöngum.
- **Framkvæmdatími:** Truflun á framkvæmdatíma verður ólík milli valkosta, mest fyrir valkost BS1 (stokkur við Sæbraut), minnst fyrir BS2 (gatnamót í plani við Holtaveg).
- **Öryggi:** Umferðaröryggi er betra fyrir allar sviðsmyndir Sundabrautar en núllkost. Sundagöng koma betur út fyrir akandi vegfarendur en Sundabrá fyrir gangandi og hjólandi.
- **Núllkostur:** Með núllkosti mun umferð þéttast enn frekar á núverandi stofnbrautum, vegalendir ekki stytta og erfiðara verður að styðja við almenningssamgöngur, hjólandi og gangandi vegfarendur.

Breytingar á umferð

Sundabraut léttir á núverandi stofnvegum en umferð um aðkomuleiðir að Sundabraut þyngist, sérstaklega á Sæbraut. Mynd 4 sýnir hvernig álagið færist til þegar nýr samgönguás verður til. Núverandi samgönguás, Ártúnshöfði – Vesturlandsvegur, verður skilvirkari.



Mynd 4 Áhrif Sundabrautar á gatnakerfi. Rautt sýnir aukningu og grænt samdrátt samanborið við núllkost. Þykkt línunnar sýnir hversu mikil breytingin er. Þannig þýðir þykk rauð lína mikla aukningu en mjó rauð lína litla aukningu samanborið við núllkost. Sundabrautin sjálf er öll rauð þar sem umferð verður engin þar í núllkosti. Þykkt línunnar yfir Kleppsvík gefur til kynna að sá hluti Sundabrautar fái þyngsta umferð.

Umferðarútreikningar sýna að Sundabraut mun létta álagi af núverandi stofnbrautum (Tafla 3). Á Miklubraut vestan Reykjanesbrautar má gera ráð fyrir að umferð verði svipuð og er í dag en yrði ríflega þriðjungu meiri í núllkosti, ef ekki verður af Sundabraut. Munurinn er meira afgerandi á Vesturlandsvegi, þar sem umferð minnkar umtalsvert frá því sem er í dag, verði af Sundabraut, en gæti aukist um 20-60% ef ekki verður af Sundabraut, allt eftir vegaköflum Vesturlandsvegur.

Umferð mun hins vegar þyngjast talsvert á aðkomuleiðum að Sundabraut, mismikið þó milli valkosta (Tafla 4). Verði Sundagöng fyrir valinu, mun umferð á Sæbraut milli Dalbrautar og Klettagarða nærri þrefaldast frá því sem er í dag. Í Grafarvogi eykst umferð almennt meira við Sundabrautarvalkostina en í núllkosti. Hins vegar minnkar umferð um Gullinbrú við Sundabraut, miðað við núllkost.

Tafla 3 Umferð um valdar stofnbrautir við mismunandi valkosti. Fleiri leiðir má sjá í umhverfisskýrslu EFLU (EFLA, 2025).

Vegkafli	Grunnár (2019)	Núllkostur	Sundagöng	Sundabrá
Miklubraut (vestan gatnamóta við Reykjanesbraut/ Sæbraut)	80.700	107.600	89.000	88.100-92.400
Ártúnsbrekka (við Bíldshöfða)	104.200	141.800	106.600	99.600-104.600
Vesturlandsvegur (við Keldur)	54.000	64.800	35.700	34.400-37.400
Vesturlandsvegur (sunnan Þingvallavegar)	17.300	28.500	9.500	10.400-10.500

Tafla 4 Umferð um valdar aðkomuleiðir að Sundabraut. Fleiri leiðir má sjá í umhverfisskýrslu EFLU (EFLA, 2025).

Vegkafli	Grunnár (2019)	Núllkostur	Sundagöng	Sundabrá
Sæbraut milli Dalbrautar og Klettagarða	16.500	24.500	47.300	30.500-35.100
Sæbraut milli Langholtsvegur og Dalbrautar	21.800	29.800	22.200	35.900-44.400
Borgarvegur (við Strandveg)	7.700	4.100	13.600	8.600-13.200
Hallsvegur (milli Strandvegur og Langarima)	5.500	5.500	4.600	8.200-9.800
Strandvegur (milli Borgarvegur og Rimaflatar)	9.800	7.200	8.600	5.700-5.800

Breyttar ferðavenjur, ólíkir ferðamátar og aðgengi milli borgarluta og hverfa

Umferðargreiningar benda til að með Sundabraut verði fleiri ferðir farnar akandi en fækkun verði á ferðum sem farnar eru með öðrum ferðamátum. Munurinn er hins vegar óverulegur á Sundabrautarvalkostum og núllkosti. Möguleiki er á að lykilleiðir almennings-samgangna liggi um Sundabraut sem er forsenda þess að íbúar í hverfum nærri veginum og í mögulegri framtíðar íbúðarbyggð hafi valkost við einkabíl.

Uppbygging stígakerfa samhliða Sundabraut mun hafa jákvæð áhrif á möguleika hjólandi og gangandi vegfarenda til að ferðast milli borgarluta Reykjavíkur. Ávinningurinn er meiri fyrir Sundabrá en göngin þar sem mögulegt er að hafa stíga samhliða brú um Kleppsvík en ekki í göngum. Greiningar sýna að með Sundabrá er kostur á að hafa styttra á milli biðstöðva og það gefur betri tækifæri fyrir þjónustu almennings-samgangna en

Sundagöng. Bæði Sundagöng og Sundabrá geta stutt við möguleg ný íbúðahverfi í nyrðri hluta borgarinnar. Í greiningum er munurinn hins vegar óverulegur milli valkosta um útfærslu Sundabrautar en núllkostur styður ekki við þennan þátt.

Niðurstöður umferðargreininga framkvæmdarinnar gefa til kynna að áhrif á ferðavenjur geti orðið neikvæðar; að fleiri muni velja einkabíl en ef Sundabrautar nyti ekki við. Hins vegar verður að taka það fram að í þeirri greiningu er ekki gert ráð fyrir veggjöldum¹. Því má gera ráð fyrir því að hlutur einkabílsins sé meiri í niðurstöðum umferðargreiningarinnar en hann muni vera þegar Sundabraut opnar með veggjöldum, á sama tíma og borgarbúum bjóðast betri og raskari almenningssamgöngur. Sundabraut er einnig forsenda þess að rýmisfrelst starfsemi víki fyrir þéttri íbúðabygging og innviðum Borgarlínu, sérstaklega á Ártúnshöfða. Án Sundabrautar verður örðugra að koma þeim innviðum fyrir sem munu breyta ferðavenjum hvað mest í jákvæða átt.

Þrátt fyrir að niðurstöður umferðargreiningar sýni óveruleg neikvæð áhrif á ferðavenjur af framkvæmdinni sjálfri sýnir það ekki heildarmyndina af skipulagsbreytingunni. Þegar öllu er á botninn hvolft, gætu samanlögð áhrif Sundabrautar á ferðavenjur orðið jákvæð. Þó er niðurstaðan háð töluverðri óvissu og erfitt að einangra áhrif þessarar framkvæmdar frá óbeinum áhrifum hennar á þéttingu byggðar og innviði fyrir almenningssamgöngur.

Ferðatími og ferðavegalengdir

Umferðargreiningar sýna að með tilkomu Sundabrautar mun heildarfjöldi ekinna kílómetra minnka á höfuðborgarsvæðinu í samanburði við sviðsmynd án Sundabrautar fyrir árið 2040. Þar vegur þýngst stytting á vegalengdum. Þó getur aukin umferðarýmd leitt til þess að umferð aukist almennt, til viðbótar við það sem greiningar sýna og aukið þannig við fjölda ekinna kílómetra. Betri vegir geta verið hvati til að ferðast á einkabíl.

Ferðatími milli miðsvæðis Reykjavíkur og Kjalarness mun styttest. Þetta hefur jákvæð áhrif fyrir vöruflutninga inn og út af höfuðborgarsvæðinu. Tengingar við hafnarsvæðið eru betri með Sundabrá en Sundagöngum. Létta mun á umferð á þungum stofnbrautum, svo sem í Ártúnsbrekku og á Vesturlandsvegi í gegnum Mosfellsbæ og í Kollafirði.

Gera má ráð fyrir truflun á framkvæmdatíma Sundabrautar og að áhrifin verði sambærileg fyrir bæði göng og brú, þótt þau séu ekki að öllu leyti eins. Af brúarvalkostunum gæti mestra áhrifa á Sæbraut af valkosti BS1, en áhrifin eru minnst fyrir valkost BS2. Áhrif á framkvæmdatíma eru talin neikvæð en tímabundin.

Öryggi vegfarenda

Ítarleg greining á umferðaröryggi er í umhverfismatsskýrslu Sundabrautar (EFLA, 2025). Sundabraut getur bætt aðstæður í samgöngukerfinu með tilliti til umferðaröryggis. Umtalsverður fjöldi ökutækja færir af öðrum stofnleiðum yfir á Sundabraut og akstursstefnur eru þar aðskildar. Á móti kemur að ný gatnamót bætest við þó dragi úr umferð á eldri gatnamótum. Greiningar EFLU áætla að almennt fækki slysum og óhöppum með tilkomu Sundabrautar. Lægst slysatíðni er fyrir Sundagöng þar sem almennt eru færri slys í göngum en vegum ofanjarðar.

Lítill munur er á milli valkosta varðandi umferðaröryggi. Göngin eru betri fyrir umferðaröryggi akandi vegfarenda en brúarvalkostir eru betri fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur þar sem valkostur BS2 er lakari kostur en BS1 og BS3.

¹ Erfitt er að leggja veggjöld inn sem forsendur í samgöngulíkani þegar ekki er búið að móta hvernig þau verði innheimt eða hversu há gjöldin verði.

3.4 Náttúrufar, vatnafar og minjar

Í matsvinnu eru eftirfarandi matsspurningar, gögn og viðmið lögð til grundvallar mati á áhrifum:

Matsspurningar

11. Hvers konar svæði fer undir mannvirki? Nýtur það verndar, er það óraskað?
12. Hvers konar vistgerðir eru á framkvæmdasvæði? Verða áhrif á líffræðilegan fjölbreytileika?
13. Hefur framkvæmd áhrif á gæði vatnshlota á áhrifasvæði?
14. Verða áhrif á fornminjar?

Viðmið og gögn

Gögn og viðmið:

- Afmörkuð verndarsvæði og minjar.
- Kortlagning grænna svæða og útivistarsvæða.
- Vistgerðir og mikilvæg fuglasvæði (kortasjá Náttúrufræðistofnunar).
- Náttúruverndarlög nr. 60/2013.
- Stefna Reykjavíkurborgar um líffræðilega fjölbreytni.
- Lög um menningarminjar nr. 80/2012 m.s.br.
- Vatnaáætlun Íslands 2022-2027, Vatnavefsjá og flokkun vatnshlota
- Lög um stjórn vatnamála nr. 23/2011.
- Umhverfismatsskýrsla Sundabrautar, EFLA 2025

Náttúrufar, vatnafar og minjar – Samantekt umhverfisáhrifa

Sundabré	Sundagöng	Óbreytt lega	Núllkostur
—	—	—	0
Valkostur BG1 skerðir hverfisverndað og græn svæði meira.		Skerðir hverfisverndað svæði á Gufunesi. Göng um Geldinganes hlífa vistgerðum	

Helsti munur milli valkosta

- **Verndarsvæði:** Valkostur Sundabráar sem þverar BG1 hefur mest áhrif á hverfisverndað svæði.
- **Vistgerðir:** Meira rask á landi er vegna Sundabráar en Sundaganga, mest vegna valkosta sem þvera Geldinganes, BG1.
- **Vatnshlot:** Sundabraut getur haft áhrif á vatnshlot ef farið er yfir gamlan urðunarstað, valkostur BG1
- **Fornminjar:** Áhrif á fornminjar eru meiri í Gufunesi af Sundabré en Sundagöngum. Farið er nærri fornminjum í Laugarnesi fyrir Sundagöng.
- **Óbreytt lega:** Í núverandi skiplagi geta orðið neikvæð áhrif á fuglabjarg í Kollafirði og fornminjar í Gunnunesi. Áhrif á vistgerðir verða minni í Geldinganesi þar sem vegurinn er fyrirhugaður í göng eða stökk. Að öðru leyti eru áhrif á verndarsvæði og náttúrufar sambærileg Sundabré með valkost BG1.
- **Núllkostur:** Ekki verður af raski á vegstæði Sundabrautar.

Verndarsvæði

Hluti vegstæðis Sundabrautar er óraskað land sem er skilgreint í aðalskipulagi sem opin svæði (Mynd 5 og Mynd 6). Verndarsvæði á eða nærri vegstæðinu eru eftirfarandi (Mynd 7):

Blikastaðakró - Leiruvogur var friðlýst 2022 og er einnig skilgreint sem alþjóðlega mikilvægt fuglasvæði og falla undir hverfisvernd. Leirur falla undir sérstaka vernd skv. 61. gr. náttúruverndalaga. Fjölbreyttar vistgerðir eru í fjörunni sem er mikilvægur viðkomustaður fugla og sela.

Lundey var friðlýst árið 2021. Þar er fjöldi háplatna og fjölskrúðugt fuglalíf.

Varmárosar í Mosfellsbæ voru friðlýstir árið 1980. Þar er gróskumikið flæðiland og sjávarfitjar með miklu fuglalífi.

Þerney í Kollafirði er á C-hluta náttúru-minjaskrár vegna fuglalífs.

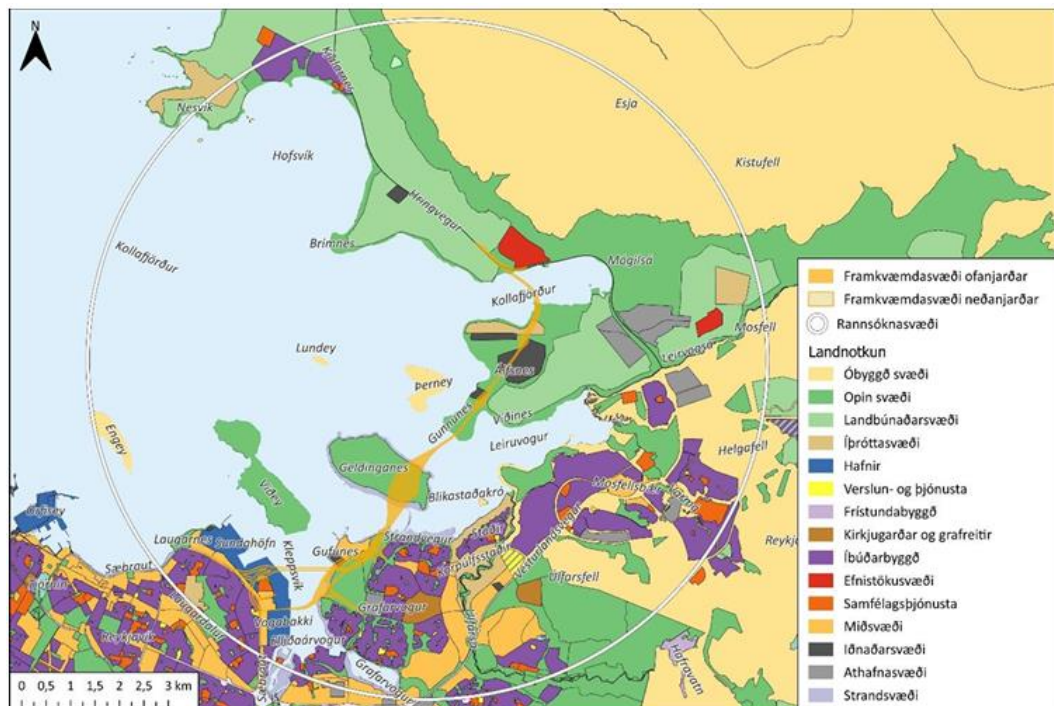
Gufuneshöfði er á C-hluta náttúru-minjaskrár og fellur undir hverfisvernd.

Norðurströndin og strönd Geldinganes fellur undir hverfisvernd.

Leirvogsá og Kaldakvísl falla undir hverfisvernd og sjávarfitjar þar falla undir sérstaka vernd skv. 61. gr. náttúruverndalaga.

Auk þess falla undir sérstaka vernd skv. 61. gr. náttúruverndalaga leirur við Eiði, volgra í Gufunesi og stöðuvötn á Álfsnesi og Kjalarnesi. Fjörur og grunnsævi við Kjalarnes, Elliðavog og Grafarvog eru mikilvæg fuglasvæði.

Valkostir Sundabrautar liggja ekki innan friðlýstra svæða eða svæða sem njóta sérstakrar verndar en vegurinn þverar hverfisverndað svæði í Geldinganesi. Áhrif á önnur verndarsvæði eru helst breyting á hafstaumum vegna landfyllinga getur haft neikvæð áhrif á friðlýst svæði við Blikastaðakró og Leiruvog. Auk þess munu vegagerð og landfyllingar hafa áhrif á mikilvæg fuglasvæði og vistgerðir með hátt og mjög hátt verndargildi.



Mynd 5 Landnotkun á vegstæði Sundabrautar og nágrennis (EFLA, 2025)



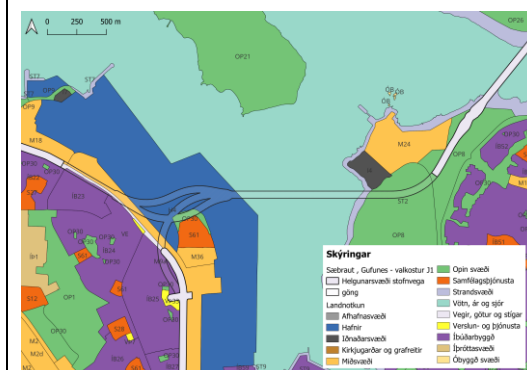
Sundabrá Gufunes BG1



Sundabrá Gufunes BG2



Sundabrá Gufunes BG3



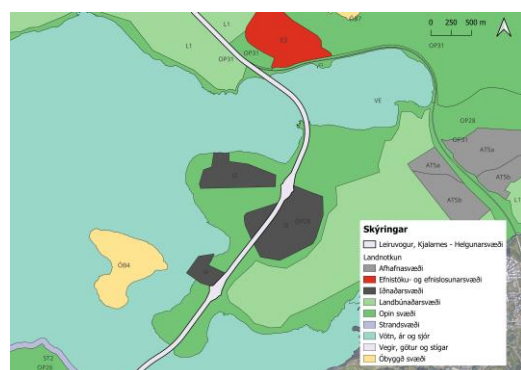
Sundagöng Sæbraut - Gufunes



Sundabrá Sæbraut BS1



Sundabraut Geldinganes



Sundabraut Leiruvogur - Kjalarnes

Mynd 6 Landnotkun valkosta Sundabrautar



Mynd 7 Yfirlit yfir verndarsvæði og náttúruminjar á rannsóknarsvæði fyrir Sundabraut (EFLA, 2025).

Vistgerðir og líffræðilegur fjölbreytileiki

Í stefnu Reykjavíkurborgar um líffræðilega fjölbreytni eru sett fram markmið og verkefni og hér er einkum litið til eftirfarandi atriða:

- Að huga að skipulagi og hönnun borgarrýmis með það í huga að líffræðileg fjölbreytni fái aukið svigrúm til að þrífast þar á eigin forsendum.
- Að meta hvort og hvernig skipulag og landnotkun veldur búsvæðaeyðingu.
- Að stuðla að því að tengingar haldist milli mikilvægra búsvæða til að tryggja stöðugleika vistkerfa og útbreiðslumöguleika tegunda.
- Sérstaklega eru nefndar leirur í Blikastaðakró og Grafarvogi sem eru mikilvægar fæðustöðvar fyrir farfugla.

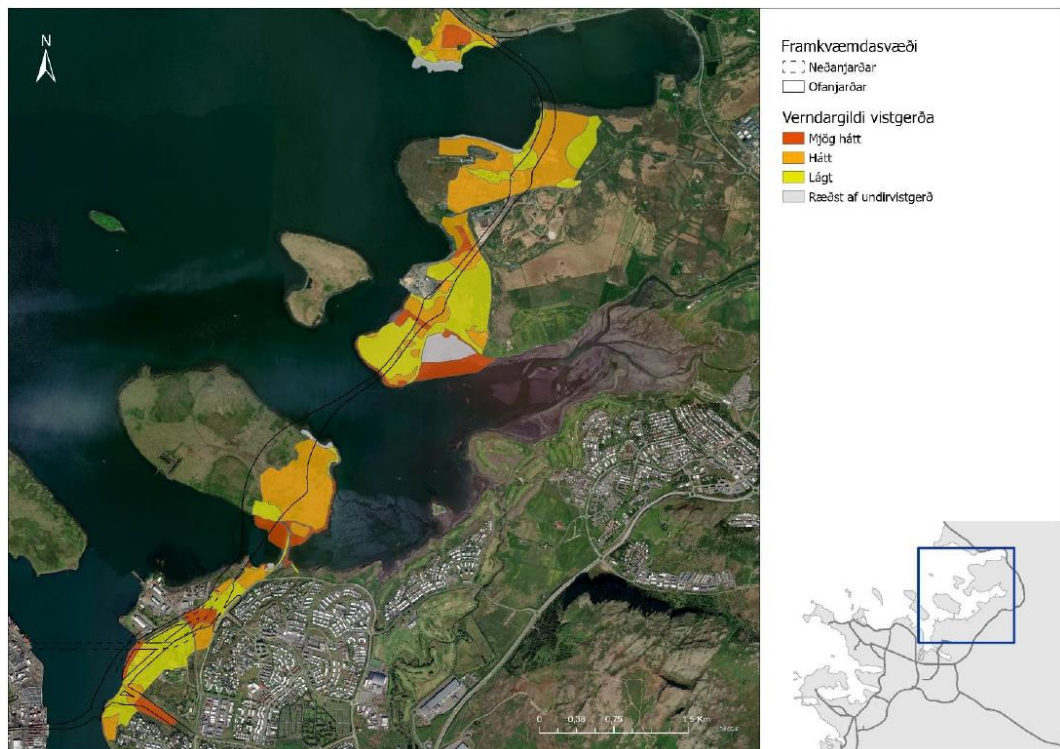
Stór hluti skipulagssvæðis er manngert land. Gróðurlendi er markað mannlegum athöfnum, votlendi hefur verið ræst fram og lúpína hefur breiðst út. Þar sem vegurinn fer yfir óraskað land eru fjölbreyttar vistgerðir, sumar hverjar með hátt eða mjög hátt verndargildi (Mynd 8). Valkostir í Gufunesi þvera fjörur og landsvæði, Sundabraut meira en Sundagöng. Athugunarsvæði í Geldinganesi er einsleitt og val um legu vegarins breytir litlu um áhrif á vistgerðir.

Rask verður búsvæðum fugla, einkum búsvæði sem fara undir veg, en einnig á truflun á framkvæmdatíma og hætta er á áflugi á brýr. Óbein áhrif geta orðið vegna áhrifa á botndýralíf og leirur vegna landfyllinga og brúa, einkum í Leiruvogi og Kollafirði. Hönnun veglínu tekur mið af því að sem minnst rask verði við þverun voga og eru áhrif á botndýralíf..

Sundabraut þverar þrjár til fjóra firði og getur þar haft áhrif á göngur, búsvæði og fæðu laxfiska með breytingum á straumhraða, seltu og gruggi en óvissa er um áhrifin. Á afmörkuðum svæðum geta verið áhrif á seli. Ekki eru talin verða áhrif á veiði í Köldukvísl, Leirvogsa eða Úlfarsá. Ekki er munur á valkostum.

Lagning Sundabrautar gengur á græn svæði og fer yfir fjörur og samræmist því ekki vel stefnu borgarinnar frá 2016 um aukið svigrúm fyrir líffræðilega fjölbreytni, vernd og tenginu búsvæða. Reykjavík hefur sett markmiði um að ekki verði gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi. Rétt er að nefna að stefnan og markmiðin eru sett þegar gert er ráð fyrir Sundabraut í aðalskipulagi og valkostir um breytta legu ganga ekki lengra í þessu sambandi en núverandi skipulag. Ef tilkoma Sundabrautar styður við þéttingu byggðar og bætta landnýtingu, getur það leitt til þess að minni þörf verði á að brjóta nýtt land undir byggð og til lengri tíma gæti það dregið úr heildar áhrifum á náttúrufar og líffræðilega fjölbreytni.

Áhrif á vistgerðir og líffræðilega fjölbreytni er talin óveruleg til líkleg neikvæð, háð staðsetningum á veglínu og gerð lífríkis, mest eru áhrifin metin á fuglalíf.



Mynd 8 Verndargildi vistgerða Vistgerðir rannsóknarsvæði. Mögulegt framkvæmdasvæði er sýnt með svörtum línunum. Kort: (EFLA, 2025).

Vatnshlot

Sundabraut þverar vogi um strandsjávarhlotin Innri Sund-Elliðaárvogur-Grafarvogur (nr. 104-1303-C), Straumsvík-Kjalarnes (nr. 104-1391) og Blikastaðakró-Leirárvogur (nr. 104-1304-C). Á landi liggur Sundabraut um grunnvatnshlotin Stór-Reykjavík (nr. 104-261-2-G), Leirvogsá (104-289-G) og Mið-Vesturland og Strandir (101-307-G).

Breytingar verða á formfræði allra svæðanna. Botnrof og setflutningar verða tímabundið í Blikastaðakró-Leirárvogi og breytingar geta orðið á leirum. Áhrif á Innri Sund-Elliðaárvogur-Grafarvogur fyrir Sundabráu eru lítilsháttar og áhrif fyrir Sundagöng engin.

Áhrif á grunnvatnshlot geta helst orðið þar sem Sundabraut þverar aflagðan urðunarstað, Gufuneshauga, í valkosti BG1. Mengunarhætta fylgir því að hreyfa við gömlum urðunarstað. Óvissa er um hver áhrifin verða og frekari rannsókna er þörf. Settar hafa verið fram tillögur að mótvægisáðgerðum og talið er að hægt sé að leggja Sundabraut í Gufunesi án þess að ástandi grunnvatnshlota hnigni (EFLA, 2025).

Mengun sem fylgir bílaumferð getur haft áhrif á efnafræðilegt ástand vatnshlota en þau eru talin óveruleg.

Fornminjar

Veglína Sundabrautar var ákvörðuð með tilliti til fornminja til að draga úr riski eins og mögulegt er en þó verður nokkrum raskað. Yfirlit yfir allar minjar á og nærri vegstæði er á Mynd 9. Þrjú gömul bæjarstæði eru við veglínu Sundabrautar sem sýna búsetulandslag. Bæjarstæði Glóru verður raskað en Sundabraut liggur yfir stóran hluta þess. Bæjarstæði Sundakots og Eiðis raskast að hluta en verður að mestu hlíft. Núverandi veglína raskar minjum í Gunnunesi sem aðrir valkostir hlífa.

Áhrif á menningarminjar á Gufunesi verða meiri fyrir Sundabrú þar sem vegur fer nærri minjum sem Sundagöng fara ekki nærri. Hins vegar mun Sundabrú fara nærri friðlýstum fornleifum við Laugarnes. Mótvægisáðgerðir eru að hafa eftirlit með minjum í hættu á framkvæmdatíma og rannsaka minjar sem verður raskað. Með tilliti til mótvægisáðgerða er talið að áhrif á menningarminjar séu nokkuð neikvæð.



Mynd 9 Fornminjar á rannsóknarsvæði fyrir Sundabraut (EFLA, 2025).

3.6 Heilsa og útivist

Í matsvinnu eru eftirfarandi matsspurningar, gögn og viðmið lögð til grundvallar mati á áhrifum:

Matsspurningar

15. Hverjar eru helstu breytingar á hljóðvist og loftgæðum á áhrifasvæði Sundabrautar; í aðliggjandi hverfum og almennt vegna breytts umferðarflæðis?
16. Hvaða breytingar verða á útivistarsvæðum og aðgengi að þeim?

Viðmið og gögn

Stefnumörkun Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 (bls. 31):

- Lýðheilsa borgarbúa verði höfð að leiðarljósi við skipulagningu og hönnun borgarumhverfisins.

Gögn og viðmið:

- Reglugerðir um hávaða og loftgæði.
- Hreint loft til framtíðar – Áætlun um loftgæði á Íslandi 2018-2029.
- Umhverfismatsskýrsla Sundabrautar, EFLA 2025

Heilsa og öryggi – Samantekt umhverfisáhrifa

Sundabrá	Sundagöng	Óbreytt lega	Núllkostur
+ / – Ýmist jákvæð eða neikvæð áhrif á heilsu eftir hverfum og valkostum. BG1 mest áhrif á útivistarsvæði.	+ / – Ýmist jákvæð eða neikvæð áhrif á heilsu eftir hverfum og valkostum.	+ / – Ýmist jákvæð eða neikvæð áhrif á heilsu eftir hverfum og valkostum.	0

Helsti munur milli valkosta

- Loftgæði: Loftgæði versna við gangamunna Sundaganga en batna ef Sæbraut fer í stökk á því svæði. Fyrir Sundabraut versna loftgæði við Sæbraut og nærri veginum í Gufunesi en þó eru minni áhrif en fyrir göngin.
- Hljóðvist: Áhrif valkosta er svipuð yfir heildina en staðsetningar þar sem beita þarf mótægisaðgerðum eru ólíkar.
- Útivist og lýðheilsa. Mest áhrif í Gufunesi, einkum Sundabrá BG1, minna fyrir BG2 og minnst fyrir BG3 og Sundabraut.
- Útivist: göngu og hjólastígar á Sundabrá betri en möguleikar í Sundagöngum.
- Efnistaka: Sundabrá þarf mikið efni í fyllingar. Fyrir Sundagöng er verulegt umframefni sem þarf að losna við.
- Í núllkosti verða minni breytingar varðandi hljóðvist og loftgæði við vegstæði Sundabrautar en þau gætu versnað við núverandi stofnbrautir.
- Í núllkosti verður áfram aðgengi að grænum svæðum og strandlengju en ekki verður af göngu- og hjólastígum sem annars væru meðfram Sundabraut. Óbreytt tenging verður milli hverfa í Grafarvogi og Gufunesi.

Loftgæði og hljóðvist

Í umhverfismatsskýrslu Sundabrautar (EFLA, 2025) eru útreikningar á loftgæðum fyrir allar sviðsmyndir sem eru til skoðunar. Nokkur munur er á Sundagöngum og Sundabrá.

Niðurstöður fyrir Sundagöng eru í meginatriðum þær að aukin svífryksmengun verður við gangamunna. Lagt eru til að settir verði upp loftunarturnar sem mótvægisáðgerð og þá minnkar svæðið þar sem mengun fer yfir mörk niður í veginn sjálfan og nokkur íbúðarhús. Almennu verða loftgæði betri en nú þar sem vegurinn fer í göng. Niðurstöður fyrir Sundabrá eru að loftgæði versna nokkuð við Sæbraut og á Gufunesi en fara ekki yfir viðmiðunarmörk. Fyrir báða valkosti verða loftgæði betri í nágrenni Miklubrautar og Vesturlandsvegar en óveruleg áhrif verða í Grafarvogi í nágrenni Strandavegar og Gullinbrúar.

Sundabrá og Sundagöng hafa heilt yfir svipuð áhrif á hljóðvist en á ólíkum stöðum. Án hljóðvarna mun hljóðstig fara yfir viðmiðunarmörk í Laugardal, Laugarnes- og Vogahverfi og Grafarvogi. Fyrir Sundabrá, valkost BG1, hækkar hljóðstig við hluta Kleppsvegar og Sæbraut og í Grafarvogi næst veglínu. Fyrir Sundabrá hækkar hljóðstig við gangamunna við Sæbraut og í Gufunesi. Á nyrðri hluta veglínu er lítil byggð, en nokkur hús á Álfsnesi verða fyrir áhrifum en umferð um núverandi veg um Mosfellsbæ og Kollafjörð minnkar og hljóðstig lækkar. Mótvægisáðgerðir fækka íbúum sem búa við hljóðstig yfir viðmiðunarmörkum verulega. Beita þarf sértækum aðgerðum fyrir nokkur hús í Laugarnes- og Vogahverfi og í Grafarvogi.

Á útivistarsvæðum mælist hljóðvist ávallt undir mörkum fyrir Sundagöng. Sama á við um Sundabrá nema það fer yfir mörkin næst Sundabraut í Borgargarði við Gufuneshöfða og Hamraflátir og í nyrsta hluta Skemmtigarðsins.

Á framkvæmdatíma verða tímabundin áhrif á hljóðvist og gæta mun titrings í nágrenninu. Hugað verður að upplýsingagjöf til íbúa á meðan á framkvæmdum stendur. Ónæði vegna framkvæmda verður bundið við tímamörk sem skilgreind eru í reglugerð.

Útivist og lífsgæði

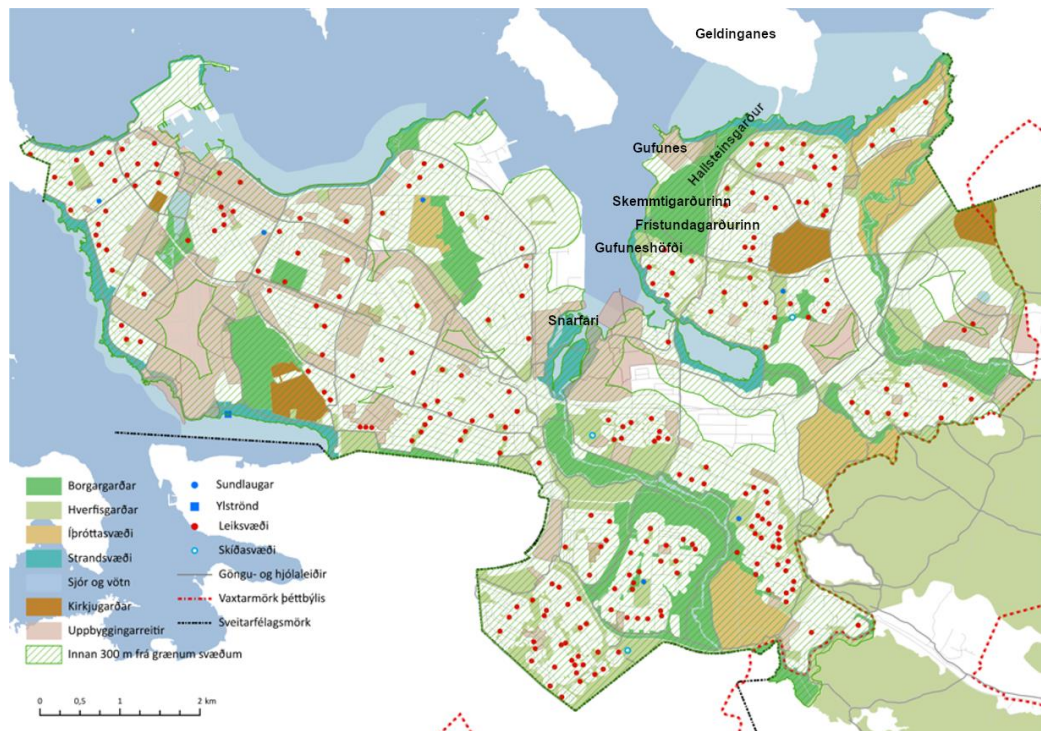
Lífsgæði íbúa felast meðal annars í aðgengi að útivistarsvæðum og náttúru. Sundabraut liggur um og við útivistarsvæði og opin svæði. Í Gufunesi og Geldinganesi fara opin svæði undir mannvirki og minnka aðstöðu til útivistar. Sundabraut verður sýnileg og hljóðstig hækkar í einhverjum tilfellum við útivistarsvæði í Gufunesi, Geldinganesi og borgargarði á Gufuneshöfða. Sundabrá fer yfir meira af opnum landsvæðum í Gufunesi en Sundagöng.

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 er markmið um að sem flestir íbúar búi í innan við 300m fjarlægð frá útivistarsvæði sem er stærra en 2.000 fermetrar (Mynd 10). Þó þessi fjarlægð breytist ekki, þá slítur Sundabraut útivistarsvæði og strandsvæði frá byggðinni í Grafarvogi og aðgengi verður erfiðara, á stærra svæði fyrir Sundabrá en Sundagöng.

Valkostur BG1 þverar svæðið og þekur mest af opnu svæði og aðskilur íbúðarhverfi í Grafarvogi og Gufunesi. Valkostur BG2 er nær strandlínunni, fjær byggðinni og þekur minna af opnu svæði. Valkostur BG3 fer í göng undir Gufunes, skerðir opin svæði lítið og er sá valkostur fyrir Sundabrá sem skerðir minnst aðgengi að strandlínu og opnum svæðum. Tryggja þarf áframhaldandi gott aðgengi gangandi og hjólandi að útivistarsvæðum sem Sundabraut hefur áhrif á.

Sundabraut hefur ekki bein áhrif á útivistarsvæði við Blikastaðakró og Leiruvog en vegurinn verður sýnilegur og truflun frá umferð verður nærri veginum.

Bætt aðgengi eftir stígum samhliða Sundabraut getur haft jákvæð áhrif á möguleika til útivistar í Kollafirði, Álfsnesi og Gunnunesi.



Mynd 10 Græn svæði borgarinnar og hverfi sem eru innan við 300 metra frá grænu svæði. Inn á myndina eru merkt útvistarsvæði á Gufunesi og í Elliðaárvogi (Mynd: Reykjavíkurborg).

Hjóla- og göngustígur á Sundabru tengir stíga höfuðborgarsvæðisins betur við Geldinganes, Álfnes, Kollafjörð, Kjalarnes og útvistarsvæði við Esju. Aðgengi borgarbúa að útvistarsvæðunum verður greiðari. Sundagöng hafa síður þennan kost og stytta minna ferðatíma gangandi og hjólandi (Mynd 11).

Sundabraut mun liggja nærri skipulagðri frístundastarfsemi og útvistarsvæðum. Sundabru fer nærri Frístundagarðinum, Skemmtigarðinum og Hallsteinsgarði. Sundagöng hafa minni áhrif á þessi svæði. Landfyllingar við Geldinganes munu breyta róðraleiðum Kajakklúbbsins sem hefur aðstöðu við nesið. Aðstæður til róðra verða ýmist meira eða minna krefjandi þegar straumhraði og öldufar breytist vegna landfyllinga en ættu ekki að hamla notkun svæðisins.

Á Álfnesi þurfa æfingasvæði skotveiðifélags að víkja. Golfvellið við Blikastaðakró og Leiruvog verða ekki fyrir beinum áhrifum en vegurinn sést þaðan. Siglingaklúbburinn Snarfari hefur aðstöðu í höfn fyrir skemmtibáta í Elliðaárvogi. Greiningar sýna að Sundabraut hafi ekki áhrif á starfsemina.



Mynd 11 Samanburður á leiðum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur fyrir Sundabrá (blá leið) og Sundagögn (Rauð leið). Mynd (EFLA, 2025).

Efnistaka

Talsverð þörf er á efni í vegagerð, brúargerð, fyllingar og rofvarnir og talsvert af efni fellur til við gangagerð. Hægt er að nota efni sem fellur til í aðra verkhluta og minnka þörf á nýju efni. Í umhverfismatsskýrslu Sundabrautar (EFLA, 2025) er reiknað hve mikið efni þarf og hve mikið fellur til í hverjum verkþætti fyrir alla valkosti. Ýmis tækifæri eru til að ná í efni eða nýta umframefni en greina þarf það betur þegar nær dregur.

Fyrir Sundabrá er þörf á um 1.190 þús m³ af efni í fyllingar. Hægt er að nota mest af efni sem fellur til annars staðar á veglínunni. Nokkrar hugmyndir eru um hvar megi nálgast viðbótaefni nærri framkvæmdasvæði, t.d. með frágangi á gamalli grjótnámu í Geldinganesi.

Við gerð Sundaganga er umframmagn af bergi um 1.010 þús m³. Efni sem fellur til við gangagerð má flytja beint á vegstæði Sundabrautar eins og þörf er á. Hugmyndir um notkun umframefnis eru m.a. í landfyllingar, Hringrásargarð í Álfnesi og efni af réttum gæðum má nýta almennt í gatnagerð og fyllingarefni við húsbyggingar.

Öryggi vegna Gufuneshauga

Í Gufunesi eru aflagður urðunarstaður og áhætta felst í veglagningu um slíka staði. Einungis valkostur BG1, Sundabrá með veg þvert yfir Gufunes, fer að ráði yfir Gufuneshauga. Aðrir valkostir fara undir eða fram hjá hauginum. Óvissa er um áhrifin veglagningar yfir hauginn en í umhverfismatsskýrslu Sundabrautar (EFLA, 2025) er lagðar til vegtæknilegar aðferðir til að gera þetta með öruggum hætti.

3.7 Loftslagsmál

Í matsvinnu eru eftirfarandi matsspurningar, gögn og viðmið lögð til grundvallar mati á áhrifum:

Matsspurningar

17. Mun breyting leiða til aukinnar eða minnkunar á losun frá umferð / frá landnotkun?
18. Hvert er kolefnisspor mannvirkja sem tengjast Sundabraut?
19. Eru breytingar til þess fallnar að styðja við viðnámsþol borgarinnar gagnvart loftslagsbreytingum?

Viðmið og gögn

Stefnumörkun Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 (bls. 31):

- Samgöngur í borginni verði kolefnishlutlausar árið 2040.
- Bílaumferð og heildarekin vegalengd farartækja sem knúin eru jarðefnaeldsneyti dragist verulega saman í takt við markmið Parísarsamkomulagsins.

Loftslagsstefna höfuðborgarsvæðisins (2023)

- Stuðningur við uppbyggingu grænna innviði sem gera göngu, hjóleiðar og almenningssamgöngur að samkeppnishæfum ferðamáta
- Ábyrg nýting jarðvegs, m.a. með því að forðast uppbyggingu á votlendissvæðum, endurheimta votlendi sem hefur verið framræst, nýta allan jarðveg sem til fellur vegna húsbygginga, gatnagerðar og annarra framkvæmda og fyrirbyggja mengun sem spillt getur lífsskilyrðum jarðvegslífvera.
- Loftslagsvænni byggingarstarfsemi,

Loftslagsstefna Reykjavíkur:

- Kolefnishlutleysi árið 2030.
- Áherslur um gönguvæna borg og heilsueflandi samgöngur.
- Áhersla um vistvæn mannvirki.

Gögn:

- Losun gróðurhúsalofttegunda (Umhverfisstofnun, 2022).
- Aðgerðaráætlun Reykjavíkurborgar í loftslagsmálum 2021-2025.
- Umhverfismatsskýrsla Sundabrautar, EFLA 2025

Loftslagsmál – Samantekt umhverfisáhrifa			
Sundabré	Sundagöng	Óbreytt lega	Núllkostur
+	+	+	-

Helsti munur milli valkosta

- **Kolefnisspor:** Kolefnisspor Sundaganga er reiknað hærra en Sundabréar. Áætlað er að það taki lengri tíma að kolefnisjafna Sundagöng en Sundabré.
- **Hjólandi og gangandi vegfarendur:** Minni tækifæri fyrir vistvæna ferðamáta (hjóla og ganga) fyrir Sundagöng en Sundabré.
- **Óbreytt lega:** Áhrif óbreyttrar legu á loftslag eru sambærileg áhrifum Sundabréar.
- **Núllkostur:** Núllkostur hefur neikvæðari áhrif þar sem vegalengdir styttest ekki og umferð þyngist á núverandi stofnbrautum.

Breytingar á losun frá umferð og frá landnotkun

Í umhverfismatsskýrslu Sundabrautar (EFLA, 2025) er loftslagsávinningur Sundabrautar skoðaður og áætlað hve langan tíma tekur að kolefnisjafna losun frá framkvæmdum með minni losun frá samgöngum.

Samkvæmt niðurstöðum úr umferðarspá samgöngulíkans höfuðborgarsvæðisins, mun tilkoma Sundabrautar draga úr heildarfjölda ekinna kílómetra, samanborið við núllkost. Loftslagsávinningurinn af Sundabraut samanborið við núllkost felst bæði í minni eldsneytisnotkun, vegna styttri akstursvegalengdar, og einnig minna sliti á bifreiðum og minna viðhaldi á samgöngumannvirkjum öðrum. Í sviðsmyndum þar sem orkuskipti ganga greiðar fyrir sig, tekur lengri tíma að vinna upp losun vegna framkvæmdarinnar, heldur en ef áfram verður hátt hlutfall jarðeldsneytisbíla.

Þrátt fyrir að fleiri ferðir verði farnar í bíl, eru ferðirnar styttri í þeim valkostum. Áætlað er að það taki um 30-45 ár að jafna út kolefnisspor framkvæmdarinnar með Sundabré og um 60-70 ár með Sundagöngum. Það tekur lengri tíma fyrir Sundagöng að ná kolefnisjöfnun og því er minni loftslagsávinningur til lengri tíma litið samanborið við Sundabré. Loftslagsáhrif núverandi legu er sambærileg valkosti um Sundabré.

Sundabré hefur kosti fyrir vistvæna ferðamáta umfram Sundagöng, þar sem hún bætir aðgengi fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur og opnar á fleiri tækifæri fyrir almenningssamgöngur til framtíðar. Sundagöng yrðu ófær gangandi og hjólandi vegfarendum og styddu því síður við vistvæna ferðamáta.

