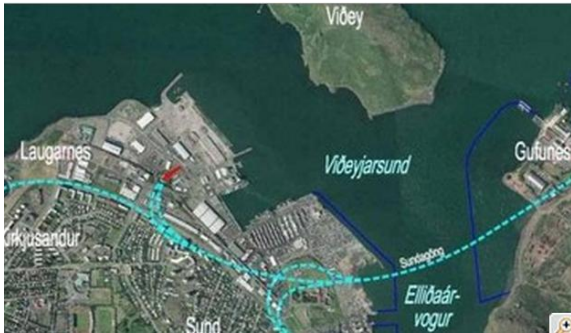


Minnisblað varðandi Sundabraut.

Á fundi stjórnar Faxaflóahafna sf. þann 11. apríl 2014 var eftirfarandi fært til bókar: „**JVI ræddi málefni varðandi Sundabraut og óskar eftir að málið verði tekið á dagskrá næsta fundar þar sem hafnarstjóri leggi fram samantekt um stöðu málsins.**“ Minnisblaði þessu er ætlað að varpa nokkru ljósi á stöðu málsins.

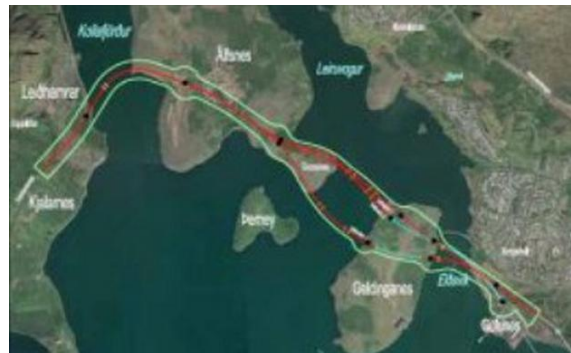
Allnokkrar skýrslur hafa verið gerðar um Sundabraut allt til ársins 2008, en brautin hefur verið í skipulagsáætlunum í þrjá áratugi en fyrst kom Sundabraut í aðalskipulag Reykjavíkur árið 1984.



Tilgangi með lagningu Sundabrautar hefur m.a. verið lýst þannig: Að bæta tengingu Vestur- og Norðurlands við höfuðborgarsvæðið - bæta samgöngur á norðurhluta höfuðborgarsvæðisins - auka hagræði í samgöngum og atvinnustarfsemi - opna fyrir þróun byggðar á höfuðborgarsvæðinu til norðurs og norðausturs og styrkja svonefndan norður/suður ás byggðarþróunar fyrir Reykjavík og höfuðborgarsvæðið - auka öryggi í samgöngum, - létta á umferðarþunga á öðrum vegum. Framkvæmdinni hefur

verið skipt upp í tvo áfanga. Fyrsti áfangi nær frá Sæbraut í Gufunes. Annar áfangi framkvæmdarinnar nær síðan frá Gufunesi og norður fyrir Kollafjörð að Vesturlandsvegi.

Á árunum 1995 - 2002 var talsverður kraftur í frumhönnun og rannsóknum fyrir Sundabraut og þá fyrst og fremst við fyrsta áfanga verksins. Þá komu til frekari skoðunar fjórar leiðir til þverunar yfir Kleppsvík, og ýmis mannvirki skoðuð fyrir hvern þverunarkost. Ýmsar gerðir brúarmannvirka bæði fastar brýr og opnanlegar, hábrýr, brýr á landfyllingum og botnstokkar. Niðurstaða var að tveimur leiðum var þá hafnað en tvær leiðir teknar til frekari útfærslu, rannsókna og umhverfismats. Þessir tveir þverunarkostir fengu nöfnin: **Leið 1** og **Leið 3**.



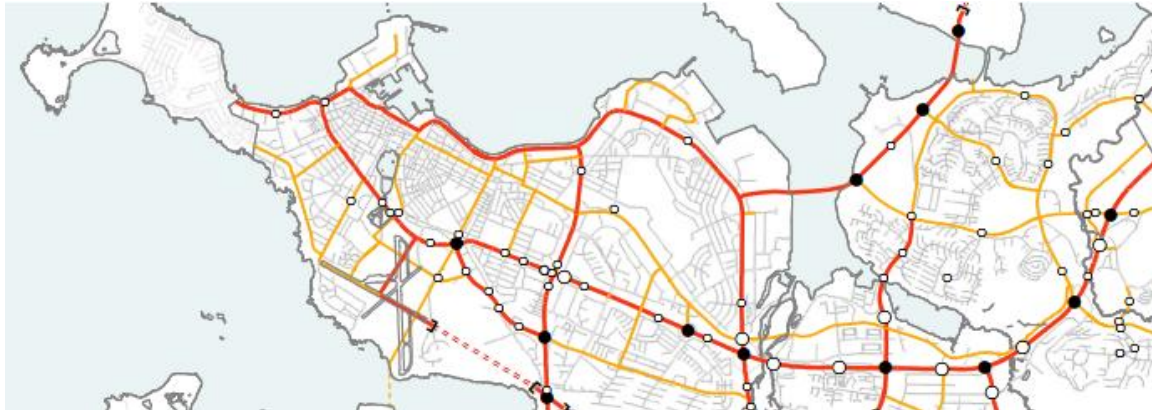
Á árunum 2004 - 2007 var nokkur gangur í gerð umhverfismats verkefnisins, en ekki lá fyrir samkomulag Vegagerðar og Reykjavíkurborgar um staðsetningu Sundabrautar frá Sæbraut í Grafarvog. Í þeim efnum var vilji Vegagerðar að leggja veg á fyllingu fyrir botni Elliðavogs frá Gelgjutanga (Leið 3), en áherslur borgarinnar voru á jarðgöngum utar (Leið 1). Frá og með árinu 2008 hefur verkefnið eilítið verið rætt og m.a. felld út af samgönguáætlun Alþingis. Verkefnisins er t.d. ekki getið í samgönguáætlun árunum 2011 - 2022.