Í lofslagsstefnu höfuðborgarsvæðisins er markmið um að styðja við uppbyggingu grænna innviða sem gera göngu, hjóleiðar og almenningssamgöngur að samkeppnishæfum ferðamáta og stuðla að því að íbúar þurfi síður að reiða sig á einkabíl í daglegum erindum. Reykjavíkurborg setur sambærilegar áherslur. Sundabraut með brú býður upp á fleiri möguleika til að styðja við þetta markmið en með göngum.

Markmið Reykjavíkurborgar er að verða kolefnishlutlaus fyrir árið 2030 og að aðlögun að loftslagsbreytingum verði með vistvænum og mannvænum hætti. Ísland í heild hefur markmið um kolefnishlutleysi árið 2040. Stærsti hluti samfélagslosunar hérlandis er vegna samganga og í aðgerðaráætlunum er mikil áhersla á að draga úr losun frá umferð. Áætlað er að færri kílómetrar verði eknir með tilkomu Sundabrautar og dragi þannig úr losun frá umferð. Búið er við að atvinnusókn frá Akranesi og Borgarnesi til höfuðborgarsvæðisins muni aukast en þó ekki svo mikið að það vegi upp ávinninginn af styttri vegalengdum.

Ekki hefur verið reiknuð út losun frá landnotkun. Til þess að það væri mögulegt með forsvaranlegri nákvæmni, þyrfti hvort tveggja: haldbetri losunarstuðla fyrir losun frá landnotkun og nákvæmari útreikninga á fótspori framkvæmdarinnar en fyrir liggja á þessu stigi. Þó er hægt að byggja lauslegt mat á því hvort vegstæðið liggja um vistgerðir sem ríkar eru að kolefni í jörðu.

Vegstæðið liggur að nokkru leyti í þéttbýli þar sem búast má við að kolefni í jörðu hafi þegar verið raskað. Þar sem farið er um minna raskað land, liggur vegstæðið að mestu leyti um vistgerðir þar sem jarðvegur er miðlungi ríkur að kolefni, eins og lyngmóavist og grasmóavist. Vegstæðið liggur einungis að afar litlu leyti um votlendisvistgerðir sem eru ríkar að kolefni. Til mótvægis má gæta sérstakrar varúðar til að framkvæmdin hafi sem minnst áhrif á vatnsbúskap aðliggjandi votlendis sem ekki verður fyrir beinni röskun.

Að síðustu má nefna að verði gamla urðunarstaðnum í Gufunesi raskað er líklegt að þar losni kolefni og önnur gasmengun sem myndast hefur við niðurbrot úrgangs. Vel þarf að gæta að slíku jafnvægi í áframhaldandi hönnun og velja mótvægisáðgerðir.

Kolefnisspor mannvirkja sem tengjast Sundabraut

Í útreikningum á kolefnisspori Sundabrautar (EFLA, 2025) eru bornir saman valkostir um Sundagöng og Sundabrá. Kolefnisspor Sundaganga er reiknað marktækt hærra en kolefnisspor Sundabrá. Þýngst vegur framleiðsla og öflun hráefna fyrir alla valkosti. Áætlað er að á framkvæmdatíma losni um 150 þúsund tonn CO₂-ígilda fyrir Sundagöng og 90-120 þúsund tonn fyrir Sundabrá, eftir því hvaða valkostur er valinn. Rekstur og viðhald er talið valda losun upp á 70 þúsund tonn fyrir Sundagöng og 50-60 þúsund tonn fyrir Sundabrá, þegar reiknað er með 60 ára notkunartímabili. Þrátt fyrir mótvægisaðgerðir eru áhrif framkvæmdarinnar töluverð í samhengi við losun frá samgöngum og mannvirkjagerð á landsvísu.

Rétt er að nefna að stærsti hluti losunar er vegna framkvæmdarinnar sjálfar og hráefna sem þarf. Hluti hráefna kemur erlendis frá og losun vegna framleiðslu þeirra færast í kolefnisbókhald upprunalandsins en birtast einnig í þriðja umfangi í kolefnisbókhaldi framkvæmdarinnar.

Til mótvægis mun framkvæmdaraðili leggja áherslu á að draga úr loftlagsáhrifum eins og mögulegt er meðal annars með lágmörkun efnaflutnings, hagræðingu í efnisnotkun, vali á umhverfisvænum efnum, endurnýtingu byggingarefna og nýta nýja tækni og nýjar aðferðir.

Viðnámsþol borgarinnar gagnvart loftslagsbreytingum

Meðal þeirra breytinga sem loftslagsbreytingar geta valdið eru hækkun sjávarstöðu og aukinni flóðahætta, aukin úrkomuákefð og ofanflóð, hlýrri vetur. Meira álag getur orðið á samgöngumannvirki og aðra innviði borgarinnar.

Sundabraut styrkir viðnámsþol borgarinnar almennt á þann hátt að borgarbúar verða minna háðir einni leið út úr borginni. Vegstæðið er hvorki í mikilli flóðahættu af vatnsföllum né ofanflóðahættu. Hins vegar er allnokkur hættu af vindhviðum þegar nær dregur Esjunni og þarf að vinna gegn því með mótvægisaðgerðum. Einnig þarf að búa svo um hnúta að hækkandi sjávarstaða ógni Sundabrautinni ekki.

Þá er mikilvægt að Sundabrautin sjálf rýri ekki viðnámsþolið með því að auka á hættu, til dæmis af regnflóðum sem fylgja ákafri úrkomu. Ekki þarf að hafa áhyggjur af áhrifum neðanstraums, þar sem vegstæðið er svo nærri sjó. Hins vegar þarf að tryggja að yfirborðsvatn eigi áfram greiða leið frá byggðunum í Grafarvogi. Þá þarf að gæta að því við brúarhönnun að hættu af sjávarflóðum breytist ekki til hins verra.

4 Tengsl við stefnumörkun, áætlanir og alþjóðasamninga

Áætlun, helstu áherslur og markmið	Sundabrá	Sundagöng
Samgönguáætlun		
Markmið um greiðar samgöngur þar sem samgöngukerfi myndi eina samþætta heild sem þjóni íbúum og atvinnulífi sem best. Búsetugæði verði aukin með bættum samgöngum innan og milli vinnusóknarsvæða. Samgöngur efli atvinnulíf innan og milli landshluta.	+	+
Unnið verði að þróun stofnvegakerfis höfuðborgarsvæðisins í samvinnu við sveitarfélögin til að auka öryggi og bæta umferðarflæði.	+	+
Áfram verði unnið að auknum forgangi almenningssamgangna í umferðinni með gerð sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.	+	+
Áfram verði stutt við gerð stofnstíga gangandi og hjólandi í þéttbýli og milli þéttbýlis-staða. Leitast verði við að gera hjólréiðar og göngu að greiðum og öruggum ferðamáta.	+	+ / —
Stuðlað verði að greiðum, skilvirkum, hagkvæmum og öruggum samgöngum á höfuð-borgarsvæðinu með jafnri uppbyggingu innviða allra samgöngumáta. Leitað verði leiða til að dreifa umferðarálagi með markvissum hætti og bæta þannig nýtingu allra innviða.	+	+ / —
Við hönnun, framkvæmd, rekstur og viðhald mannvirkja verði tekið tillit til umhverfissjónarmiða.	+	+
Unnið verði samkvæmt markmiðum aðgerðaáætlunar íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum um samgöngur.	+	+ / —
Áfram verði leitað leiða til að bæta staðbundin loftgæði og hljóðvist við þjóðvegi í þéttbýli í samstarfi við sveitarfélög.	+ / —	+ / —
Unnið verði að styttingu ferðatíma innan vinnu- og skólasóknarsvæða. Framkvæmdir og þjónusta samgöngukerfisins miði að því að auka öryggi og styrkja vinnu- og skólasóknarsvæði.	+	+
Samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins		
Greiðar, hagkvæmar og skilvirkar samgöngur á höfuðborgarsvæðinu með jafnri uppbyggingu innviða allra samgöngumáta. Leitað verði leiða til að dreifa umferðarálagi með markvissum hætti og bæta þannig nýtingu allra innviða.	+	+
Stuðla að því að ná loftslagsmarkmiðum stjórnvalda um sjálfbært, kolefnislaust borgarsamfélag með eflingu almenningssamgangna og deiliahagkerfis í samgöngum og bættum innviðum fyrir aðra vistvæna samgöngumáta auk þess að hvetja til breyttra ferðavenja og orkuskipta.	+ / —	+ / —
Stuðla að auknu umferðaröryggi með það að markmiði að draga stórlega úr umferðarslysum.	+	+
Stuðla að bættri lýðheilsu með aukinni hreyfingu íbúa og bættum loftgæðum m.a. með fjölbreyttari ferðamátum.	+ / —	+ / —
Landsskipulagsstefna 2024-2038		
Skipulag mannvirkja, byggða og bæjarrýma efli þau gæði sem felast í menningarlandslagi.	+ / —	+ / —
Skipulag feli í sér stefnu um yfirbragð byggðar og annarra mannvirkja, skapi aðlaðandi og öruggt umhverfi og veiti möguleika til hreyfingar, endurnæringar og samskipta í nærumhverfi.	—	—

Skipulag stuðli að uppbyggingu atvinnulífs til framtíðar með áherslu á eftirsóknarvert umhverfi og sjálfbæra nýtingu lands.	+	+
Skipulag miði að því að auka alþjóðlega samkeppnishæfni landsins um fólk og fyrirtæki með sterkum aðlaðandi borgarsvæðum.	+	+
Skipulag miði að því að varðveita fjölbreytt og verðmætt landslag, svo sem óbyggð víðerni og landslagsheildir.	—	—
Skipulag miði að því að vernda kolefnisríkan jarðveg. Jafnframt stuðli skipulag að því að draga úr hnignun vistkerfa og stuðla að endurheimt þeirra, með það að markmiði að draga úr losun, auka bindingu kolefnis í jarðvegi og gróðri og vernda líffræðilega fjölbreytni.	+ / —	+ / —
Skipulag greiði fyrir skilvirkum samgöngum þar sem jafnvægi milli ólíkra ferðamáta verði haft að leiðarljósi.	+	+
Skipulagsgerð miði að því að tryggja loftgæði og góða hljóðvist, m.a. með útfærslu byggðar og almenningssýma sem dregur úr ferðaþörf og hvetur til virks ferðamáta. Horfa skal til aðgerðaáætlunar stjórnvalda um loftgæði sem og fyrirliggjandi upplýsinga um loftgæði og hljóðvist. Leita skal leiða til að bæta loftgæði og hljóðvist þar sem þeim er ábótavant.	+ / —	+ / —
Við skipulagsgerð verði hugað að leiðum til að auka fjölbreytni atvinnulífs með tilliti til styrkleika svæða, sjálfbærrar nýtingar lands og þols gagnvart samfélags- og umhverfisbreytingum. Í skipulagi verði mörkuð stefna um uppbyggingu atvinnuhúsnæðis sem tekur mið af fyrirsjáanlegum þörfum samfélagsins og þróun til framtíðar.	+	+
Í skipulagi í þéttbýli verði lögð áhersla á sjálfbærni borgarsvæða, sem verði eftirsótt til búsetu og atvinnu og skapi umgjörð fyrir efnahagslega drifkrafta og nýsköpun.	+	+
Alþjóðlegir samningar um verndun lífríkis (Bernarsamningur og samningur um líffræðilega fjölbreytni)		
Áhrif eru möguleg á tegundir sem eru á lista Bernarsamningsins yfir tegundir sem þarfnast verndar.	+ / —	+ / —
Aðalskipulagsáætlunir aðliggjandi sveitarfélaga og svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins		
<i>Úr svæðisskipulagi:</i> Vesturlandsvegur um sundin (Sundabraut) og tenging Reykjanesbrautar ofan byggðar á sunnanverðu höfuðborgarsvæðinu til að beina fjarumferð framhjá þéttbýli, þ.e. nýjar útfærslur meginstofnvega eins og þeir eru í dag, verða áfram til skoðunar. Sveitarfélögin taka frá rými í skipulagsáætlunum fyrir mögulegar tilfærslur þessara meginstofnvega. Gengið verður út frá að Sundabraut verði hluti af norður-suður meginstofnvegi, verði hún byggð á skipulagstímabilinu, en samhliða fari núverandi Vesturlandsvegur norðan Suðurlandsvegar úr flokki meginstofnvega.	+	+
Stefnumörkun í loftslagsmálum 2007-2050. Aðgerðaráætlun í loftslagsmálum 2024		
Sameiginlegt markmið ESB, Íslands og Noregs um 55% samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda árið 2030 miðað við árið 1990.	—	—
Markmið um að ná kolefnishlutleysi eigi síðar en árið 2040.	—	—
Bygðaaætlun 2022-2036 - áhersla á innviði		
Markmið um að innviðir mæti þörfum samfélagsins	+	+
Að stærstu þéttbýlissvæðin verði eflð og samkeppnishæfni þeirra og hlutverk í byggðaðróun landsins styrkt.	+	+
Stefnuskjöl Reykjavíkurborgar		
Fjallað er um samræmi við stefnuskjöl í viðeigandi köflum hér að ofan.		

5 Tengsl við Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna

8 GÓÐ ATVINNA OG HAGVÖXTUR 	<i>Heimsmarkmið: Stuðla að viðvarandi sjálfbærum hagvexti og arðbærum og mannsæmandi atvinnutækifærum fyrir alla</i>	9 NÝSKÖPUN OG UPPBYGGING 	<i>Heimsmarkmið: Byggja upp viðnámsþolna innviði fyrir alla, stuðla að sjálfbærri iðnvæðingu og hlúa að nýsköpun</i>
10 AUKINN JÖFNUÐUR 	<i>Heimsmarkmið: Draga úr ójöfnuði innan og á milli landa</i>	11 SJÁLFBÆRAR BORGIR OG SAMFÉLÖG 	<i>Heimsmarkmið: Gera borgir og íbúðasvæði öllum mönnum auðnotuð, örugg, viðnámsþolin og sjálfbær</i>
13 AÐGERDIR Í LOFTSLAGSMÁLUM 	<i>Heimsmarkmið: Grípa til bráðra aðgerða gegn loftslagsbreytingum og áhrifum þeirra</i>	14 LÍF Í VATNI 	<i>Heimsmarkmið: Vernda og nýta hafið og auðlindir þess á sjálfbæran hátt í því skyni að stuðla að sjálfbærri þróun</i>
15 LÍF Á LANDI 	<i>Heimsmarkmið: Vernda, endurheimta og stuðla að sjálfbærri nýtingu vistkerfa á landi, sjálfbærri stjórnun skógarauðlindarinnar, berjast gegn eyðimerkurmyndun, stöðva jarðvegseyðingu og endurheimta landgæði og sporna við hnignun líffræðilegrar fjölbreytni.</i>		

6 Samantekt mótvægisáðgerða og vöktunaráætlun

Umhverfisþáttur	Mótvægisáðgerð / vöktun	Tímasetning	Ábyrgð
Áhrif á hafnarsvæði Sundahafnar	Hönnun taki mið af því að lágmarka áhrif á Faxaflóahafnir og möguleg mótvægisáðgerð er að nýta svæði hafnarinnar betur og horfa til þróunar hafnarstarfsemi í stærra samhengi.	Á hönnunartíma og við síðari skipulagsbreytingar	Vegagerðin og Reykjavíkurborg
Sýnileiki frá íbúðarbyggð og útivistarsvæðum	Hönnun taki mið af því að mannvirkid falli að landslagi eftir því sem mögulegt er. Umfang landfyllinga um sundin verði lágmarkað og brýr lengdar eins og kostur er.	Á hönnunartíma	Vegagerðin
Aðgengi íbúa að hágæða almenningssamgöngum	Tryggja rými fyrir forgangsakstur almenningssamgangna og góðar tengingar gangandi milli biðstöðva og áfangastaða.	Á hönnunartíma	Vegagerðin
Aðgengi að hjóla- og göngustígum	Tryggja að hjóla- og göngustígar verði hluti af hönnun Sundabrautar, bæði nýir stígar meðfram veginum og að Sundabraut skerði ekki aðgengi að þeim stígum sem fyrir eru.	Á hönnunartíma	Vegagerðin
Vistgerðir og líffræðilegur fjölbreytileiki	Vakta vistgerðir og tilteknar tegundir í samræmi við niðurstöðu umhverfismats framkvæmdar. Lágmarka rask og nýta staðargróður við frágang.	Á framkvæmda og rekstartíma	Vegagerðin og Reykjavíkurborg
Fornminjar	Eftirlit og vöktun sérfræðinga á framkvæmdatíma.	Á framkvæmdatíma	Vegagerðin
Loftgæði og hljóðvist	Vakta hljóðvist og loftgæði og beita mótvægisáðgerðum ef farið er yfir mörk reglugerða.	Á rekstartíma og framkvæmdatíma	Reykjavíkurborg og Vegagerðin
Útivist og lýðheilsa	Tryggja aðgengi íbúa að útivistarsvæðum og strandlengju.	Á hönnunartíma og framkvæmdatíma	Vegagerðin
Efnistaka	Miðla efni sem fellur til þannig að það nýtist innan framkvæmdar eða í öðrum verkefnum í nágrenninu.	Á hönnunartíma og framkvæmdatíma	Vegagerðin
Öryggi vegna Gufuneshauga	Fylgja mótvægisáðgerðum sem lagðar eru til í mati á umhverfisáhrifum framkvæmdar.	Á hönnunartíma og framkvæmdatíma	Vegagerðin
Loftslagsmál	Lágmarka kolefnisspor framkvæmdar með því að velja vistvænar lausnir við framkvæmdir.	Á hönnunartíma og framkvæmdatíma	Vegagerðin

7 Heimildir

EFLA. (2025). Sundabraut - Umhverfismatsskýrsla - Drög 20.6.2025.

Aðalskipulag Reykjavíkur 2040

Sundabraut

Nýr þjóðvegur að Reykjavík
Stofnbraut innan borgar

Drög að aðalskipulagsbreytingu
ásamt umhverfismati (drög)

Lögð fram sbr. 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og lög nr. 111/2021 um umhverfismat áætla



Sundabraut er nýr þjóðvegur að Reykjavík. Stofnbraut þessi, sem liggur öll innan marka Reykjavíkur, mun stytta vegalengdir til höfuðborgarinnar frá Norður- og Vesturlandi og ekki síður stytta leiðir innan þéttbýlis Reykjavíkur og milli borgarhluta. Brautin mun liggja frá Sæbraut, þvera Kleppsvík að Gufunesi og þaðan um Eiðsvík og Geldinganes, yfir Leiruvog að Gunnunesi og Álfsnesi og þvera Kollafjörð utanverðan og mæta þar Vesturlandsvegi á móts við Móanes.

Gert hefur verið ráð fyrir Sundabraut, sem nýrri stofnbraut í skipulagi Reykjavíkur og sem þjóðvegi um höfuðborgarsvæðið, í skipulagsáætlunum um árabíl. Fjölmargar ákvarðanir um landnotkun og staðsetningu byggingarsvæða, einkum þó atvinnusvæða, hafa tekið mið af því að umrædd stofnbraut yrði lögð í framtíðinni. Aðalskipulagsbreytingin sem hér er kynnt er þannig nánari útfærsla á stefnu sem þegar liggur fyrir í samþykktum stefnuskjölum.

Það hefur lengi verið deilt um legu Sundabrautar og útfærslu hennar innan byggðar í Reykjavík. Skiptar skoðanir hafa verið um hönnun einstakra gatnamóta og legu og nálægð brautar við núverandi íbúðarbyggð, með tilheyrandi umhverfisáhrifum. Í ljósi þessa og sögu verkefnisins, er mikilvægt að vanda til verka, tryggja faglegt mat og greiningar á þeim valkostum sem lagðir eru fram. Brýnt er að draga fram á skýran hátt kosti og galla allra valkosta og áhrif þeirra í víðu samhengi frá mörgum sjónarhornum, m.a. hver áhrif hinnar nýju samgöngutengingar eru á byggðapróun og ferðavenjur til langs tíma litið og hver áhrifin yrðu ef fallið yrði frá framkvæmdum eða þeim seinkað verulega.

Í skjalinu eru sett fram drög að mögulegum breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkur vegna hönnunar og útfærslu Sundabrautar og umhverfismats framkvæmdarinnar. Um forkynningu skipulagsbreytinga er að ræða og á þessu stigi eru settir fram tveir megin valkostir um útfærslu Sundabrautar - brú eða göng um Kleppsvík- auk þess sem ýmis afbrigði hönnunarlausna eru sett fram á völdum köflum leiðarinnar. Fjallað er með ítarlegum hætti um þessa mismunandi kosti og hönnunarlausnir í umhverfiskýrslu framkvæmdarinnar, sem er kynnt samhliða (fylgiskjal II, Efla) og í umhverfismati VSÓ-ráðgjafar um áhrif aðalskipulagsbreytinga (fylgiskjal I). Að lokinni kynningu umhverfisskýrslu framkvæmdarinnar og forkynningu aðalskipulagsbreytinga, verður mótuð formleg tillaga að breytingu á aðalskipulagi, sem lýsir endanlegri legu og útfærslu Sundabrautar. Ákvörðun um endanlega útfærslu Sundabrautar í aðalskipulagi, mun m.a. byggja á niðurstöðum umhverfismatsins, sjónarmiðum sem koma fram í kynningarferlinu framundan og nánara samkomulagi borgar og ríkis.



Brú eða göng
(Kleppsvík)

Gufunes

Brú og landfyllingar

Eiðsvík

Geldinganes

Blikastaðakró

Brú og landfyllingar

Leiruvogur

Gunnunes

Álfsnes

Brú og landfyllingar

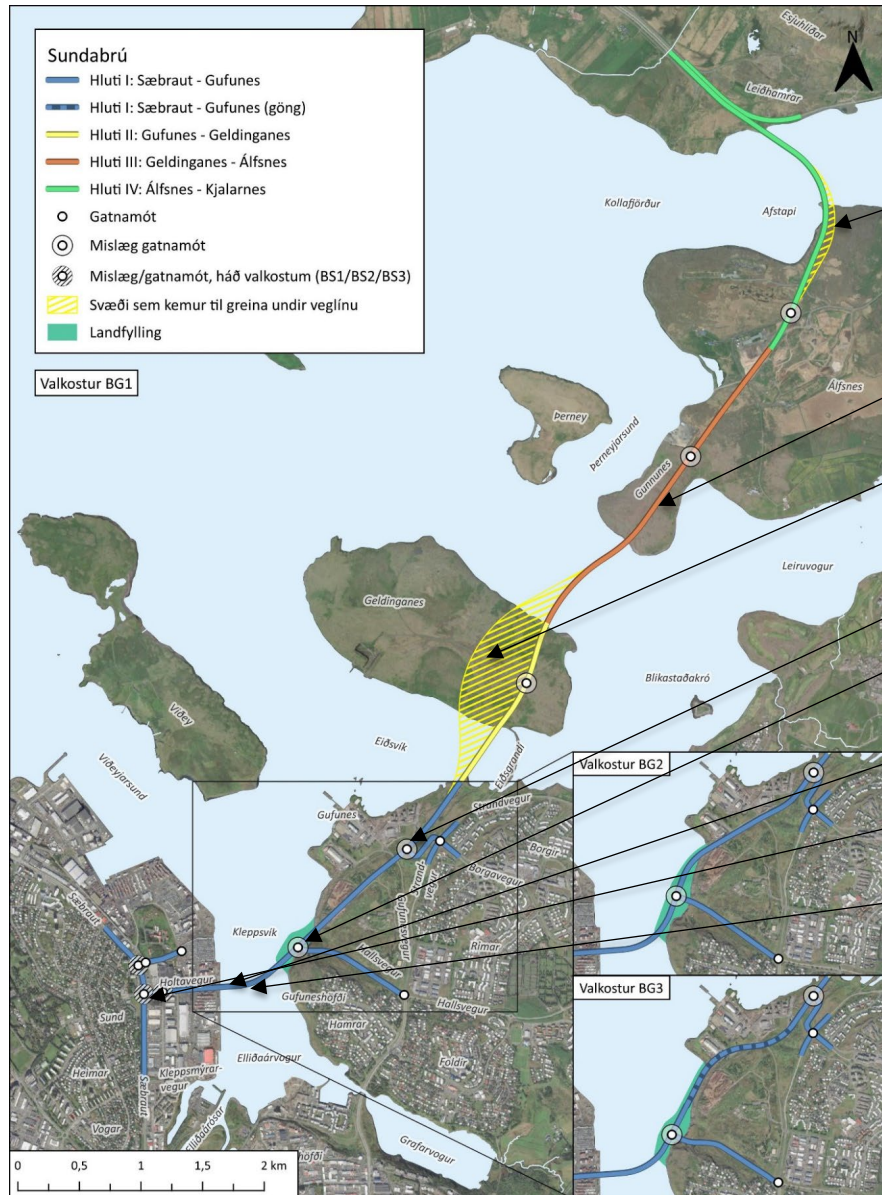
Kollafjörður

Hærri brú um Kleppsvík, milli
Gufuness og Sæbrautar

Kleppsvík

Gufuneshöfði

Breytingartillögur aðalskipulags í hnotskurn (drög)* – Sundabrá um Kleppsvík (valkostur I)



Lega Sundabrautar við Afstapa á Álfsnesi, færast mögulega til austurs, til að tryggja vernd fuglabjargs við Djúpuvík

Sundabraut mætir Gunnunesi austur til að hlífa menningarminjum í Sundakoti sem eru á vestanverðu Gunnunesi. Hverfisverndarsvæði menningarminja verða mögulega skilgreind í endanlegri tillögu í samhengi við aðalskipulagsbreytingu iðnaðarsvæða á Álfsnesi

Á þessu svæði eru til skoðunar valkostir sem víkja frá gildandi aðalskipulagi, m.a. um fjölda gatnamóta (mögulega ein í stað tveggja), að legan verði austur á nesinu og brautin minna niðurgráfin. Í gildandi aðalskipulagi er gert ráð fyrir göngum eða stökk á þessum kafla. Meta þarf legu á nesinu m.a. út frá mögulegri framtíðarnýtingu Geldinganes og uppbyggingu

Gatnamót (mislæg) við Gufunes færast eilítið til suðurs

Gatnamót við Hallsveg (mislæg) norðan Gufuneshöfða færast vestar og gert er ráð fyrir landfyllingum við hönnun gatnamótanna. Sjá einnig mögulegar aðrar útfærslu í Gufunes vegna gamla sorpurðunarsvæðisins (BG2 og BG2), sjá nánar umhverfisskýrslur (fylgiskjöl I og II)

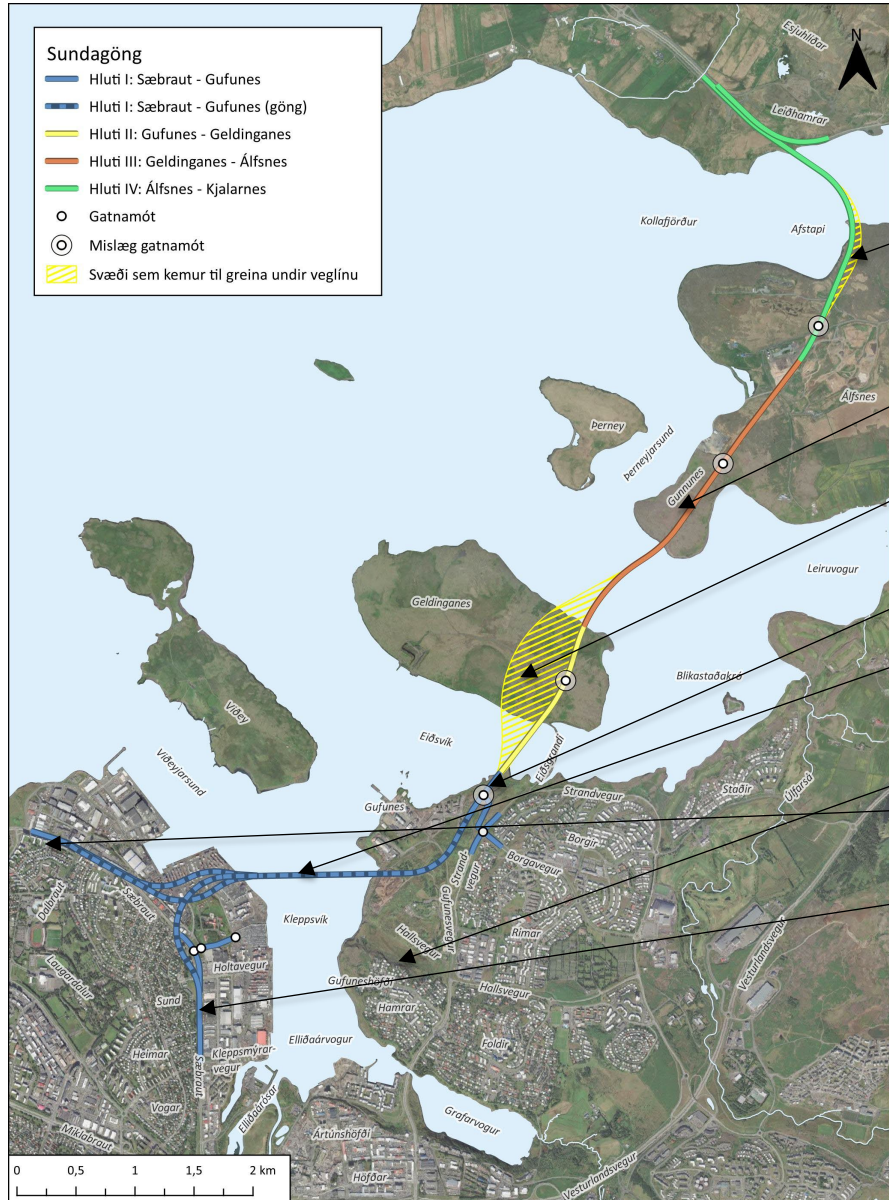
Sundabraut mætir Sæbraut sunnan Holtgarða á móts við Holtaveg en í gildandi aðalskipulagi liggur brautin norðan Holtgarða.

Til skoðunar eru mislægar tengingar og stökkalausnir þar sem Sundabraut mætir Sæbraut (sjá kafla 4.6), en gildandi aðalskipulag gerir ráð fyrir gatnamótum í plani. Sjá mismunandi valkosti og útfærslur gatnamóta í umhverfisskýrslu framkvæmdar, sem m.a. ráðast af hæð brúar.

Hæð brúar eru ekki beinlínis til ákvörðunar í aðalskipulagi en í umhverfismati framkvæmdar er talað um lágbrú og síðan hærri brú (30 m) sem hefði minni áhrif á skipulag hafnarsvæðis. Í fyrri vinnu var gert ráð fyrir jafnvel enn hærri brú (rúmlega 50 m) og svo var í þeirri lausn sem gildandi aðalskipulag miðast við. Hæð brúar er þó ekki ákvörðuð sérstaklega í aðalskipulagi en gengið var út frá lausn sem hefði ekki áhrif á hafnarstarfsemi sunnan brúar.

* Sjá nánar umhverfisskýrslur (fylgiskjöl I og II) vegna mismunandi valkosta og hönnunarlausna

Breytingartillögur aðalskipulags í hnotskurn (drög)* – Sundagöng um Kleppsvík (valkostur II)



Lega Sundabrautar við Afstapa á Álfnesi, færist til austurs, til að tryggja vernd fuglabjargs við Djúpuvík

Sundabraut mætir Gunnunesi austur til að hlífa menningarminjum í Sundakoti sem eru á vestanverðu Gunnunesi. Hverfisverndarsvæði menningarminja verða mögulega skilgreind í endanlegri tillögu í samhengi við aðalskipulagsbreytingu iðnaðarsvæða á Álfnesi

Á þessu svæði eru til skoðunar valkostir sem víkja frá gildandi aðalskipulagi, m.a. um fjölda gatnamóta (mögulega ein í stað tveggja), að legan verði austur á nesinu og brautin minna niðurgráfin. Í gildandi aðalskipulagi er gert ráð fyrir göngum eða stökk á þessum kafla. Meta þarf legu á nesinu m.a. út frá mögulegri framtíðarnýtingu Geldinganes og uppbyggingu

Gatnamót (mislæg) við Gufunes færast eilítið norðar en er í gildandi aðalskipulagi

Sundabraut í göngum frá Gufunesi að Sæbraut í stað stofnbrautar á yfirborðinu og brú um Kleppsvík

Framlenging Hallsvegar til vesturs felld út og mislæg gatnamót norðan Gufuneshöfða

Gert ráð fyrir gangamunnum á Sæbraut á tveimur stöðum, á móts við Köllunarklettssvæðið og sunnan Holtavegar, með tilheyrandi stökkum og römpum. Gert er ráð fyrir að stökkur á Sæbraut, norðan Skeiðarvogs, mæti gangamunnum Sundabrautar og þeir verði neðanjarðar

Sundabraut, aðalskipulagsbreyting (drög)

Umhverfismat. Samanburður megin valkosta (drög)

Samantekt frá VSÓ-ráðgjöf

Umhverfisþáttur	Sundabrá	Sundagöng	Óbreytt lega	Núllkostur
Byggðaðþróun, landnotkun, húsnæði, atvinnusvæði og byggðamynstur	+ Valkostur BG1: Opín svæði við byggð fara í meira mæli undir mannvirki. Valkostur lág brú: Skerðir hafnarsvæði meira en há brú en sýnileiki minni.	+	+ Opín svæði við byggð fara í meira mæli undir mannvirki.	—
Samgöngur og ferðavenjur	+	+ Styður síður við gangandi og hjólandi umferð en brú.	+	—
Náttúrufar, vatnafar og minjar	— Skerðir vistgerðir í fjöru í Gufunesi. Valkostur BG1: Skerðir græn svæði meira	—	— Skerðir fjörur og græn svæði á Gufunesi. Göng um Geldinganes hlífa vistgerðum.	0
Heilsa og öryggi	+ / — Ýmist jákvæð eða neikvæð áhrif á heilsu eftir hverfum og valkostum. Valkostur BG1: Mest áhrif á útivistarsvæði.	+ / — Ýmist jákvæð eða neikvæð áhrif á heilsu eftir hverfum og valkostum.	+ / — Ýmist jákvæð eða neikvæð áhrif á heilsu eftir hverfum og valkostum. Áhrif á útivistarsvæði eins og valkostur BG1.	0
Loftslagsmál	+	+	+	0

Tákn	Lýsing
++	Líkleg veruleg jákvæð áhrif
+	Líkleg jákvæð áhrif
0	Engin eða óveruleg áhrif
—	Líkleg neikvæð áhrif
---	Líkleg veruleg neikvæð áhrif
/	Óvissa eða óþekkt áhrif

Sundabraut. aðalskipulagsbreyting (drög)

Efnisyfirlit

Breytingartillögur í hnotskurn
Umhverfismat. samantekt VSÓ-ráðgjafar

1. Inngangur	7
1.1. Aðdragandi, umhverfismat og áherslur við mótun tillagna	8
1.2. Viljayfirlýsing ríkis og borgar 2021	9
1.3. Megin viðfangsefni og uppbygging greinargerðar	10
2. Megin markmið og leiðarljós	12
3. Megin forsendur og gildandi áætlanir	14
3.1. Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 og megin forsendur Sundabrautar	15
3.2. Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins	16
3.3. Önnur stefnuskjöl opinberra aðila	18
3.5. Sundabraut og byggða- og atvinnuþróun á höfuðborgarsvæðinu	27
4. Mótun tillagna og valkostir	22
4.1. Yfirlit valkosta um legu Sundabrautar og mismunandi gatnaútfærslur	23
4.2. Áhrif á samgöngur og ferðavenjur	24
4.3. Sundabraut og þróun hafnar	25
4.4. Sundabraut og þróun atvinnusvæða á Álfsnesi	
4.4. Sundabraut og nýir uppbyggingarmöguleikar	26
4.5. Sundabraut og þróun byggðar í Gufunesi og Grafarvogi	27
4.6. Sundabraut á móts við Sæbraut og Holtaveg. Mismunandi útfærslur	28
5. Breytingar á aðalskipulagi - megin valkostir	30
5.1. Tillögur að mögulegum breytingum	31
5.2. Yfirlit mögulegra breytinga – brúarlausn og göng	32
5.3. Frekari útfærsla breytinga og aðrar breytingar á aðalskipulagi	37
6. Samráð, kynningar og hagaðilar	52
7. Viðaukar	56

Fylgiskjöl:

Sundabraut. Umhverfisskýrsla aðalskipulagsbreytingar, fylgiskjal I, unnin af VSÓ-ráðgjöf

Sundabraut. Umhverfismatsskýrsla framkvæmdar, fylgiskjal II, unnin af Eflu verkfræðistofu

Sundabraut

Aðalskipulagsbreyting (drög)

Inngangur

**Megin forsendur,
aðdragandi og tilgangur
framkvæmdar**

1.1. Aðdragandi, umhverfismat og áherslur við mótnun tillagna

Gert hefur verið ráð fyrir Sundabraut, sem nýrri stofnbraut í skipulagi Reykjavíkur og sem þjóðvegi um höfuðborgarsvæðið, í skipulagsáætlunum um árabíl. Í samræmi við viljayfirlýsingu samgönguráðherra og borgarstjóra frá júlí 2021 (kaflí 1.2) hefur vinna við umhverfismat framkvæmdar, útfærslu einstakra hönnunarlausna og mótnun skipulagstillagna verið í gangi undanfarin misseri. Vinnan hefur einkum falist í samanburði mismunandi valkosta og lausna og mati á umhverfisáhrifum þeirra. Nú liggur fyrir umhverfisskýrsla framkvæmdaaðilans, Vegagerðarinnar, sem unnin er af Eflu verkfræðistofu og í samráði við Reykjavíkurborg. Umhverfisskýrslan er kynnt, skv. 23. gr. laga nr. 111/2021, samhliða drögum að aðalskipulagsbreytingu sem hér er lögð fram, sbr. 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga. Að því kynningarferli loknu verður tekin endanlega ákvörðun um legu og útfærslu Sundabrautar og hún auglýst sem formleg breyting á Aðalskipulagi Reykjavíkur.

Þó hér sé um gatnaframkvæmd að ræða sem er hluti gildandi aðalskipulags, er í umhverfismati aðalskipulagsbreytingar (fylgiskjal I) metið hvernig framkvæmdin samræmist gildandi megin markmiðum aðalskipulags, s.s. um breyttar ferðavenjur og kolefnishlutleysi og markmiðum sem koma fram í öðrum stefnuskjölum stjórnvalda. Sundabraut er mjög umfangsmikil og kostnaðarsöm framkvæmd sem mun hafa mikil áhrif á samgöngur og byggðaþróun á höfuðborgarsvæðinu um langa framtíð. Það er því mikilvægt að vanda til verka við mat á umhverfisáhrifum mismunandi valkosta og skoða þau frá öllum hliðum. Það á bæði við um legu stofnbrautarinnar, einstakar útfærslur hennar og svo hönnunarlausnir einstakra gatnamóta. Ennfremur er brýnt að skoða áhrif samgönguframkvæmda útfrá hinu stóra samhengi og til langs tíma og er lögð áhersla á það í umfjöllun hér að neðan og umhverfismati aðalskipulagsbreytingar



Mynd 1. Svæði sem Sundabraut gæti legið um. Sjá nánar valkosti og útfærslur í kafla 4. (Efla, september 2025)

1.1. Aðdragandi, umhverfismat og áherslur við mótnun tillagna

Það hefur lengi verið deilt um legu Sundabrautar og útfærslu framkvæmdar. Skiptar skoðanir hafa verið um hönnun einstakra gatnamóta og legu og nálægð brautar við núverandi íbúðarbyggð í Reykjavík. Í ljósi þessa og sögu verkefnisins, er sérlega mikilvægt að vanda til verka, tryggja faglegt mat og greiningar á þeim valkostum sem verða lagðir fram og aðgengi íbúa og hagsmunaaðila að gögnum og upplýsingum. Brýnt er að draga fram á skýran hátt kosti og galla allra valkosta og áhrif þeirra í víðu samhengi frá mörgum sjónarhornum, m.a. hver áhrif hinnar nýju samgöngutengingar eru á byggðapróun til langri tíma litið og hver áhrifin yrðu ef fallið yrði frá framkvæmdum eða þeim seinkað verulega.

Hér að neðan eru atriði sem nefnd voru í verklýsingu og lögð var áhersla á að horft yrði til við mótnun breytingartillagna og almennt við framfylgd verkefnis:

- Þó Sundabraut sé ráðgerð í bæði aðal- og svæðisskipulagi, þá er ekki um „einfalt“ veghönnunarverkefni að ræða. Til að skapa sátt um endanlega niðurstöðu þarf að vanda til verka við mat á umhverfisáhrifum mismunandi valkosta og hönnunarlausna og skoðað þær frá öllum hliðum og í víðu samhengi.
- Umhverfismat aðalskipulagsbreytingar þarf sérstaklega að endurspegla hið stóra samhengi þar sem fjallað er ekki eingöngu um bein umhverfisáhrif framkvæmdar og staðbundin áhrif, heldur áhrif samgönguframkvæmdar í stóra samhenginu og til lengri tíma litið.
- Mikilvægt er að umhverfisáhrif framkvæmdar og áhrif breytts samgönguskipulags verði metin gaumgæfilega á grundvelli samþykktra markmiða og fyrirliggjandi stefnuskjala. Horfa þarf sérstaklega til megin markmiða AR2040 um þróun byggðar innan skilgreinda vaxtarmarka, breyttar ferðavenjur (50% hlutdeild bílumferðar 2040) og kolefnishlutleysi árið 2040.
- Í tengslum við mat á legu Sundabrautar um Álfnes þarf samhliða að

huga að skipulagi atvinnusvæða á svæðinu og landþörf iðnaðar til lengri tíma litið.

- Mikilvægt er að samþætta ferla aðalskipulagsbreytingar og umhverfismats framkvæmdaaðila, eins og kostur er og tryggja að miðlun upplýsinga, opinberar kynningar og greiningar verði unnar í nánú samstarfi aðila; t.a.m. að umferðarspár og aðrar greiningar í samgöngulíkani séu ávallt byggðar á sömu megin forsendum og talnagrunnum
- Valkostir og afbrigði þeirra (einstakar lausnir á gatnamótum) sem settir eru fram megi ekki vera of þröngir, þ.e. að svigrúm til breytinga sé til staðar, ef ástæðar er til vegna niðurstaðna umhverfismats eða framkominna athugasemda
- Kostnaðar- og ábatagreining verði uppfærð og niðurstöður hennar liggja fyrir áður en tillaga að aðalskipulagsbreytingu verður samþykkt í auglýsingu.

Verklýsing aðalskipulagsbreytingar var kynnt ásamt matsáætlun framkvæmdarinnar, haustið 2023. Alls bárust umsagnir og athugasemdir frá 24 aðilum, þar af 6 frá lögboðnum umsagnaraðilum, 6 frá íbúum og einstaklingum, 3 frá rekstraraðilum, 3 frá félagasamtökum, 3 frá íbúaráðum og íbúasamtökum og 4 frá sveitarfélögum. Í athugasemdum er einkum verið að benda á atriði sem huga ætti betur að í umhverfismati en einnig er tekin afstaða gegn ákveðnum hönnunarlausnum og valkostum. Samantekt og yfirlit athugasemda er að finna í Viðauka 7.1. Í kafla 6. er frekari umfjöllun um kynningar- og samráðsferlið og meðal annars gerð grein fyrir starfi samráðshóps borgarfulltrúa og íbúasamtaka.

1.2. Yfirlýsing ríkis og borgar 2021 og samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðis

Ríkið og sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa átt gott og náið samstarf um uppbyggingu samgönguinnviða undanfarin ár, sem birtist í samgöngusáttmálanum frá 2019 og uppfærslu hans árið 2024. Meginmarkmið hans er að stuðla að greiðum, skilvirkum, hagkvæmum og öruggum samgöngum og stuðla að því að loftslagsmarkmið stjórnvalda um kolefnishlutlaust borgarsamfélag verði náð m.a. með eflingu almenningssamgangna og breyttum ferðavenjum. Sundabraut er ekki hluti samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins en í sáttmálanum segir að við „útfærslu framkvæmdaáætlunar sáttmálans [verði] sérstaklega hugað að greiðri tengingu aðliggjandi stofnbrauta svo sem Sundabrautar inn á stofnbrautir höfuðborgarsvæðisins.“ Samhliða vinnu við samgöngusáttmálann 2019 var settur á stofn starfshópur um undirbúning Sundabrautarverkefnisins. Í hópnum áttu sæti fulltrúar frá Vegagerð, Reykjavíkurborg, Faxaflóahöfnum og Samtökum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Starfshópurinn skilaði af sér skýrslu árið 2021 og á grundvelli hennar undirrituðu borgarstjóri, Dagur B. Eggertsson og samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra Sigurðar Ingi Jóhannsson sameiginlega yfirlýsingu um undirbúning Sundabrautar. Í yfirlýsingunni er sammælt m.a. um eftirfarandi (sjá yfirlýsingu í heild sinni í viðauka):

- Að megin valkostir um þverun Kleppsvíkur væru annars vegar brú sem mætti Sæbraut við Holtaveg og hins vegar jarðgöng sem tengdust Sæbraut á tveimur stöðum.
- Að vinna félags- og hagfræðilega greiningu fyrir megin valkosti um legu og útfærslu, sem lokið var við í desember 2021. Nú er gert ráð fyrir að uppfæra hana áður en tillaga að aðalskipulagsbreytingu verður samþykkt í auglýsingu.
- Að tekið verði tillit til hagsmuna Faxaflóahafna við Sundahöfn og metinn verði sá umframkostnaður hafnarinnar sem með skýrum

hætti megi rekja til framkvæmdarinnar, skv. nánara samkomulagi ríkis og Faxaflóahafna.

- Að hafin verði undirbúningur aðalskipulagsbreytingar sem feli í sér endanlegt leiðaval Sundabrautar og byggi á umhverfismati framkvæmdarinnar, samanburði valkosta og mati á líklegri þróun ef ekki kemur til framkvæmdanna.
- Að metið verði samhliða skipulagsgerð og umhverfismati líklegar breytingar á dreifingu umferðar og hvernig bregðast megi við mögulegum neikvæðum áhrifum á íbúðarhverfi á áhrifasvæði brautarinnar.
- Að gerðar verði ríkar kröfur varðandi útlit og ásýnd Sundabrautar og verði brú yfir Kleppsvík fyrir valinu verði efnt til alþjóðlegrar samkeppni.
- Að miðað verði við að Sundabraut verði fjármögnuð með veggjöldum en ekki framlagi úr ríkissjóði. Tengingar Sundabrautar við gatna- og stígakerfi borgarinnar, sem leiða af framkvæmdinni, verði greiddar af Sundabrautarverkefninu en ekki úr borgarsjóði.
- Að gangandi, hjólandi og almenningssamgöngur þurfi ekki að greiða fyrir notkun hennar. Hönnun framkvæmdar taki mið af umferð fyrir gangandi og hjólandi og tryggðar verði góðar hjólasamgöngur upp á Kjalarnes.
- Að Sundabraut verði lögð í einum áfanga alla leið norður á Kjalarnes.
- Að stefna að því að framkvæmdir geti hafist árið 2026 og að þeim ljúki 2031, með fyrirvörum um niðurstöður samráðs og umhverfismats.

1.3. Megin viðfangsefni og uppbygging greinargerðar

Í skjalinu er gerð grein fyrir markmiðum og leiðarljósum við mótun breytingartillagna í 2. kafla. Helstu forsendur og gildandi áætlanir eru til umfjöllunar í 3. kafla. Fjallað er um tillögu og samanagerð valkosta í 4. kafla. Í 5. kafla er gerð grein fyrir mögulegum breytingum frá gildandi stefnu aðalskipulags, horft til mismunandi valkosta og hönnunarlausna. Fjallað er um kynningar- og samráðsferli aðalskipulagsbreytingar og umsagnar- og hagaðila í 6. kafla. Í kafla 7 (Viðauka) má finna ýmsar forsendur, s.s. yfirlýsingu Reykjavíkurborgar og ríkisins frá 2021 og umsagnir og athugasemdir við verklýsingu.

Umhverfismat aðalskipulagsbreytingar (drög), sbr. lög nr. 111/2021 m.s.br., er sett fram í fylgiskjali I og er það unnið af VSÓ ráðgjöfum. Það skjal er til afgreiðslu í forkynningu ásamt drögum að aðalskipulagsbreytingu. Einnig er lagt fram fylgiskjal II sem er umhverfisskýrsla framkvæmdarinnar, Sundabraut. Umhverfismatsskýrsla, unnin af Eflu verkfræðistofu og lögð fram af hálfu framkvæmdaaðilans, Vegagerðinni. Umrædd rit eru lykil skjöl sem mikilvægt er að kynna sér samhliða aðalskipulagsbreytingunni.

Áréttað er að hér er um drög að breytingartillögum að ræða, þar sem settir eru fram valkostir um mögulegar breytingar, sbr. umhverfismat framkvæmdarinnar. Drög að tillögum, ásamt umhverfismati, fara nú í forkynningu í skipulagsgáttinni, sbr. 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga og 15. gr. laga nr. 111/2021.

Samhliða því verða kynnt í gáttinni umhverfisskýrsla framkvæmdarinnar (fylgiskjal II), sbr. 23. gr. laga nr. 111/2021 um mat á umhverfisáhrifum.

Við mótun endanlegra breytingartillagna verður horft til niðurstaðna í umhverfismati og framkominna athugasemda og umsagna. Endanleg tillaga mun ennfremur byggjast á frekara samkomulagi ríkis og borgar um einn megin kost um legu og útfærslu Sundabrautar, sem auglýstur verður skv. 31. gr. skipulagslaga. Reiknað er með að endanleg og lögformleg aðalskipulagstillaga verði lögð fram undir lok árs.



Sundabraut. Umhverfisskýrsla aðalskipulagsbreytingar, fylgiskjal I, unnin af VSÓ-ráðgjöf. Í því umhverfismati er lögð áhersla á umhverfisáhrif Sundabrautar í stóra samhenginu, út frá almennum markmiðum aðalskipulags með sérstakri áherslu á landnotkun og byggðaþróun.



Sundabraut. Umhverfismatsskýrsla framkvæmdar, fylgiskjal II, unnin af Eflu verkfræðistofu í samstarfi við framkvæmdaraðilann, Vegagerðina og í samráði við Reykjavíkurborg. Í skýrslunni er fjallað með ítarlegum hætti um möguleg áhrif framkvæmdar á valda umhverfispætti, náttúru og lýðheilsu og gerð grein fyrir mismunandi hönnunarlausnum einstakra valkosta og götukafila. Byggt er á fjölmörgum rannsóknum sem hefur verið ráðist sérstaklega í vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar. Lagt fram með aðalskipulagsbreytingu en ekki til afgreiðslu.

Sundabraut

Aðalskipulagsbreyting (drög)

Megin markmið og leiðarljós

**Tilgangur skipulagsgerðar
og markmið og leiðarljós
sem eru lögð til grundvallar
við mótn tillagna**

2. Markmið skipulagsgerðar og leiðarljós

Bæti samgöngur fyrir alla ferðamata í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu; fyrir akandi, almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi.

Leiði til sjálfbærrar og hagfelldrar borgarþróunar og styðji við markmið um breyttar ferðavenjur til lengri framtíðar.

Tengi betur atvinnusvæði á Álfsnesi og Esjumelum við megin þéttbýli Reykjavíkur og auki skilvirkni vöruflutninga og þungaflutninga.

Bæti samgöngur milli Kjalarness og megin þéttbýlis Reykjavíkur.

Bæti tengingar Grafarvogs og annarra hverfa í austurborginni við miðborgina og megin atvinnukjarna vestan Elliðaána.

Að neikvæð áhrif á nálæga íbúðarbyggð og tengsl milli hverfa verði lágmörkuð.

Hafi sem minnst áhrif á hafnarstarfsemi og leiði til hagfelldrar þróunar hafnarsvæðanna til lengri framtíðar.

Að mannvirki falli vel að landslagi, náttúru og byggð og staðið verði að metnaði við hönnun þeirra útfrá fagurfræðilegum sjónarmiðum.

Gatnamannvirki, brúarlausnir og landfyllingar verði með þeim hætti að áhrif á lífríki verði lágmarkað

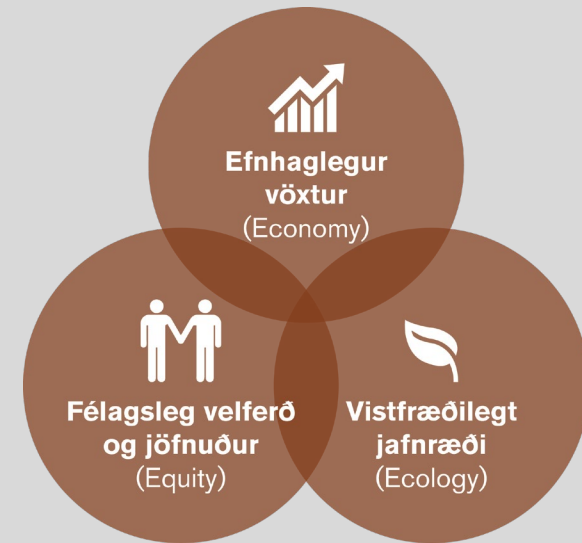
Að leitað verði leiða til að lágmarka umfang og landþörf stofnbrautar og gatnamannvirkin rýri sem allra minnst verðmæt útivistar- og náttúrusvæði, svo og framtíðar uppbyggingarsvæði.

Auki sveigjanleika og seiglu stofnvegakerfisins með dreifingu umferðar á fleiri leiðir og létti á umferðarpunga af öðrum vegum, s.s. Höfðabakka um Gullinbrú, Ártúnsbrekku og Vesturlandsvegi.

Að samgöngubætur og samspil þeirra við aðrar framkvæmdir og aðgerðir styðji vel við markmið um kolefnishlutleysi árið 2040 og breyttar ferðavenjur. Hugað verði að viðeigandi mótvægisaðgerðum svo markmiðum verði náð.

Að mat á valkostum um legu og útfærslu og hönnun framkvæmdar verði unnið í ítarlegu samráði við alla hagsmunaaðila – og sköpuð verði eins breið sátt um framkvæmdina eins og kostur er.

Sundabraut leiði til sjálfbærari samgangna og skapi umhverfislegan ábata með minni akstri, útblæstri og mengun og styttri ferðatíma vegfaranda til og frá höfuðborgarsvæðinu og innan þess.



„Að stuðla að kröftugum og sjálfbærum vexti borgar sem styður við markmið um kolefnishlutleysi, vernd náttúrusvæða, líffræðilega fjölbreytni og samkeppnishæft, lífvænlegt, réttlátt og fjölbreytt borgarsamfélag.“

Sundabraut

Aðalskipulagsbreyting (drög)

Megin forsendur og gildandi áætlanir

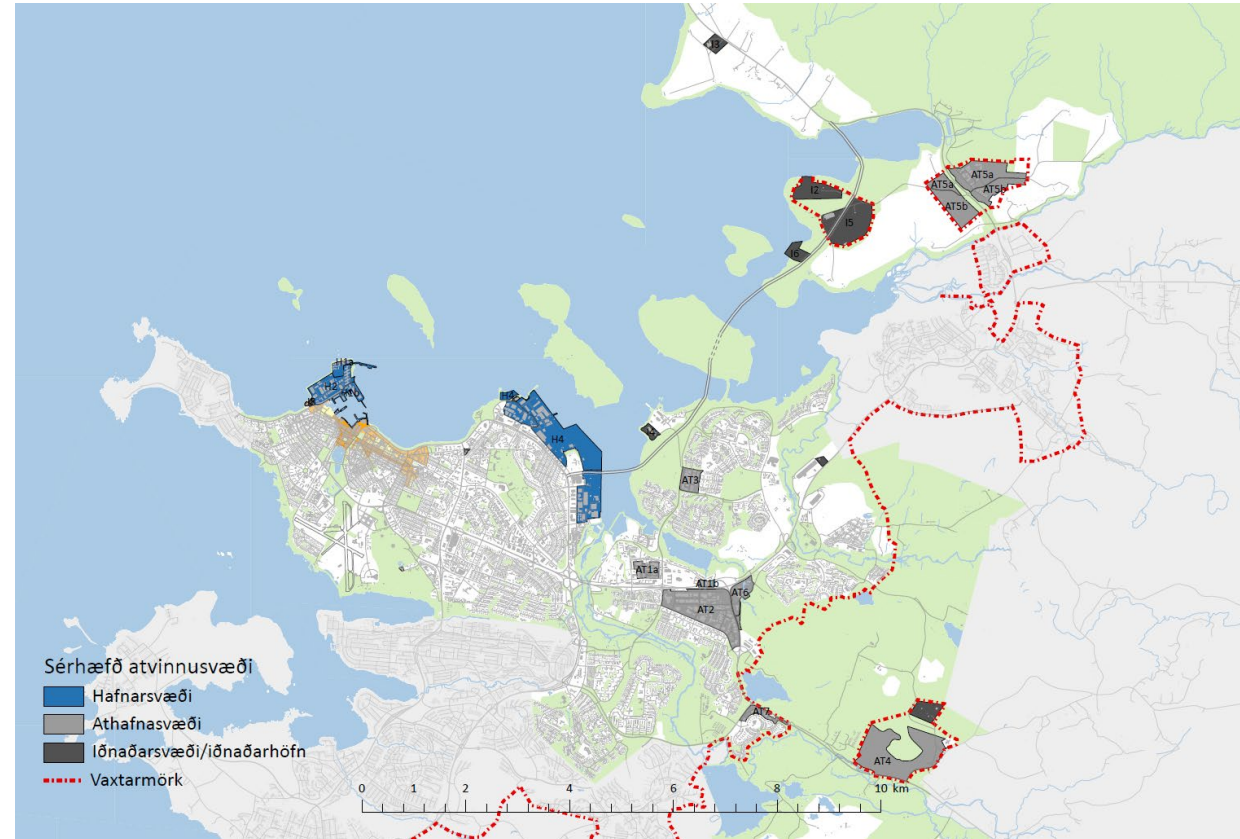
Sundabraut í opinberum
stefnuskjölum og þýðing
nýrrar stofnbrautar fyrir
byggða- og atvinnuþróun á
höfuðborgarsvæðinu

3.1. Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 og megin forsendur Sundabrautar

Sundabraut er ráðgerð í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 og svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins og hefur verið svo um langt skeið í lögbundnum skipulagsáætlunum Fjölmargar ákvarðanir um landnotkun og staðsetningu byggingarsvæða, einkum þó atvinnusvæða, hafa tekið mið af því að umrædd stofnbraut yrði lögð í framtíðinni. Aðalskipulagsbreytingin sem hér er kynnt er þannig nánari útfærsla á stefnu sem liggur fyrir í þegar samþykktum stefnuskjölum. Í umfjöllun um umhverfismat valkosti er því einkum lögð áhersla á bein áhrif mismunandi útfærslna Sundabrautar sem slíkrar. Hinsvegar er einnig mikilvægt, þegar um svo þýðingarmikla framkvæmd er að ræða, að fjalla einnig um áhrif Sundabrautar í víðu samhengi og afleidd áhrif, á byggð, samfélag og atvinnuþróun til lengri tíma liðið.

Mikilvægi Sundabrautar, horft til gildandi aðalskipulags (AR2040, sbr. AR2030) felst í því að skapa ásættanlegar forsendur til uppbyggingar nýrra atvinnusvæða á Álfsnesi og Esjumelum. Í AR2040 (bls. 29) segir eftirfarandi: „Nýjum atvinnusvæðum í útjaðrinum, á Hólmsheiði og á Esjumelum, er ætlað að taka við landfrekri atvinnustarfsemi sem nú fer fram á miðlægum atvinnusvæðum. Gróf og mengandi starfsemi verður hugsanlega sett niður á iðnaðarsvæði á Álfsnesi.“ Þar segir ennfreður að mikilvægt sé að viðhalda fjölbreyttu atvinnulífi í Reykjavík og skapa skilyrði fyrir bæði hefðbundinn iðnað, sem kallar á landfrekari byggingar og hátækni- og þjónustustarfsemi sem er jafnan hýst í skrifstofuhúsnæði.

Í AR2040 (bls. 26) segir einnig: „Markmiðið er að skapa heildstæðari og þéttari borgarbyggð og nýta þar með betur land og fjárfestingar í gatna- og veitukerfum og þjónustustofnunum. Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna.“ Forsenda þeirrar stefnu er að nýta betur vannýtt svæði innan núverandi þéttbýlismarka og fjölga íbúum og störfum á hvern ha



Mynd 2. Sundabraut og þróun atvinnusvæða á Álfsnesi. Á Álfsnesi (I2, I5, I6) og Esjumelum (AT5a-b) er að byggjast upp iðnaðarstarfsemi og gæti Sundabraut gegnt mikilvægu hlutverki við frekari þróun atvinnusvæða á nesinu og stuðlað að betri tengslum þeirra við hafnarsvæðin við Sundin og megin þéttbýli borgarinnar.

3.1. Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 og megin forsendur Sundabrautar

lands. Í samræmi við það er sett fram eftirfarandi markmið: „Þétting og endurnýjun byggðar eigi sér einkum stað á vannýttum iðnaðar- og athafnasvæðum.“

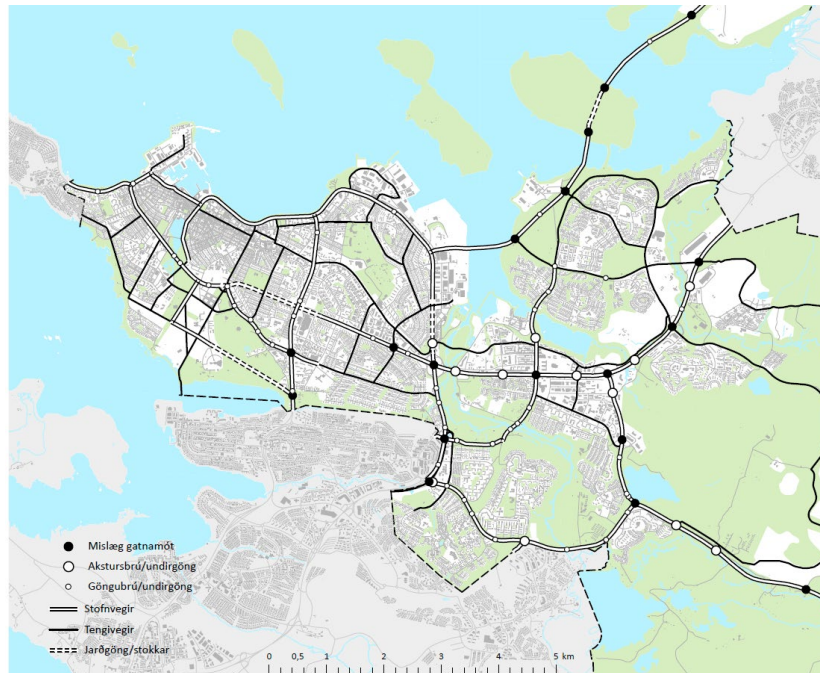
Til að svo megi verða þarf að skipuleggja ný iðnaðar- og athafnasvæði í útjaðri og þá einkum á Esjumelum og Álfsnesi. Lykil forsenda farsællar uppbyggingar athafna- og iðnaðarstarfsemi þar, sem kallar oft en ekki á þungaumferð, er bygging nýrrar stofnbrautar sem stýttir vegalengdir til viðkomandi svæða og dregur úr umferð þyngra bíla um íbúðarhverfi og þéttari byggð.

Sundabrautin er þannig á vissan hátt forsenda umbreytinga og uppbyggingar nýrra svæða innan núverandi þéttbýlis, fyrir íbúðarbyggð og blandaða byggð m.a. meðfram Borgarlínu og getur stuðlað að hagkvæmari landnýtingu og þéttari byggð og með því stýtt vegalengdir milli íbúða, vinnustaða og þjónustukjarna í hinu stóra samhengi og ýtt undir vistvænni ferðavenjur.

Sundabraut sem hluti framtíðarstofnkerfis Reykjavíkur og höfuðborgarsvæðisins og til þess að létta álagi á Ártúnsbrekku og Vesturlandsvegi, er einnig liður í því að skapa aukna uppbyggingarmöguleika íbúðarhúsnæðis í austurborginni, s.s. í Keldum, Keldnaholti og Úlfarsárdal, jafnhliða uppbyggingu Borgarlínu.

Sundabraut á svokallaðri leið I eða ytri leið um Kleppsvík, hvort sem um brú eða göng er að ræða, hefur ávallt verið fyrsti valkostur borgarinnar og eldri hugmyndir um innri leið var alfarið hafnað við samþykkt AR2030 og AR2040. Vegna óvissu um nákvæma lega og útfærslu brautarinnar, sem er háð nánari hönnun og mati á umhverfisáhrifum, hefur ekki verið hreyft við legu Sundabrautar við endurskoðun aðalskipulags undanfarin ár. Í gildandi aðalskipulagi eru sett fram skýr ákvæði um að fjallað verði um skipulag hennar í sérbreytingu: „Skipulag Sundabrautar verður tekið til endurskoðunar í sérbreytingu

þegar niðurstaða liggur fyrir um legu stofnbrautarinnar og vinna er hafin við frumhönnun gatnamannvirkja og mat á umhverfisáhrifum.“ (AR2040, bls. 114-115). Á grundvelli þessa ákvæðis er nú ráðist í aðalskipulagsbreytingar sem verða unnar samhliða og á grundvelli samanburðar mismunandi hönnunarlausna og niðurstaðna úr mati á umhverfisáhrifum framkvæmda.



Mynd 3 . Aðalgatnakerfi Reykjavíkur samkvæmt AR2040. Sundabraut er sýnd í þeirri legu sem var ákveðin í AR2024. Settur er þó sá fyrirvara að skipulag hennar verði tekið til endurskoðunar samhliða frekari hönnun og mati á umhverfisháhrifum brautarinnar og samanburði valkosta, s.s. Sundaganga.

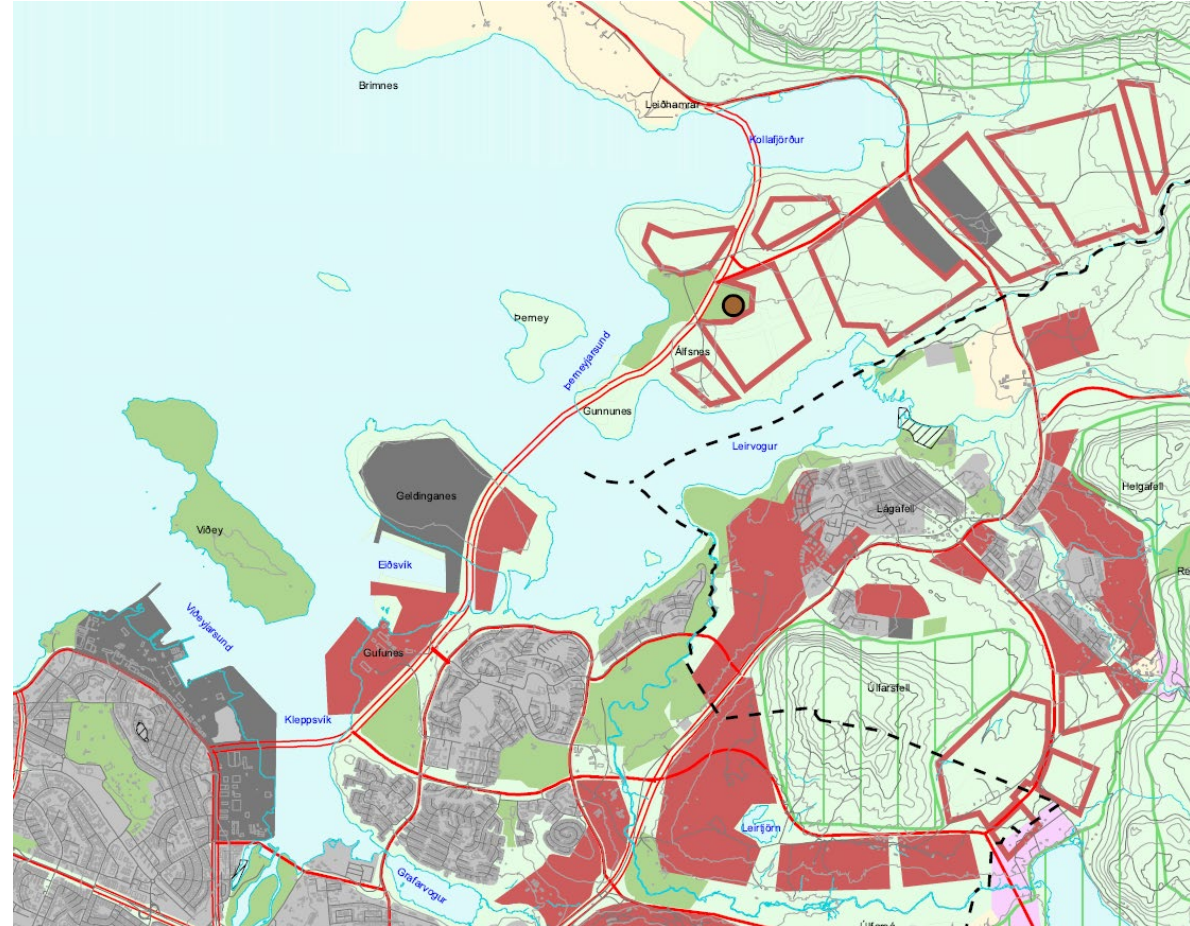
„Að stuðla að kröftugum og sjálfbærum vexti borgar sem styður við markmið um kolefnishlutleysi, vernd náttúrusvæða, líffræðilega fjölbreytni og samkeppnishæft, lífvænlegt, réttlátt og fjölbreytt borgarsamfélag.“

3.2. Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðis 2040

Samkvæmt tillögu að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 1985-2005, var ráðgerður þjóðvegur um Sundin, frá Reykjavík norður á Kjalarnes. Tillagan var samþykkt árið 1987 af þáverandi samvinnunefnd um svæðisskipulag en hlaut þó ekki lögformlega staðfestingu samkvæmt skipulagslögum. Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024, sem staðfest var árið 2003, var Sundabraut skilgreind sem stofnbraut í þeirri legu sem hún er sýnd á gildandi aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 (sjá mynd 4).

Í gildandi svæðisskipulagi, *Höfuðborgarsvæðið 2040*, segir eftirfarandi um Sundabraut: “Vesturlandsvegur um sundin (Sundabraut) og tenging Reykjanesbrautar ofan byggðar á sunnanverðu höfuðborgarsvæðinu til að beina fjarumferð framhjá þéttbýli, þ.e. nýjar útfærslur meginstofnvega eins og þeir eru í dag, verða áfram til skoðunar. Sveitarfélögin taka frá rými í skipulagsáætlunum fyrir mögulegar tilfærslur þessara meginstofnvega. Gengið verður út frá að Sundabraut verði hluti af norður-suður meginstofnvegi, verði hún byggð á skipulagstímabilinu, en samhliða fari núverandi Vesturlandsvegur norðan Suðurlandsvegar úr flokki meginstofnvega.” (Höfuðborgarsvæðið, bls. 48).

Gildandi svæðisskipulag er sett fram með öðrum hætti en fyrri áætlanir og nákvæm lega brautarinnar er ekki sýnd á uppdrætti eða þemakorti, en gengið er útfrá því að nákvæm lega og útfærsla brautar verði sett fram í aðalskipulagi.



Mynd 4. Sundabraut eins og hún var sýnd í svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024, sem staðfest var 2003. Í gildandi svæðisskipulagi, staðfest 2015, er lega brautarinnar ekki sýnd með ákveðnum hætti en gert ráð fyrir að útfærsla og lega hennar verði útfærð í aðalskipulagi.

3.3. Önnur stefnuskjöl opinberra aðila

Stefna um byggingu Sundabrautar er sett sett fram með skýrum hætti í aðalskipulagi Reykjavíkur og svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðis, sbr. umfjöllun hér að framan. Stofnvegurinn hefur hinsvegar lengi verið ráðgerður, beint og óbeint í öðrum opinberum stefnuskjölum og opinberri umræðu um samgöngumál. Lengi hefur verið gert ráð fyrir að Sundabraut verði fjármögnuð með veggjöldum en ekki framlagi úr ríkissjóði. Af þeim sökum hefur framkvæmdin ekki verið ákveðinn framkvæmdaþáttur í samgönguáætlun eða samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðis, en klárlega forsenda í þeirri stefnumörkun, sbr. umfjöllun að framan í kafla 1.2.

Í *Landsskipulagsstefnu 2024-2038*, sem samþykkt var á Alþingi vorið 2024, er ekki vikið sérstaklega að Sundabraut enda sú stefnumörkun almenns eðlis. Þar er hinsvegar að finna markmið sem rétt er að setja í samhengi við Sundabrautarframkvæmdina og huga að við mótun valkosta og mat á þeim. Af þeim má nefna:

Skipulag greiði fyrir skilvirkum samgöngum þar sem jafnvægi milli ólíkra ferðamáta verði haft að leiðarljósi.

Skipulagsgerð í þéttbýli stuðli að greiðum samgöngum innan skilgreindra vinnusóknar- og þjónustusvæða, með styrkingu byggðar að leiðarljósi.

Sveitarfélög marki í skipulagi samþætta stefnu um byggð og samgöngur. Áhersla verði lögð á göngu- og hjólavænt umhverfi og að tvinnu saman almenningssamgöngur og byggðaskipulag.

Gatnaskipulag og gatnahönnun miði að því að skapa bæjarrými og

umferðarrými fyrir akandi, hjólandi og gangandi vegfarendur. Við skipulagsgerð verði byggt á leiðbeiningunum Mannlíf, byggð og bæjarrými: leiðbeiningar um sjálfbært skipulag og vistvænar samgöngur í þéttbýli.

Það er mikilvægt fjalla um Sundabraut í samhengi við fjölmörg önnur stefnuskjöl opinberra aðila, ekki síst loftslagsstefnu ríkis og borgar. Fjallað er með ítarlega hætti um samræmi Sundabrautar við opinbera stefnumörkun í kafla 4 í umhverfismati aðalskipulagsbreytingar (sjá fylgiskjal I).

3.4. Sundabraut og byggða- og atvinnuþróun á höfuðborgarsvæðinu

Sundabraut er ekki „einfalt“ vegagerðarverkefni sem einvörðungu styttr vegalengdir milli landsvæða og núverandi byggða. Áhrifin af framkvæmdinni eru margræð og umfangsmikil, jákvæð og neikvæð, horft til skemmri og lengri tíma og til áhrifa á náttúru, umhverfi, landslag, loftslag, ferðavenjur, samfélag og sjálfbæra borgarþróun. Brýnt er að draga fram á skýran hátt kosti og galla þessa að byggja nýja stofnbraut og þjóðveg um sundin og með strandlínunni og skapa þar með mögulegan nýjan samgöngu- og þróunarást til lengri framtíðar í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu.

Hér að neðan eru dregnir fram annars vegar megin kostir og tækifæri sem felast í byggingu Sundabrautar fyrir þróun byggðar innan Reykjavíkur og hinsvegar megin ógnanir og möguleg neikvæð áhrif á núverandi íbúðarhverfi, byggð og samfélag. Hér er horft almennt á Sundabraut sem nýja stofnbraut innan Reykjavíkur í hinu stóra samhengi, en umfjöllun um mismunandi umhverfisáhrif valkosta og hönnunarlausna er að finna í umhverfisskýrslu framkvæmdar og umhverfismati aðalskipulagsbreytingar (fylgiskjöl I og II).

+ Tengir atvinnusvæði á Álfsnesi og Esjumelum betur við megin þáttbýli borgarinnar

+ Skapar ný tækifæri til atvinnuþróunar í norðurhluta Reykjavíkur

+ Greiðir fyrir flutning iðnaðarstarfsemi (landfrek, færri störf á ha lands) af miðlægari svæðum og þar með hraðari uppbyggingu þéttari og blandaðri byggðar (fleiri íbúar og störf á ha lands) innan megin þéttbýlis borgarinnar og meðfram Borgarlínu

+ Léttir á umferðarálagi á lykil stofnbrautum og öðrum umferðaræðum innan Reykjavíkur

+ Dregur úr kolefnisspori samgangna, í það minnsta til skemmri tíma litið.

+ Styttir vegalengdir úr Grafarvogi og fleiri hverfum til miðborgar og að megin atvinnusvæðum vestan Elliðaáa og getur þannig stuðlað að því að meðalvegalengdir milli heimila og vinnustaða minnki

+ Opnar á ný tækifæri til þróunar byggðar og íbúðarhúsnæðis í norðurhluta Reykjavíkur

+ Skapar forsendur frekari uppbyggingar íbúðar- og atvinnuhúsnæðis í austurhluta borgarinnar

- Aðgengi að útivistarsvæðum og náttúru skerðist fyrir íbúa Grafarvogs og fleiri hverfa, en það veltur þó á hvaða valkostir um útfærslu verða valdir og almennt hönnunarlausnum og mótvægisáðgerðum

- Ásýnd um sundin og strandlínuna verður ekki lengur eins ósnortin og náttúruleg svæði verða fyrir röskun. Hér þarf þó að hafa í huga að lengi hefur staðið til að nýta það land sem hér um ræðir.

- Veikir tengingar milli byggðar í Gufunesi og hverfa Grafarvogs, sem er þó háð útfærslum og hönnunarlausnum

- Eykur umferðarálag og umhverfisáhrif umferðar á nokkrum götum og gatnamótum og núverandi byggð verður í nálægð við nýja stofnbraut.

- Framtíðar uppbyggingarmögulegar í Gufunesi geta rýrnað en það veltur á útfærslum og valkostum

- Sundabraut með brúarlausn yfir Kleppsvík getur kallað á endurskipulagningu hafnarstarfsemi í Sundahöfn með nýjum landfyllingum og tilfærslu núverandi hafnarstarfsemi. Umfang áhrifa velta þó á hæð brúar. Á móti skapast tækifæri til að endurskipuleggja hafnarssvæði sunnan brúar fyrir þéttari og fjölbreyttari byggði

- Sundabraut og skilvirkari þjónusta við einkabílinn getur leitt til þess að markmið um breyttar ferðavenjur náist síður, kynt almennt undir aukinni bílumferð (*induced demand*), ýtt undir aukna búsetu fjarri atvinnukjörnum með tilheyrandi lengri akstursvegalengdum

Sundabraut

Aðalskipulagsbreyting (drög)

Mótun tillagna og valkostir

**Valkostir um legu og
útfærslu Sundabrautar og
áhrif nýrrar stofnbrautar til
lengri tíma á byggðapróun í
Reykjavík.**

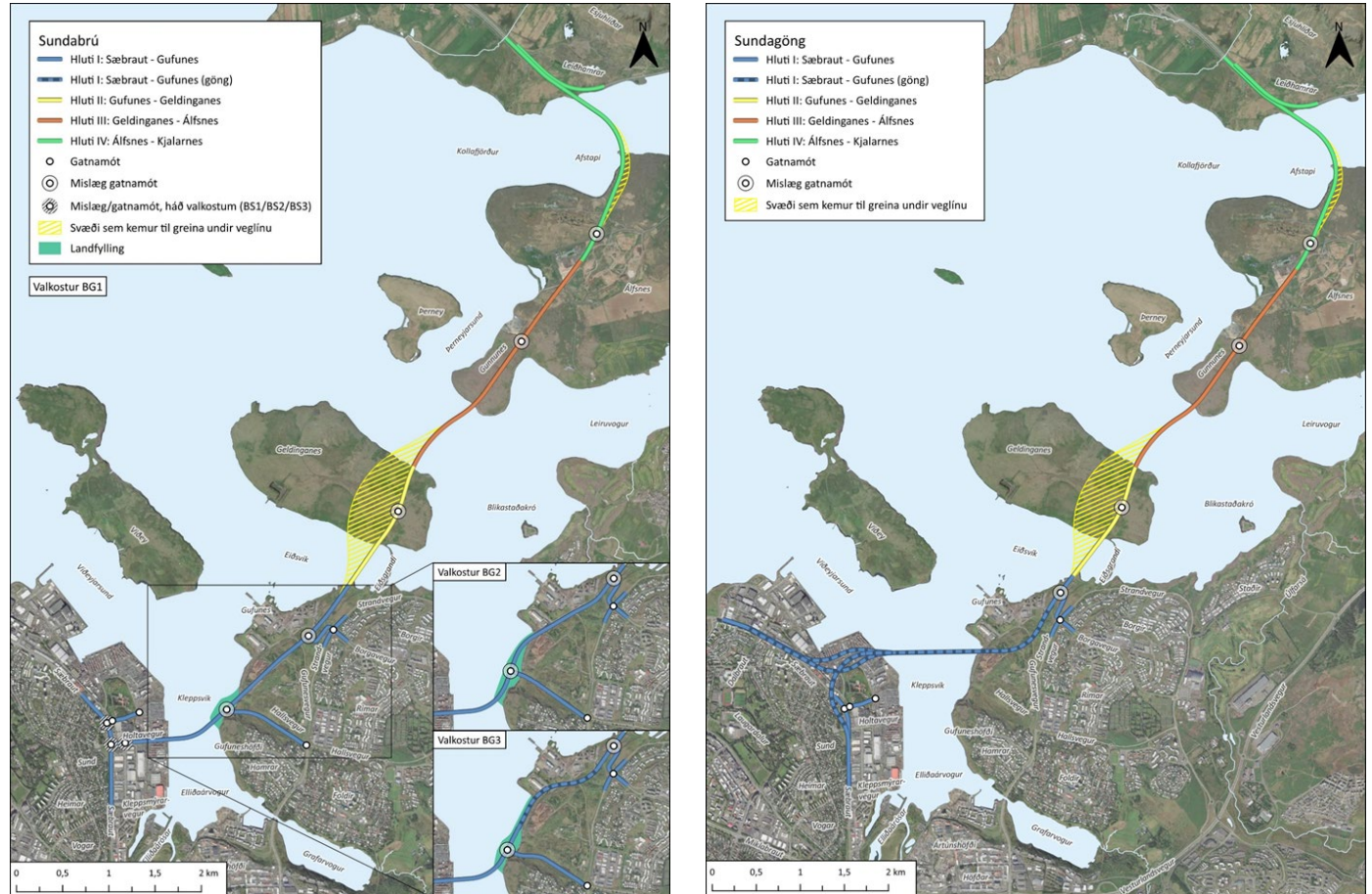
4.1. Yfirlit valkosta um legu Sundabrautar og mismunandi gatnaútfærslur

Tilgangur fyrirhugaðra breytinga er að festa Sundabraut, stofnbraut sem nú er hluti staðfests aðalskipulags, niður í endanlega legu og skilgreina nánar útfærslu hennar og einstakra gatnamóta brautarinnar. Það verður gert á grundvelli umhverfismats og samanburðar mismunandi valkosta og hönnunarlausna.

Á þessu stigi liggja fyrir tveir megin valkostir um legu Sundabrautar, göng eða brú um Kleppsvík, auk afbrigða af hönnunarlausnum í Gufunesi og við Sæbraut í brúarvalkostinum (mynd 5). Auk þess eru settir fram valkostir um mögulega legu Sundabrautar um Geldinganes og við Afstapa á Álfsnesi. Þessum valkostum öllum er lýst ítarlega í umhverfismati framkvæmdarinnar (fylgiskjali II), sbr. einnig myndir hér til hliðar.

Í umhverfismati og umfjöllun um valkosti og mismunandi hönnunarlausnir, er horft annarsvegar til samanburðar við óbreytta legu Sundabrautar samkvæmt gildandi aðalskipulagi og til þess kosts að ekki verði af framkvæmdum (eða þeim frestað um óákveðinn tíma), þ.e. svokallaður núll-kostur.

Umfjöllun um staðbundin umhverfisáhrif mismunandi útfærslna Sundabrautar er þannig einkum viðfangsefni í umhverfisskýrslu framkvæmdar (fylgiskjal II), meðan almennari áhrif á samfélag og byggð er meira til umfjöllunar í umhverfismati aðalskipulagsins (fylgiskjal I). Hér að neðan er fjallað stuttlega um Sundabraut í stóra samhenginu, um möguleg áhrif hennar á byggðapróun og ferðavenjur, áhrif á hafnarstarfsemi og mögulegar afleiðdar breytingar á aðalskipulaginu og hugsanlegar afleiðingar þess að ekki verði ráðist í framkvæmdir (sjá einnig kafla 3.1 og 3.4)



Mynd 5. Lýsing megin valkosta um legu og útfærslu Sundabrautar og afbrigði hönnunarlausna á Gufunessvæðinu (B1-BG3). Sundabraut með brúarlausn um Kleppsvík (hærrí eða lægri brú) til vinstri en Sundabraut með jarðgöngum frá Gufunesi að Sæbraut til hægri. (Efla, september, 2025)

4.2. Áhrif á samgöngur og ferðavenjur

Samkvæmt fyrirbyggjandi umferðargreiningum og félags- og hagfræðilegri athugun þá mun Sundabraut líklega leiða til verulegs sparnaðar í samgöngukostnaði og þar með einnig umhverfiskostnaði (m.a. útblæstri), sem felst einkum í styttri vegalengdum í gatnakerfinu og skilvirkara umferðarflæði og þar með tímasparnaði, ekki síst vegna betra umferðarflæðis á stofnbrautum sem eru nú þegar fyrir (sjá mynd 7).

Það er hinsvegar vandasamt að spá fyrir um þróun umferðar til langrar framtíðar og hver langtímaáhrifin eru af samgöngubótum sem felast í aukinni umferðarrýmð í stofnbrautarkerfinu. Hér þar sérstaklega að hafa í huga mögulegan tímasparnað og hver áhrif viðbótar umferðar eða ófyrirséðrar umferðar (induced demand) verður; þ.e. viðkomandi samgöngubót getur kynt undir eða hvatt til fleiri bílferða eða fjölgað nýjum notendum umfram það sem fyrirséð er með hefðbundnum umferðarlíkönunum. Þjónustustig á viðkomandi stofnbrautum með tilheyrandi umferðarteppum myndast þá fyrr en ella og hinn vænti tímasparnaðar verður minni en ella. Mikilvægt er að huga að þessum áhrifum í uppfærðri félags- og hagfræðilegri greiningu og tilheyrandi næmnigreiningum á niðurstöðunum.

Aftur á móti ef Sundabraut er ekki byggð eða henni frestað um langan tíma, má reikna með að umferðarflæði muni þyngjast verulega á megin samgönguásnum til austurs og norðurs (Ártúnsbrekku og Vesturlandsvegi) á næstu áratugum, jafnvel miðað við hámarksafkastagetu væntanlegrar Borgarlínu. Ef svo verður (núll-kostur) verður erfiðara um vik að auka byggð í austurborginni, ekki síst á svæðum í Úlfarsárdal og Mosfellsbæ en einnig í Keldum og Keldnaholt, þrátt fyrir tilkomu Borgarlínu.



Mynd 6. Ofangreind mynd lýsir á einfaldan hátt áhrifum Sundabrautar á gatnakerfi Reykjavíkur og höfuðborgarsvæðisins, hvar léttir á umferð með tilkomu hennar (grænt) og hvar mun umferð aukast (rautt). Þykkt lína gefur til kynna aukningu eða minnkun umferðar. Með Sundabraut skapast nýr samgönguás til norðurs með Sundunum og núverandi samgönguás (Ártúnsbrekka-Vesturlandsvegur) nýtur skilvirkari umferðar vegna minna álags, til skemmri tíma lítið í það minnsta. Það getur skapað frekari uppbyggjarmöguleika í austurborginni, en önnur megin forsenda aukinnar byggðar þar og mikilvægari þegar til lengri tíma er lítið, er þriðji ásinn sem ekki er á myndinni, almenningssamgönguásinn Borgarlína, fyrsta lota og framlenging hennar í austurborgina, að Keldum og að Blikastaðalandi. (Efla, september, 2025)

„Það er mjög brýnt að setja háleitari markmið um breyttar ferðavenjur og aukna hlutdeild vistvænna ferðamáta í samgöngum innan borgarinnar. Bæði vegna framfylgðar loftslagsstefnunnar til ársins 2040 og almennt vegna markmiða aðalskipulags um lífvænlegri og meira aðlaðandi borg. Að breyta ferðavenjum innan borgarinnar, stuðla að orkuskiptum í samgöngum og draga úr kolefnisspori samgangna kunna að vera stærstu áskoranirnar sem borgaryfirvöld standa frammi fyrir í skipulagsmálum í dag. Það er hins vegar í raun óeðlilegt að gera ekki ráð fyrir verulegum breytingum á ferðavenjum og almennt breyttu umferðarmynstri í borginni í framtíðinni.“

4.3. Sundabraut og þróun hafnar

Í gildandi aðalskipulagi er gengið út frá því að tenging Sundabrautar yfir Kleppsvík hafi ekki áhrif á núverandi hafnarstarfsemi og að hæð brúar miðist við það. Í umhverfismati og hönnun Sundabrautar nú er gert ráð fyrir að hærri brúin verði 30 m yfir sjávarmáli en möguleg lægri brú aðeins 12 m. Lægri brúin hefði ávallt verulega áhrif á hafnarstarfsemi sunnan brúar og öll uppskipun yrðu að fara fram norðan brúar. Hærri brúin kann einnig að hafa áhrif á umfang og rekstur hafnarstarfseminnar sunnar brúar. Sundagöng hafa óveruleg áhrif á hafnarstarfsemi.

Vegna þessara mögulegu áhrifa hafa verið í mótun hugmyndir um mögulegar breytingar á hafnarstarfseminni og hvernig megi bæta upp þau hafnarsvæði sunnan brúar sem ekki verða starfhæf vegna lægri brúar. Áhrifin geta falist í aukinni þörf fyrir landfyllingar í Sundahöfn, umfram það sem þegar er ákveðið í aðalskipulagi, og/eða aukinni hafnargerð á öðrum svæðum, s.s. í Álfsnesvík (sjá kafla 4.4). Í undirbúningi eru sérstakt mat (kostnaðar- og ábatagreining) á áhrifum lægri brúar á hafnarstarfsemi.