Fyrir Alþingi liggur nú tillaga að þingsályktun um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2013 - 2016. Þar segir um Sundabraut:

„Ekki er fjárveiting til þessa verkefnis en fyrirhugað er að skoða kosti þess að Sundabraut verði einkaframkvæmd. Líkt og fram kom í athugasemdum með frumvarpi til fjárlaga fyrir yfirstandandi ár þarf umtalsvert fé til að viðhalda og byggja upp samgöngukerfi landsins á næstu árum og því er talið rétt að huga að aðkomu einkaaðila að því verkefni í samstarfi við opinbera aðila. Markmiðið er að styrkja innviði og halda uppi viðunandi framkvæmdastigi í hagkerfinu. Í því sambandi verður litið til góðrar reynslu margra nágrannaþjóða af slíku samstarfi fjárfesta, rekstraraðila og ríkisvalds. Innanríkisráðuneytið hefur þegar hafið athugun á því hvaða kostir í vegagerð gætu hentað til slíks samstarfs ríkis og einkaaðila.“

Í febrúarmánuði var lögð fram þingsályktunartillaga (þingskjal 632) um Sundabraut svo hljóðandi: „Alþingi ályktar að fela innanríkisráðherra að vinna að því að Sundabraut verði að nýju tekin inn í samgönguáætlun við næstu endurskoðun hennar.“

Í nýju aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2010 - 2030 hefur valkostum um legu Sundabrautar milli Sæbrautar og Grafarvogs verið fækkað í eina leið sem liggur frá Sæbraut milli Holtagarða og Klepps yfir í Grafarvog út við Gufunes (Leið 1). Í drögum að endurskoðuðu svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins til ársins 2040 er einnig gert ráð fyrir Sundabraut og sviðsmyndir í samræmi við aðalskipulag Reykjavíkurborgar. Engin afstaða er tekin til þess mannvirkis sem hugsanlegt er að byggja, göng, botnstokk eða brú. Hér að neðan er mynd af samþykktu aðalskipulagi um legu Sundabrautar.



Í texta aðalskipulagsins segir um Sundabraut:

„Lega Sundabrautar og gatnaskipulag tengt henni er sýnt að mestu óbreytt frá AR2001–2024, þ.e. lega Sundabrautar skal vera samkvæmt leið I, en leið III svokölluð, innri leið um Elliðaárvog, er hafnað. Vegna óvissu um tímasetningu framkvæmda hefur ekki verið unnið í því að fá endanlega niðurstöðu um legu og útfærslu brautarinnar og um umhverfisáhrif mismunandi valkosta (sbr. tillögu um Sundagöng). Í skipulaginu eru þó lagðar til ákveðnar breytingar sem tengjast Sundabrautinni og umhverfisáhrifum sem hún gæti valdið. Lagt er til að mislæg gatnamót á Sæbraut verði felld út en í stað þeirra komi afkastamikil ljósastýrð gatnamót. Slík lausn drægi ekki einvörðungu úr framkvæmdakostnaði heldur gæti verið mun ásættanlegri fyrir umhverfisáhrif á aðliggjandi byggð. Ennfremur er Hallsvegur skalaður niður þar sem hann mætir hugsanlegri Sundabraut og verður tengibraut í stað stofnbrautar. Að öðru leyti er gatnaskipulag Sundabrautar sýnt óbreytt frá AR2001- 2024, m.a. varðandi fjölda og staðsetningu mislægra gatnamóta á norðursvæðum brautarinnar. Heildarskipulag Sundabrautar verður tekið til endurskoðunar þegar fyrir liggja áform um framkvæmdatíma brautarinnar.“

Samkvæmt upplýsingum frá samgöngustjóra Reykjavíkurborgar hefur ríkið ekkert rætt við borgina nýlega um lagningu Sundabrautar. Frá Vegagerðinni er staðfest að engar viðræður hafi átt sér stað við borgina upp á síðkastið, en bent á að sérstakur hópur ráðherra sé að fjalla um einkaframkvæmdir þ.m.t. Sundabraut. Ekkert hefur þar verið rætt um tæknilegar útfærslur, tímasetningar eða annað sem reikna má þó með að komi síðar á árinu.

Á árum áður var lokið við umhverfismat mismunandi leiða vegna fyrsta áfanga frá Sæbraut í Gufunes og umhverfismat var unnið fyrir leiðina frá Gufunesi í Kollafjörð (frummatsskýrsla frá júlí 2009), en óljóst er hvort þeirri vinnu hafi verið að fullu lokið.

Niðurlag:

Ljóst er að talsverð vinna er óunnin varðandi Sundabraut. Lega brautarinnar liggur að vísu fyrir í aðalskipulagi Reykjavíkurborgar, en afstaða ríkisins til þeirrar leiðar liggur ekki fyrir. Þá er eflaust eftir vinna varðandi umhverfismat framkvæmdarinnar og skipulag. Ekki liggur fyrir ákvörðun um gerð mannvirkja á leiðinni frá Sæbraut í Gufunes og engar kostnaðaráætlanir hafa verið unnar nýlega um verkefnið.

Reykjavík, 7. maí 2014
Gísli Gíslason, hafnarstjóri.