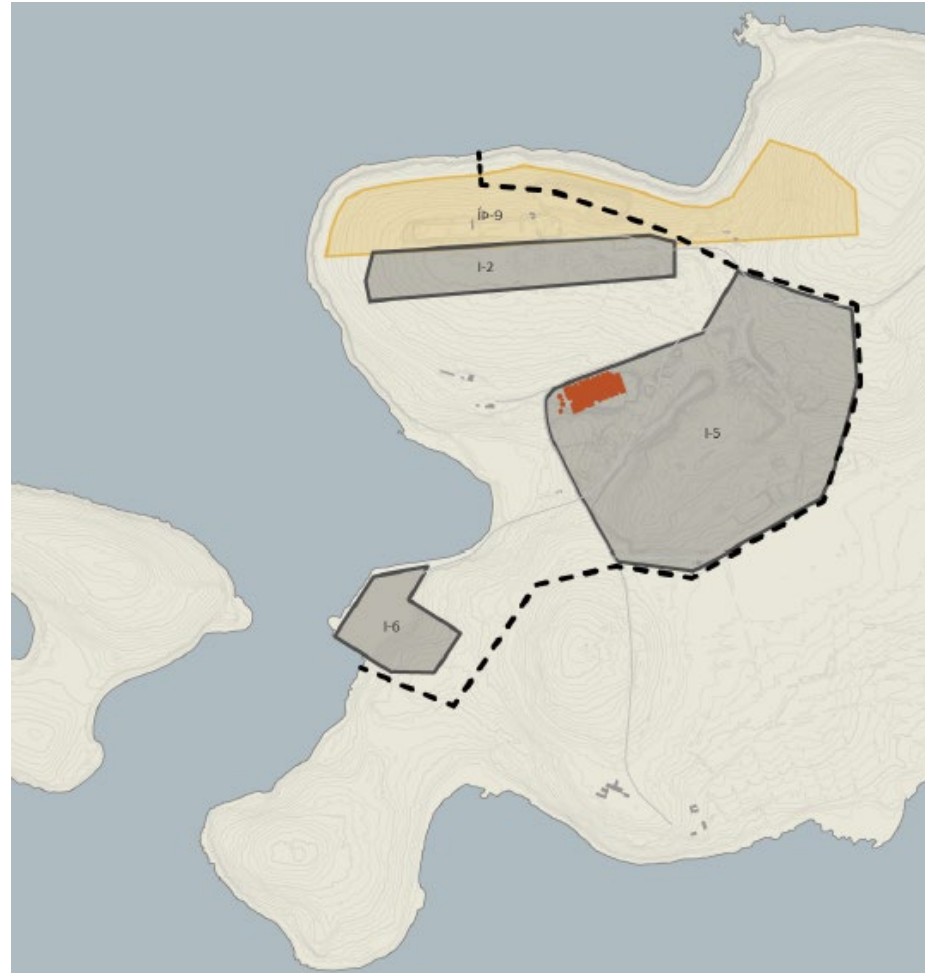
Gert er ráð fyrir að kynntar verði mögulegar breytingar á aðalskipulagi hafnarsvæðanna í kjölfar þess sem niðurstaða liggur um leiðaval og útfærslu Sundabrautar og umhverfismat valkosta lýkur.



Mynd 7. Hærri brú um Kleppsvík (30 m). Ásýndarmynd mögulegrar brúar, séð frá Gufuneshöfða (Efla, september 2025)

4.4. Sundabraut og þróun atvinnusvæða á Álfsnesi

Í undirbúningi eru breytingar á aðalskipulagi vegna þróunar atvinnusvæða á Álfsnesi, innan vaxtarmarka svæðisskipulags (sjá mynd 7, punktalína). Hugmyndir eru uppi um að þróa á svæðinu hringrásargarð eða græna iðngarða sem nýta staðbundna efnis- og auðlindastrauma sbr. nálægðin við urðunarsvæði Sorpu og aðra innviði sem eru til staðar, m.a. iðnaðarhöfn Björgunar í Álfsnesvík. Til skoðunar er að stækka hafnaraðstöðu á svæðinu sem gæti m.a. mætt þörfum Faxaflóahafna og létt á starfsemi í Sundahöfn. Ennfremur er stefnt að því að móttökustöð Sorpu í Gufunesi verði lögð af og byggð upp í Álfsnesi. Á svæðinu gætu risið fjölmörg fyrirtæki á sviði endurvinnslu og endurnýtingar og einnig almennt fyrirtæki á sviði byggingariðnaðar. Megin forsenda uppbyggingar á svæðinu eru Sundabraut.



Mynd 8. Á svæðinu eru nú skilgreind þrjú iðnaðarsvæði, þ.e. iðnaðarhöfn Björgunar (I6), framtíðar iðnaðarsvæði efst á Álfsnesi (I2), sem er tímabundið skert vegna skotæfingasvæðis SR og svo iðnaðar- og sorpurðunarsvæði Sorpu (I5). Skotæfingasvæðin (Ib9) eru víkjandi landnotkun en starfsleyfi þeirra renna út í lok árs 2028. Í yfirstandandi vinnu er gert ráð fyrir stækkun atvinnu- og hafnarsvæða, og aukinni blöndun atvinnustarfsemi, þ.e. ekki er einvörðungu gert ráð fyrir landfrekri iðnaðarstarfsemi heldur einnig minni fyrirtækjum á sviði endurvinnslu, endurnýtingar og nýsköpunar (Kortagerð: Nordic arkitektar & Efla, 2025)

4.5. Sundabraut og nýir uppbyggingarmöguleikar

Við mat á því hvar Sundabraut liggur best á Geldinganesi og hverskonar gatnatengingar eiga að vera á því svæði, er óhjákvæmilegt að efna til umræðu um framtíðarnýtingu svæðisins; hversu mikil byggð mun verða á nésinu til lengri framtíðar litið, hversu stór hluti svæðisins verður útivistarsvæði og til ræktunar og skjólmyndunar.

Lega Sundabrautar um nesið og útfærsla hennar og gatnamóta getur haft veruleg áhrif á uppbyggingarmöguleika á svæðinu til lengri framtíðar. Hér þarf sérstaklega að horfa til þess hvernig brautin klýfur nesið í tvö aðskilin svæði. Út frá almennri landnýtingu svæðisins er vestlægari lega hagkvæmari (sbr. gildandi aðalskipulag) en austlægari lega brautarinnar (hönnunarvalkostur Vegagerðar). Einnig þarf að meta hönnun gatnamóta út frá mögulegri framtíðarnýtingu svæðisins, hvort horfa eigi til einnar gatnamóta á miðju nesi eða tveggja gatnamóta við strandlínuna, sbr. gildandi aðalskipulag. Ennfremur þarf að huga að hæðasetningu brautarinnar og möguleika þess að vera með stökkalausn eða vistlok, en í gildandi aðalskipulagi er gert ráð því að brautin verði að hluta neðanjarðar til að skapa betri tengingu milli svæða austan og vestan brautarinnar. Almennt þarf síðan að huga sérstaklega að gangandi og hjólandi umferð og hvaða áhrif brautin hefur á núverandi útivistariðju.



Mynd 9. Möguleg brúartenging frá Gufunesi um Eiðsvík að Geldinganesi (Efla verkfræðistofa, september 2025). Meta þarf legu Sundabrautar um Geldinganes út frá framtíðar uppbyggingarmöguleikum á svæðinu, þeirri útivistariðju sem stunduð er á svæðinu í dag og nálægðar við vernduð svæði í Blikastaðakró. Ljóst er Geldinganesið verður vel í sveit sett með tilkomu Sundabrautar og í meiri nálægð við miðborgina og megin atvinnukjarna borgarinnar en mörg önnur möguleg byggingarsvæði í austurborginni.

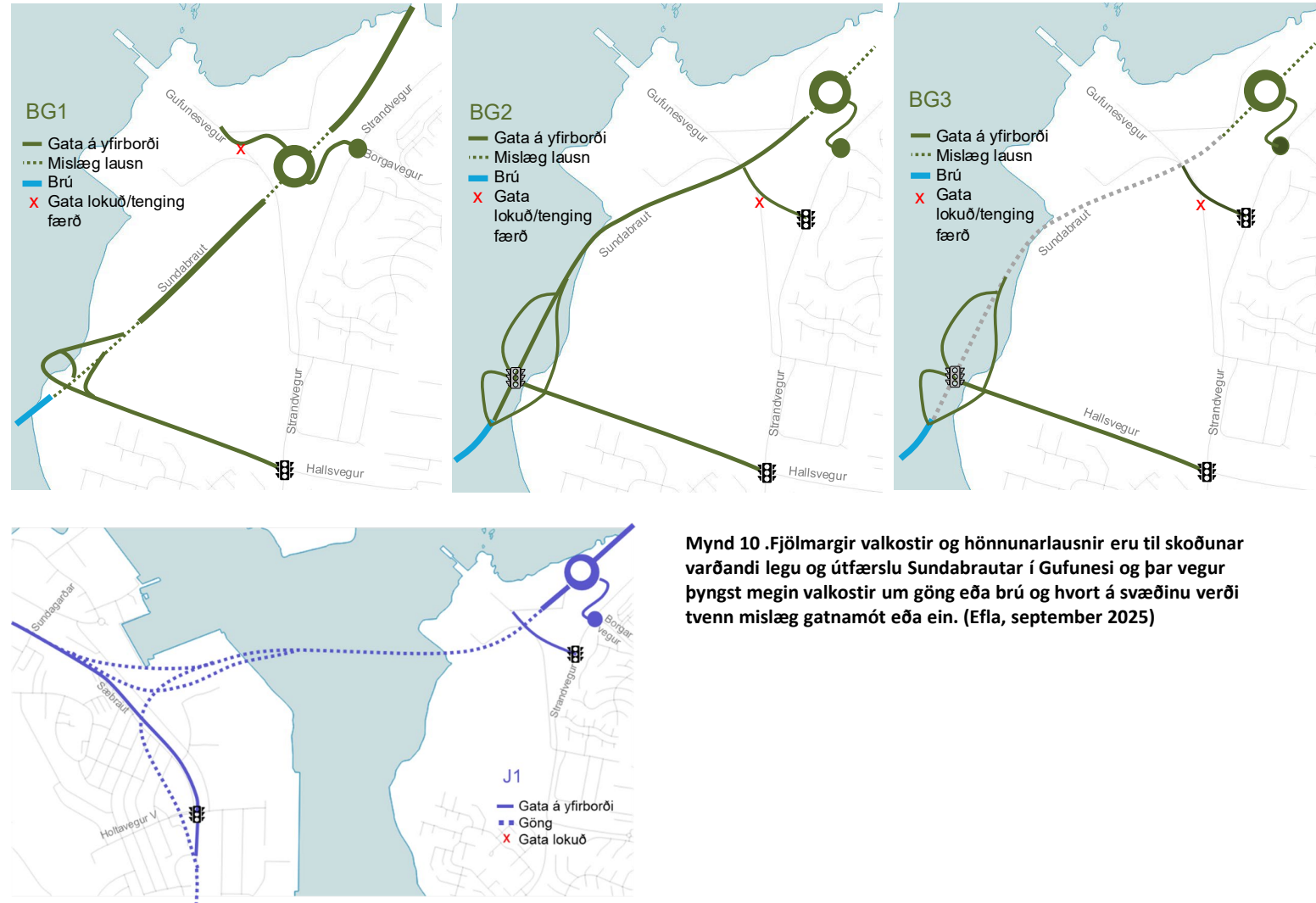
„Einfaldasta leiðin til að bæta samgöngur og draga úr kostnaði vegna þeirra er að stytta vegalengdir, að hafa stutt á milli hluta, stutt á milli húsa og stutt á milli fólks. Stutt í vinnuna, stutt út í búð, stutt í skólann og stutt í opin græn svæði og þangað sem sótt er þjónusta og afþreying. Það er hins vegar ekki áhlaupaverk í flóknu borgarsamfélagi sem er í stöðugum vexti og kallar á sífellt aukið landrými. Markaðsöflin styðja í raun við þá hugsun að byggja þétt þar sem land er dýrast, á svæðum sem eru miðlæg og stutt í allar áttir. Heilbrigð skynsemi segir okkur líka að rétt sé að byggja þétt og meira þar sem samgöngur eru afkastamiklar og skilvirkar og sérstaklega þar sem vistvæn og hagkvæm samgöngukerfi geta notið sín...“

4.6. Sundabraut og þróun byggðar í Gufunesi og Grafarvogi

Í umhverfismati framkvæmdarinnar og mótun hönnunarlausna eru til skoðunar fjölmargir valkostir um legu Sundabrautar um Gufunes, þ.e. um svæðið milli eldri hverfa í Grafarvogi og nýrrar byggðar í Gufunesi. Það er sérlega mikilvægt vegna þess að Sundabraut er í mikilli nálægð við umrædd hverfi. Hér skiptir þó einkum máli hvort gangalausn eða brúarlausn verður fyrir valinu.

Ljóst er að gangalausn skapar almennt betri tengingu milli umræddra hverfa, hefur minni áhrif á þróunarmöguleika á svæðinu og hefur mun minni áhrif á útivistarsvæði og náttúrusvæði. Gangalausn hefur einnig þann kost að komist er að mestu hjá því að hreyfa við gamla sorpurðunarsvæðinu í Gufunesi. Hinsvegar getur gangalausn með einni tengingu við Sundabraut frá hverfum Grafarvogs (sjá mynd 10), leitt til aukins umferðarálags og verri hljóðvistar við tiltekna götur innan hverfanna í Grafarvogi og tryggir almennt ekki sömu skilvirkni í gatnakerfinu og brúarlausn og þjónar auk þess verr gangandi, hjólandi og almenningssamgöngum (sjá nánar fylgiskjal II).

Ef brúarlausn verður fyrir valinu þarf að meta hvernig best er að hanna gatnatengingar vegna nálægðar við sorpurðunarsvæðið; hvort forsvaranlegt er að byggja brautina yfir haugana eða hvort óhjákvæmilegt sé að sneiða framhjá þeim. Í því samhengi hefur einnig verið skoðað hvort horfa eigi til ganga/stokks á afmörkuðum kafla (sjá lausn BG3), sem tryggði mun betri tengingar milli hverfanna, sbr. gangalausnin. Í öllum hönnunarlausnum fyrir brúarleiðina er gert ráð fyrir þörf á landfyllingum norður af Gufuneshöfða. Landfylling á þessu svæði gæti hinsvegar verið ákveðin vörn (buffer) milli sorpurðunarsvæðisins og sjávar og rétt að geta þess að umrædd strandlína er manngerð, þ.e. ekki er um náttúruleg strönd að ræða (sjá nánar fylgiskjöl I og II).

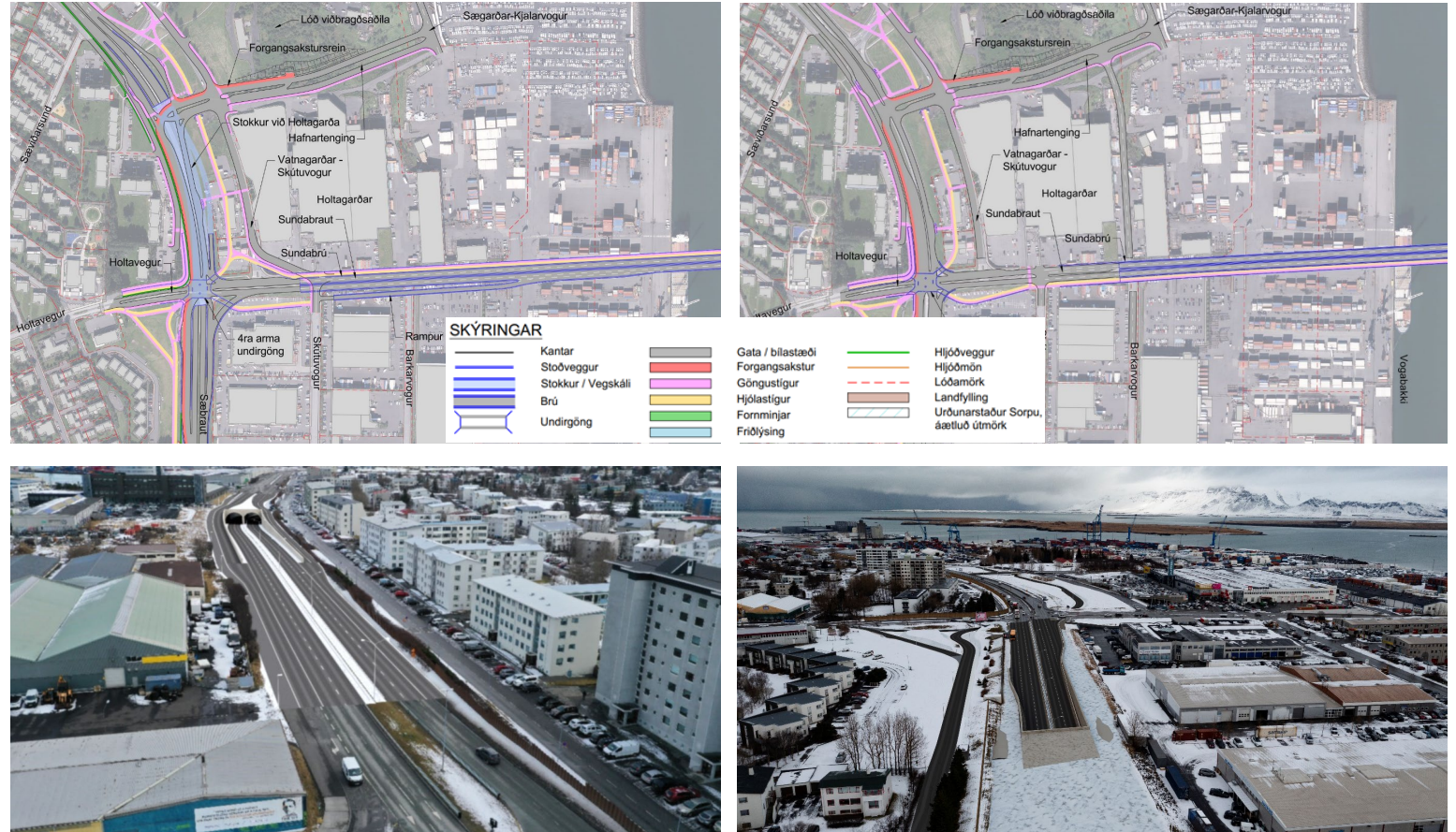


Mynd 10 .Fjölmargir valkostir og hönnunarlausnir eru til skoðunar varðandi legu og útfærslu Sundabrautar í Gufunesi og þar vegur þýngst megin valkostir um göng eða brú og hvort á svæðinu verði tvenn mislæg gatnamót eða ein. (Efla, september 2025)

4.7. Sundabraut á móts við Sæbraut og Holtaveg. Mismunandi útfærslur

Megin valkostir um útfærslu Sundabrautar um Kleppsvík, þ.e. brúarlausn eða gangalausn hafa mismunandi áhrif á byggð, umhverfi og umferð í hverfum Laugardals (sjá nánar fylgiskjöl I og II). Einnig eru til skoðunar mismunandi hönnunarlausnir brúar, hæð og lengd hennar og hvernig hún mætir hafnarsvæðinu og Sæbraut á móts við Holtaveg.

Hér til hliðar eru lykil skýringarmyndir úr umhverfisskýrslu framkvæmdarinnar, annars vegar megin valkostir um brúarlausn og hvernig hún mætir Sæbraut á móts við Holtaveg og hinsvegar hvernig gangamunnar Sundaganga tengjast Sæbraut, annarsvegar á móts við Köllunarklettsvæðið og Kleppsveg og hinsvegar í Vogahverfi sunnan Holtavegar. Sú lausn sem er næst því að vera í samræmi við gildandi aðalskipulag er brúarlausn sem gerir ráð fyrir plangatnamótum við Sæbraut (efri mynd til hægri).



Mynd 11 Nokkrar skýringarmyndir sem lýsa mismunandi útfærslum gatnamóta Sundabrautar og Sæbrautar, annars vegar fyrir brúarlausn (efri myndir) og hinsvegar fyrir gangalausn (neðri myndir). Sjá nánar fylgiskjal II (Efla, september 2025)

Sundabraut

Aðalskipulagsbreyting (drög)

Breytingar á aðalskipulagi – megin valkostir

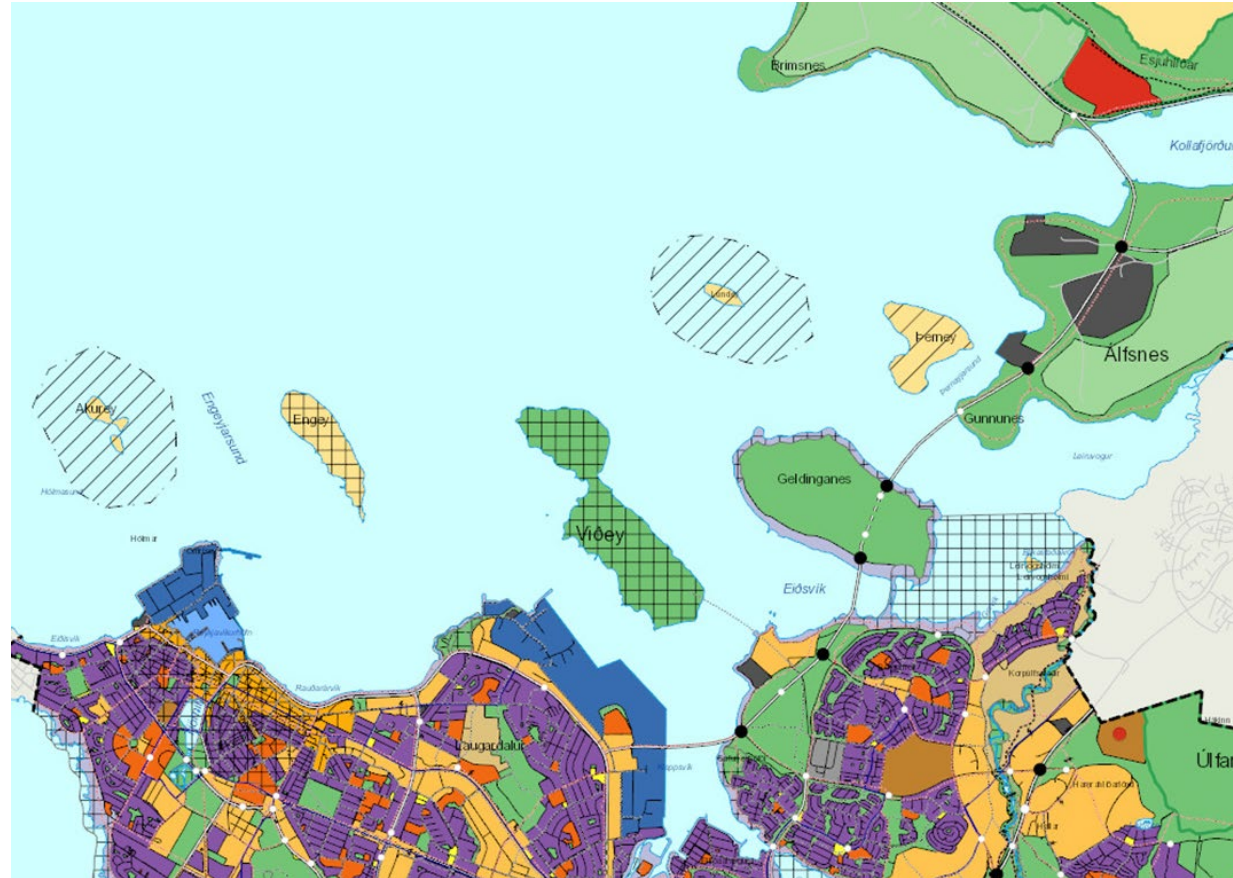
**Yfirlit mögulegra breytinga
á AR2040 fyrir megin
valkosti**

5.1. Tillögur að mögulegum breytingum

Markmið aðalskipulagsbreytingar er að festa niður og útfæra nánar legu og hönnun Sundabrautar í skipulagi borgarinnar. Eins og ávallt þá verða hönnunarlausnir útfærðar nánar í deiliskipulagi, sbr. einnig hönnunargögn sem sýnd eru í umhverfisskýrslu framkvæmdar (fylgiskjal II). Eins og kemur fram í 4. kafla, þá eru á þessu stigi, með forkynningu draga, enn fjölmargir valkostir til skoðunar og því ekki tímabært að útfæra formlegar breytingar á aðalskipulaginu (sjá yfirlit hér að aftan). Það verður gert í endanlegri tillögu sem auglýst verður samkvæmt 31. gr. skipulagslaga.

Hér að neðan er gefið yfirlit mögulegra breytinga og framsetning miðast við megin valkostina, annars vegar gangalausn og hinsvegar brúarlausn um Kleppsvík. Gerð er grein fyrir afbrigðum valkosta og hönnunarlausna í 4. kafla og meðfylgjandi umhverfisskýrslum (fylgiskjal I og II). Í umhverfismati aðalskipulagsbreytingarinnar (fylgiskjal I, kafla 3.1) er einnig gerð nánari grein fyrir mögulegum breytingum á landnotkun.

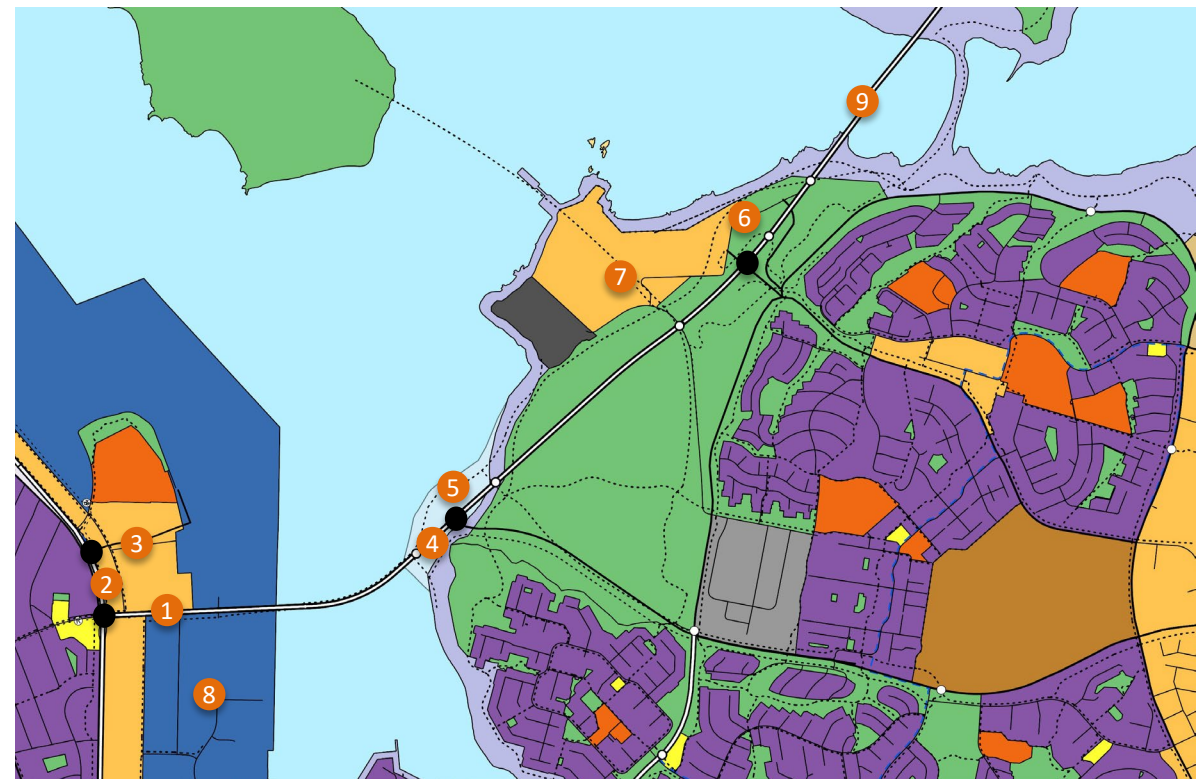
Í viðauka 8.1. eru að finna frekari skýringar við þau landnotkunarkort sem gerð er grein fyrir í kaflanum.



Mynd 12. Sundabraut í gildandi aðalskipulagi, Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040.

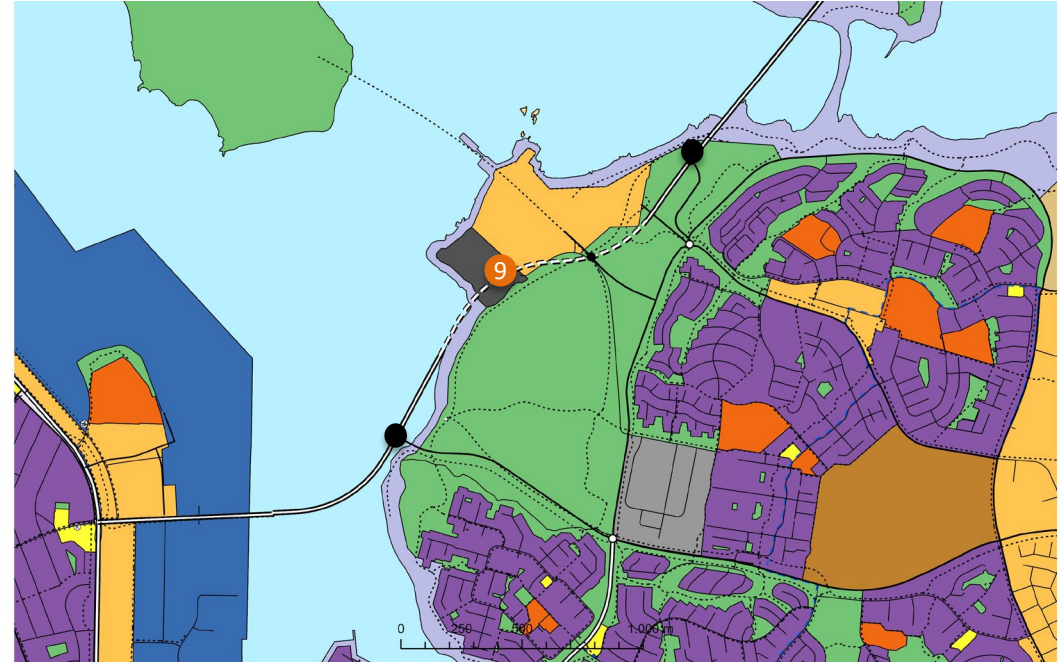
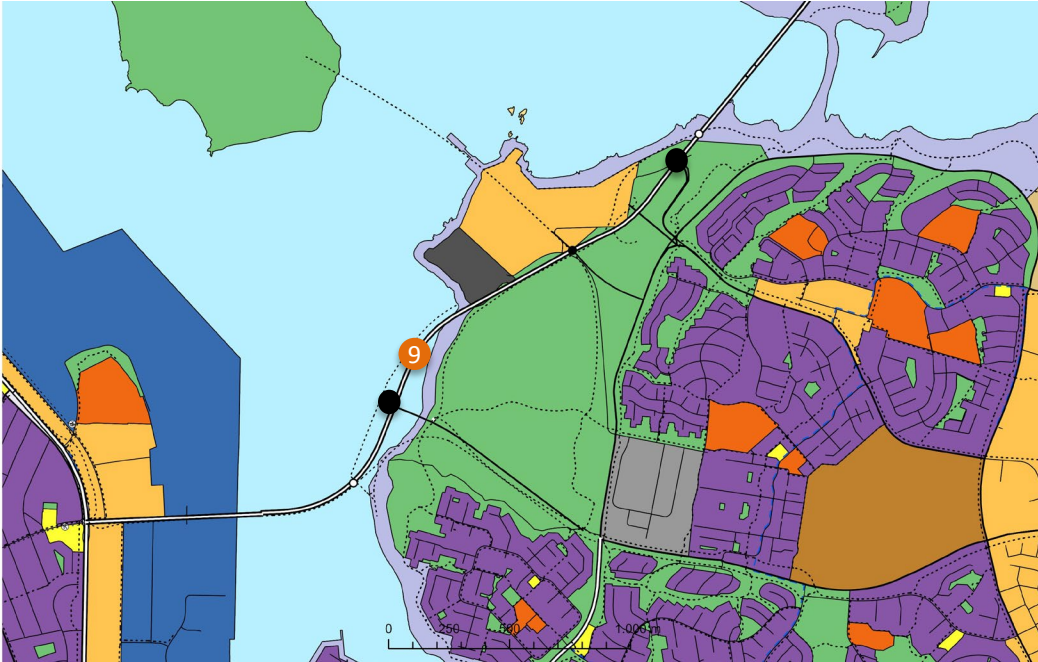
5.2. Yfirlit mögulegra breytinga – brúarlausn Sundabrautar (BG1)

Efnisbáttur	Mögulegar breytingar til skoðunar í drögum	Breytingar varða:
Sundabrá (Kleppsvík) la: (sjá númer með hvítum hring á mynd 5)		
(1) Lega stofnbrautar við Holtagarða.	Færsla suður fyrir Holtagarða, til móts við Holtaveg.	Þéttbýlisupprátt; Kafa 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115
(2) Gatnamót Sæbrautar-Sundabrautar við Holtaveg.	Útfærsla og gerð gatnamóta Sæbrautar og Sundabrautar á móts við Holtaveg. Tveir valkostir eru til skoðunar, annars vegar plangatnamót sbr. gildandi aðalskipulag og hins vegar mismislag með stokkalausn. Sú lausn gerir ráð fyrir að Sæbraut verði lækkuð og sett í stökk þannig að hæð gatnamótanna verður því sem næst sú sama og er í dag (sjá kafla 4.6)	Þéttbýlisupprátt; Kafa 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115. Sjá einnig IV. hluti, Aðalगतnakerfi, bls. 139-140.
(3) Gatnateningar við M36. Holtagarðar-Kleppsgarðar.	Útfærsla og gerð gatnamóta við svæði Björgunarmiðstöðvar (M36), veltur á þeim kosti sem verður valin, sbr. umfjöllun hér að ofan.	Þéttbýlisupprátt; Kafa 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115. Sjá einnig IV. hluti, Aðalगतnakerfi, bls. 139-140.
(4) Lega stofnbrautar við Gufuneshöfða	Lega Sundabrautar norðan Gufuneshöfða færast eilítið til svo og gatnamótin.	Þéttbýlisupprátt; Kafa 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115
(5) Lega stofnbrautar um Gufunes-sorphauga. Mögulegar landfyllingar.	Áætlað er að Sundabraut í brúarlausn liggja yfir haugana á um 800 m kafla í útfærslu BG1 en aðrar lausnir eru sýndar á næstu síðu (BG2 og BG3), sjá einnig nánar kafla 4.6.. Gert ráð fyrir nýjum landfyllingum til að koma fyrir gatnamótum.	Þéttbýlisupprátt; Kafa 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115
(6) Útfærsla og fjöldi gatnamóta í Gufunesi. Tengingar milli byggðar í Gufunesi og Grafarvogi.	Mislag gatnamót færast sunnar og nær skilgreindum atvinnulóðum í Gufuneshverfinu. Gert hefur verið ráð fyrir tvennum gatnamótum á Sundabraut í Grafarvogi og við Gufunes, í flestum útfærslum Sundabrautar (brúarlausnar) og er það í samræmi við gildandi aðalskipulag.	Þéttbýlisupprátt; Kafa 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115, mynd 14c, bls. 116.
(7) Gufunes, íbúðir og atvinnuuppbygging.	Áhrif mismunandi útfærslna Sundabrautar og gatnatenginga á skipulag og uppbyggingarmöguleika svæðisins er til skoðunar í vinnunni, sbr. mismunandi útfærslur (BG1-BG3). Í öllum tilvikum ættu útfærslur ekki að leiða til breytinga á landnotkun í Gufuneshverfinu.	Sjá kafla 6, miðsvæði M24, bls. 98 og kafla 8, iðnaðarsvæði I4, bls. 103.
(8) Sundahöfn (H4), skipulag hafnarsvæða.	Áhrif mismunandi útfærslna brúarmannvirkis og gatnatenginga á skipulag og uppbyggingarmöguleika hafnarsvæða. Sjá kafla 4.3. Gera þarf sérstaka breytingu á aðalskipulaginu í Sundahöfn, komi til þess að lágbrú verði aðalvalkostur.	Sjá kafla 9, hafnarsvæði H4, bls. 104-105.
(9) Lega Sundabrautar m.t.t. sorpurðunarsvæðis (næsta síða)	Í hönnunarlausnum BG3 og BG2 er sýnd lega Sundabrautar ef óforsvaranlegt er að leggja götuna yfir haugana. Með lausn BG3, gangalausn í Gufunesi, skapast tækifæri til að viðhalda góðum tengslum milli Gufuneshverfis og gömlu hverfanna í Grafarvogi.	Þéttbýlisupprátt; Kafa 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115



Mynd 13. Brúarlausn. Yfirlit helstu breytinga á svæðinu frá Sæbraut að Eiðsvík. Hér er sýnd útfærsla sem miðast við valkost BG1 og að forsvaranlegt sé að byggja brautina yfir sorpurðunarsvæðið.

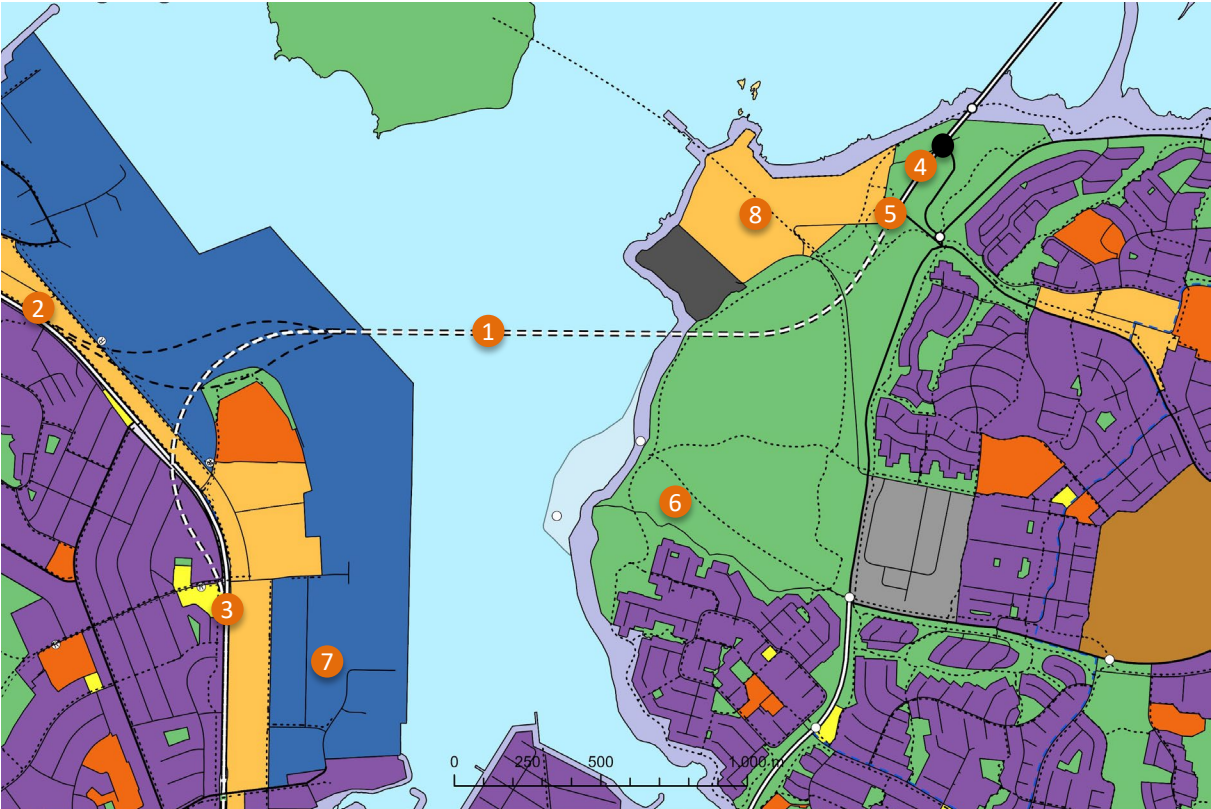
5.2. Yfirlit mögulegra breytinga – brúarlausn Sundabrautar (BG2 og BG3)



Mynd 14. Brúarlausn með afbrigðum vegna sorpurðunarsvæðis, valkostir BG2 (til vinstri) og BG3 (til hægri). Nyrðri mislægu gatnamótin í Gufunesi færast norðar, sbr. staðsetning í gangalausn og syðri gatnamótin við Hallsveg er staðsett norðar og utar og kalla á meiri landfyllingar í kosti BG2.

5.2. Yfirlit mögulegra breytinga - Sundagöng

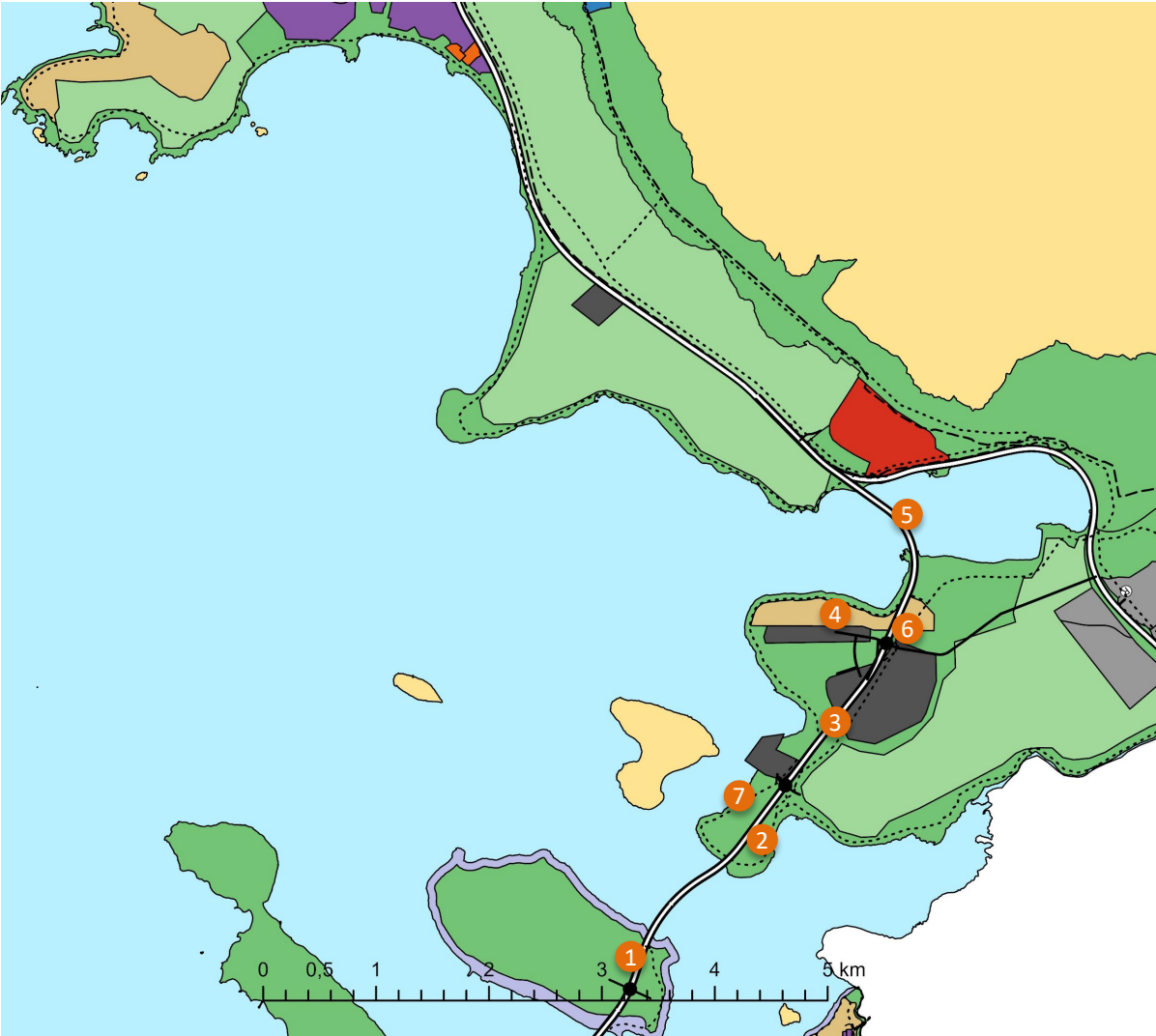
Efnisþáttur	Helstu ákvæði til endurskoðunar	Breytingar varða:
Sundagöng (Kleppsvík) – íb: (sjá númer með svörtum hring á mynd 5)		
(1) Lega og útfærsla stofnbrautar sem göng, um Kleppsvík og vestan hennar.	Útfærsla Sundabrautar sem göng leiðir til breyttra gatnatenginga vestan Kleppsvíkur, til breytts umferðarflæðis bílumferðar og annarra tenginga fyrir gangandi, hjólandi og almenningssamgöngur.	Þéttbýlisupprátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115, mynd 14c, bls. 116. Skoða einnig í samhengi við mynd 14a, bls. 114.
(2) Mót Sundabrautar við Sæbraut (gangamunni vestur).	Sundagöng mæta Sæbraut með gangamunna nálægt Laugarnesi og Köllunarklettsvæði. Sjá kafla 4.6.	Þéttbýlisupprátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115
(3) Mót Sundabrautar við Sæbraut (gangamunni suður).	Sundagöng mæta Sæbraut með gangamunna stokks sunnan Holtavegar. Sundagöng munu tengjast Sæbraut neðanjarðar í framlengdum Sæbrautarstokk.	Þéttbýlisupprátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115.
(4) Útfærsla og fjöldi gatnamóta í Gufunesi.	Með Sundagöngum er aðeins gert ráð fyrir einum gatnamótum og ráðgert að Hallsvegur verði ekki framlengdur að brautinni. Umrædd málæg gatnamót liggja eilítið norðar en sýnt er í gildandi aðalskipulagi.	Þéttbýlisupprátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115, mynd 14c, bls. 116.
(5) Staðsetning gatnamóta og gangamunna gagnvart Gufunes-sorphaugum.	Staðsetning gangamunna, stokks og jarðganga þarf að taka mið af sorphaugnum í Gufunesi.	Þéttbýlisupprátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115
(6) Breytt útfærsla Hallsvegur, tengibraut við Sundabraut (niðurfelling).	Samkvæmt fyrirbyggjandi útfærslu á valkosti um Sundagöng, er ekki gert ráð fyrir framlengingu Hallsvegur að Sundabraut	Þéttbýlisupprátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115
(7) Sundahöfn (H4), skipulag hafnarsvæða	Sundagöng hafa ekki áhrif á landnotkun hafnarsvæða.	Sjá kafla 9, hafnarsvæði H4, bls. 104-105.
(8) Gufunes, íbúðir og atvinnuuppbygging	Sundagangalausn hefur ekki áhrif á landnotkun í Gufunesi sem slíka, sjá þó umfjöllun um umhverfisáhrif vegna nálægðar gagnamóta og gangamunna í umhverfisskýrslum (fylgiskjöl I og II).	Sjá kafla 6, miðsvæði M24, bls. 98 og kafla 8, iðnaðarsvæði I4, bls. 103.



Mynd 15. Gangalausn, yfirlit helstu breytinga á svæðinu frá Sæbraut að Eiðsvík.

5.2. Yfirlit mögulegra breytinga – Sundabraut norðan Gufuness

Efnispáttur	Helstu ákvæði til endurskoðunar	Breytingar varða:
Sundabraut (Gufunes norður að Kjalarnesi) – II		
(1) Geldinganes, lega austar á nésinu og útfærsla og fjöldi tenginga	Hönnunarlausn Vegargerðar gerir ráð fyrir legu austar á nésinu en ráðgert hefur verið í aðalskipulagi. Huga þarf að legu stofnbrautar í samhengi við mögulega nýtingu svæðisins, sem útivistarsvæðis eða til annarra nota. Meta þarf hverskonar gatnatengingar eru nauðsynlegar, fjölda þeirra og staðsetningar (m.a. í jaðri hverfisverndarsvæðis HV9). Ennfremur þarf að skoða hæðasetningu brautar um nesið, sbr.fyrri hugmyndir um að hún verði niðurgrafin. Sjá nánar kafla 4.4.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafa 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115, mynd 14c, bls. 116. Sjá einnig mynd 12, bls. 111.
(2) Gunnunes, lega austar á nesi. Stofnstigar. Umfang landfyllinga á sundi milli Geldinganes og Gunnuness.	Lega Sundabrautar í Gunnunesi færast austar. Það er óhjákvæmilegt vegna minjasvæðis í Sundakoti.	Þéttbýlisuppdrátt, sveitarfélagsuppdrátt; Kafa 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115, mynd 14c, bls. 116. Sjá einnig mynd 12, bls. 111 og mynd 13, bls. 112 (skráðar minjar).
(3) Álfsnes, lega og útfærsla og fjöldi gatnamóta.	Ráðgerð hafa verið tvenn gatnamót á Álfsnesi í hönnunarferli Sundabrautar og svo er einnig gert í gildandi aðalskipulagi. Staðsetning gatnamóta er í megin atriðum eins og sýnt er í gildandi aðalskipulagi.	Sveitarfélagsuppdrátt; Kafa 17, bls. 114-116; mynd 14c, bls. 116. Sjá einnig mynd 13, bls. 112 (skráðar minjar).
(4) Iðnaðarsvæði 12, 15 og 17 í Álfsnesi.	Lega Sundabrautar og staðsetning gatnamóta á norðanverðu Álfsnesi eru skoðuð í samhengi við skipulag framtíðar atvinnusvæða, en í undirbúningi er sérstök breyting á aðalskipulagi vegna iðnaðar- og athafnasvæða. Að óbreyttu mun útfærsla Sundabrautar ekki hafa áhrif á afmörkun landnotkunar á svæðinu.	Sveitarfélagsuppdrátt; Kafa 17, bls. 114-116; mynd 14c, bls. 116. Sjá einnig mynd 13, bls. 112 (skráðar minjar).
(5) Kollafjörður, lega um fjörðinn og landfyllingar.	Í matsáætlun var gert ráð fyrir tveimur valkostum um legu yfir Kollafjörð. Í báðum tilvikum leiðir það til röskunar og flutnings skotæfingasvæðis Skotreynar. Lega yfir Kollafjörð er því sem næst í samræmi við gildandi aðalskipulag, en til skoðunar er að færa legu brautar eilítið austar við Afstapa vegna fuglabjargins sem þar er.	Sveitarfélagsuppdrátt; Kafa 17, bls. 114-116; mynd 14c, bls. 116.
(6) Álfsnes, stigar og útivistarsvæði.	Lítilsháttar tilfærslur verða á stofnstígum vegna Sundabrautar og verður það útfært nánar í endanlegri tillögu.	Sveitarfélagsuppdrátt; Kafa 17, bls. 114-116; mynd 14c, bls. 116.
(7) Minjasvæði við Þerneyjarsund	Skoðað verði í samhengi við ákvarðanir um endanlega legu Sundabrautar á Álfsnesi, möguleg afmörkun hverfisverndar vegna minjasvæða, sbr. bókun í borgarráði 1. apríl 2020. Afmörkun þeirra er ennfremur til skoðunar í yfirstandandi aðalskipulagsbreytingu vegna stækkunar atvinnusvæða á Álfsnesi og hugmynda um hringrásargarð eða græna iðngarða á svæðinu.	Sveitarfélagsuppdrátt; Kafa 17, bls. 114-116; mynd 14c, bls. 116. Sjá einnig mynd 13, bls. 112 (skráðar minjar) og ennfremur stefnu um Borgarvernd í IV-hluta, bls. 140-142.



Mynd 16. Yfirlit mögulegra breytinga norðan Geldinganes.

5.3. Frekari útfærsla breytinga og aðrar breytingar á aðalskipulagi

Í endanlegri tillögu og þegar fyrir liggur niðurstaða um val á megin valkosti um legu og útfærslu Sundabrautar, verður gerð nánari grein fyrir formlegum breytingum á gögnum aðalskipulags, skipulagsuppdráttum, texta í greinargerð og viðkomandi þemakortum. Sjá nánar yfirlit hér að framan.

Endanleg tillaga gæti ennfremur leitt til fleiri atriða en nefnd eru hér að ofan, þ.e. fleiri breytinga sem endanlega útfærsla kallaði á, m.a:

- 1) Mögulegar breytingar á Sæbraut og umfang stokks við Holtaveg í brúarlausn og umfang stokks norðan Skeiðarvogs sem mætir gangamunnum Sundaganga.
- 2) Breytingar sem varða legu stofnstíga, sbr. framsetning skipulagsuppdráttar aðalskipulags, í tengslum við útfærslu gatnamóta og legu viðkomandi gatna.
- 3) Afmörkun einstakra landnotkunarsvæða gæti hníkast til eða verið breytt lítilsháttar vegna frekari útfærslu hönnunarlausna, sbr. val um legu og útfærslu í endanlegri tillögu.

Sundabraut

Aðalskipulagsbreyting (drög)

Samráð, kynningar og hagaðilar

Kynningar- og
afgreiðsluferli og
tímaáætlun verkefnis

Yfirlit aðila sem haft
verður samráð við og
leitað umsagnar um
tillögur á öllum stigum

7.1. Samráð og kynningar

Skipulagsvinnan og undirbúningur aðalskipulagsbreytingar og umhverfismats hennar var áður kynnt í verklýsingu sem lögð var fram haustið 2023, ásamt matsáætlun framkvæmdarinnar. Verklýsingin var kynnt í skipulagsgáttinni á tímabilinu 19. september til 19. október 2023 og bárust 24 athugasemdir og umsagnir, þar af 6 frá lögboðnum umsagnaraðilum, 6 frá íbúum og einstaklingum, 3 frá rekstraraðilum, 3 frá félagasamtökum, 3 frá íbúaráðum og íbúasamtökum og 4 frá sveitarfélögum, (sjá nánar kafla 7.2 og Viðauka 8.4). Athugasemdirnar og samantekt um þær var lögð fram í umhverfis- og skipulagsráði þann 31. janúar 2024.

Á meðan kynningu verklýsingar stóð í skipulagsgáttinni var boðið til 3 kynningarfunda í Reykjavík, á Kjalarnesi, Grafarvogi og Laugardal. Umhverfismat framkvæmdarinnar var kynnt samhliða á umræddum fundum og enn fremur kynnt á almennum fundi í streymi, og á Akranesi og Mosfellsbæ.

tillögunnar, en áfangaskipting vinnunnar miðast við opinberar kynningar samkvæmt skipulagslögum (nr.123/2010):

Drög að breytingartillögum og drög umhverfismats, ásamt umhverfisskýrslu framkvæmdar. Kynnt á opnu fundi og send formlega til umsagnar- og hagaðila. **September-Október 2025.**

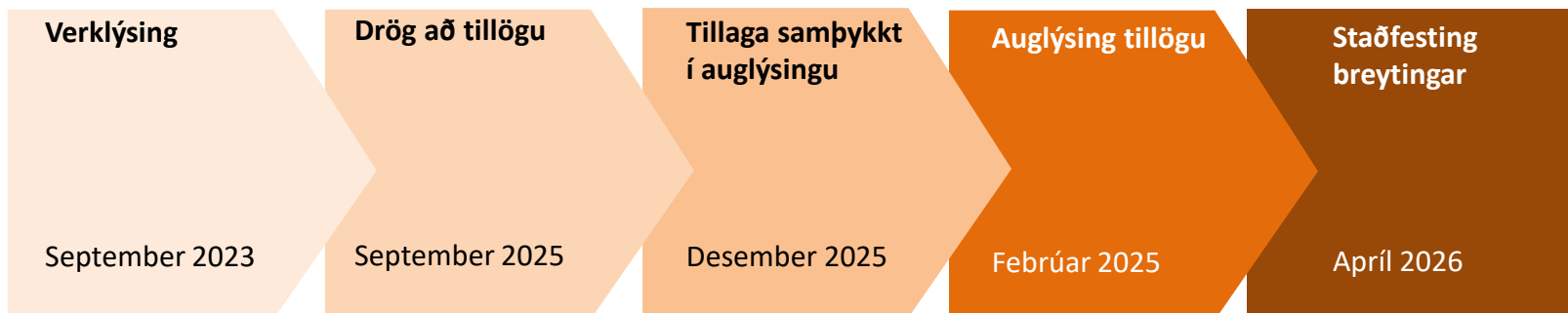
Samþykkt tillaga ásamt umhverfismati send til athugunar hjá Skipulagsstofnun. **Desember 2025.**

Aðalskipulagsbreyting auglýst. Breytingartillögur, ásamt umhverfismati, kynntar í 6 vikur og óskað eftir skriflegum athugasemdum. **Febrúar-Mars 2026.**

Afgreiðsla tillögu og staðfesting að lokinni auglýsingu. **Mars – Apríl 2026.**

Drög að tillögum verða kynnt á skipulagsgatt.is, með auglýsingu í *Morgunblaðinu* og á vef Reykjavíkurborgar.

Hér að neðan er gerð grein fyrir helstu skrefum við mótun



7.2. Helstu athugasemdir við verklýsingu og viðbrögð við þeim

7.2. Helstu athugasemdir við verklýsingu og viðbrögð við þeim

Alls bárust umsagnir og athugasemdir frá 24 aðilum, þar af 6 frá lögboðnum umsagnaraðilum, 6 frá íbúum og einstaklingum, 3 frá rekstraraðilum, 3 frá félagasamtökum, 3 frá íbúaráðum og íbúasamtökum og 4 frá sveitarfélögum. Í athugasemdum er einkum verið að benda á atriði sem huga ætti betur að í umhverfismati en einnig er tekin afstaða gegn ákveðnum hönnunarlausnum og valkostum.

Eftirfarandi má draga útúr athugasemdunum, sjá annars samantekt og yfirlit athugasemda í Viðauka 8.3:

- Þeir sem gera athugasemdir hallast almennt að gangalausnum.
- Ábendingar um mikilvægi þess að skoða vel áhrif í stóra samhenginu, á byggðapróun almennt og áhrif á ferðavenjur.
- Ítarlegar athugasemdir frá lögbundnum umsagnaraðilum, einkum þeim sem skoða umhverfisáhrif á náttúru og áhrif á ósnortin náttúrusvæði
- Ítarlegar og verulegar athugasemdir frá íbúaráðum beggja

vegna Kleppsvíkur, þ.e. í Laugardal og Grafarvogi

- Íbúar í Laugardal hafa sérstaklega áhyggjur af tengingu Sundabrautar við Sæbraut, aukinni umferð vegna þessa og almennt áhrif á aðliggjandi byggð.
- Íbúar í Grafarvogi hafa einkum áhyggjur af áhrifum stofnbrautar á útivistarsvæði og náttúru og hvernig hún hefði áhrif á aðgengi íbúa að sjávarsíðunni.
- Einnig athugasemdir þar sem því er fagnað að verkefnið sé í undirbúningi og um mikilvægi Sundabrautar sem samgöngubót á höfuðborgarsvæðinu og milli landshluta

Markmið skipulagslaga (liður d):

„... að tryggja að samráð sé haft við almenning við gerð skipulagsáætlana þannig að honum sé gefið tækifæri til að hafa áhrif á ákvörðun stjórnvalda við gerð slíkra áætlana“

(123/2010, 1.liður nr.d)

7.3. Samráðshópur með fulltrúum íbúasamtaka

Á fundi borgarstjórnar þann 17. október 2023 var samþykkt að stofna sérstakan samráðshóp um Sundabraut sem var ætlað að „vera til stuðnings og samráðs við vinnslu umhverfismats, mat á valkostum og undirbúning breytinga á skipulagi“. Hópin skipa kjörnir fulltrúar og fulltrúar valinna hverfa og íbúasamtaka, þ.e. Laugardals, Grafarvogs og Kjalarness. Hlutverk hópsins var skilgreint með eftirfarandi hætti: „Tryggja að hugað sé að hagsmunum íbúa og nærsamfélags varðandi útfærslu Sundabrautar. Vera til stuðnings við mat á valkostum og tryggja hagsmuni fjölbreyttra ferðamáta. Huga að hugsanlegum neikvæðum áhrifum af framkvæmdinni og hvernig þeim megi mæta með mótvægisáðgerðum. Þá fylgi hópurinn eftir áherslum borgarinnar eins og þær birtast í sameiginlegri yfirlýsingu innviðaráðherra og borgarstjóra frá 6. júlí 2021.“

Hópurinn hefur haldið alls 8 fundi fram til þessa. Á fundunum hafa sérfræðingar og ráðgjafar Vegagerðar og borgar kynnt fyrir hópnum stöðu og framvindu verkefnis, frumdrög að umhverfismati, niðurstöður umferðargreininga, mismunandi hönnunarlausnir og skipulagsbreytingar, þ.e. drög þeirra gagna sem nú eru komin til almennrar kynningar. Á fundunum hefur verið skipst á skoðunum og ráðgjöfum gefist færi á að hlusta á sjónarmið fulltrúa hverfanna og kjörinna fulltrúa,

Í hópnum hafa setið eftirfarandi fulltrúar, en breytingar urðu á hópnum í kjölfar breytinga á borgarstjórn síðastliðinn vetur:

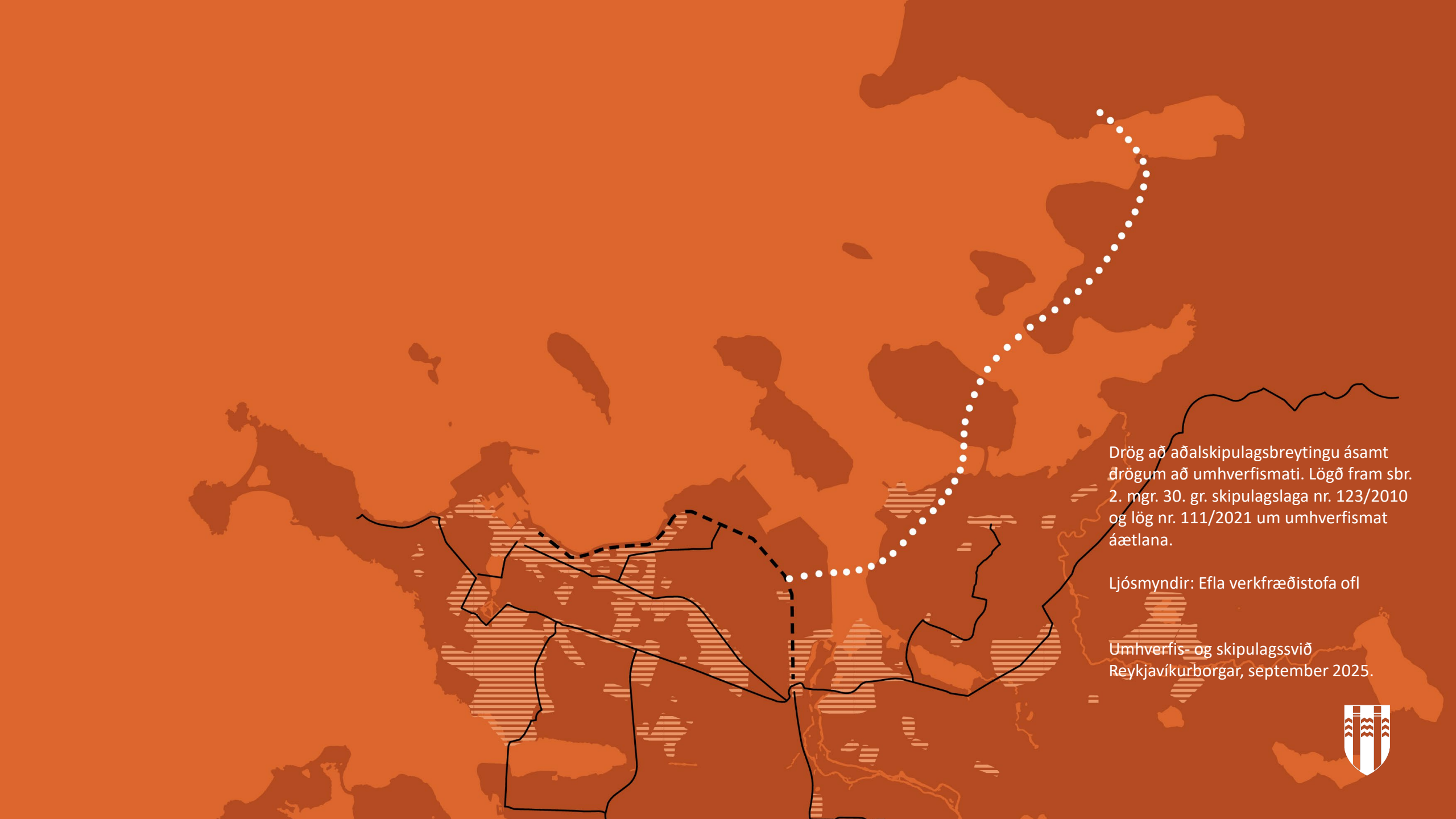
Dóra Björt Guðjónsdóttir, borgarfulltrúi, formaður
Einar Þorsteinsson, borgarfulltrúi, (formaður til apríl 2025)
Andrea Helgadóttir, borgarfulltrúi
Birkir Ingibjartsson, varaborgarfulltrúi

Helga Þórðardóttir, borgarfulltrúi
Jóhanna Dýrunn Jónsdóttir, varaborgarfulltrúi
Kjartan Magnússon, borgarfulltrúi
Hildur Björnsdóttir, borgarfulltrúi (til apríl 2025)
Líf Magneudóttir, borgarfulltrúi
Ólafur Guðmundsson, fulltrúi íbúasamtaka Grafarvogs (til apríl 2025)
Fanný Gunnarsdóttir, fulltrúi Grafarvogs
Baldur Þórarinnsson, fulltrúi íbúasamtaka Kjalarness
Lilja Sigrún Jónsdóttir, fulltrúi íbúasamtaka Laugardals
Gauti Kristmannsson, fulltrúi íbúasamtaka Laugardals
Atli Stefán Yngvason, fulltrúi íbúa Laugardals

Með hópnum hafa starfað Tinna Garðarsdóttir og Margrét Berg Sverrisdóttir, auk sérfræðinga frá Umhverfis- og skipulagssviði, Vegagerðinni, Eflu verkfræðistofu og VSÓ ráðgjöf.

Umsagnar- og hagaðilar

Umsagnaraðilar	Hagaðilar og félagasamtök
Ísvæðisskipulagsnefnd	Íbúasamtök (Laugardal, Grafarvogi, Kjalarnesi)
höfuðborgarsvæðisins	Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi
Kópavogsbær	Hvalfjarðarsveit
Garðabær	Akranes
Hafnarfjarðarkaupstaður	Faxaflóahafnir
Seltjarnarneskaupstaður	Sorpa
Mosfellsbær	Björgun
Kjósarhreppur	Veitur
Aðliggjandi sveitarfélög	Skotfélag Reykjavíkur
Skipulagsstofnun	Skotveiðifélag Reykjavíkur og
Umhverfisstofnun	nágrennis
Orkustofnun	Landvernd
Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur	Kayakklúbburinn
Minjastofnun	Íbúar og landeigendur á
Vegagerðin	áhrifasvæði
Samgöngustofa	
Náttúrufræðistofnun Íslands	
Borgarsögusafn Reykjavíkur	Og fleiri samkvæmt ábendingum sem koma fram í ferlinu.

A map of Iceland with various administrative boundaries. A dotted white line runs from the north coast, through the central region, and ends near the capital. A dashed black line outlines a specific area in the central-western part of the country. Some regions are shaded with horizontal lines.

Drög að aðalskipulagsbreytingu ásamt
drögum að umhverfismati. Lögð fram sbr.
2. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010
og lög nr. 111/2021 um umhverfismat
áætlana.

Ljósmyndir: Efla verkfræðistofa ofl

Umhverfis- og skipulagssvið
Reykjavíkurborgar, september 2025.



Sundabraut

Aðalskipulagsbreyting (drög)

Sjá enn fremur fylgiskjal I til afgreiðsla með aðalskipulagsbreytingu:

Umhverfismat aðalskipulagsbreytingar,
(drög), VSÓ-ráðgjöf, september 2025.

Einnig er lagt fram samhliða til kynningar fylgiskjal II: *Sundabraut. Umhverfismat framkvæmdar*, Efla verkfræðistofa, september 2025

Viðaukar

8.1. Skilgreining landnotkunar

8.2. Yfirlýsing borgarstjóra og innviðaráðherra, 2021

8.3. Samantekt athugasemda við verklýsingu

8.1. Skilgreining landnotkunar

LANDNOTKUN

-  Íbúðarbyggð (ÍB)
-  Samfélagsþjónusta (S)
-  Miðsvæði (M)
-  Miðborg (M)
-  Verslun og þjónusta (VP)
-  Athafnasvæði (AT)
-  Iðnaðarsvæði (I)
-  Hafnir (H)
-  Innri höfn
-  Flugvöllir (FV) ^(Sjá kafla 17.3)
-  Veitur og helgunarsvæði (VH)
-  Efnistöku- og efnislosunarsvæði (E)
-  Vegir, götur og stígar (VE)
-  Opin svæði (OP)
-  Íþróttasvæði (ÍÞ)
-  Kirkjugarðar og grafreitir (K)
-  Óbyggð svæði (ÓB)
-  Landbúnaðarsvæði (L)
-  Skógræktar- og landgræðslusvæði (SL)
-  Vötn, ár og sjór (V)
-  Sérstök not haf- og vatnssvæða (SN)
-  Strandsvæði (ST)
-  Vatnsból (VB)

SAMGÖNGUR

- Mislæg gatnamót*
- Akstursbrú/undirgöng
- Göngubrú/undirgöng¹
- Stofnstígar²
- Tengistígar²
- Reiðvegir⁴
- ==== Stofnvegir
- Tengivegir
- Aðrir vegir³
- = = Jarðgöng
- Borgarlína **
- Mörk skipulagssvæðis
- Vaxtarmörk
- Grænn trefill

VERNDARSVÆÐI

-  Vatnsvernd - brunnsvæði (VB)
-  Vatnsvernd - grannsvæði (VG)
-  Vatnsvernd - fjarsvæði (VF)
-  Friðlýst svæði (FS)
-  Önnur náttúruvernd (ÖN)
-  Hverfisvernd (HV)
-  Minjavernd (MV)

¹ Heimilt er að gera ráð fyrir undirgöngum á fleiri stöðum en sýnd eru á uppdrætti enda er tilgangurinn að auka umferðaröryggi og/eða greiða fyrir vistvænum samgöngum.

² Staðsetning tákns fyrir stíga á uppdrætti (punktalína), meðfram stofn- og tengibrautum og öðrum götum er ekki ráðandi um hvoru megin götu stígur liggur. Hjólastígar fylgja almennt stofn- og tengistígum, sbr. skipulagsuppráttur, en heimilt sé að leggja sérreinar hjólastíga víðar, sbr. samþykkt Hjólreiðaáætlun.

³ Aðrar götur en stofn- og tengibrautir. Hér undir eru safngötur, húsagötur, vistgötur og göngugötur.

⁴ Heimilt er að leggja reiðstíga á fleiri leiðum en auðkenndar eru sem reiðvegir á uppdrætti og þá samkvæmt ákvörðun í deiliskipulagi.

* Sjá kafla 17.1 í greinargerð.

** Lega Borgarlínu (hágæðakerfi almenningsamgangna), sbr. staðfest breyting á Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðis 2040, árið 2018 og frumdrög að hönnun fyrstu lotu framkvæmda, sjá Borgarlína - 1. lota, frumdrög og forsendur (febrúar 2021).



Yfirlýsing

Sigurðar Inga Jóhannssonar, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og Dags B. Eggertssonar, borgarstjórans í Reykjavík

Ríkið og sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa átt gott og náið samstarf um uppbyggingu samgönguinnviða undangengin misseri. Stærsti þátturinn í því er samgöngusáttmáli fyrir höfuðborgarsvæðið sem undirritaður var 26. september 2019. Meginmarkmið hans er að stuðla að greiðum, skilvirkum, hagkvæmum og öruggum samgöngum og stuðla að því að loftslagsmarkmiði stjórnvalda um sjálfbært, kolefnishlutlaust borgarsamfélag verði náð m.a. með eflingu almenningssamgangna og breyttum ferðavenjum og stuðla að auknu umferðaröryggi.

Sundabraut var ekki hluti samgöngusáttmálans en samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, Reykjavíkurborg, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðin og Faxeðlaahafnir hafa engu að síður unnið markvisst að undirbúningi hennar samhliða vinnu við samgöngusáttmálann. Í 5. gr. samgöngusáttmálans segir jafnframt að við „útfærslu framkvæmdaáætlunar samgöngusáttmálans [verði] sérstaklega hugað að greiðri tengingu aðliggjandi stofnbrauta svo sem Sundabrautar inn á stofnbrautir höfuðborgarsvæðisins“.

Í nýrri skýrslu starfshóps um legu Sundabrautar, sem í sátu fulltrúar Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar, Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Faxeðlaahafna, var lega Sundabrautar rýnd og þeir tveir valkostir við þverun Kleppsvíkur sem taldir eru koma til greina. Eru það annars vegar Sundabrá, sem tengist Sæbraut til móts við Holtaveg og hins vegar Sundagöng.

Var það niðurstaða hópsins að Sundabrá væri um 14 ma.kr. ódýrari kostur en Sundagöng miðað við frumkostnaðaráætlun, auk þess sem brúin hefði ýmis jákvæð áhrif umfram göngin, s.s. á heildarakstur og tímasparnað umferðar á höfuðborgarsvæðinu, almenningssamgöngur, hjóla- og gönguleiðir. Jarðgöng myndu á hinn bóginn hafa nokkuð minni sjónræn áhrif og brúarframkvæmdir hefðu meiri áhrif á hafnarstarfsemi á framkvæmdatíma. Ein af forsendum beggja leiða er að Sæbraut verði lögð í stökk, sbr. 5. gr. samgöngusáttmálans.

Næsta skref í verkefninu er að ljúka félagshagfræðilegri greiningu á þessum tveimur kostum við þverun Kleppsvíkur þar sem m.a. er greindur og metinn afleiddur kostnaður og áhrif á starfsemi í Sundahöfn og nærliggjandi íbúðarhverfi.

Aðilar eru sammála um að fullt tillit verði tekið til hagsmuna Faxeðlaahafna við Sundahöfn og að metinn verði sá umframkostnaður hafnarinnar sem með skýrum hætti megi rekja til framkvæmdarinnar, skv. nánara samkomulagi ríkis og Faxeðlaahafna og rask á hafnarstarfsemi verði lágmarkaði með tilheyrandi úrbótum áður en að vegaframkvæmdum kemur.

Aðilar eru sammála um að næsta skref að aflokinni félagshagfræðilegri greiningu sé að undirbúa breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur sem feli í sér endanlegt leiðarval Sundabrautar. Mun það byggja á umhverfismati framkvæmdarinnar sem feli í sér samanburð valkosta og mat á líklegri þróun án framkvæmdarinnar. Rík áhersla verði lögð á samráð við íbúa og aðra hagsmunaaðila í öllum þáttum skipulags og umhverfismats.

Aðilar eru sammála um að samhliða undirbúningi skipulags og umhverfismats verði skoðaðar líklegar breytingar á dreifingu umferðar og hvernig bregðast megi við mögulegum neikvæðum áhrifum á íbúðahverfi á áhrifasvæði Sundabrautar.

Aðilar eru sammála um að Sundabraut verði ekki einungis lögð í Gufunes heldur alla leið á Kjalarnes, í einni samfelldri framkvæmd, til að ná markmiðum verkefnisins að fullu og varna því að beina umferð ekki óhóflega um íbúahverfi Grafarvogs.

Aðilar eru sammála um að gera ríkar kröfur varðandi útlit og ásýnd Sundabrautar. Verði niðurstaðan sú að Sundabrá verði fyrir valinu eru aðilar sammála að efna til alþjóðlegrar hönnunarsamkeppni um mannvirkið í ljósi þess hversu áberandi það verður í borgarmyndinni.

Sundabraut verður fjármögnuð með veggjöldum. Ekki er gert ráð fyrir fjármögnun framkvæmdarinnar úr ríkissjóði. Á sama hátt er gert ráð fyrir því að tengingar Sundabrautar við gatna og stígakerfi borgarinnar, sem með skýrum hætti leiða af framkvæmdinni, greiðist af Sundabrautarverkefninu en ekki úr borgarsjóði.

Aðilar eru sammála um að til að stuðla að breyttum ferðavenjum verði það hluti af forsendum verkefnisins að gangandi og hjólandi, auk almenningsgangna þurfti ekki að greiða fyrir notkun hennar. Framkvæmdin taki einnig mið af umferð fyrir umferð gangandi og hjólandi og tryggi góðar hjólasamgöngur upp á Kjalarnes.

Er stefnt að því að framkvæmdir við Sundabraut geti hafist eigi síðar en 2026 og brautin verði tekin í notkun 2031, með eðlilegum fyrirvörum um niðurstöðu samráðs og umhverfismats. Aðilar eru sammála um að vinna hratt og vel að ofangreindum undirbúningi.

Reykjavík, 6. júlí 2021

Sigurður Ingi Jóhannsson

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra

Dagur B. Eggertsson

Borgarstjórinn í Reykjavík



Umhverfis- og skipulagsráð

Reykjavík, 26. janúar 2024

Mál: Sundabraut, verklýsing aðalskipulagsbreytingar og umhverfismats. Umsagnir og athugasemdir við auglýsta verklýsingu.

Alls bárust umsagnir og athugasemdir frá 24 aðilum, þar af 6 frá lögboðnum umsagnaraðilum, 6 frá íbúum og einstaklingum, 3 frá rekstraraðilum, 3 frá félagasamtökum, 3 frá íbúaráðum og íbúasamtökum og 4 frá sveitarfélögum. Í athugasemdum er einkum verið að benda á atriði sem huga ætti betur að í umhverfismati en einnig er tekin afstaða gegn ákveðnum hönnunarlausnum og valkostum.

Öllum aðilum er þakkað fyrir framlagðar athugasemdir, en þær verða lagðar fram með öðrum skipulagsgögnum fyrir umhverfis- og skipulagsráð, hafðar til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum og metið hvernig verður komið til móts við þær. Hverri og einni athugasemd er ekki svarað á þessu stigi. Meðfylgjandi eru athugasemdirnar ásamt yfirliti og samantekt um þær.

Haraldur Sigurðsson



Landssamtök hjólreiðamanna

Vegagerðin og Reykjavíkurborg, skipulagsgátt

<https://skipulagsgatt.is/issues/627>

<https://skipulagsgatt.is/issues/622>

Reykjavík 19. október 2023

Umsögn um:

Sundabraut - matsáætlun og verklýsing aðalskipulagsbreytingar

Umsagnarnefnd Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) hefur skoðað tillögu að matsáætlun fyrir umhverfismat Sundabrautar og verklýsingu fyrir breytingu aðalskipulags sem varða legu og útfærslu Sundabrautar. LHM vill koma eftirfarandi ábendingum á framfæri við þessar tillögur á þessu stig.

Ólík áhrif brúa og ganga á virka ferðamáta.

Brú og göng hafa mismunandi áhrif á virka ferðamáta. Óljóst er og vandséð hvernig ná eigi fram jöfnu aðgengi virkra ferðamáta ef göng verða fyrir valinu. Þennan þátt þarf að skoða vel í umhverfismati og verklýsingu og uppfylla 1. markmiðið með Sundabraut, að bæta samgöngur, fyrir alla ferðamáta (akandi, almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi) á norðurhluta höfuðborgarsvæðisins með auknu öryggi og hagræði.

Áhrif Sundabrautar á byggðamynstur og dreifingu byggðar og áhrif þess á ferðavenjur og umferð.

Í verklýsingu aðalskipulags og matsáætlun umhverfismats og endurskoðun félags- og hagfræðilegrar greiningar Sundabrautar þarf að taka tillit til líklegra áhrifa af Sundabraut á breytt byggðamynstur og dreifingu byggðar á höfuðborgarsvæðinu og á Vesturlandi og hvaða þýðingu það hefur fyrir umferð um Sundabraut. Skoða þarf áhrif þess á önnur markmið stjórnvalda og borgarinnar s.s. í loftslagsmálum, kolefnishlutleysi og breyttar ferðavenjur. Gæti Sundabraut jafnvel unnið gegn 2. markmiði brautarinnar, að auka samfélags- og umhverfislegan ábata með minni akstri, útblæstri og mengun og styttri ferðatíma vegfaranda vegna styttri leiða til og frá höfuðborgarsvæðinu og innan þess. Ef leiðin styttist en fleiri aka lengra þýðir það minni eða meiri akstur?

Ólíklegt hlýtur að teljast að Sundabraut minnki umferð eins og var niðurstaða upphaflegu félags og hagfræðilegu greiningarinnar. Mun líklegra er að Sundabraut ýti undir dreifingu byggðar frá höfuðborgarsvæðinu og að fleira fólk mun aka mun lengra en ef það myndi búa innan höfuðborgarsvæðisins í nánd við almenningssamgöngur eða geta hjólað eða gengið sinna ferða. Verða umferðatafir kannski algengar á Sundabraut ef brautin ýtir undir dreifingu byggðar um Vesturland og uppbyggingu á samgönguáðnum sem Sundabraut mun þjóna? Það er í Grafarvogi, á Geldinganesi, Álfnesi, Kjálarnesi, Kjós, Akranesi, Hvalfjarðarsveit, Borgarnesi o.s.frv. Ef svo reynist þarf að huga að mótvægisáðgerðum með öflugum

almenningsgangum á þessari leið sem gæti tekið kúfinn að einhverju leyti í þessari umferð. Þar þarf að huga að greiðfærni almenningsgangna frá fyrsta degi því Sundabraut getur verið orðin teppt vegna mikillar umferðar eftir 20 ár.

Í félags og hagfræðilegu greiningunni þarf líka að rýna áætluð tímagjöld mismunandi ferðamáta upp á nýtt en það er sérkennilegt að tími vegfarenda á ferð skuli vera metin ólíkt í greiningunni.

Endurskipulagning hafnarstarfsemi.

Skoða þarf möguleikann á að endurskipuleggja hafnarstarfsemi til að gera brú að betri kosti. Til dæmis með því að færa alla uppskipunar- og útskipunarstarfsemi norður fyrir brúnna. Það ætti að gera mögulegt að hafa lágbrú frá Holtavegi yfir Kleppsvík í um 25 m hæð til að tryggja seglskútuumferð og umferð dýpkunarskipa og pramma undir brú. Hafnsækin starfsemi gæti áfram verið sunnan við brú en þjónustuð frá bryggjum norðan með greiðri umferð farartækja hafnarinnar undir brúnna.

Lega stofnbrautar um Gufunes-sorphauga.

Það virðist ekki eiga að skoða möguleikann á að leggja stofnbrautina í gegnum hauginn með því að grafa leið í gegnum hann með vegg eða mön til beggja hliða. Þetta gæti verið valkostur sem vert er að skoða. Með lægri legu vegar í landi er líklegt að hljóðvist batni. Þá opnast möguleiki á betri hreinsun frá haugnum s.s. með söfnun og hreinsun sigvatns sem nú endar óhreinsað í Kleppsvík og söfnun metans og nýtingu. Hreinsa mætti upp þau spilliefni sem yrðu í vegstæðinu.

Hjólreiðaáætlun

Á bls. 16 í verklýsingu aðalskipulags er sýnd tengsl við aðra áætlanagerð. Á hjólreiðaáætlun borgarinnar líka heima á lista yfir þessar áætlanir sem helst verður litið til?

Virðingarfyllt
f.h. stjórnar LHM



Árni Davíðsson
formaður

Um Landssamtök hjólreiðamanna

Landssamtök hjólreiðamanna (LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólreiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólreiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólreiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólreiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólreiðar á Íslandi.

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Skipulagsfulltrúi
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

18.10.2023

Efni: Umsögn um fyrirhugaða aðalskipulagsbreytingu og umhverfismats vegna Sundabrautar

Í greiningum á framkvæmdinni kemur fram að „mestur ábati felst í minni akstri, útblæstri og mengun og styttri ferðatíma vegfarenda vegna styttri leiða til og frá höfuðborgarsvæðinu.“ Arðsemislíkön og ábatagreiningar taka ekki mið af umhverfissálfræði, lýðheilsu og vernd náttúrunnar enda eru það breytur sem erfitt er að mæla. Heilsa umhverfisins og heilsa mannfólks eru þó undirstaða allra mannlegra samfélaga. Sjónrænt áreiti, hljóðrænt áreiti, skortur á gróðri og aðgengi að grænum svæðum skerðir andlega heilsu hás hlutfalls mannfólks. Skert andleg heilsa setur álag á geðheilbrigðiskerfið og hefur jafnframt neikvæð áhrif á líkamlega heilsu einnig, sem setur enn frekar álag á heilbrigðiskerfið. Uppbygging á höfuðborgarsvæðinu síðustu áratugi hefur ekki tekið mið af óbeinum neikvæðum áhrifum á íbúa. Sundabraut mun hafa neikvæð áhrif á íbúa í nágrenni Sundabrautar og þá sem hagnýta útivistarsvæði sem Sundabraut mun þvera.

Undirrituð býr skammt frá stofnbraut og þekkir vel áhrif slíkra. Sótmenkun í gluggakistum, hljóðmengun, loftmengun á stillidögum og skert umhverfisásýnd eru dæmi um áhrif. Að hafa inni í valkostagreiningu að slík braut fari í gegnum útjaðar 20.000 manna byggðar, útivistarsvæði í Gufunesi og náttúru og útivistarsvæði í Geldinganesi og útiloka aðra kosti er á skjön við umhverfisstefnu Vegagerðarinnar, Græna plan Reykjavíkur, umhverfis- og auðlindastefnu Reykjavíkurborgar, stefnu Reykjavíkurborgar um líffræðilega fjölbreytni, lýðheilsustefnu Reykjavíkurborgar, hverfisvernd strandlengju Geldinganes, friðlýsingu Leiruvogs og Grænbók um líffræðilega fjölbreytni íslenskra vistkerfa. Sundagöng vernda útivistarsvæði í Gufunesi en það svæði gagnast helst frísbíggjufurum og barnafjölskyldum. Þá sitja eftir áhrif á íbúa þar sem Sundagöng enda og Sundabraut tekur við. Sundabrautin liggur meðfram nýju hverfi í Gufunesi og myndi hafa neikvæð áhrif á það sem og íbúa Rimahverfis og Borgarhverfis við Strandveg. Brautin liggur yfir Eiðsvík og þverar Geldinganes og Gunnunes.

Undirrituð notar Elliðaárdal mikið til útivistar. Greining á hljóðvist hefur farið fram vegna Reykjanesbrautar og Borgarlínunnar og Elliðaárdalur austan Reykjanesbrautar er allur yfir viðmiðunarmörkum um kyrrlát svæði. Elliðaárdalurinn er skilgreindur sem útivistarsvæði á meðan Geldinganesið er það ekki, en það er þó mun meiri notkun á Geldinganesinu en Elliðaárdalnum. Þar hafast við kajakræðarar, fólk sem stundar sjósund og fólk fer þangað í göngutúra, með og án barna og dýra. Hljóð- og sjónmengun af völdum Sundabrautar um Geldinganesið væri meiri en í Elliðaárdal, enda ekkert skóglendi til að grípa hljóð og fela ásýnd. Það væru því gríðarleg neikvæð áhrif fyrir notendur, sem eru jafnt Grafarvogsbúar og íbúar annarra svæða, ef Sundabrautin liggur um þetta svæði.

Aðstandendur á kynningarfundum báru fyrir sig þegar neikvæðar raddir úr sal ómuðu að Sundabrautin hefði verið á Aðalskipulagi í marga áratugi. Höfuðborgarsvæðið hefur þó tekið miklum breytingum síðan hugmyndin um Sundabrautina kom fyrst fram. Uppbygging hefur orðið í Grafarvogi en búið er að hverfa frá hugmyndum síðustu aldar um uppbyggingu í Geldinganesi og Álfnesi sem voru

forsendur þessa verkefnis þá. Forsendur verkefnisins í dag er minni akstur vegna styttri vegalengda. Á kynningarfundum velti Guðlaugur Þór umhverfisráðherra þeirri spurningu af hverju ekki sé búið að kanna þann möguleika að hafa göng alla leið frá höfuðborgarsvæðinu og á Kjalarnes austar. Svárið var að slík göng mæta ekki markmiðum verkefnisins sem þýðir á mannamáli að kostnaður við göng er meiri en kostnaður við veg á yfirborði. Hins vegar þá vekur núverandi hugmynd ugg hjá íbúum í Vogum vegna aukins umferðarþunga og hjá íbúum í Grafarvogi vegna sjónrænna- og hljóðrænna áhrifa, mengunar og skerðingar útivistarsvæðis.

Markmið verkefna eru iðulega fyrst og fremst fjárhagslegs eðlis. Það er af þeim sökum sem lýðheilsa og vistkerfi eiga undir högg að sækja. Á og við Geldinganesið er mikið fuglalíf. Þar hafast við farfuglar, staðfuglar og fuglar sem eiga hér skamma viðkomu á leiðinni til annarra landa. Verði Sundabrautin lögð á yfirborði mun búsvæði og fæðuöflunarsvæði minnka og ákeyrslur verða algengar. Fuglar sem fælast frá vegna brautarinnar leita sér að búsvæðum á ókunnum slóðum og eru því berskjaldaðir fyrir rándýrum og þekkja ekki fæðuöflunarsvæði. Hlutfall fugla lifa ekki slíka búferlaflutninga af sem leiðir til enn frekari fækkunar í stofnum. Umhverfismat tekur einungis tillit til stofna og tegunda sem eru á verndarlistum, sem voru síðast uppfærðir fyrir 5 árum síðan. Síðan þá hefur t.d. staða rjúpunnar og grágæsarinnar breyst. Umhverfismat tekur ekki mið af mikilvægi einstaklinga fyrir viðkomandi vistkerfi. Þó svo að Skipulagsstofnun komist að þeirri niðurstöðu að framkvæmd hafi nokkuð, talsverð eða mikil neikvæð áhrif, þá eru skilyrði sem þau setja ráðgefandi og það er sveitarfélags að ákveða hvort þau rati í framkvæmdaleyfið. Skilyrðin eru jafnframt oft á tíðum fremur veikburða. Yfirleitt er framkvæmdaaðilum gert að fylgjast með afkomu verndaðra fuglategunda, ef einhverjar eru, í nokkur ár eftir að framkvæmd lýkur. Umsvif mannsins eru að leiða til uppsafnaðrar fækkunar í stofnum.

Nauðsynlegt er að rannsóknir á áhrifum framkvæmda á lífríki á landi og legi séu ítarlegar, áreiðanlegar og taki mið af mikilvægi einstaklinga í viðkomandi vistkerfum og að hönnun allra mannvirkja setji ómennska íbúa svæðisins í forgang. Mannfólk getur lagað sig að aðstæðum á meðan önnur dýr eru ekki í sömu forrættindastöðu. Hér mættu m.a. fara fram staðlaðar greiningar líffræðilegri fjölbreytni og greiningar á afleiðingum breyttrar landnotkunar. Jafnframt þarf að leggja meiri áherslu á rannsóknir á áhrif á útivist og lýðheilsu og veita þeim sem hagnýta Gufunes og Geldinganes til útivistar og búa í nágrenni Sundabrautar meira vægi vegna nálægðar. Sýna þarf fram á hvernig framkvæmdin, eins lýst er í verklýsingu, samræmist grænbókum, friðunum og stefnum þeirra sem að henni koma – enda virðist hún vera í mótsögn við þær.

Að lokum hlýtur að skjóta skökku við að orka sé lögð í Sundabrautina, sem hefur ekki orðið að veruleika þau 50 ár sem hugmyndin hefur verið til, þegar almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu eru í miklum ógöngum og áætlunarferðir á milli sveitarfélaga utan höfuðborgarsvæðisins eru svo gott sem ekki til. Engar greiningar hafa sýnt fram á að fjölgun vega dragi úr umferðarþunga. Þvert á móti þarf að fækka bifreiðum á vegum til að ná þeim árangri.

Virðingarfyllt,
Marín Ósk Hafnadóttir

Höfundur er fyrrum íbúi í Grafarvogi, núverandi íbúi við Miklubraut, jarðefnafræðingur að mennt og starfar sem verkefnastjóri umhverfismála.



Sundabraut – Stofnbraut, nýr þjóðvegur í Reykjavík, nr. 622/2023

Reykjavík, 17. Október 20213

Athugasemdir og ábendingar frá Faxaflóahöfnum vegna breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur sem varðar legu og útfærslu Sundabrautar.

Með erindi þessu vilja Faxaflóahafnir koma á framfæri sjónarmiðum sínum varðandi útfærslu Sundabrautar og áhrifa hennar á starfsemi Sundahafnar. Taka skal fram að stjórnendur Faxaflóahafna telja að vel heppnuð útfærsla geti gert Sundahöfn að skilvirkari höfn og betur tengda við umhverfi sitt.

Gangaleiðin, sem er önnur þeirra útfærsla sem fjallað verður um í mati á umhverfisáhrifum mun að öllum líkindum ekki hafa mikil neikvæð áhrif á Sundahöfnina sjálfa nema e.t.v. á framkvæmdartíma. Hins vegar munu tengingar við Sundabrautina verða fjær höfninni sem þó er ókostur.

Hinn kosturinn, þ.e. lágbrú í framhaldi af Holtavegi mun hins vegar skera Vogabakka og valda því að u.þ.b. fjórðungur núverandi viðlega við Sundahöfn og farmsvæða lenti innan brúar. Lágbrú er talin nokkuð ódýrari framkvæmd og því er líklegt að framkvæmdaraðilar líti til hennar þrátt fyrir áhrif hennar á Sundahöfn.

Faxaflóahafnir hafa á undanförunum misserum skoðað hvaða leiðir eru færar til að tryggja framtíð Sundahafnar, verði lágbrú fyrir valinu, sem megin flutningshafnar landsins samhliða því að hún sinni áfram þjónustu við farþegaskip og sjávarútveg. Má í því samhengi t.a.m. nefna skýrslu sem gerð var af ráðgjafarfyrirtækinu Drewry Consulting fyrir Faxaflóahafnir þar sem hafnarsvæði Sundahafnar var greint og lagt mat á mismunandi útfærslu á uppbyggingu flutningahafnar. Skýrsluna má finna á heimasíðu félagsins <https://www.faxaflaohafnir.is/is/forsidu-frettir/sundahofn-sem-flutningahofn-til-framtidar/>.

Faxaflóahafnir hafa jafnframt lagt á borð skipulagsyfirvalda í Reykjavík drög að tillögum um landfyllingar, bæði rétt norðan brúarstæðis annars vegar og norðan Skarfakletts hins vegar sem mótvægisáðgerðir við lágbrúarlausn. Ekki væri ætlunin að fara í fyllingu norðan Skarfakletts fyrr en eftir tvo áratugi eða svo, en mikilvægt að aðalskipulag Reykjavíkur heimilaði slíka stækkun hafnarinnar í norður.

Færsla alls gámafarmsvæðis út fyrir brú yrði því möguleg, en við Vogabakka, sem lendir innan brúar leggjast einnig s.k. búlkaskip, eða heilfarmaskip. Má þar nefna innflutning á timbri og stáli. Faxaflóahafnir hafa lýst yfir áhuga á uppbyggingu hafnarbakka fyrir slík skip í Álfnesi enda verður það landsvæði tengt með Sundabraut.

Sú lega Sundabrautar um Gunnunes og Álfnes sem kynnt hefur verið sker reyndar mögulegt athafnarsvæði við slíkan hafnarbakka nokkuð í sundur. Stjórnendur Faxaflóahafna beina því til Vegagerðarinnar að kanna möguleika þess að vegstæðið yrði nokkuð austar eða alveg austur fyrir núverandi sorphauga. Teljum við að slík lega mundi jafnframt henta starfsemi og framtíðaráformum Sorpu betur.

Ólafur Melsted skipulagsfulltrúi Faxaflóahafna

Sundagöng (í stað brautar).

Ég tel að betur komi út að leggja Sundagöng í stað Sundabrautar milli Sæbrautar og Kjalarnes. Hafa sætti gatnamót neðanjarðar og stúta við Grafarvog, Viðey, Geldinganes og Álftanes.

Með jarðgöngum stýttist leiðin mun meira en með braut og mun minna land fer undir umferðarmannvirki. Umhverfisáhrif verða með minnsta móti. Auðveldara verður að byggja í Geldinganesi og Viðey, síðar ef áhugi myndast.

Hjóla og göngustíga sætti leggja ofan jarðar þar sem best hentar eða með annarri umferð í jarðgöngunum ef það þætti henta.

Með kveðju, Guðjón Sigurbjartsson



Umhverfis- og skipulagssvið
b.t. Haraldar Sigurðssonar
Borgartúni 12-14
105 REYKJAVÍK

Reykjavík, 19. október 2023
Tilvísun: 2023100306

Efni: Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um aðalskipulagsbreytingu vegna Sundabrautar, mál nr. 622/2023 í Skipulagsgátt.

Vísað er til máls nr. 622/2023 í skipulagsgátt, aðalskipulagsbreyting vegna Sundabrautar. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur fengið málið og meðfylgjandi gögn til skoðunar og gefur eftirfarandi umsögn.

HER telur vel gert grein fyrir fyrirhugaðri breytingu á aðalskipulagi og gerir ekki athugasemdir við þá þætti sem fyrirhugað er að meta í umhverfismati. HER vill hins vegar ávarpa að þar sem gögn benda til þess að mengunarefni geti verið að leka út í umhverfið frá gamla urðunarstaðnum í Gufunesi þyrfti að gera ráð fyrir mögulegum mótvægisáðgerðum. Uppbygging og frágangur á haugsvæðinu var ekki með þeim hætti sem gengið er frá slíkum svæðum og landfyllingum í dag en nefnd hefur verið sú lausn að loka haugnum með landfyllingu til að koma í veg fyrir mengun. HER telur því að æskilegt væri að gera ráð fyrir möguleikanum á slíkri landfyllingu í aðalskipulagsbreytingunni svo unnt sé að grípa til þessarar mótvægisáðgerðar, ef þörf er, snemma í framkvæmdaferli.

Virðingarfyllst
f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri

Katrín Albertsdóttir:

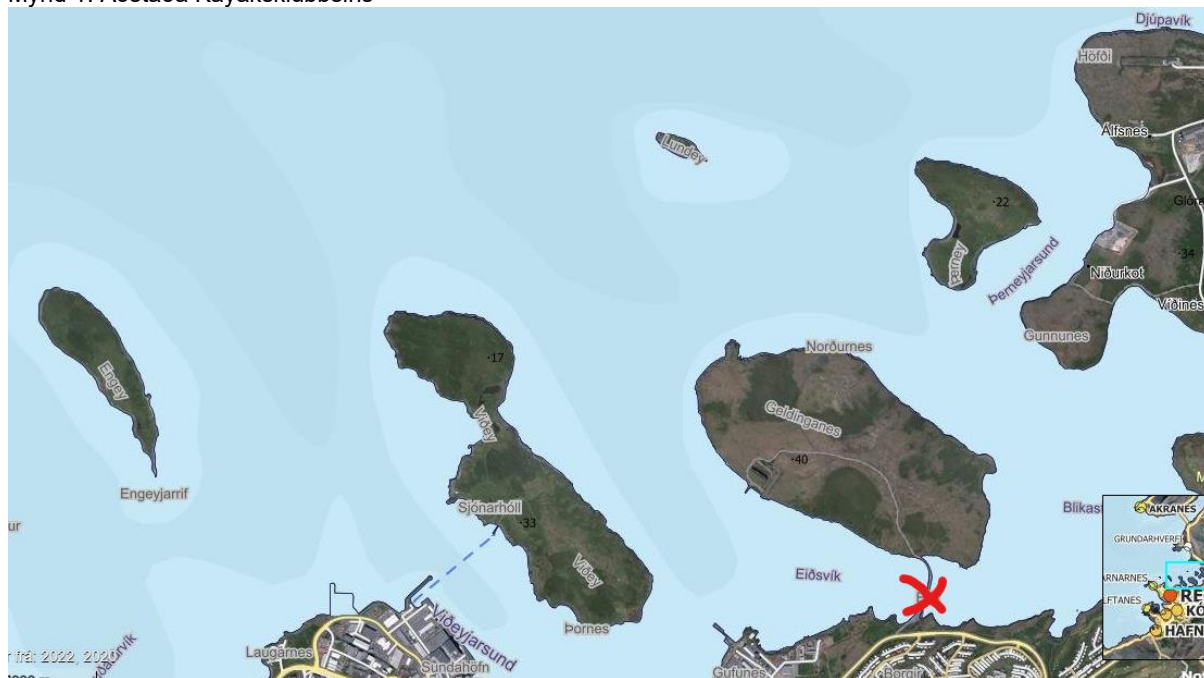
Göng, umhverfisvænna og mun betra fyrir íbúa Grafarvogs.

Kayakklúbburinn

Athugasemd við kynningu matsáætlunar á Sundabraut og breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 sem varða legu og útfærslu Sundabrautar

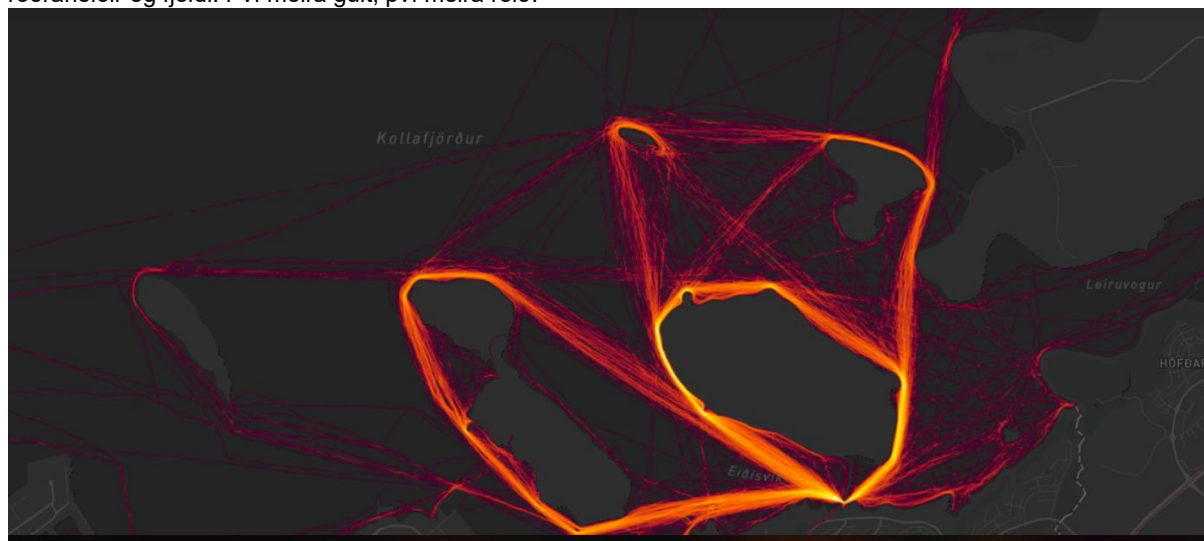
Kayakklúbburinn í Reykjavík hefur haft félagsaðstöðu og geymslu fyrir kajaka áratugum saman við eiðið út á Geldinganes í Reykjavík, merkt **X** á mynd 1. Frá þessum stað róa félagsmenn á kajökum sínum um sundin við Reykjavík.

Mynd 1: Aðstaða Kayaksklúbbsins



Kostur við núverandi staðsetningu er gott aðgengi að fjölbreytum róðrarleiðum sem henta í flestum veðuráttum. Með tilkomu Sundabrautar eru allar líkur til að aðgengi að róðrarleiðum muni taka töluverðum breytingum frá því sem nú er jafnvel einhverjar þeirra lokast.

Mynd 2: Helstu róðrarleiðir félagsmanna í Kayakklúbbnum fengið af forritinu Strava.com þar sem skráðar eru róðrarleiðir og fjöldi. Því meira gult, því meira róðið.



Kayakklúbburinn leggur áherslu á að haft verði samráð við klúbbinn varðandi útfærslu Sundabrautar yfir Eiðsvík og á milli Geldinganness og Gunnuness.

Við skoðun á *Verkefnalýsingu skipulagsgerðar og umhverfismats* sem gefin var út í september 2023 er í kafla 7. *Umsagnar- og hagaðila* voru taldir upp hagaðilar og félagasamtök.

Kayakklúbburinn telur sig eiga erindi á listann Hagaðilar og félagasamtök þar sem ljóst er að breyting verður á útivistarsvæði kajakræðara þegar Sundabraut þverar helstu róðrarleiðir félagsmanna.

Reykjavík, 16.10.2023

Fyrir hönd Kayaksklúbbsins
Valgeir Elíasson
Formaður

formadur@kayakklubburinn.is



Kópavogsbær

Digranesvegur 1
200 Kópavogur
Sími 441 0000
kopavogur.is

Reykjavíkurborg
Ráðhúsinu
101 Reykjavík

Kópavogi, 17. október 2023
23092310/501.00 KH

Sundabraut. Aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynningar.

Á fundi skipulagsráðs 16. október 2023 var lagt fram að nýju erindi Reykjavíkurborgar dags. 20. september 2023 þar sem óskað er eftir umsögn skipulagsráðs Kópavogsbæjar vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Með verklýsingunni eru boðaðar breytingar sem varða legu og útfærslu áformaðrar Sundabrautar. Á fundi skipulagsráðs Kópavogs þann 2. október 2023 var erindinu vísað til umsagnar skipulagsdeildar.

Þá lögð fram umsögn skipulagsdeildar dags. 10. október 2023.

Bókun skipulagsráðs:

Lagt fram og kynnt. Skipulagsráð samþykkir umsögn skipulagsdeildar dags. 10. október 2023.

Virðingarfyllt,
f.h. skipulagsfulltrúa


Karlotta Helgadóttir
Ritari skipulagsdeildar

Nína Birna Þórsdóttir:

Ef verður af sundabraut í annarri hvorri svipmynd sem sett er upp, verður að taka sérstakt tillit til og reikna með vind áttum sem geta orðið öflugar á svæðinu. Gera þarf ráðstafanir vegna þeirra, til að tryggja öryggi allra þeirra vegfarenda sem gert er ráð fyrir. Akanda, hjólandi og gangandi.

Ábendingar/athugasemdir vegna Sundabrautar

Hér er til skoðunar verklýsing fyrir breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 og umhverfismat þess, dags. í september 2023, og einnig matsáætlun fyrir umhverfismat Sundabrautar dags. 15.09.2023, hvað varðar „hluta I“ á þverun Sundabrautar yfir Kleppsvík. Við undirrituð erum íbúar og fasteignaeigendur í Hólmasundi og teljum okkur eiga verulegra hagsmuna að gæta vegna fyrirhugaðrar skipulagsbreytingar og framkvæmda við Sundabraut og viljum því koma eftirfarandi á framfæri.

Með tengingu meginstofnveggar frá Kjalarnesi við Sæbraut má gera ráð fyrir að meirihluti umferðar frá norður- og vesturlandi velji þá leið inn á höfuðborgarsvæðið fremur en að þræða í gegnum Mosfellsbæinn. Aukin umferð á Sæbrautina, hvort heldur sem Sundabrá eða Sundagöng verður valin sem tenging yfir Kleppsvík, mun hafa aukin neikvæð áhrif á umhverfið þ.m.t. á íbúa og heilbrigði þeirra vegna loftgæða, hljóðvistar og umferðarflæðis, ekki síst á íbúa sem búa nálægt Sæbraut. Mikilvægt er að í umhverfismatsskýrslum komi fram skýr samanburður á umhverfisáhrifum fyrirbyggjandi valkosta.

Í kafla 2.2.6 í matsáætlun framkvæmdarinnar segir að „deiliskipulag verði unnið þegar aðalskipulagið hefur verið uppfært með tilliti til endanlegrar legu Sundabrautar“. Til að almenningur og skipulagsyfirvöld geti áttað sig á útfærslu gatnamannvirkjanna og hvernig þau falla inn í borgarumhverfið er mikilvægt að við afgreiðslu á aðalskipulagsbreytingunni liggi fyrir hönnun mannvirkja og útfærsla á tengingum við Sæbraut, hvort heldur sem Sundabrá eða Sundagöng verður fyrir valinu. Jafnframt hvernig meginlínur landslagshönnunar verður háttað meðfram brautinni, svo sem hvaða götuhlutar fara í stökk og hvar verður þörf á hljóðvistarveggjum/ -vörnum. Þess vegna ber að leggja áherslu á að útfæra fyrirhuguð framkvæmdaáform á nákvæmnisstigi deiliskipulags og vinna samhliða hönnun gatnamannvirkjanna og nærumhverfis þeirra með það að markmiði að deiliskipulagstillagan verði samþykkt og auglýst samhliða tillögu að aðalskipulagsbreytingunni.

Samkvæmt matsáætlun er gert ráð fyrir að taka myndir á 10 stöðum. Tilefni er til að skoða hvort umhverfismótun meðfram Sæbrautinni, svo sem vegna hljóðvistarvarna og stokks, kalli á að sýndar verði myndir af fyrirhuguðum mannvirkjum frá sjónarhóli nálægra íbúðarbyggða.

Hafdís Hafliðadóttir og Halldór Guðlaugsson

Hólmasundi 20, 104 Reykjavík.

Reykjavíkurborg, umhverfis og skipulagssvið
Þuríður María Guðmundsdóttir
Borgartúni 12 - 14
105 Reykjavík

Reykjavík, 11. október 2023

Tilvísun: 202309059 / 3.2

Efni: Lýsing fyrir breytingu á aðalskipulagi vegna Sundabrautar

Reykjavíkurborg hefur, með erindi dags. 20. september 2023, óskað umsagnar Skipulagsstofnunar um lýsingu, dags. 1. september 2023, vegna breytingar á aðalskipulagi sbr. 1. mgr. 30. gr. skipulagslaga.

Viðfangsefni fyrirhugaðrar skipulagstillögu er að ákvarða stefnu um legu Sundabrautar sem gert hefur verið ráð fyrir sem nýrri stofnbraut og þjóðvegi í skipulagsáætlunum um árabil. Þá er ráðgert að skilgreina nánar útfærslu einstakra gatnamóta brautarinnar á grundvelli umhverfismats og samanburðar mismunandi valkosta og hönnunarlausna. Stefnt er að því að tillaga að breytingu á aðalskipulagi verði kynnt samhliða mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Einnig á að vinna nýja kostnaðar- og ábatagreiningu samhliða skipulags- og matsferli.

Skipulagsstofnun hefur farið yfir framlögð gögn og telur lýsinguna veita góða mynd af viðfangsefni skipulagsbreytingarinnar. Bent er á eftirfarandi atriði til skoðunar fyrir mótun tillögu:

- Í tillögu komi fram skýr rökstuðningur fyrir því hvernig tilkoma Sundabrautar muni styðja við stefnu Reykjavíkurborgar um byggðapróun og þéttingu byggðar.
- Huga ætti sérstaklega að auknum umferðarpunga sem kann að skapast í Laugardal og Háaleiti í tengslum við gatnatengingar vestan Elliðaána. Ef tilefni er til verði í tillögu gerð grein fyrir mótvægisáðgerðum til að sporna við framangreindu.
- Í töflu með áhrifa- og umhverfispáttum er nefnt í umhverfispættinum „landnotkun o.fl.“ að litið verði til svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins. Viðeigandi væri að slíkt hið sama yrði gert í fleiri umhverfispáttum, t.a.m. í mati á áhrifum á „samgöngur & ferðavenjur“ og „loftslag“.
- Skipulagsstofnun bendir á nýja skýrslu stjórnvalda um aðlögun að loftslagsbreytingum sem ber heitið „Loftslagsþolið Ísland - tillögur fyrir gerð landsáætlunar um aðlögun að loftslagsbreytingum“.
- Skipulagsstofnun óskar eftir því að fá tillöguna til umsagnar á vinnslustigi.
- Minnt er á að þegar tillaga verður send Skipulagsstofnun til athugunar þarf að skila inn aðalskipulagsgögnum á stafrænu formi auk hefðbundinna skipulagsgagna.

Sigurjón Jóhannsson



Mál: Sundabraut. Aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynningar.

Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats til umsagnar.

Málsaðili: Reykjavíkurborg, Umhverfis- og skipulagssvið.

Dags. 10. október 2023

málsnúmer ONE: 23092310

Minnisblað skipulagsfulltrúa Kópavogs

Efnisyfirlit

A. Inngangur

B. Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats. Sundabraut. Stofnbraut, nýr þjóðvegur að Reykjavík

b1. Verkefnið, gögn máls, verkefnið, málsaðili, kynningartími – tengt mál

Úr kynningu:

b2a. Sundabraut, markmið breytingar í Aðalskipulagi Reykjavíkur

b2b. Sundabraut. Valkostir um legu og útfærslu í umhverfismati (framkvæmdar)

b2c. Sundabraut. Áhrifasvæði og yfirlit mögulegra breytinga

b2d. Sundabraut. Lykilspurningar í umhverfismati (aðalskipulagsbreytingar)

b2e. Sundabraut. Samráðs- og kynningarferli

C. Minnisatriði /umsögn

Verkefnið

Minnisatriði /umsögn

Fylgiskjöl

Fylgiskjal 1. Sundabraut – aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynningar.

-Erindi, 20.sept. 2023, frá Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkur

Fylgiskjal 2. Verkefnislýsing til kynningar. Kynning sama máls í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar.

Fylgiskjal 3a. Kynning „tengds máls“ í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar. (sjá einnig fylgiskjal 3a)

Fylgiskjal 3b. Til útskýringa. Tvö mál tengd í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar.

- Breyting á aðalskipulagi, verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats

- Matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar. Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar.

A. Inngangur

Málsaðili er Reykjavíkurborg, Umhverfis- og skipulagssvið. Lögð er fram verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats sbr. 1.mgr. 30.gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og sbr. III. kafli laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

- Sundabraut. Stofnbraut, nýr þjóðvegur að Reykjavík.
- Dagsett í september 2023.
- Boðaðar eru breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 (AR2040) sem varða legu og útfærslu Sundabrautar og lögð fram áætlun um hvernig standa skuli að umhverfismati breytinganna.

Erindi barst í tölvupósti, dags. 20. sept. 2023, frá deildarstjóra aðalskipulags á Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar. Einnig er málið til kynningar í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar – auk kynningar á matsáætlun Sundabrautar sbr.:

- Skipulagsgátt. mál „nr 622/2023“, „**Sundabraut - Stofnbraut, nýr þjóðvegur í Reykjavík**“. *Lýsing (fyrsta skref af sex), opið fyrir athugasemdir. 19.09.2023-19.10.2023. „Með þessari verklýsingu eru boðaðar breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 sem varða legu og útfærslu Sundabrautar.“*
- Í skipulagsgátt er einnig vísað í „Tengt mál“ „nr 627/2023“, „**Sundabraut**“. *Kynning matsáætlunar (fyrsta skref af fjórum), opið fyrir athugasemdir. 19.09.2023-19.10.2023. „Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar.“*



B. Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats - Sundabraut. Stofnbraut, nýr þjóðvegur að Reykjavík. Dags. september 2023.

b1. Verkefnið, gögn máls, málsaðili, kynningartími - tengt mál

Kópavogsbæ hefur borist erindi, dags. 20. sept. 2023, frá deildarstjóra aðalskipulags á Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar (sjá fylgiskjal 1) „**Sundabraut – aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynningar**“ er lögð fram sbr. 1.mgr. 30.gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og sbr. III.kafli laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlaða.

Boðaðar eru breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 (AR2040) sem varða legu og útfærslu Sundabrautar. Jafnhliða er lögð fram áætlun um hvernig standa skuli að umhverfismati breytinganna, sbr. Lög nr. 111/2021 m.s.br. (sjá kafla 5 í kynntri verkefnislýsingu).

Gögn máls:

-Málið/verkefnislýsingin er einnig kynnt í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar (sjá fylgiskjal 2). Reykjavíkurborg.

-Tengt mál í skipulagsgáttinni er „**Matsáætlun vegna Sundabrautar**“. Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar.

Bæði verkefnin þ.e. verkefnislýsing (aðalskipulagsbreytingar) og matsáætlun Sundabrautar voru kynnt á opnum íbúafundum þ.e. 3., 4. og 5. okt. í Klébergsskóla, Langholtsskóla og Rimaskóla – og upptökur aðgengilegar á „YouTube“ eftir fundina. Auk þess var fundur 6. okt. í húsnæði Vegagerðarinnar, Suðurhrauni – sem einnig var í streymi. Fyrirhugaðir eru fundir 11. og 12. okt. nk. á Akranesi og Mosfellsbæ.

Athugasemdafrestur er til (fyrir) 19. október 2023 í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar.

b2a. Sundabraut - markmið breytingar á/í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040

Aðalskipulag Reykjavíkur 2040

Sundabraut – markmið breytingar

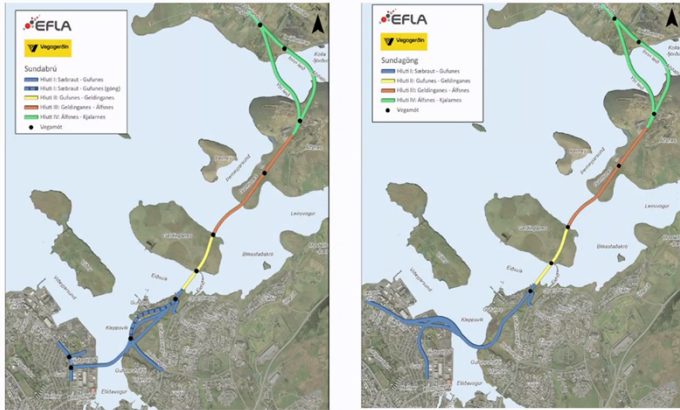
- Bæta samgöngur, fyrir alla ferðamáta (akandi, almenningsamgöngur, gangandi og hjólandi) á norðurhluta höfuðborgarsvæðisins með auknu öryggi og hagræði.
- Auka samfélags- og umhverfislegan ábata með minni akstri, útblæstri og mengun og styttri ferðatíma vegfaranda vegna styttri leiða til og frá höfuðborgarsvæðinu og innan þess.
- Auka sveigjanleika stofnvegakerfisins með dreifingu umferðar á fleiri leiðir og léttu á umferðarþunga af öðrum vegum, s.s. Höfðabakka um Gullinbrú, Ártúnsbrekku og Vesturlandsvegi í Mosfellsbæ.
- Bæta samgöngur milli Kjalarness og megin þéttbýlis Reykjavíkur
- Bæta tengingar Grafarvogs við svæðið vestan Elliðaána
- Tengja betur atvinnusvæði á Álfsnesi og Esjumelum við megin þéttbýli Reykjavíkur og auka skilvirkni vöruflutninga og þungaflutninga



Úr kynningu Haralдар Sigurðssonar á kynningarfundum 3., 4. og 5. október 2023

b2b. Sundabraut. Valkostir um legu og útfærslu í umhverfismati (framkvæmdar)

Aðalskipulag Reykjavíkur 2040
Sundabraut. Valkostir um legu og útfærslu í umhverfismati



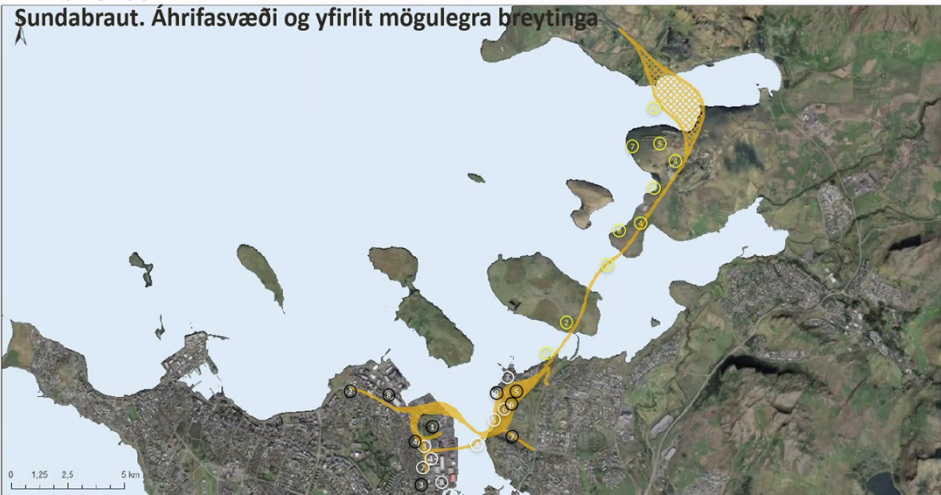
- Sundabrá, auk leiðavals við Gufunes og Kollafjörð og útfærslur gatnamóta.
- Sundagöng, auk leiðavals við Gufunes og Kollafjörð og útfærslur gatnamóta.
- Óbreytt lega skv. aðalskipulagi og útfærslur gatnamóta.
- 0 – kostur, þ.e. ekki verði gert ráð fyrir Sundabraut.

Fleiri valkostir verða mögulega skoðaðir í ferlinu og nánari útfærslur á einstökum leggjum brautarinnar.

Úr kynningu Haraldr Sigurðssonar á kynningarfundum 3., 4. og 5. október 2023

b2c. Sundabraut. Áhrifsvæði og yfirlit mögulegra breytinga

Aðalskipulag Reykjavíkur 2040
Sundabraut. Áhrifsvæði og yfirlit mögulegra breytinga



Úr kynningu Haraldr Sigurðssonar á kynningarfundum um Sundabraut 3., 4. og 5. október 2023

b2d. Sundabraut. Lykilspurningar í umhverfismati (aðalskipulagsbreytingar)

Sundabraut, aðalskipulagsbreyting

Lykilspurningar í umhverfismati

VSÓ-ráðgjöf heldur utan um umhverfismatið

Umhverfismat aðalskipulagsbreytingar þarf sérstaklega að endurspegla hið stóra samhengi þar sem fjallað er ekki eingöngu um bein umhverfisáhrif framkvæmdar og staðbundin áhrif, heldur áhrif samgönguframkvæmdar í stóru samhengi og til lengri tíma lítið.

- Hefur breyting áhrif á ferðatíma og ferðavegalengdir?
- Hverjar verða breytingar á umferð um gatnakerfi Reykjavíkur?
- Hefur breyting áhrif á ferðavenjur? Hvernig styður hún við mismunandi ferðamata og aðgengi milli borgarhluta og einstakra hverfa?
- Hverjar eru helstu breytingar á hljóðvigt og loftgæðum á áhrifasvæði Sundabrautar?
- Verða breytingar á öryggi vegfaranda?
- Mun breyting leiða til aukinnar eða minnkunar á losunar (CO₂) frá umferð?
- Hvert er kolefnisspor mannvirkja sem tengjast Sundabraut?
- Hvers konar svæði fer undir mannvirki? Nýtur það verndar, er það óraskað?
- Hvers konar vistgerðir eru á framkvæmdasvæði? Verða áhrif á líffræðilegan fjölbreytileika?
- Verða miklar breytingar á ásjón og yfirbragði hverfa í Reykjavík?
- Skapast tækifæri fyrir ný atvinnusvæði eða breytta landnýtingu?

Úr kynningu Haraldr Sigurðssonar á kynningarfundum 3., 4. og 5. október 2023

b2e. Sundabraut. Samráðs- og kynningarferli

Sundabraut, aðalskipulagsbreyting

Samráðs- og kynningarferli

Lögð fram sbr. 1. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og sbr. III. kafli laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlaða.

Skjalið hefur verið sent til skilgreindra hag- og umsagnaraðila og gert aðgengilegt á vef borginnar og á skipulagsgatt.is.

Frestur til að koma með ábendingar og athugasemdir er til 19. október nk.

Úr kynningu Haraldr Sigurðssonar á kynningarfundum 3., 4. og 5. október 2023



C. Umsögn skipulagsfulltrúa Kópavogsbæjar

Verkefnið

Kópavogsbæ hefur borist erindi, dags. 20. sept. 2023, frá Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar þar sem lögð er fram til kynningar og athugasemda verklýsing vegna fyrirhugaðrar breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 (AR040). Með verklýsingunni eru boðaðar breytingar sem varða legu og útfærslu Sundabrautar.

Breytingartillögur aðalskipulags og umhverfismat þeirra verða mótaðar og kynntar samhliða mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Verklýsingin er til kynningar og umsagnar í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar. Umsagnarfrestur er til (fyrir) 19. október 2023. Auk þess er til kynningar matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar (framkvæmdarinnar) – sem er tengt mál (í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar).

Minnisatriði/umsögn

Gert hefur verið ráð fyrir Sundabraut, sem nýrri stofnbraut í skipulagi Reykjavíkur um árabíl. Tillaga að Sundabraut, norður í Geldinganes var fyrst sett fram í drögum að aðalskipulagi Reykjavíkur síðla á á 8. áratugnum. Sundabraut sem stofnbraut innan Reykjavíkur hefur verið ráðgerð í staðfestu aðalskipulagi borgarinnar í um 40 ár. Í samræmi við viljayfirlýsingu samgönguráðherra og borgarstjóra frá júlí 2021 er nú hafinn undirbúningur skipulagsferils, umhverfismats, mótunar valkosta um útfærslur og forhönnun mannvirkja.

Tekið er undir og bent á mikilvægi þess að meta samræmi Sundabrautar við megin markmið samgöngusáttmálans, svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2040 og önnur opinber stefnuskjöl - eins og fram kemur í inngangi verkefnislýsingarinnar. Einnig er tekið er undir áherslur í kafla 2. *Markmið og tilgangur* - sem settar eru fram í verklýsingunni og má þar nefna m.a.

- að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta (akandi, almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi) á noðurhluta höfuðborgarsvæðisins með auknu öryggi og hagræði,
- að auka samfélags- og umhverfislegan ábata með minni akstri, útblæstri og mengun og styttri ferðatíma vegfarenda vegna styttri leiða til og frá höfuðborgarsvæðinu og innan þess.
- að mat á valkostum um legu og útfærslu og h önnun framkvæmdar verði unnið í ítarlegu samráði við alla hagsmunaaðila – og sköpuð verði eins breið sátt um framkvæmdina og kostur er.
- o.fl.

Auk þess mikilvægt að skoða valkosti um legu og útfærslu sem settir eru fram í kafla 4. *Stefna og skipulagsákvæði ár AR2040 sem eru til endurskoðunar* og mögulega áhrifaþætti og umhverfisþætti samanber kafla 5. *Matslýsing. Mat á umhverfisáhrifum breytinga*.

Niðurlag

Kópavogsbær áskilur sér rétt til að koma með frekari ábendingar og athugasemdir á síðari stigum í skipulagsferlinu.



Fylgiskjöl

Fylgiskjal 1. Sundabraut – aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynningar. Úr tölvupósti frá Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkur, sendur 20. september 2023.

- Gögn til kynningar: „[Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats, september 2023](#)“

Fylgiskjal 2. Verkefnislýsing til kynningar. Kynning sama máls í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar.

- Gögn til kynningar: „[Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats, september 2023](#)“

Fylgiskjal 3a. Kynning „tengds máls“ í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar. (sjá einnig fylgiskjal 3a)

Fylgiskjal 3b. Til útskýringa. Tvö mál tengd í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar.

- **Breyting á aðalskipulagi, verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats**
- **Matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar.** Upplýsingar um málið. Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar.

Fylgiskjal 1

Sundabraut – aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynningar. Úr tölvupósti frá Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkur, sendur 20. september 2023.

- Gögn til kynningar: „[Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats, september 2023](#)“

From: Haraldur Sigurðsson <haraldur.sigurdsson@reykjavik.is>
Sent: miðvikudagur, 20. september 2023 14:33

Subject: Sundabraut - aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynningar
Attachments: AR2040-sundabraut-verklýsing-1sept2023.pdf

Þann 14. september 2023 samþykkti Borgarráð Reykjavíkur verkefnislýsingu vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Með verklýsingunni eru boðaðar breytingar sem varða legu og útfærslu áformaðrar Sundabrautar. Jafnhliða því er lögð fram áætlun um hvernig standa skuli að umhverfismati breytinganna, sbr. lög nr. 111/2021. Breytingartillögur og umhverfismat þeirra verða mótaðar og kynntar samhliða mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Með vísan til 1. mgr. 30. gr. skipulagslaga og laga nr. 111/2021 um umhverfismat er verkefnislýsingin, ásamt matslýsingu, lögð fram til kynningar og umsagnar. Áformað er að kynna verkefnislýsinguna á opnum íbúafundum og verða þeir auglýstir sérstaklega.

Verkefnislýsingin er kynnt í skipulagsgáttinni, samráðsvettvangi um skipulagsmál og mat á umhverfisáhrifum; sjá skipulagsgatt.is. (<https://skipulagsgatt.is/issues/622/process>). Sjá einnig meðfylgjandi skjal.

Óskað er eftir því að athugasemdom verði komið á framfæri á þeim vettvangi fyrir 19. október nk. Þeir sem óska nánari upplýsinga geta snúið sér til umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar (skipulag@reykjavik.is).



Fylgiskjal 2 :

Verkefnislýsing til kynningar. Kynning (sama máls) í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar.

- Gögn til kynningar:

„Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats, september 2023“

<https://skipulagsgatt.is/issues/622>



1 Lýsing
Opð fyrir athugasemdir

2 Kynning tillögu á vinnuskipti
Dæki hafið

3 Athugun fyrir auglýsingu
Dæki hafið

4 Auglýsing tillögu
Dæki hafið

5 Staðfesting
Dæki hafið

6 Endanleg gögn
Dæki hafið

REYKJAVIKURBORG

BREYTING Á AÐALSKIPULAGI

SAMRÖÐUN

Vakta máli

Sundabraut - Stofnbraut, nýr þjóðvegur í Reykjavík

Upplýsingar um málið

Með þessari verklýsingu eru boðaðar breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 sem varða legu og úttærslu Sundabrautar.

Þann 14. september 2023 samþykkti Borgarráð Reykjavíkur verkefnislýsingu vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Með verkefnislygninni eru boðaðar breytingar sem varða legu og úttærslu áttíu ára Sundabrautar. Jafnhliða því er lögð fram áætlun um hvernig stönda skuli að umhverfismati breytinganna, sbr. lög nr. 111/2021. Breytingartillögur og umhverfismat þeirra verða mótaðar og kynntar samhlöða mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Með vísan til 1. mgr. 30. gr. skipulagslaga og laga nr. 111/2021 um umhverfismat er verkefnislýsingin, ásamt matslýsingu, lögð fram til kynningar og umsagnar. Áformað er að kynna verkefnislýsingu á opnum ísúlfundum og verða þær auglýstir sérstaklega.

Óskað er eftir því að athugasemdir verði komið á framfæri í gegnum þessa gátt fyrir 19. október nk. Þeir sem óska nánnari upplýsinga geta snúið sér til umhverfis- og skipulagsviðs Reykjavíkurborgar (skipulag@reykjavik.is).

Umhverfis- og skipulagsvið Reykjavíkurborgar

Umhverfis- og skipulagsvið notar þær persónugreinanlegu upplýsingar sem settar eru fram vegna athugasemda við skipulag, s.s. kennitöku, nafn og netfang í þeim tilgangi að vinna úr athugasemdum og auðkenna borgarbúa. Að auglýsingarferli lúku eru gögn varðveitt í 30 ár og flytjast að þeim tíma lösum til Þjóðskjalasafns Íslands skv. lögum nr. 77/2014 um spjóbrið skjalasöfn. Nánnari upplýsingar um meðferð persónuupplýsinga hjá Reykjavíkurborg má finna hér. Vákan er atthugi á því að athugasemdir tilgjast til spjóbriðra gagna í aðri skipulagsmeðferð og þarft meðal annars nánni borgarþátt í fundargerðum skipulags- og samgönguráðs á netinu.

Gögn málsins

Hægt er að hláða nánni einstaka skránn eða hláða nánni öllum neðangreindum gögnum í samþjappaðri móttöpu.

PDF

Sundabraut - verkefnislýsing.pdf

Máli nr. 622/2023
Sundabraut - Stofnbraut, nýr þjóðvegur í Reykjavík

OPÐ FYRIR ATHUGASEMDIR

19.09.2023 - 19.10.2023

TEGUND MÁLS

Breyting á aðalskipulagi

STADIA MÁLS

Lýsing

STADSETNING

Reykjavíkurborg

TENGSJÓUR OG DAGS STOFNAD

Þurður María Guðmundsdóttir, lumbóði fyrir Reykjavíkurborg
19.09.2023

TENGGI MÁL

627/2023

Sundabraut

Fylgiskjal 3a:

Kynning „tengds máls“ í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar. (sjá einnig fylgiskjal 3a)

- Sundabraut – kynning matsáætlunar. Vegagerðin í samvinnu við Reykjavíkurborg hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar.

<https://skipulagsgatt.is/issues/627> (í upphafi kynningarferils)

1 Kynning matsáætlunar
Opð fyrir athugasemdir

2 Álit Skipulagsstofnunar um matsáætlun
Dæki hafið

3 Kynning umhverfismatskýrslu
Dæki hafið

4 Álit Skipulagsstofnunar um umhverfismatskýrslu
Dæki hafið

REYKJAVIKURBORG

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

GRUNNVISKI

Vakta máli

Sundabraut

Upplýsingar um málið

Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar.

Gögn málsins

Hægt er að hláða nánni einstaka skránn eða hláða nánni öllum neðangreindum gögnum í samþjappaðri móttöpu.

PDF

202306073 - 101193-MAT-001-V01 - Sundabraut matsáætlun 220923.pdf

Sækja öll gögn (1)

Máli nr. 627/2023
Sundabraut

OPÐ FYRIR ATHUGASEMDIR

19.09.2023 - 19.10.2023

TEGUND MÁLS

Mat á umhverfisáhrifum

STADIA MÁLS

Kynning matsáætlunar

STADSETNING

Reykjavíkurborg

TENGSJÓUR OG DAGS STOFNAD

Jón Ágúst Jónsson, Skipulagsstofnun
19.09.2023

TENGGI MÁL

627/2023

Sundabraut - Stofnbraut, nýr þjóðvegur í Reykjavík

7



<https://skipulagsgatt.is/issues/627> (kynningarfundir voru síðan auglýstir í skipulagsgáttinni undir þessu máli – einnig á vefsíðum Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar)

1 Kynning matsáætlunar
Ópið fyrir athugasemdir

2 Álit Skipulagsstofnunar um matsáætlun
Ekki hafið

3 Kynning umhverfismatsskýrslu
Ekki hafið

4 Álit Skipulagsstofnunar um umhverfismatsskýrslu
Ekki hafið

REYKJAVÍKURBORG

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

GRUNNVIRKI

Vakta mál

Sundabraut

1 Upplýsingar um málið

Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar. Kortasjá með þeim valkostum sem settir eru fram í matsáætlun má finna á eftirfarandi síðu: [Sundabraut - Umhverfismat framkvæmdar \(arcgis.com\)](#)

Opnir kynningarfundir verða sem hér segir:
3. okt – Klébergsskóli, Kjalarnesi, kl. 18-19.30
4. okt – Langholtsskóli, kl. 17.30-19
5. okt – Rimaskóli, kl. 17.30-19
6. okt – Vegagerðin, Suðurhrauni 3 í Garðabæ, fundur á staðnum og í streymi kl. 9-10.30 ([Morgunfundur um Sundabraut í Suðurhrauni 3 og í streymi | Facebook](#))
11. okt – Akranes, Tónlistarskólinn Akranesi kl. 19.30-20.45
12. okt – Mosfellsbær, Framhaldsskólinn í Mosfellsbæ (salur) kl. 18-19.15

Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar.

Gögn málsins

Hægt er að hlaða niður einstaka skrár eða hlaða niður öllum neðangreindum gögnum í samþjappaðri möppu.

PDF

202306073 - 101193-MAT-001-V01 - Sundabraut matsáætlun 220923.pdf

Mál nr. 627/2023
Sundabraut

ÓPIÐ FYRIR
ATHUGASEMDIR
19.09.2023 - 19.10.2023

TEGUND MÁLS
Mat á umhverfisáhrifum

STADA MÁLS
Kynning matsáætlunar

STAÐSETNING
Reykjavíkurborg

TENGILIDUR OG DAGS STOFNAD
Jón Ágúst Jónsson,
Skipulagsstofnun
19.09.2023

TENGD MÁL
622/2023
Sundabraut - Stofnbraut,
nýr þjóðvegur í Reykjavík

Fylgiskjal 3b – til útskýringa. Tvö mál tengd í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar.

- [Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats](#). mál „nr 622/2023“, „**Sundabraut - Stofnbraut, nýr þjóðvegur í Reykjavík**“. *Lýsing (fyrsta skref af sex)*, opið fyrir athugasemdir. 19.09.2023-19.10.2023

1 Lýsing
Ópið fyrir
athugasemdir

2 Kynning
tillögu á
vinnslustigi
Ekki hafið

3 Athugun fyrir
auglýsingu
Ekki hafið

4 Auglýsing
tillögu
Ekki hafið

5 Staðfesting
Ekki hafið

6 Endanleg
gögn
Ekki hafið

Þar er einnig vísað í „Tengt mál“, „nr 627/2023“, „**Sundabraut**“. [Kynning matsáætlunar](#) (fyrsta skref af fjórum), opið fyrir athugasemdir. 19.09.2023-19.10.2023.

- Upplýsingar um málið. Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar.

1 Kynning matsáætlunar
Ópið fyrir athugasemdir

2 Álit Skipulagsstofnunar um matsáætlun
Ekki hafið

3 Kynning umhverfismatsskýrslu
Ekki hafið

4 Álit Skipulagsstofnunar um umhverfismatsskýrslu
Ekki hafið

8

Erindi Íbúasamtaka Laugardals

Athugasemdir við verklýsingu á boðuðum breytingum á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 (AR040) sem varða legu og útfærslu Sundabrautar.

Kynnt hefur verið verklýsing við boðaðar breytingar á AR040 í tengslum við undirbúning umhverfismats fyrir Sundabraut 2023. Vegna matsáætlunar vegna umhverfisáhrifa Sundabrautar kynnt í október 2023 og fyrirhugaðra aðalskipulagsbreytinga Reykjavíkurborgar í tengslum við þá framkvæmd.

Send er að hluta samhljóða umsögn til beggja aðila enda efnislega sömu þættir sem þarf að taka mið af. Sjá aftast í erindi viðbætur vegna aðalskipulagsbreytinga sérstaklega.

Hér fylgja almennar og sértækar ábendingar og athugasemdir vegna fyrirhugaðs mats á umhverfisáhrifum af Sundabraut og breytinga á aðalskipulagi Reykjavíkur.

Íbúasamtök Laugardals (ÍL) hafa lengi fylgst með umræðum og áætlunum um Sundabraut vegna ótvíræðra hagsmuna íbúa í hverfinu þar sem um er að ræða meiri háttar breytingu á forsendum þess að búa í hverfinu ef hraðbraut á þjóðvegi 1 verður hleypt beint inni í hverfi sem þegar glímir við mikla umferð bíla.

Stjórn ÍL hefur tekið þátt í þeim fundum sem nú hafa verið haldnir og byggir sína umsögn m.a. á þeim. Það er ljóst að ef af þessari framkvæmd verður þá er brýnt að hagsmunir íbúa hverfisins fái vægi til jafns við aðrar lífverur á svæðinu og ekki er hægt að horfa framhjá lýðheilsuþáttum s.s. umhverfismengunar í nábýli við leikskóla eða aukna slyshættu af umferð nálægt skólum.

ÍL tóku virkan þátt í samráði um Sundabraut á árunum 2005-2007 ásamt Reykjavíkurborg, Vegagerðinni og Íbúasamtökum Grafarvogs. Í því samráði var farið vandlega yfir málin, hugsanlegar lausnir, umferðaspár, hagkvæmni og umhverfisáhrif á íbúana ef af yrði.

Niðurstaðan var skýr, fyrir íbúa væru göng heppilegasta lausnin, á ytri leið, sú lausn sem helst myndi hlífa íbúum við miklum áhrifum umferðar og mengunar. Undir þetta tók borgarstjórn sem samþykkti einróma snemma árs 2008 að Sundabraut yrði í göngum og hefur borgarstjórn ekki breytt afstöðu sinni til þess síðan. Þess sér stað í því að þar er hún í aðalskipulagi Reykjavíkurborgar.

Lengi vel var síðan gert ráð fyrir göngum enda hafði hábrú á ytri leið löngu verið hafnað og einnig reis íbúabyggð í Vogunum þar sem ein leið (Eyjaleið) hafði verið talin hugsanleg. Opnanlegum lágbrúm vegna hafnarsvæðisins hafði verið hafnað af ýmsum ástæðum, kostnaðar og viðhalds.

Árið 2021 hefst umræðan aftur og allt í einu er gert ráð fyrir brú sem þverar hafnarsvæði Samskipa og framhald hennar á síðan að liggja í plani beint inn í Laugardalshverfi um Holtaveg, Langholtsveg, Álfheima. Á þessu svæði eru fleiri en einn leikskóli, grunnskóli, frístundaheimili sem og þétt byggð íbúa sem yrðu mjög útsett fyrir mengun og umferðarhættu, enda er talið að tugþúsundir bíla myndu fara um þessa brú á degi hverjum. Ekki er hægt að gera ráð fyrir öðru en að mikill fjöldi þeirra færi þessa leið í gegnum hverfið, íbúum til mikillar ánauðar og eignatjóns.

Helstu rökin sem kynnt eru með brú er að hún auki umferð og að hún sé ódýrari. Í þeim tillögum sem kynntar hafa verið á eftir að reikna inn eignatjón íbúa, þær aukatengingar sem þarf fyrir hafnarsvæðið og hver eigi þá að greiða fyrir að stór hluti Sundahafnar verður ekki nothæfur, því ekki eru ný hafnarmannvirki ókeypis.

Sértækar ábendingar vegna kynningar nú:

Tenging áfanga 1 frá Sæbraut að Grafarvogi.

Hvað varðar Sundabré (á þeirri leið sem áður var kölluð leið II) eru eftirfarandi ábendingar:

1. Reikna þarf til kostnaðar við brúarlausn endurgjald eða bætur sem koma fyrir það athafnasvæði og viðlegukant sem ekki verður nýtanlegur með þessari lausn.
2. Reikna þarf til kostnaðar einnig framkvæmdir við veltengingar á Sæbraut. Þar er talað um tengingu í mislægum gatnamótum en ekki er augljóst að landrými leyfi slíka tengingu þar, né heldur hvernig þau verða hönnuð til að beina umferð framhjá hverfinu.
3. Reikna þarf til kostnaðar aðrar lausnir á að hindra umferð gegnumaksturs vegna þessarar veltengingar.
4. Rýna þarf þann möguleika að gerð verði göng í framhaldi af Sundabré undir Holtaveg sem kæmi upp t.d. við Grensásveg/Suðurlandsbraut eða Grensásveg/Miklubraut.
5. Við alla þessa áætlanagerð er vísað til umferðamóðels til að reikna álag og flæði miðað við breytingar á forsendum. Þess er krafist að gerðar verði umferðatalningar á Sæbraut og íbúagötum frá Vogum að gatnamótum Langholtsvegar við Sæbraut hið minnsta enda hefur áður reynst misræmi milli áætlaðrar/reiknaðrar umferðapýngdar og talninga í áætlunum og reiknimóðelum.
6. Gera þarf mælingar á hávaðamengun, svifryki og öðrum loftmengunarþáttum fyrir og eftir framkvæmd þar sem umferðin verður aukin um þéttbýl hverfi. Fyrri áætlanir um hábrú voru áætlaðar að valda verulega aukinni hávaðamengun í byggð aðlægt. Gera þarf einnig sérstakar mælingar og talningar á umferð á allri Sæbraut, frá Miklubraut til Kringlumýrabrautar þar sem ofanjarðarumferð mun auka álag á byggð á öllum þessum kafla.
7. Meta þarf eignaupptöku sem felst í lækkun á virði fasteigna nálægt þessari umferðatengingu.
8. Háar brýr eru mannvirki sem falla undir hættulega staði sem þarf við hönnun að rýna m.t.t. sjálfsvígshættu. Í kynningu á göngum var vísað til hönnunarviðmiða hjá Norðmanna nú. Því er ekki úr vegi að minna á að þar er einnig við hönnun á háum brúm farið að gera ráðstafanir til að varna því að fólk fari sér auðveldlega og jafnvel viljandi þar að voða. Slík úrræði hafa verið rannsökuð og það er velkomið að koma á framfæri heimildum um það, sé þess þörf.

Tenging áfanga 1 frá Sæbraut að Grafarvogi.

Hvað varðar Sundagöng (á þeirri leið sem áður var kölluð leið I eða ytri leið) eru eftirfarandi ábendingar:

1. Rýna þarf fyrri áætlanir um að Sundagöng komi upp við Kringlumýrabraut frekar en við Kleppsveg enda sá hluti Sæbrautar þegar útsettur fyrir verulegt álag af bílaumferð.
2. Við alla þessa áætlanagerð er vísað til umferðamóðels til að reikna álag og flæði miðað við breytingar á forsendum. Þess er krafist að gerðar verði umferðatalningar á Sæbraut og íbúagötum frá Vogum að Kringlumýrabraut enda hefur áður reynst misræmi milli áætlaðrar/reiknaðrar umferðapýngdar og talninga í áætlunum og reiknimóðelum.
3. Gera þarf mælingar á hávaðamengun, svifryki og öðrum loftmengunarþáttum fyrir og eftir framkvæmd þar sem umferðin verður aukin um eða við þéttbýl hverfi.
4. Meta þarf eignaupptöku sem felst í lækkun á virði fasteigna nálægt þessari umferðatengingum þar sem göngin fara niður / koma upp.

Þegar eru brýr yfir Elliðaárósa sem tengja fyrir gangandi og hjólandi sem ekki var minnst á í kynningum þegar vísað var til þess að brúarlausnin væru heppilegri fyrir þá ferðamáta. Í ljósi aukinnar áherslu á almenningssamgöngur þá er ekki óeðlilegt að gera ráð fyrir að það verði almenningssamgöngur sem fara um göngin og geta þá sinnt þeim hópi.

Ein sjálfstæð fyrirspurn óháð tengingum er :

1. Hvernig framkvæmd verður háttað, verður byrjað á áfanga I og svo farið norður á við ? (Það er ljóst að það verður til mikils óhagræðis fyrir íbúa en gagnsemin verður minni).
2. Verður hægt að afturkalla framkvæmdaleyfi eftir skemmri tíma en 10 ár ef framkvæmd verður ekki hafin eða ekki lokið ?
3. Hvernig verður eignarhaldi á þessari braut hagað til lengri tíma? Verður henni skilað í almenningseign þegar veggjöld hafa borgað upp fjárfestinguna eða verður þá áframhaldandi gjaldtaka á vegum einkaaðila?

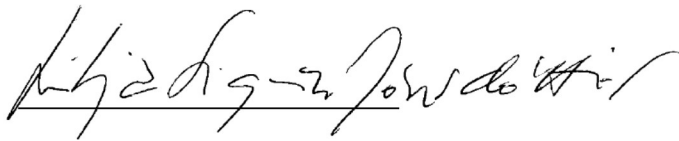
Viðbætur vegna aðalskipulagsbreytinga sérstaklega

1. Ef af Sundabraut verður, þá mun Reykjavíkurborg skuldbinda land undir samgöngumannvirki fyrir framkvæmd sem verður á forræði og í eign einkaaðila. Hversu langan tíma fær framkvæmdaaðili til að ljúka framkvæmdinni og ef henni lýkur og hún kemst í rekstur, hversu lengi mun Reykjavíkurborg binda landnotkun þessa án þess að endurgjald komi fyrir, frá þeim aðilum sem þarna munu innheimta vegatoll? Munu Reykvíkingar njóta þess í lækkun á veggjöldum?
2. Það kemur fram í gögnum að Sundabraut í rekstri muni taka við sem þjóðvegur 1 og að ábyrgð á rekstri tenginga milli eystri og nyrðri byggða Reykjavíkur og Mosfellsbæjar (eldri Vesturlandsvegi) muni færast á ábyrgð sveitarfélaganna. Það eru stórir vegir og viðhaldsfrekir vegna umferðar. Hefur verið metið hvaða kostnaður falli á Reykvíkinga í framtíðinni vegna þessa?
3. Tillagan um Sundagöng hefur ekki sýnt úrlausn á tengingu fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur á þeirri leið. Er það ekki fær leið að Reykjavíkurborg fari fram á að almenningssamgöngur fari um göngin og þannig geti gangandi og hjólandi haft vegtengingu þá leiðina?
4. Fram kemur í samkomulagi milli ráðherra samgöngumála og borgarstjóra að fullt tillit verði tekið til Faxaflóahafna hvað varðar kostnað tengdan framkvæmdum. Ennfremur að rask verði lágmarkað og úrbótum komið við áður en að framkvæmd kemur. Mega aðrir íbúar eða rétthafar annarra lóða aðlægt vænta sambærilegra kjara við þessa framkvæmd?
5. Við kynningu á breytingum á aðalskipulagi er bent á að það sé nauðsynlegt fyrir svona framkvæmd í borgarlandi og nálægð við byggð, að setja upp skilti og/eða ásýndarmyndir þar sem áformað er að framkvæmdir verði. Það hefur ekki tíðkast hér á landi við kynningar á breytingum á skipulagi að setja upp auglýsingar þannig að vegfarendur sem nýta landið sjái hvað málið snýst um, óháð því hvort þau lesa auglýsingar eða mæti á kynningar. Slíkar kynningar þykja sjálfsagðar víða erlendis til að ná athygli vegfarenda.

Íbúar í Laugardal á kynningarfundum um Sundabraut lýstu sér sem þolendum í þessu verkefni. Það er mjög brýnt að hagsmunir íbúa í Laugardal aðlægt Sundabraut séu metnir að fullu, lífsgæði, lýðheilsa og öryggismál. Skipulagsferlar af því tagi sem hér er fylgt eru lögfestir til að tryggja gæði borgarinnar sem búsetu- og vinnustaðar. Þar verða íbúar að geta treyst að réttur þeirra til heilsusamlegs umhverfis verði virtur.

Ljóst má vera að öllum hugmyndum um brú, þvert á gildandi samþykktir borgarstjórnar, og þvert á vilja íbúa hverfisins, verður mótmælt kröftuglega á öllum stigum með öllum þeim úrræðum sem íbúar hafa til að forða hverfinu sínu frá stórslysi. Ef af Sundabraut verður, leggja Íbúasamtök Laugardals því eindregið til að farin verði gangaleið og öllum áætlunum um brú verði kastað fyrir róða, enda verði aldrei nokkur sátt um þær.

Virðingarfyllst, fyrir hönd stjórnar Íbúasamtaka Laugardals

A handwritten signature in black ink, reading "Lilja Sigrún Jónsdóttir". The signature is written in a cursive, flowing style. The first name "Lilja" is written with a large, stylized 'L'. The last name "Jónsdóttir" is written with a large, stylized 'J' and a long, sweeping tail that extends to the right.

Lilja Sigrún Jónsdóttir, formaður

Netfang: ibuarlaugardals@gmail.com



Akraneskaupstaður

Reykjavíkurborg

Ráðhúsinu
101 Reykjavík

Akranesi, 12. október 2023
2309230 HMA

Efni: Afgreiðsla Skipulags og umhverfisráðs vegna erindi Reykjavíkurborgar

Borist hefur erindi frá umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar, dags. 20.09.2023, þar sem lögð er fram til kynningar og umsagnar verklýsing vegna fyrirhugaðar breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Innihald verklýsingar er breytingar á gatnakerfi Reykjavíkurborgar er varðar útfærslu og legu Sundabrautar.

Skipulags- og umhverfisráð tekur jákvætt undir erindið, Sundabraut mun auka umferðar- og almannaoöryggi og lagning hennar er því gríðarlegt hagsmunamál bæjarbúa Akraneskaupstaðar. Sundabraut er ekki bara mikilvæg fyrir íbúa höfuðborgarsvæðisins, ekki síður stór samgöngubót fyrir Akranes. Sundabraut stýttir vegalengdir, eykur umferðaröryggi og bætir almenningssamgöngur. Hátt hlutfall Akurnesinga stunda nám eða sækja vinnu á höfuðborgarsvæðinu, sundabraut á því eftir að bæta aðgengi Vesturlands og ýta undir sterkari og heildstæðari vinnumarkað. Teljum við því að áhrif Sundabrautar eigi eftir að hafa jákvæð áhrif á byggðarþróun á Akranesi.

Við val á útfærslu verður fróðlegt að sjá hvað kemur út úr valkostagreiningu. Því vill Skipulags- og umhverfisráð setja fram áherslu á að þverun Kollafjarðar verði skoðuð með tilliti til veðuráhrifa. En sú tenging mun með núverandi tvöföldun á Kjalarnesinu hafa mikil áhrif á ferðatíma.

Virðingafyllst,
f.h. Skipulag- og umhverfisráð Akraneskaupstaðar



Reykjavíkurborg
Bt. Haraldur Sigurðsson, deildarstjóri
skipulag@reykjavik.is
Ráðhúsi Reykjavíkur
101 Reykjavík

Hvalfjarðarsveit
Innrimel 3
301 Akranes

Sími 433 8500

Kt. 630606-1950

12. október 2023

2309031

Sundabraut - aðalskipulagsbreyting og umhverfismat.

Á 25. fundi umhverfis-, skipulags-, náttúruverndar-, og landbúnaðarnefndar Hvalfjarðarsveitar þann **4.10.2023** var gerð eftirfarandi bókun:

Erindi frá Reykjavíkurborg.

Þann 14. september 2023 samþykkti Borgarráð Reykjavíkur verkefnislýsingu vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Með verklýsingunni eru boðaðar breytingar sem varða legu og útfærslu áformaðrar Sundabrautar. Jafnhliða því er lögð fram áætlun um hvernig standa skuli að umhverfismati breytinganna, sbr. lög nr. 111/2021. Breytingartillögur og umhverfismat þeirra verða mótaðar og kynntar samhliða mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Með vísan til 1. mgr. 30. gr. skipulagslaga og laga nr. 111/2021 um umhverfismat er verkefnislýsingin, ásamt matslýsingu, lögð fram til kynningar og umsagnar. Áformað er að kynna verkefnislýsinguna á opnum íbúafundum og verða þeir auglýstir sérstaklega. Verkefnislýsingin er kynnt í skipulagsgáttinni, samráðsvettvangi um skipulagsmál og mat á umhverfisáhrifum.

Óskað er eftir því að athugasemdum verði komið á framfæri á þeim vettvangi fyrir 19. október nk.

Umhverfis-, skipulags-, náttúruverndar og landbúnaðarnefnd gerir fyrir sitt leyti ekki athugasemd við verkefnislýsingu vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040.

Endanlegri afgreiðslu vísað til sveitarstjórnar Hvalfjarðarsveitar.

Á 384. fundi sveitarstjórnar Hvalfjarðarsveitar sem haldinn var **11.10.2023** var tekið fyrir mál

Sundabraut - aðalskipulagsbreyting og umhverfismat.

Oddviti lagði fram eftirfarandi tillögu:

"Sveitarstjórn Hvalfjarðarsveitar samþykkir og staðfestir bókun nefndarinnar að gera ekki athugasemd verkefnislýsingu vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040."

Tillagan borin undir atkvæði og samþykkt með 7 atkvæðum.

Það tilkynnist hér með.

Virðingarfyllt,

Jökull Helgason
Skipulagsfulltrúi Hvalfjarðarsveitar
skipulag@hvalfjardarsveit.is



Reykjavík, 19. október 2023

USK23090007

Umhverfis- og skipulagssvið
Höfðatorg - Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

***Umsögn íbúaráðs Grafarvogs - Sundabraut - aðalskipulagsbreyting og umhverfismat.
Verklýsing til kynninga***

Á fundi íbúaráðs Grafarvogs 2. október 2023, var lagt fram bréf umhverfis- og skipulagssviðs, dags. 20. september 2023, vegna Sundabraut – aðalskipulagsbreyting og umhverfismat - verklýsing til kynningar, ásamt fylgiskjöllum.

Íbúaráð Grafarvogs samþykkti að að fela formanni að skila umsögn ráðsins í samráði við ráðið fyrir tilskilinn frest 19. október nk.

Með vísan til samþykktar ráðsins er umsögn íbúaráðs Grafarvogs vegna málsins hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllt,
Heimir Snær Guðmundsson
Miðlæg stjórnsýsla
Mannréttinda- og lýðræðisskrifstofa

Hjálagt: Umsögn íbúaráðs Grafarvogs - Sundabraut - aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynninga

19. október 2023

Athugasemdir frá íbúaráði Grafarvogs við fyrirhugaðar breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 – Sundabraut stofnbraut – nýr þjóðvegur í Reykjavík.

Sundabrautin og lega hennar um Grafarvog og næsta nágrenni!

Íbúaráð Grafarvogs horfir fyrst og fremst á svæðið til og með Geldinganesi og út fyrir Gufuneshöfða.

Hér á eftir eru talin upp atriði eða rök sem íbúaráð lagði m.a. til grundvallar meðfylgjandi niðurstöðu, auk þess nýttust upplýsinga sem fram komu á kynningarfundum í Rimaskóla á vegum Reykjavíkurborgar, EFLU verkfræðistofu og Vegagerðarinnar 5. okt. s.l.:

- Það kemur ítrekað fram í verklýsingu að um flókna og erfiða framkvæmd er að ræða sem þarf að vinnast í góðri sátt við íbúa og umhverfi. Fram kemur að ef um veg yrði að ræða yfir Gufunesið lægi hann um gömlu haugana, en þar má eiga von á ýmsum spilliefnum sem yrði að fjarlægja – vandasöm aðgerð með ærnum kostnaði.
- Skv. verklýsingu á að hafa í huga að rjúfa ekki flæði á milli hverfa eða svæða. Það yrði gert ef vegur yrði lagður eftir nesinu. Nýja íbúðabyggðin og útivistarsvæðin í Gufunesi yrðu skorin frá örum hverfum Grafarvogs. En fyrir utan skipulagt íbúðasvæði býður staðurinn upp á mikla fjölbreytni til útivistar og leikja, ásamt því að þar er einstakt útsýni, kyrrð og ró.
- Nýlega hefur verið gefin út skýrsla um hafsækna upplifun og útivist þar sem íbúaráð Grafarvogs kom með margar hugmyndir og ábendingar sem snúa að strandlengjunni á öllu þessu svæði. Sú hugmyndafræði sem þar er kynnt til sögunnar fellur alls ekki að því að þjóðvegur 1, með mikla og þunga umferð liggi eftir endilöngu svæðinu.
- Skv. verklýsingu er gefinn upp möguleiki á jarðgöngum undir Gufunesið og er það vel. En skoða ætti jafnframt frekari göng – yfir voginn frá Sundahverfi og yfir í Gufunes, áframhaldandi göng frá Gufunesi og að Geldingarnesi og síðan frá Geldinganesi og yfir í Álfsnes enda eru Blikastaðakró og Leirvogur friðlýst svæði. Jafnframt þarf að hafa í huga að Gufuneshöfðinn (að jafnaði talinn hluti af Hamrahverfi) nýtur hverfaverndar og er á náttúruminjaskrá. Með göngum á þessu svæði kæmi ekki til umfangsmikill flutningur af menguðum jarðvegi, mætti sleppa við brýr og vegfyllingar og ekki kæmi til fjölþætt mengun í grónu íbúahverfi og fjölbreyttu útivistarsvæði.
- Í dag er búið að leggja góðar göngu- og hjólaleiðir meðfram ströndinni og á Gufunessvæðinu. Þeir sem ganga og hjóla njóta þess best í friðsælu og náttúrulegu umhverfi. Brú yfir Kleppsvíkina og landvegur um Gufunesið mun eyðileggja þá jákvæðu upplifun íbúa að ganga og hjóla um þetta svæði, bæði sér til heilsubótar og sem umhverfisvænan samgöngukost. Jarðgögn á þessu

svæði kæmu væntanlega til með að styðja betur við umferð gangandi og hjólandi.

- Ef gangnaleið yfir Gufunes yrðu fyrir valinu kæmi ein tenging úr Grafarvogi inn á brautina í staðinn fyrir tvær tengingar ef um veg yrði að ræða. Jafnframt yrði komið í veg fyrir að skemma helsta og besta útivistarsvæði í Grafarvogi. Auk þess yrði komist hjá hávaðamengun, sjónmengun og loftmengun – en eitt af leiðarstefjum áætlunarinnar er að draga úr mengun en hafa lýðheilsu að leiðarljósi.

Niðurstaða:

Að ofansögðu er það mat íbúaráðs Grafarvogs að við hönnun á legu Sundabrautar verði það haft að leiðarljósi að raska sem allra minnst svæðinu í heild og ásýnd þess. Gufuneshöfði, Gufunes, Geldingarnes og strandlengjan er vin í hverfinu og alls ekki sama svæðið og það var fyrir áratugum eða fyrir um hálfri öld. Þá var Gufunesið og næsta nágrenni aflagðir öskuhaugar, gömul Áburðarverksmiðja og Sorpa. Lítil sem engin almenn umferð og almenningur hafði ekkert að sækja á svæðið, en nú er öldin önnur – svæðið iðar af lífi alla daga, allt árið um kring. Með réttu má segja að það séu í dag allt aðrar forsendur en þegar fyrst var farið að skipuleggja vegi og brýr á þessu svæðið.

Að lokum! Eins og áður hefur komið fram er nú á Gufunesi skipulögð íbúðarbyggð og fjölbreytt útivistarsvæði sem er tengt nærliggjandi hverfum Grafarvogs. Því liggur í augum uppi að eðlilegast er að hugsa upp á nýtt a.m.k. útfærslu þess hluta brautarinnar sem tilheyrir Grafarvogi. Íbúaráð Grafarvogs horfir á gangnalausn / gangnalausnir sem fýsilegasta og skynsamlegasta kostinn. Að sama skapi eigi að horfa til gangna yfir Kleppsvíkina yfir í Sundahverfið, því brú á þessum stað mun alltaf fylgja hávaði og óumdeild sjónmengun. Hafa ber í huga að nú á að skipuleggja og byggja viðamikil umferðarmannvirki sem koma til með að vera nýtt um ókomin ár, framkvæmd sem er óafturkræf.



Umhverfis- og skipulagssvið
Höfðatorg - Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

***Umsögn íbúaráðs Grafarvogs - Sundabraut - aðalskipulagsbreyting og umhverfismat.
Verklýsing til kynninga***

Á fundi íbúaráðs Grafarvogs 6. nóvember 2023, var lögð fram umsögn íbúaráðs Grafarvogs, dags. 19. október 2023, vegna Sundabraut - aðalskipulagsbreyting og umhverfismat, verklýsing til kynningar, sbr. 2. liður fundargerðar sama dag.

Fulltrúi Sjálfstæðisflokks leggur fram svohljóðandi bókun:

Á fundi íbúaráðs Grafarvogs í október sl. var formanni ráðsins falið að skila umsögn ráðsins vegna verklýsingar til kynningar á Sundabraut – aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Í dag var sú umsögn, dags. 19. október sl., kynnt á fundi ráðsins. Sá sem þessu línur ritar er varamaður Sjálfstæðisflokksins í íbúaráði Grafarvogs og tók ekki þátt í því ferli sem lyktaði með umsögn ráðsins. Sundabrautarverkefnið er á margan hátt flókið en mikilvægt er að halda eftirfarandi grundvallaratriðum til haga: (1) Fyrir borgarstjórnarkosningarnar vorið 2022 gaf Sjálfstæðisflokkurinn það út að hefja ætti uppbyggingu Sundabrautar á kjörtímabilinu 2022-2026; (2) Hinn 17. október sl. var Sundabraut til umræðu á fundi borgarstjórnar. Í bókun borgarfulltrúa Sjálfstæðisflokksins um málefnið kemur m.a. fram að félagshagfræðilegur ábati af þessari samgönguframkvæmd sé talinn verulegur. Jafnframt kemur fram í bókuninni að Sundabraut eigi að komast til framkvæmda við fyrsta mögulega tækifæri. (3) Þótt ástæða sé til að reyna draga úr neikvæðum áhrifum Sundabrautar á nálæga íbúðarbyggð verður við mat á verkefninu að horfa til heildarhagsmuna, m.a. þeirra að með Sundabraut myndi akstur minnka, útblástur sömuleiðis sem og mengun ásamt því að ferðatími vegfaranda myndi styttest til og frá höfuðborgarsvæðinu og innan þess.

Þessu er hér með komið á framfæri. Jafnframt er athygli vakin á því að umsögn íbúaráðs Grafarvogs vegna málsins hefur áður verið komið á framfæri á vettvangi Skipulagsgáttar þann 19. október 2023.

Virðingarfyllt,
Heimir Snær Guðmundsson
Miðlæg stjórnsýsla
Mannréttinda- og lýðræðisskrifstofa

Hjálagt: Umsögn íbúaráðs Grafarvogs - Sundabraut - aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynninga



Reykjavík, 19. október 2023

USK23090007

Umhverfis- og skipulagssvið
Höfðatorg - Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

***Umsögn íbúaráðs Grafarvogs - Sundabraut - aðalskipulagsbreyting og umhverfismat.
Verklýsing til kynninga***

Á fundi íbúaráðs Grafarvogs 2. október 2023, var lagt fram bréf umhverfis- og skipulagssviðs, dags. 20. september 2023, vegna Sundabraut – aðalskipulagsbreyting og umhverfismat - verklýsing til kynningar, ásamt fylgiskjöllum.

Íbúaráð Grafarvogs samþykkti að að fela formanni að skila umsögn ráðsins í samráði við ráðið fyrir tilskilinn frest 19. október nk.

Með vísan til samþykktar ráðsins er umsögn íbúaráðs Grafarvogs vegna málsins hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllst,
Heimir Snær Guðmundsson
Miðlæg stjórnsýsla
Mannréttinda- og lýðræðisskrifstofa

Hjálagt: Umsögn íbúaráðs Grafarvogs - Sundabraut - aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynninga

19. október 2023

Athugasemdir frá íbúaráði Grafarvogs við fyrirhugaðar breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 – Sundabraut stofnbraut – nýr þjóðvegur í Reykjavík.

Sundabrautin og lega hennar um Grafarvog og næsta nágrenni!

Íbúaráð Grafarvogs horfir fyrst og fremst á svæðið til og með Geldinganesi og út fyrir Gufuneshöfða.

Hér á eftir eru talin upp atriði eða rök sem íbúaráð lagði m.a. til grundvallar meðfylgjandi niðurstöðu, auk þess nýttust upplýsinga sem fram komu á kynningarfundi í Rimaskóla á vegum Reykjavíkurborgar, EFLU verkfræðistofu og Vegagerðarinnar 5. okt. s.l.:

- Það kemur ítrekað fram í verklýsingu að um flókna og erfiða framkvæmd er að ræða sem þarf að vinnast í góðri sátt við íbúa og umhverfi. Fram kemur að ef um veg yrði að ræða yfir Gufunesið lægi hann um gömlu haugana, en þar má eiga von á ýmsum spilliefnum sem yrði að fjarlægja – vandasöm aðgerð með ærnum kostnaði.
- Skv. verklýsingu á að hafa í huga að rjúfa ekki flæði á milli hverfa eða svæða. Það yrði gert ef vegur yrði lagður eftir nesinu. Nýja íbúðabyggðin og útivistarsvæðin í Gufunesi yrðu skorin frá örum hverfum Grafarvogs. En fyrir utan skipulagt íbúðasvæði býður staðurinn upp á mikla fjölbreytni til útivistar og leikja, ásamt því að þar er einstakt útsýni, kyrrð og ró.
- Nýlega hefur verið gefin út skýrsla um hafsækna upplifun og útivist þar sem íbúaráð Grafarvogs kom með margar hugmyndir og ábendingar sem snúa að strandlengjunni á öllu þessu svæði. Sú hugmyndafræði sem þar er kynnt til sögunnar fellur alls ekki að því að þjóðvegur 1, með mikla og þunga umferð liggi eftir endilöngu svæðinu.
- Skv. verklýsingu er gefinn upp möguleiki á jarðgöngum undir Gufunesið og er það vel. En skoða ætti jafnframt frekari göng – yfir voginn frá Sundahverfi og yfir í Gufunes, áframhaldandi göng frá Gufunesi og að Geldingarnesi og síðan frá Geldinganesi og yfir í Álfsnes enda eru Blikastaðakró og Leirvogur friðlýst svæði. Jafnframt þarf að hafa í huga að Gufuneshöfðinn (að jafnaði talinn hluti af Hamrahverfi) nýtur hverfaverndar og er á náttúruminjaskrá. Með göngum á þessu svæði kæmi ekki til umfangsmikill flutningur af menguðum jarðvegi, mætti sleppa við brýr og vegfyllingar og ekki kæmi til fjölþætt mengun í grónu íbúahverfi og fjölbreyttu útivistarsvæði.
- Í dag er búið að leggja góðar göngu- og hjólaleiðir meðfram ströndinni og á Gufunessvæðinu. Þeir sem ganga og hjóla njóta þess best í friðsælu og náttúrulegu umhverfi. Brú yfir Kleppsvíkina og landvegur um Gufunesið mun eyðileggja þá jákvæðu upplifun íbúa að ganga og hjóla um þetta svæði, bæði sér til heilsubótar og sem umhverfissvænan samgöngukost. Jarðgögn á þessu

svæði kæmu væntanlega til með að styðja betur við umferð gangandi og hjólandi.

- Ef gangnaleið yfir Gufunes yrðu fyrir valinu kæmi ein tenging úr Grafarvogi inn á brautina í staðinn fyrir tvær tengingar ef um veg yrði að ræða. Jafnframt yrði komið í veg fyrir að skemma helsta og besta útivistarsvæði í Grafarvogi. Auk þess yrði komist hjá hávaðamengun, sjónmengun og loftmengun – en eitt af leiðarstefjum áætlunarinnar er að draga úr mengun en hafa lýðheilsu að leiðarljósi.

Niðurstaða:

Að ofansögðu er það mat íbúaráðs Grafarvogs að við hönnun á legu Sundabrautar verði það haft að leiðarljósi að raska sem allra minnst svæðinu í heild og ásýnd þess. Gufuneshöfði, Gufunes, Geldingarnes og strandlengjan er vin í hverfinu og alls ekki sama svæðið og það var fyrir áratugum eða fyrir um hálfri öld. Þá var Gufunesið og næsta nágrenni aflagðir öskuhaugar, gömul Áburðarverksmiðja og Sorpa. Lítil sem engin almenn umferð og almenningur hafði ekkert að sækja á svæðið, en nú er öldin önnur – svæðið iðar af lífi alla daga, allt árið um kring. Með réttu má segja að það séu í dag allt aðrar forsendur en þegar fyrst var farið að skipuleggja vegi og brýr á þessu svæðið.

Að lokum! Eins og áður hefur komið fram er nú á Gufunesi skipulögð íbúðarbyggð og fjölbreytt útivistarsvæði sem er tengt nærliggjandi hverfum Grafarvogs. Því liggur í augum uppi að eðlilegast er að hugsa upp á nýtt a.m.k. útfærslu þess hluta brautarinnar sem tilheyrir Grafarvogi. Íbúaráð Grafarvogs horfir á gangnalausn / gangnalausnir sem fýsilegasta og skynsamlegasta kostinn. Að sama skapi eigi að horfa til gangna yfir Kleppsvíkina yfir í Sundahverfið, því brú á þessum stað mun alltaf fylgja hávaði og óumdeild sjónmengun. Hafa ber í huga að nú á að skipuleggja og byggja viðamikil umferðarmannvirki sem koma til með að vera nýtt um ókomin ár, framkvæmd sem er óafturkræf.



Reykjavíkurborg, umhverfis og skipulagssvið
Borgartúni 12 - 14
105 Reykjavík

Reykjavík 17. október 2023
Tilvísun: 2310051/0.7.2

Efni: Umsögn um fyrirhugaða breytingu á aðalskipulagi vegna Sundabrautar

Vísað er til verkefnislýsingar vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 sem lögð var fram til umsagnar í skipulagsgátt þann 19. september 2023 (mál nr. 0622/2023). Með verkefnislýsingunni eru boðaðar breytingar á aðalskipulagi vegna Sundabrautar og tekið fram að endanleg lega og nánari útfærsla áformaðrar Sundabrautar verði ákveðin á grundvelli umhverfismats og samanburðar tilgreindra valkosta.

Meðal hlutverka Landhelgisgæslunnar er að sinna öryggisgæslu, leit og björgun á hafinu og sinnir stofnunin fjölbreyttum verkefnum, meðal þeirra má nefna eftirlit á hafi, björgunarþjónustu og aðstoð við almannavarnir. Öryggi siglinga við landið er stofnuninni sem og öllum sjófarendum afar mikilvægt.

Landhelgisgæslan telur því afar mikilvægt að hugað sé sérstaklega að öryggi siglinga þegar haf- og strandsvæði eru skipulögð og framkvæmdir á slíkum svæðum fyrirhugaðar.

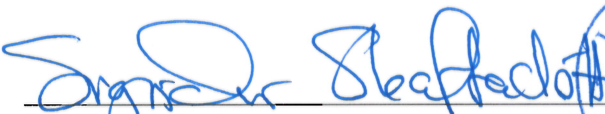
Að mati stofnunarinnar væri ákjósanlegast að áhættumat siglingaöryggis fari fram sem fyrst í ferli sem þessu og að tekið sé tillit til niðurstöðu slíks áhættumats við umhverfismat framkvæmdarinnar.

Við áhættumat siglingaöryggis ætti að taka sérstaklega til skoðunar hvort framlagðir valkostir, er fela í sér byggingu mannvirkja á hafinu, hafi áhrif á öryggi sjófarenda. Við slíkt mat þarf að skoða hvort mannvirki á hafinu loki af fjörðum eða skerði aðgengi/ viðbragðsgetu björgunaraðila, en mikilvægt er að björgunarbátar komist inn í firði t.d. þar sem fólki stundar kajakróður eða aðra frístundaíðkun á sjó. Eins þarf að skoða hvort mannvirki á hafinu skyggi á leiðarljós vita sbr. t.d. leiðarljós staðsett við Kleppsvík og Ártúnshöfða. Leiði áhættumat siglingaöryggis í ljós að fyrirhugaðar framkvæmdir hafi neikvæð áhrif á öryggi sjófarenda þarf að huga að mótvægisáðgerðum til að draga úr slíkum neikvæðum áhrifum áður en ráðist er í fyrirhugaðar framkvæmdir.

Í því samhengi bendir Landhelgisgæslan á að svæði sem helgað er með hvítum ljósgeira vita í sjónarlengd þeirra og leiðarlína, ásamt ljósduflum og sjó- og leiðarmerkjum marki siglingaleiðir til og frá höfnum landsins. Vert er að benda á að í lögum nr. 132/1999 um vitamál segir í 1. mgr. 4.gr. að *óheimilt er að byggja hús eða mannvirki sem skyggt gætu á leiðarmerki frá sjónum á þeim boga sjóndeildarhringsins þar sem því er ætlað að þjóna sjófarendum, og hæfilega langt til beggja handa*. Landhelgisgæslan lítur svo á að framangreint ákvæði eigi einnig við um hvers kyns mannvirki í sjó, m.a. brýr.

Með vísan til framangreinds telur Landhelgisgæsla Íslands að gera þurfi frekari grein fyrir áhrifum framkvæmdar á öryggi siglinga á þeim haf- og strandsvæðum sem fyrir áhrifum verða í umhverfismati og að hafa þurfi áhættumat siglingaöryggis sérstaklega í huga við umhverfismat framkvæmdarinnar og fyrirhugaðar skipulagsbreytingar.

Virðingarfyllt,


Sigríður Skaftadóttir
Lögfræðingur



Reykjavíkurborg

Umhverfis- og skipulagssvið

c/o Þuríður María Guðmundsdóttir

Sent með tölvupósti á: skipulag@reykjavik.is

Reykjavík, 14. okt. 2023

Efni: Sundabraut – Stofnbraut, nýr þjóðvegur í Reykjavík

Þann 14. september 2023 samþykkti Borgarráð Reykjavíkur lýsingu vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Með lýsingunni eru boðaðar breytingar sem varða legu og útfærslu áformaðrar Sundabrautar.

Almennt um verkefnið

Landvernd leggur áherslu á þann mikilvæga punkt sem kemur fram í inngangi orðrétt *“leggja áherslu á hvernig framkvæmdin samræmist meginmarkmiðum aðalskipulags, s.s. um breyttar ferðavenjur og kolefnishlutleysi”* og þá ekki síst þar sem komið er inn á mikilvægi þess að *“meta samræmi hennar við megin markmið samgöngusáttmálans, svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2040 og önnur opinber stefnuskjöl.”* Hér er að mati Landverndar um sérstaklega mikilvægan þátt að ræða. Landvernd telur að áformuð Sundabraut geti ekki samræmt þessum markmiðum og um leið horft til sjálfbærrar þróunar. Það er mat Landverndar að Sundabraut standist ekki þær kröfur sem þarf að gera, hvort sem horft er til umhverfisþátta, vistkerfisnálgunar, loftslagsmarkmiða eða efnahags. Né heldur að verkefnið stuðli að bættri lýðheilsu og eða sé til þess fallið að vera leið til samfélagslegrar sáttar. Endurteknar tilraunir við að koma Sundabraut á dagskrá segja sína sögu um það hversu umdeild þessi framkvæmd er. Þá sé mikilvægt að forgangsraða verkefnum sem uppfylla þessar kröfur líkt og Borgarlínu fram yfir framkvæmdir sem gera það ekki.

Ef það er engu að síður haldið áfram með áform um Sundabraut er að mati Landverndar mikilvægt að skoða valkost sem felst í jarðgöngum, sem myndu mögulega hafa minni neikvæð áhrif á ásýnd, umhverfi, lífríki og útivist og lýðheilsu. Með jarðgöngum er hins vegar ekki komið í veg fyrir aukið umferðarálag bílaumferðar inn í kjarna höfuðborgarinnar og með jarðgöngum er áhrifabáttur svifryks ofanjarðar óþekkt stærð. Möguleiki kann þó að vera að fanga útblástur í jarðgöngum framtíðar. Áform um Sundabraut eru að mati Landverndar ósamrýmanleg og þvert á markmið Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins þar sem meginmarkmið borgarlínu er að styðja við breyttar ferðavenjur og draga úr umferð einkabíla inn í kjarna höfuðborgarinnar sem býr nú þegar við óásættanlega stöðu hvað varðar umferðarálag, bifreiðastæði og síðast en ekki síst loftmengun vegna bílaumferðar.

Loftslagsmál/vistkerfi

Landvernd áréttar mikilvægi þess að sveitarfélög í landinu taki hlutverk sitt alvarlega við að takast á við þá miklu og sameiginlegu áskorun sem loftslagsbreytingar eru. Mikilvægt er að loftslagsmál og vistkerfisnálgun séu ávallt í forgrunni við skipulags- og áætlanagerð sveitarfélaga. Fyrirliggjandi framkvæmd felst að mati Landverndar í lausnum gærdagsins, þar sem náttúra og umhverfi eru ekki höfð í fyrirrúmi og látin njóta vafans.

Aðalskipulag er mikilvægt stefnumarkandi stjórnþæki sveitarfélaga til tryggja samdrátt í losun, bindingu í gróðri og landi og aðlögun að umhverfis- og samfélagsbreytingum. Í þeim áformum sem hér eru kynnt má ætla að framkvæmdin sjálf losi töluvert magn af CO₂ og að sama skapi verði aukning í losun vegna aukinnar umferðar í kjölfar framkvæmdarinnar.

Mikilvægt er að haft verði í huga að á þótt útblástur CO₂ frá farartækjum muni minnka á næstu árum vegna rafbílavæðingar, mun svifryk frá dekkjum og götum aukast frá hverjum bíl þar sem rafbílur eru þyngri en dísel- og bensínbílur. Þessi þáttur mun hafa þau áhrif að áformuð Sundabraut myndi auka á svifryksmengun í og við höfuðborgina þar sem að auki er um alveg nýja þjóðbraut að ræða sem er til þess fallin að stórauка bílaumferð en ekki draga úr henni sem er yfirlýst markmið Samgöngusáttmálans. Þjóðvegur að þéttbýli yfir sundin blá hefði hærri viðmiðunarmörk hraða sem svo hefur aukreitis afleiðingar þar sem svifryk verður meira eftir því sem hraði og þyngd ökutækja er meiri. Þá er einn mjög mikilvægur umhverfisþáttur sem ástæða er að vekja athygli á og það er að þegar þyngri rafbílur auka hraðann þá eykst ekki bara svifryksmengun heldur og hávaðamengun einnig.

Landvernd hvetur Reykjavíkurborg og samgönguyfirvöld að ganga fram með góðu fordæmi og forgangsraða þeim verkefnum sem koma til með að draga úr notkun einkabílsins fram yfir þau sem hvetja hreinlega til aksturs. Er það mun fremur í samræmi við markmið samgöngusáttmálans að staldra við í verkefni þessu og láta Borgarlínu ganga fyrir.

Náttúran og höfuðborgin

Sé litið til þeirra stórtæku áforma í skipulagsbreytingu sem Sundabraut er þá liggur fyrir að verið er að vega að fjölbættum atriðum er varða náttúruvernd á breiðum vettvangi sem og menningarminjum og landslagsheildum. Framkvæmdasvæðið er tiltölulega lítt snortin heild um eyjar og sund ásamt viðkvæmu grunnsævi, leirum og lífríki sem nú þegar hefur verið gengið mjög harkalega gegn við strandsvæði Reykjavíkur og höfuðborgarsvæðisins í heild.

Það að breyta landnotkun með áformum yfir eyjar og sund sem rjúfa mun eina síðustu órofa heildstæðu náttúrulegu ásýnd höfuðborgarinnar á láglandi endurspeglar ekki verðmæti þessarar náttúru. Sambúð samfélags og náttúru verður að endurskoða með tilliti til sjálfbærrar þróunnar og margbættra áskorana á grunni vistkerfisnálgunar á öllum sviðum.

Í þeim skipulagsáætlunum sem liggja hér fyrir er farið gegn sjálfbærri þróun og samspili og sátt milli manns og náttúru. Hér er því dæmi um framkvæmd sem sýnir það rof sem hefur orðið á milli manns og náttúru sem hefur því miður ágerst mjög á liðnum áratugum þrátt fyrir margvíslegar aðvaranir, þar sem áleitnar spurningar standa eftir gagnvart hrúni á vistkerfum jarðar. Landvernd leggst því gegn fyrirliggjandi aðalskipulagsbreytingu í heild sinni vegna áformaðrar Sundabrautar.



*Með vinsemd og virðingu
f.h. stjórnar Landverndar*

Þorgerður M Þorbjarnardóttir

Reykjavíkurborg - Umhverfis- og skipulagssvið.
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Garðabær, 17. október 2023
Málsnúmer: 202309-0032
SS

Efni: Umsögn um verklýsingu fyrir breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 varðandi legu og útfærslu Sundabrautar.

Vísað er í tölvubréf frá umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar, þann 20. september 2023, þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um verklýsingu fyrir breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 varðandi legu og útfærslu Sundabrautar.

Samhliða kynningu á verklýsingu vegna aðalskipulagsbreytingarinnar er matsáætlun umhverfismats framkvæmdar við Sundabraut í kynningu og hefur Náttúrufræðistofnun gert umsögn til Skipulagsstofnunar um matsáætlunina. Umhverfismat aðalskipulagsbreytingarinnar tekur á sömu atriðum og fjallað verður um í umhverfismati framkvæmdarinnar en eins og segir á bls. 3 í verklýsingunni þá mun matið einnig fjalla um áhrif samgönguframkvæmdarinnar í stærra samhengi og til lengri tíma lítið.

Um afar stóra og umfangsmikla samgönguframkvæmd er að ræða sem mun hafa áhrif á viðáttumikið svæði sem í dag er að stórum hluta lítt röskuð náttúra – bæði á hafi og landi. Vissulega eru hlutar framkvæmdasvæðisins raskaðir eða undir töluverðu álagi vegna nálægðar við þéttbýli og margs konar starfsemi sem þar fer fram m.a. mengandi starfsemi. En afar lítið er um samgöngumannvirki á stórum hluta framkvæmdasvæðisins og lítil bílaumferð. Það á sérstaklega við um öll haf- og strandsvæðin og svo Geldinganes og Álfsnes að hluta til. Mikil breyting mun því verða á notkun svæðisins með tilkomu Sundabrautar, fyrir utan það rask sem af framkvæmd vegagerðarinnar hlýst. Náttúrufræðistofnun mun því verða fyrir töluverðum áhrifum og reikna má með að þau verði að stórum hluta til neikvæð. Mögulegt er að með tilkomu Sundabrautar muni álag vegna bílaumferðar á önnur mikilvæg náttúrusvæði minnka eitthvað og má þar nefna Elliðaárdal og -vog, Grafarvog og svæði í Mosfellsbæ. Það er þó ekki sjálfgefið nema markmið um minni bílaumferð almennt náist á Höfuðborgarsvæðinu.

Ýmsir valkostir fyrir legu Sundabrautar hafa verið til skoðunar og hefur verið fallið frá sumum þeirra. Jákvætt er að fallið hefur verið frá tillögu um innri leið í Elliðaárvogi en sú útfærsla hefði falið í sér mikið álag og rask nálægt ósasvæði Elliðaánna og Grafarvogi sem eru náttúrusvæði með hátt verndargildi og sem eru undir töluverðu álagi nú þegar.

Á hinn bóginn hefur tillaga um jarðgöng milli Geldinganes og Gunnuness verið slegin út af borðinu vegna kostnaðar og tæknilegra ástæðna. Í staðinn er stefnt að brú og fyllingum og í því felst meiri hætta á að vatnsskipti inn í Leiruvog og Blikastaðakró, þar sem eru friðlýst leirusvæði og mikilvæg búsvæði fugla, verði fyrir breytingum. Afar brýnt er að rannsóknir á áhrifum framkvæmda á straumafar og setflutninga verði ítarlegar og að hönnun brúar tryggi örugg vatnsskipti og að engin neikvæð áhrif verði af brúargerðinni á lífríki Leiruvogs og Blikastaðakróar.



Valkostir um Sundabré eða Sundagöngin til að þvera utanverðan Elliðaárvog fela í sér bæði kosti og galla fyrir náttúru svæðisins. Sundagöngin eru þó heppilegri fyrir náttúrufar á landi í Gufunesi þ.m.t. verndaðar jarðminjar í Gufuneshöfða og lífríki á fjörusvæðum.

Framkvæmd á brú frá Gufunesi yfir á Geldinganes mun raska lítt snortinni fjöru báðum megin og hafa áhrif á lífríki svæðisins. Lítt raskaðar fjörur á Gunnunesi, Álfsnesi og Kjalarnesi verða einnig fyrir áhrifum af brúargerð. Í umhverfismati framkvæmdarinnar er stefnt að því að skoða áhrif brúargerðar á þessum svæðum á lífríki m.a. fuglalíf. Mikilvægt er að niðurstaða umhverfismatsins og tillögur um mótvægisáðgerðir séu ígrundaðar vandlega og felldar inn í frekari skipulagsvinnu og hönnun mannvirkja.

Ljóst er að framkvæmd Sundabrautar mun gjörbreyta landslagi Kollafjarðar þar sem ásýndaráhrif af stórum samgöngumannvirkjum m.a. brúm yfir óbrúuð sund og hraðbrautir um óbyggð annes, verða veruleg. Mikilvægt er að lagt sé greinargott mat á þessi ásýndaráhrif í umhverfismati.

Áhrif á verndarsvæði, þ.m.t. nýlega friðlýst fjörusvæði í Leiruvogi og Blikastaðakró þarf að rýna sérstaklega vel – bæði þegar skoðuð eru áhrif einstakra framkvæmdaþátta t.d. á lífríki en einnig á áhrif skipulagsbreytingarinnar í heild. Tryggja þarf að verndargildi náttúru þessa svæða rýrist ekki. Þar þarf einnig að taka til skoðunar áhrif af starfsemi Sundabrautar, áhrif frá mikilli bílaumferð þ.m.t. mengun af ýmsum toga (m.a. hljóð- og ljósmengun) sem og önnur fælandi áhrif m.a. á far dýra eins og fugla, sjávarspendýra og ekki síst laxfiska en Sundabraut er á farleið fiska upp í allnokkrar veiðiár.

Vísað er í umsögn Náttúrufræðistofnunar um matsáætlunina og einnig mun stofnunin veita umsögn um umhverfismatsskýrslu þegar þar að kemur. Niðurstaða umhverfismats framkvæmdarinnar mun taka saman upplýsingar um áhrif hennar á lífríki og landslag og nauðsynlegt er að gaumgæfilega sé tekið tillit til þess við ákvarðanatöku um aðalskipulagsbreytinguna og vegið og metið kostir og gallar við þau áhrif sem eins og áður segir eru líkleg til að verða margs konar og í einhverjum tilfellum nokkuð neikvæð.

Virðingarfyllt,



Snorri Sigurðsson
Sviðsstjóri náttúruverndarsviðs



Reykjavíkurborg

Ráðhúsinu
101 Reykjavík

Mosfellsbær, 10. október 2023
erindi nr. 202309522/19.2 fdb

Efni: Afgreiðsla skipulagsnefndar vegna erindis yðar

Á 597. fundi skipulagsnefndar Mosfellsbæjar 6.10.2023, var neðangreint erindi tekið fyrir og svohljóðandi bókun gerð:

Sundabraut - breyting á aðalskipulagi Reykjavíkur 2040

Borist hefur erindi frá umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar, dags. 20.09.2023, þar sem lögð er fram til kynningar og athugasemda verklýsing vegna fyrirhugaðrar breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Með verklýsingunni eru boðaðar breytingar sem varða legu og útfærslu áformaðrar Sundabrautar. Verklýsingin er til kynningar og umsagna í skipulagsgáttinni, umsagnafrestur er til og með 19.10.2023.

Lagt fram og kynnt. Skipulagsnefnd Mosfellsbæjar tekur undir jákvæð áhrif þess að Sundabraut muni auka sveigjanleika stofnvegakerfisins með dreifingu umferðar á fleiri leiðir og léttu á umferðarpunga af öðrum vegum, s.s. Höfðabakka um Gullinbrú, Ártúnsbrekku og Vesturlandsvegi í Mosfellsbæ. Auk þess samfélags- og umhverfislega ábata sem fylgir minni akstri, útblæstri og mengun vegna styttri ferðatíma vegfarenda.

Skipulagsnefnd leggur sérstaka áherslu á mikilvægi þess að metin verði vandlega möguleg áhrif útfærslu III. hluta Sundabrautar (Geldinganes-Álfsnes) á Leiruvog, hvað varðar strauma og lífríki svæðisins. Leiruvogur og Blikastaðakró voru friðlýst árið 2022 en svæðið er mikilvægur viðkomustaður farfugla, einkum vaðfugla og fóstur ríkulegt fuglalíf allt árið um kring. Auk þeirra einkennist vogurinn af fjölbreyttum vistgerðum, leirum, þangfjörum, kræklingaáreyrum og sandfjörum sem eru lífauðugar. Vakin er athygli á mögulegum neikvæðum áhrifum verulegra landfyllinga á þessum stað.

Afgreiðsla skipulagsnefndar er gerð með fyrirvara um staðfestingu bæjarstjórnar Mosfellsbæjar og verður yður gert viðvart ef afgreiðsla erindisins verður á annan veg í bæjarstjórn en hér er tilkynnt.

Þetta tilkynnist hér með.

Athygli er vakin á því að telji einhver rétti sínum hallað með ofangreindri samþykkt er honum heimilt að skjóta máli sínu til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, Skúlagötu 21, 101 Reykjavík, sbr. 52.gr. laga nr. 123/2010 og lög nr. 130/2011.

Peir einir geta skotið máli til úrskurðarnefndarinnar sem eiga lögvarða hagsmuni tengda hinni kærðu ákvörðun. Frestur til að skjóta máli til nefndarinnar er einn mánuður frá því að kæranda varð kunnugt eða mátti vera kunnugt um ákvörðun þá sem kæra á. Sé um að ræða ákvörðun sem sætir opinberri birtingu, telst kærufrestur frá birtingu ákvörðunar.



Virðingarfyllst,
f.h. skipulagsnefndar Mosfellsbæjar



Kristinn Pálsson,
Skipulagsfulltrúi

Málsaðili ber sjálf/ur ábyrgð á því að kynna sér hugsanlegan kostnað afgreiðslu erindis á heimasíðu sveitarfélagsins: www.mos.is/gjaldskrar

Athygli er vakin á því að telji einhver rétti sínum hallað með ofangreindri samþykkt er honum heimilt að skjóta máli sínu til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, Skúlagötu 21, 101 Reykjavík, sbr. 52.gr. laga nr. 123/2010 og lög nr. 130/2011.

Þeir einir geta skotið máli til úrskurðarnefndarinnar sem eiga lögvarða hagsmuni tengda hinni kærðu ákvörðun. Frestur til að skjóta máli til nefndarinnar er einn mánuður frá því að kæranda varð kunnugt eða mátti vera kunnugt um ákvörðun þá sem kæra á. Sé um að ræða ákvörðun sem sætir opinberri birtingu, telst kærufrestur frá birtingu ákvörðunar.



Reykjavíkurborg
Haraldur Sigurðsson
Borgatúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 19. október 2023
UST202309-214/A.B.
10.04.02

Efni: Lýsing - Breyting á aðalskipulagi Reykjavíkurborgar - Sundabraut

Vísað er til erindis skipulagsfulltrúa Reykjavíkur og Skipulagsstofnunar er barst 21. september sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um verkefnalýsingu sem unnin er af Reykjavíkurborg og matsáætlun sem unnin er af Vegagerðinni vegna Sundabrautar.

Í erindinu kemur fram að Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar. Framkvæmdinni er skipt í fjóra hluta: Hluti I: Sæbraut – Gufunes. Tveir valkostir eru til skoðunar fyrir þverun Kleppsvíkur; Sundabrá og Sundagöng. Þrír valkostir eru til skoðunar fyrir legu Sundabrautar í Gufunesi. Hluti II: Gufunes – Geldinganes. Hluti III: Geldinganes – Álfsnes. Hluti IV: Álfsnes – Kjalarnes. Tveir valkostir eru til skoðunar fyrir þverun Kollafjarðar; innri og ytri leið.

Mat á umhverfisáhrifum

Samkvæmt greinargerð eru helstu framkvæmdaþættir, sem eru taldir geta haft áhrif á umhverfið, loftslagsáhrif, hafstraumar, botndýralíf, náttúruminjar, fuglalíf, fiskar, gróðurfar, minjar, ásynd, útivist, umferð, hljóðvist, loftgæði og öryggi.

Áhrifasvæði og friðlýst svæði

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að áhrifasvæði sé sýnt á uppdrætti og í greinargerð þar sem það er ekki einungis bundið við veglínurnar. Í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar segir: „Með líklegu áhrifasvæði framkvæmdar er átt við svæði sem ætla má að verði fyrir áhrifum vegna t.d. loft- eða hljóðmengunar, breytinga á vatnafari eða sjónrænna áhrifa.”¹

Í umfjöllun matslýsingar Vegagerðarinnar í kafla 4.4.4 segir: „Þá mun framkvæmdin einnig vera í nálægð við önnur svæði sem einnig njóta verndar eða eru friðlýst.”

Umhverfisstofnun bendir auk þess á að í 54. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd segir: „Ef starfsemi eða framkvæmdir utan friðlýsts svæðis, sem leyfisskyldar eru samkvæmt öðrum lögum, geta haft áhrif á verndargildi friðlýsta svæðisins skal taka mið af því við ákvörðun um

¹ https://www.skipulag.is/media/pdf-skjol/MAU_LEIDBEININGAR_desember2005_UPPFAERT_MARS_2012.pdf

veitingu leyfis. Leita skal umsagnar Umhverfisstofnunar áður en leyfi er veitt. Setja má skilyrði til að koma í veg fyrir skaða af starfseminni eða framkvæmdunum á hinu friðlýsta svæði.”²

Því er mikilvægt í samræmi við ofangreind ákvæði að framkvæmdin rýri ekki verndargildi friðlýstra svæða.

Umhverfisstofnun bendir á að Blikastaðakró-Leiruvogur var friðlýst sem friðland 2022 og er svæðið mikilvægur viðkomustaður farfugla, einkum vaðfugla og fóstur ríkulegt fuglalíf allt árið um kring, þ. á m. ábyrgðartegundir fugla. Svæðið er einnig viðkomustaður landsela.³

Mikilvæg fuglasvæði

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að fjallað sé um þau mikilvægu fuglasvæði sem framkvæmdin mun hafa áhrif á og vill Umhverfisstofnun benda á kortasjá⁴ Náttúruinjasstofnunar Íslands (NÍ) hvað það varðar.

Umhverfisstofnun bendir einnig á mikilvægi þess að farleiðir fugla sé kortlagðar í samráði við NÍ og það metið hver áhrif umferðar bíla muni hafa á farleiðir fugla.

Friðlýstar plöntur

Í greinargerðum verklýsingar og matslýsingar kemur fram að skoða eigi vistgerðir á framkvæmdarsvæðinu. Umhverfisstofnun vill vekja athygli á auglýsingu nr. 1385/2021 um friðun æðplantna, mosa og fléttna. Í 57. gr. náttúruverndarlaga er fjallað um réttaráhrif friðunar. Þar kemur meðal annars fram að öllum er skylt að sýna sérstaka aðgæslu og forðast að raska svæðum þar sem friðað vistkerfi eða friðaða vistgerð er að finna, skaða friðaðar tegundir eða raska búsvæðum þeirra. Markmið friðunarinnar er að vernda og viðhalda fágætum æðplöntum, mosum og fléttum og náttúrulegu gróðurfari og varðveita líffræðilega fjölbreytni í náttúru landsins. Forsendur fyrir friðun æðplantna eru hversu sjaldgæfar þær eru, takmörkuð útbreiðsla þeirra er, fáir vaxtarstaðir, mikilvægi þeirra fyrir líffræðilega fjölbreytni landsins og staða þeirra á valista íslenskra planta.

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að framkvæmdin sé í samræmi við ákvæði ofangreindrar auglýsingar.

Mengaður jarðvegur

Lagðir hafa verið fram valkostir þar sem fyrirhugað er að hluti Sundabrautar liggi um aflagðan urðunarstað höfuðborgarsvæðisins í Gufunesi. Urðunarstaðurinn var aflagður að mestu um 1990 og að fullu árið 2001. Varlega áætlað voru urðuð um 5 milljón m³ af óflokkuðum úrgangi, þ.m.t. spilliefnum, á urðunarstaðnum.

Umhverfisstofnun bendir á að haugar sem þessir eru viðkvæmir fyrir hvers konar röskun sem truflar jafnvægi haugsins og getur haft í för með sér ýmiss konar hættur, s.s. gasmengun, mengun grunn- og yfirborðsvatns ásamt sprengihættu. Þeir valkostir, sem lagðir eru fram, fela allir í sér einhvers konar röskun á haugnum, hvort sem um er að ræða Sundabraut sjálfa eða tengiveg við Hallsveg. Skiptir engu hvort röskunin feli í sér fergingu eða rof á haugnum,

² <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2013060.html>

³ <https://ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/friðlyst-svaedi/sudvesturland/blikastadakro-leiruvogur/>

⁴ <https://vistgerdakort.ni.is/>

hvort tveggja raskar jafnvægi hans. Miðað við framlagðar hugmyndir um legu Sundabrautar sér Umhverfisstofnun ekki hvernig framkvæmdaraðilar hafa hugsað sér að komast hjá því að rjúfa hauginn.

Umhverfisstofnun bendir á að ekki er fullnægjandi þekking á því hvað var urðað á urðunarstaðnum í Gufunesi, annað en að þangað fór allur úrgangur óflokkaður í áratugi. Að mati Umhverfisstofnunar krefst aðgerð eins og bygging Sundabrautar um aflagðan urðunarstað umfangsmikilla rannsókna á áhrifum framkvæmdarinnar á urðunarstaðinn og mikilvægt að þeir aðilar sem komi að slíkum rannsóknum hafi mikla þekkingu og reynslu af slíkum rannsóknum og framkvæmdum. Þá mun öll vinna á svæðinu vera áhættusöm fyrir umhverfið og ekki síður fyrir heilsu þeirra sem þar vinna, íbúa í nærliggjandi hverfum og framkvæmdaraðila.

Úrgangurinn, sem urðaður var á urðunarstaðnum í Gufunesi, fór þangað inn óflokkaður og því ekki hægt að tryggja að það sem grafið yrði upp og þyrfti að fjarlægja væri ekki spilliefni. Fari svo að haugnum verði raskað þannig að flytja þurfi úrgang af staðnum, t.d. til hreinsunar eða urðunar, þá hefur enginn urðunarstaður í landinu heimild til móttöku á þessum úrgangi, þá er enginn staður er á landinu með leyfi til hreinsunar á menguðum jarðvegi. Ef eitthvað af þessum úrgangi væri brennanlegur þá er til staðar brennslustöð í landinu en erfitt getur reynst að flokka þennan úrgang til brennslu.

Sé ætlunin að rjúfa hauginn er það mat Umhverfisstofnunar að um hreinsunaraðgerð sé að ræða sem er starfsleyfis skyld starfsemi, sbr. lög nr. 7/1998. Að auki gætu allar framkvæmdir og aðgerðir, sem fela í sér rask urðunarstaðarins, fallið undir lög nr. 55/2012 um umhverfisábyrgð enda mat stofnunarinnar að þá sé um að ræða yfirvofandi hættu á tjóni sbr. 1. mgr. 2. gr. laganna. Þessi lög gilda um rannsóknir og úrbætur vegna umhverfistjóns og rannsóknir og ráðstafanir til að koma í veg fyrir yfirvofandi hættu á umhverfistjóni og kostnað sem af því leiðir.

Umhverfisstofnun bendir á að undir umhverfistjón skv. lögum nr. 55/2012 fellur m.a. tjón á vatni sbr. 2. tl. 3. gr., þ.e. tjón sem hefur veruleg skaðleg áhrif á vistfræðilegt ástand og vistmegin vatns, kemur í veg fyrir gott efnafræðilegt ástand vatns eða breytir magnstöðu grunnvatns, samkvæmt skilgreiningum í lögum um stjórn vatnamála og reglugerðum settum samkvæmt þeim lögum. Einnig fellur undir umhverfistjón, tjón á landi sbr. 3. tl. 3. gr., þ.e. hvers kyns mengun á landi sem veldur umtalsverðri hættu á skaðlegum áhrifum á heilsufar manna vegna efna eða lífvera sem með beinum eða óbeinum hætti berast á yfirborð lands eða í jarðveg eða berggrunn. Að auki skal flokka umhverfistjón sem verulegt tjón ef sannað er að það hafi áhrif á heilsufar manna sbr. 2. mgr. 7. gr. laganna.

Umhverfisstofnun bendir á að ósamræmis gætir í umfjöllun um hættu af vegagerð um haugana í kafla 3.3.7. Annars vegar kemur fram að hugsanlega eigi að sneiða ofan í urðunarstaðinn og hins vegar að kappkostað verði að grafa ekkert ofan í hann.

Umhverfisstofnun telur að lagning Sundabrautar ofan á Gufuneshaugunum geti leitt af sér margháttuð vandræði, t.d. vegna óstöðugs undirlags rotnandi úrgangs með gasmyndun.

Áhrif á urðunarstaðina

Umhverfisstofnun kallar eftir meiri umfjöllun um áhrif á urðunarstaðina tvo (Gufunes og Álfsnes), allt rask og framkvæmdir (ferging) við sorphauga geta valdið losun á mengandi efnum og því skal mæla forgangsefni úti í sjó við haugana áður en framkvæmdir hefjast og á eftir til að fylgjast með losun út í umhverfið. Umhverfisgæðakröfur fyrir forgangsefni eru settar fram í reglugerð nr. 796/1999 um varnir gegn mengun vatns (listi III í viðauka). Samkvæmt lögum um stjórn vatnamála er nóg að eitt forgangsefni sé yfir ársmeðaltali til að vatnshlot flokkist í slæmt efnafræðilegt ástand.

Vatnamál

Á bls. 50 og 52 matslýsingar Vegagerðarinnar kemur fram að vatnaáætlun eigi að vera til viðmiðunar í mati (horft til) sem er ekki rétt heldur **eiga allar framkvæmdir og skipulagsáætlanir að vera í samræmi við stefnumörkun um vatnsvernd í vatnaáætlun og lögum nr. 36/2011 um stjórn vatnamála.**

Það þýðir að einn af umhverfispáttunum sem skoða þarf í umhverfismatinu er **áhrif á vatn**. Í umhverfismati þarf að leggja mat á það hvort framkvæmdin verði til þess að umhverfismarkmið vatnshlotanna náist ekki. Umhverfisstofnun vinnur nú að því að gera leiðbeiningar fyrir slíkt áhrifamat og hvetur framkvæmdaraðila til að hafa samband og fá frekari leiðbeiningar.

Öll strandsjávarhlot eiga að vera í a.m.k. góðu vistfræðilegu og góðu efnafræðilegu ástandi. Nái vatnshlot ekki umhverfismarkmiðum skal fara í aðgerðir til að draga úr álagi, leggja til mótvægisáðgerðir eða breytingar á framkvæmd til að tryggja gott ástand vatns.

Framkvæmdin mun hafa áhrif á eftirfarandi strandsjávarhlot:

- Innri Sund- Elliðaárvogur- Grafarvogur 104-1303-C
- Straumsvík- Kjalarnes 104-1391-C
- Blikastaðakró- Leirárvogur 104-1304-C

Umrædd vatnshlot hafa ekki verið ástandsflokkuð, þ.e. að vistfræðilegt og eðlisefnafræðilegt ástand vatnshlotanna er ekki þekkt og því þarf að gera áhrifamat sem innifelur m.a.:

- Álag vegna framkvæmdarinnar/starfseminnar og hvernig hún hefur áhrif á gæðapætti sem eru notaðir til að ástandsmeta vatnshlot. Ef greint er líklegt álag á gæðapættina vegna framkvæmdar/starfsemi, þarf að gera sérstaklega grein fyrir þeim tengslum og umfangi áhrifanna.
- Mótvægisáðgerðir, sem notaðar eru til að koma í veg fyrir, draga úr eða bæta fyrir neikvæð umhverfisáhrif framkvæmdar og starfsemi.
- Samlegðaráhrifum allrar starfsemi (núverandi og fyrirhugaðri) sem hafa eða geta haft áhrif á vatnshlot.

Gæðapættirnir, sem skilgreindir hafa verið fyrir strandsjó, eru níturat, fosfat, blaðgræna, hryggleysingar á mjúkum botni, botnþörungur á hörðum botni og forgangsefnaþæðingar, auk fiska til stuðnings mati. Einnig eru vatnsformfræðilegir gæðapættir, s.s. straumhraði,

dýpi, botngerð, sjávarstraumar og sjávarföll, set og setflutningar sem þveranir, vegir og aðrar framkvæmdir geta haft áhrif á.

Umhverfisstofnun bendir á að ef áhrifamatið leiðir í ljós hnignun eða mögulega hnignun skv. 18. gr. laga nr. 36/2011 um stjórn vatnamála þarf framkvæmdaraðili að sækja um heimild til stofnunarinnar til breytingar á vatnshloti.

Landfyllingar og varp efna í hafið

Umhverfisstofnun minnir á að samkvæmt lögum nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda þarf leyfi stofnunarinnar til að varpa dýpkunarefni í hafið. Stofnunin vekur jafnframt athygli á að opin landfylling, þ.e. nýmyndun lands, sem yfirleitt er varin að hluta með varnargörðum og efni liggur á hafsbotni að nokkru leyti óvarið fyrir straumum og lífríki, telst vera varp í hafið í skilningi laganna, sbr. leiðbeinandi reglur um meðferð dýpkunarefnis.

Umhverfisstofnun bendir á að ef gert er ráð fyrir opinni landfyllingu er þá um að ræða varp í hafið samkvæmt 9. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda. Umhverfisstofnun vekur athygli á að skv. OSPAR samningnum um verndun hafrýmis Norðaustur Atlantshafsins og 9. gr. laganna er varp efna og hluta í hafið óheimilt.

Því þarf leyfi Umhverfisstofnunar fyrir varpi í hafið ef um er að ræða opna landfyllingu.

Umhverfisstofnun getur, að fenginni umsögn Hafrannsóknastofnunar, veitt leyfi til að eftirtöldum efnum og hlutum sé varpað í hafið:

- a. dýpkunarefnum,
- b. náttúrulegum, óvirkum efnum, þ.e. föstum jarðefnum sem ekki hafa verið unnin efnafræðilega og samsett eru úr efnum sem ólíklegt er að losni út í hafsvæðið,
- c. fiskúrgangi frá fiskverkunarstöðvum í landi, enda standi sérstaklega á.

Umhverfisstofnun vill vekja athygli á að með umsókn um varp í hafið þurfa að berast stofnuninni upplýsingar samkvæmt viðauka I við leiðbeinandi reglur um meðferð dýpkunarefnis.

Loftgæði

Loftgæði á framkvæmdartíma

Umhverfisstofnun bendir á að við stórar jarðvegsframkvæmdir getur uppþýrlun jarðvegsryks verið veruleg og haft talsvert mikil áhrif í nærliggjandi íbúðarhverfum. Þar er bæði um að ræða verulega neikvæð áhrif á loftgæði sem geta haft neikvæð heilsufarsleg áhrif en einnig ýmis óþægindi, eins og t.d. óhreinindi á bílum og mannvirkjum. Jarðvegsryk getur jafnvel verið sá þáttur sem hefur einna mestu umhverfisáhrif á nærumhverfið og því nauðsynlegt að leita allra leiða til að lágmarka þá mengun. Með tiltölulega ódýrum mótvægisáðgerðum er hægt að draga verulega úr rykmengun frá jarðvegsframkvæmdum. Þær mótvægisáðgerðir felast m.a. í því að rykbinda akstursleiðir á framkvæmdasvæðum, rykbinda efnishauga til að lágmarka fok úr þeim og nota vatnsúða til að draga úr ryki frá efnisvinnslu.

Endanlegt leiðarval hefur ekki enn verið ákveðið en ef farið verður yfir gamla urðunarstaðinn eða fyrrum athafnasvæði áburðarverksmiðjunnar er enn meiri ástæða til að huga að þessum þætti því þá er hætta á uppþyrlun mengaðs jarðvegs.

Við svo stóra framkvæmd í nágrenni íbúðasvæða telur Umhverfisstofnun æskilegt að vakta rykmengun með bæði svifryksmælum og fallryksmælum meðan á framkvæmdum stendur.

Loftgæði þegar Sundabraut er fullbyggð

Í greinargerð matslýsingar Vegargerðarinnar kemur fram að mat á lífsgæðum verður byggt á fyrirliggjandi gögnum, s.s. mælingum Umhverfisstofnunar á loftgæðum við gatnamót Grensásvegur og Miklubrautar. Umhverfisstofnun telur það ágætt að gögnin séu nýtt við matsvinnuna.

Hins vegar telur Umhverfisstofnun nauðsynlegt að einnig sé unnið dreifilíkan sem sýni ársmeðaltal mengunarefna í fyrirhuguðum íbúðarsvæðum í nágrenni vegarins. Æskilegt er að reikna styrk NO₂ og svifryks (PM₁₀ og PM_{2,5}) á þessum svæðum, bæði ársmeðaltal og hugsanlegan fjölda skipta á ári yfir mörkum. Umhverfisstofnun bendir á að til að fá marktæk gildi fyrir svifryk er ekki nægjanlegt að reikna eingöngu svifryk sem kemur frá útblæstri bíla heldur þarf einnig að taka með í útreikningana slit á götum og ryk frá vegyfirborði.

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að loftmengun á svæðinu fari ekki yfir viðmiðunarmörk, sbr. viðauka I reglugerðar nr. 920/2016 um brennisteinsdíoxíð, köfnunarefnisdíoxíð og köfnunarefnisoxíð, bensen, kolsýring, svifryk og blý í andrúmsloftinu og styrk ósons við yfirborð jarðar.

Umhverfisstofnun vill hvetja framkvæmdaraðila að meta hvort eigi að skoða óbein áhrif og samlegðaráhrif með öðrum framkvæmdum/starfsemi á svæðunum, t.d. skipa í höfnum.

Auk þess er nauðsynlegt að meta áhrif framkvæmdarinnar á loftgæði innan íbúðarhverfanna ef gert er ráð fyrir aukinni umferð innan þeirra og því mikilvægt að afmörkun framkvæmdasvæðisins sé víð.

Auk þess vill stofnunin benda á áætlun stjórnvalda um loftgæði sem nefnist *Hreint loft til framtíðar - áætlun um loftgæði á Íslandi 2018-2029* þar sem markmiðið er að stuðla að loftgæðum og heilnæmu umhverfi.

Áætlunin, sem gefin var út árið 2017, hefur það að meginmarkmiði „að stuðla að loftgæðum og heilnæmu umhverfi“ en leiðarljós er: „að almenningur á Íslandi búi við hreint og heilnæmt andrúmsloft og að komandi kynslóðir megi njóta sömu eða betri loftgæða og þær sem nú byggja landið“.

Hávaði

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að hávaði verði metinn bæði á framkvæmdartíma og á rekstrartíma. Einnig er ekki nóg að skoða áhrif af framkvæmdarsvæðinu sjálfu heldur hver eru afleidd áhrif verkefnisins á aðliggjandi íbúðarhverfa. Ein matsspurning Reykjavíkurborgar, þar sem fjallað er um heilsu og öryggi, segir: „Hverjar eru helstu breytingar á hljóðvist og loftgæðum á áhrifasvæði Sundabrautar; í aðliggjandi hverfum og almennt vegna breytts umferðarflæðis?“

Efnistaka - efnislosun

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að fjallað sé með ítarlegum hætti um efnistökusvæði vegna vegaframkvæmda og efnislosun efna vegna jarðgangagerðar. Því þarf að mati stofnunarinnar að koma fram hversu mikið efni þarf við framkvæmdirnar og hvaðan efnið á að koma. Einnig þarf að koma fram hversu mikið efni mun myndast við jarðgangagerð og hvar því efni verður komið fyrir.

Umhverfisstofnun telur nauðsynlegt að gera grein fyrir efnisþörf vegna framkvæmda (á bæði við laust efni og grjót). Ef efnistaka verður á landi utan borgarmarka Reykjavíkur telur Umhverfisstofnun nauðsynlegt að fjallað verði um áhrif svo mikilla efnisflutninga innan borgarmarkanna, enda hljóti efnisflutningar á núverandi vegakerfi að hafa töluverð umhverfisáhrif í för með sér.

Umhverfisstofnun vill benda á að miðað við fyrirhugaða legu Sundabrautar gæti efnistaka í Geldinganesi hentað vel og ætti að skoða sem valkostur. Umhverfisstofnun bendir einnig á að gerð verði ítarleg grein fyrir nýtingu og haugsetningu efnis sem til fellur vegna jarðganga.

Skipulagsmál - Samgöngur

Í greinargerð matslýsingar Vegagerðarinnar segir að markmið verkefnisins sé að auka sveigjanleika stofnvegakerfisins með dreifingu umferðar á fleiri leiðir og létta á umferðarþunga af öðrum vegum, s.s. Höfðabakka um Gullinbrú, Ártúnsbrekku og Vesturlandsvegi í Mosfellsbæ. Auk þess segir að markmiðið sé að bæta samfélagslegan ábata með minni akstri, útblæstri og mengun og styttri ferðatíma vegfaranda vegna styttri leiða til og frá höfuðborgarsvæðinu og innan þess.

Umhverfisstofnun bendir á að samgöngumál eru einungis einn af fjölmörgum þáttum borgarskipulags og því mikilvægt að horfa á skipulagsmálin heildstætt á höfuðborgarsvæðinu og í stærra samhengi til að ná markmiðum verkefnisins. Samkvæmt umferðarspám er gert ráð fyrir að umferð muni aukast á næstu áratugum, því þarf að skoða í verkefninu hvort framkvæmdin muni auka og dreifa bílaumferð sem muni auka mengun, m.a. í formi hávaða og svífryks.

Fjallað er um ofangreinda þætti á bls. 13 í verkefnalýsingu Reykjavíkurborgar, undir umhverfisþættinum byggðarþróun, en viðmiðin ná einungis til Reykjavíkur.

Umhverfisstofnun leggur ríka áherslu á að hugað sé að umhverfisvænum samgöngum og sjálfbæru borgarskipulagi til að ná markmiðum verkefnisins.

Virðingarfyllt,

Axel Benediktsson

sérfræðingur

Sverrir Aðalsteinn Jónsson

teymisstjóri



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Verkefnisstjóri
fornleifarannsóknna
Suðurgötu 39 101 Reykjavík
(354) 570 13 20 (354) 865 99
42 www.minjastofnun.is
Kennitala: 440113-0280

Reykjavíkurborg - Umhverfis- og skipulagssvið - Skipulagsfulltrúi
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

miðvikudagur, 18. október 2023
MÍ202309-0086/ 6.08 / S.B.

Efni: Umsögn um fyrirhugaða aðalskipulagsbreytingu og umhverfismats vegna Sundabrautar

Minjastofnun Íslands hefur móttengið tölvupóst frá Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar þar sem óskað er eftir umsögn um ofangreinda fyrirhugaða aðalskipulagsbreytingu og umhverfismat tengt Sundabraut. Með tölvupóstinum fylgdi verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats.

Í verkefnislýsingunni kemur fram að Minjastofnun Íslands er umsagnaraðili vegna skipulagsbreytinganna og umhverfismatsins. Umsögn Minjastofnunar mun byggja umsögn sína á skráningu fornleifa á áhrifasvæði framkvæmdanna. Hluti af áhrifasvæðinu hefur þegar verið skráð, en Minjastofnun er kunnugt um að Borgarsögusafn vinni nú að uppfærslu og nýskráningu eftir atvikum á áhrifasvæðinu.

Minjastofnun gerir því ekki athugasemdir við verkefnislýsinguna.

Með kveðju

Sigurður Bergsteinsson
Rannsóknar- og miðlunarsvið

Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnslustigi og ekki kærarlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnslulaga nr. 37/1993 getur aðili máls óskað eftir skriflegum rökstuðningi stjórnvalds fyrir ákvörðun hafi slíkur rökstuðningur ekki fylgt ákvörðuninni þegar hún var tilkynnt. Beiðni um rökstuðning fyrir ákvörðun skal bera fram innan 14 daga frá því að aðila var tilkynnt ákvörðunin og skal stjórnvald svara henni innan 14 daga frá því hún barst.

Reykjavíkurborg
Bt Þuríði Maríu Guðmundsdóttur
Tjarnargötu 11
101 Reykjavík
skipulag@reykjavik.is

Dags. 26. október 2023
Tilv. 5618-0-0005
Mál 2023-0224

Með erindi dags. 20. september sl. óskaði Reykjavíkurborg eftir umsögn Veðurstofu Íslands vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 og breytingar sem varða legu og útfærslu áformaðrar Sundabrautar.

Veðurstofa Íslands gerir ekki athugasemdir við aðalskipulagsbreytingar þessar.

Virðingarfyllst,
fh. Veðurstofu Íslands



Sérfræðingur á rekstrarsviði

Reykjavík, 18. október 2023

Erindi frá Móttöku- og flokkunarstöð

Sundabraut - Stofnbraut, nýr þjóðvegur að Reykjavík

Athugasemdir og ábendingar frá Stöðvarstjóra Móttöku- og flokkunarstöð SORPU.bs Gufunesvegi 10, 112 Reykjavík.

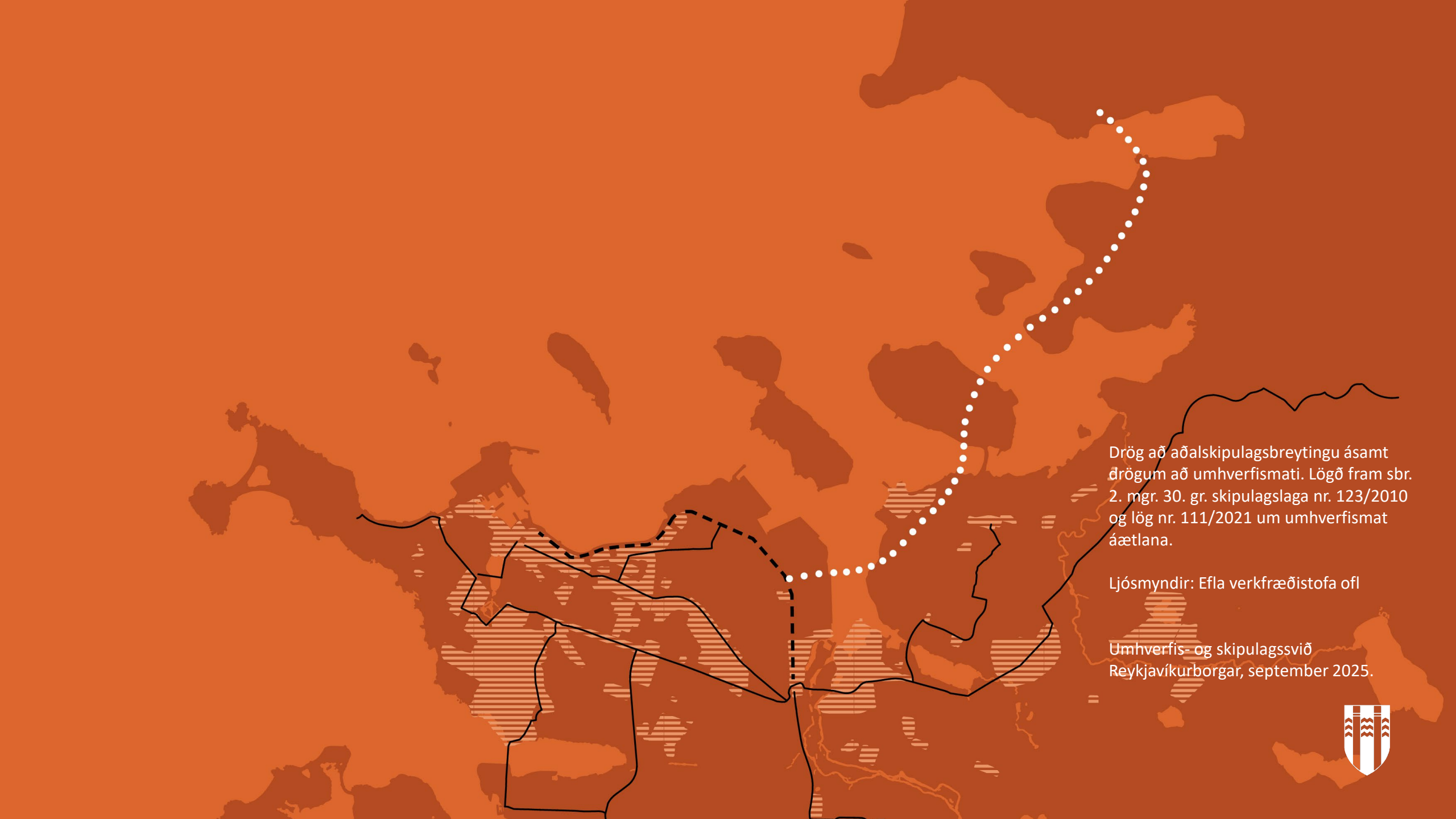
Móttöku- og flokkunarstöð SORPU.bs í Gufunesi er mikilvægur innviður í eigu sveitafálaga á höfuðborgarsvæðinu varðandi móttöku og vinnslu úrgangs sem til fellur hjá íbúum og rekstraraðilum á samlagssvæðinu. Jafnframt er bent á að SORPA.bs rekur bæði Gas og jarðgerðarstöðina GAJA og urðunarstaðinn í Álfsnesi.

Hluti fyrirhugaðrar Sundabrautar sem nefndur er „*Hluti I*“ Sæbraut – Gufunes og fjallað er um í kafla 4.2 *Valkostir um legu og útfærslu* en þar verða bornir saman fjórir valkostir í umhverfismati aðalskipulags. Ekki er neitt fast í hendi varðandi hvaða valkostur verður fyrir valinu og vill SORPA minna á starfsemi Móttöku- og flokkunarstöðvar og möguleg áhrif á starfsemi hennar bæði á framkvæmdartíma Sundabrautar og eins að framkvæmdum loknum bæði er varðar starfsemi og aðkomu til og frá Móttöku- og flokkunarstöð.

Bent er á að SORPA.bs er mikilvægur hagaðili sem vert er að hafa samráð við er varðar alla hluta Sundabrautar og er ekki neinn hluti framkvæmda þar undanskilinn allt frá hönnun til loka framkvæmda verkefnisins.

Fyrir hönd Móttöku- og flokkunarstöðvar SORPU.bs

Ástþór Ingvi Ingvason
Stöðvarstjóri

A map of Iceland with various administrative boundaries. A dotted white line runs from the north coast, through the central region, and down to the capital area. A dashed black line outlines a specific region in the west. Some areas are shaded with horizontal lines.

Drög að aðalskipulagsbreytingu ásamt
drögum að umhverfismati. Lögð fram sbr.
2. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010
og lög nr. 111/2021 um umhverfismat
áætlana.

Ljósmyndir: Efla verkfræðistofa ofl

Umhverfis- og skipulagssvið
Reykjavíkurborgar, september 2025.

