

Sundabraut 1. áfangi - nokkur orð um forsendur og yfirlit helstu þverunarkosta

Sundabraut hefur verið sýnd á Aðalskipulagi Reykjavíkur frá árinu 1984 eða í yfir 30 ár. Hún hefur verið kynnt sem megin stofnleið um höfuðborgarsvæðið, tenging fyrir norðurhluta Reykjavíkur að Kjalarnesi og vegtenging fyrir Vestur- og Norðurland.

Undirbúningur hennar hófst á árunum 1990 -1995 og á árinu 1995 var hafin formleg vinna á vegum Reykjavíkurborgar og Vegagerðar um skoðun á mögulegum valkostum um gerð, legu og áfangaskiptingu þessa samgöngumannvirkis sem ætlað var að að taka við sem lykilmannvirki fyrir umferð og byggðapróun höfuðborgarsvæðisins. Á þeim liðlega þrjátíu árum sem liðin eru hafa verið gefnar út fjölmargar skýrslur og tillögur um gerð þessara samgöngumannvirkja, en þessi skrif flest voru mótuð að eldri þróunarforsendum. Um þessar tillögur má í dag segja:

1. Tillögur um veglínur og gerð umferðarmannvirkja eru að grunni til þær tillögur sem fram komu fyrir rúmum þrjátíu árum og byggðu á forsendum sem þá voru uppi varðandi hönnun og viðmið um öryggi og frágang samgöngumannvirkja.
2. Forsendur Sundabrautar voru skilgreindar á grundvelli þeirrar byggðapróunar sem þá var reiknað með. Mikið umferðarmagn á Sundabraut miðaðist við að uppbygging norðursvæða Reykjavíkur yrði hröð á næst áratugum og stórt hlutfall umferðar á Sundabraut kæmi frá umferð sem fylgdu þessari uppbyggingu. Rétt væri að taka frá um langa framtíð þróunarrými fyrir stór samgöngumannvirki áður en önnur uppbygging hæfist.
3. Sundabraut allt frá Sæbraut og að Kjalarnesi er áfangaskipt framkvæmd og á þessari leið mörg þverunarmannvirki yfir sjó meðfram strönd Reykjavíkur. Fyrsti áfangi Sundabrautar var yfir Kleppsvík frá Sæbraut að Gufunesi. Annar áfangi var síðan frá Gufunesi og allt að Kjalarnesi en á þeirri leið þarf að þvera Eiðsvík, sundið á milli Geldinganes og Gunnunes og Kollafjörðinn. Framan af voru mest ræddar lausnir fyrir fyrsta áfanga Sundabrautar, þverun Kleppsvíkur.
4. Suðurendi Sundabrautar átti alltaf að tengjast við Sæbraut og þaðan til suðurs að Reykjanesbraut. Mismunandi þverunarkostir Kleppsvíkur réðu því hvar tengingin kæmi og hversu norðarlega á Sæbraut vegtengingar kæmu, en Sæbraut sunnan tengingar átti að verða planfrí hraðbraut til suðurs. Sömu forsendu giltu um Sundabraut allt að Kjalarnesi. Þar yrðu öll gatnamót byggð upp sem planfrí umferðarmannvirki og veghönnun miðaði við umferðarhraða hraðbrauta.
5. Sundabraut miðaði við að stytta talsvert umferðaleiðir stórra umferðarstrauma eða um nokkra kílómetra (7 - 9 km) og auka og bæta afkastagetu samgöngumannvirkja höfuðborgarsvæðisins.
6. Nýta skyldi þá umferðarrým og flutningsgetu sem til staðar væri í Sæbrautinni, jafnt fyrir umferð til suðurs að Reykjanesbraut og til norðurs að Kringlumýrabraut og miðborg Reykjavíkur. Þegar að þessi áform komu fyrst fram var ákveðin afkastageta til staðar í Sæbraut, en margt hefur breyst á undanföllum áratugum. Efast má um það að í dag sé þessi aukna afkastageta í Sæbrautinni til staðar. Þess sjást merki á álagstíma umferðar.
7. Ýmis uppbyggingaráform á nálægum svæðum eru í farvatninu. Þeim fylgir aukið umferðarálag á stofnbrautina, Sæbraut.
8. Fyrir Sundahöfn sem megingátt vöruflutninga til höfuðborgar og Íslands alls er það lykilmál að vegtengingar við stofnbrautina, Sæbrautina verði góðar.
9. Sumar gerðir samgöngumannvirkja sem þá voru skoðaðar eru í dag vart taldir rauhæfir kostir. Auknar kröfur í öryggismálum og ákveðnir takmarkanir á afnotum mannvirkja sem í dag yrðu vart taldar ásættanlegar.

10. Flest þverunarmannvirki Sundabrautar voru mannvirki sem ekki voru þekkt hér á landi (engin framkvæmdareynsla) og lítil kostnaðarþekking. Kostnaðarmat mannvirkja miðaðist því frekar við samanburðar á valkostum en ekki til að taka afstöðu til raunkostnaðar við ákveðna gerð mannvirkja.

Við upphaf undirbúnings voru skilgreindir nokkrir valkostir á þverun Kleppsvíkur fyrir 1. áfanga Sundabrautar. Á hverjum stað komu síðan til skoðunar ýmsar gerðir mannvirkja, sem hentuðu þeim stað. Af þessari skilgreiningu voru þverunarkostir nefndir og þaðan koma eftirfarandi nöfn, sem enn eru notuð:

- **Leið 1:** Landtaka samgöngumannvirkja á milli Holtagarða og Klepps
- **Leið 2:** Landtaka samgöngumannvirkja á Holtavegi í Kleppsvík
- **Leið 3:** Landtaka samgöngumannvirkja á Gelgjutanga og um Kleppsmýrarveg í Kleppsvík
- **Leið 4:** Landtaka samgöngumannvirkja við Elliðaárósa og að brú á Elliðaánum.
- **Sundagöng:**

Leiðum 2 og 4 var fljótlega hafnað og ekki talin ástæða til frekari skoðunar svo sem af umferðartæknilegum aðstæðum og fl. Með skipulagsáformum um uppbyggingu Vogabyggðar standa í dag eingöngu eftir af þessum leiðarvalkostum tveir valkostir. Þeir eru leið 1 og Sundagöng. Báðir þessir valkostir hafa það fram yfir þá kosti sem nú hefur verið hafnað að þeir tengja umferð norðarlega á Sæbraut og liggja fjær Ártúnshöfðabrekku með því umferðarálagi sem þar er í dag. Umferðarmöskvar vegakerfisins verða betri og dreifing umferðar heppilegri.

Á leið 1 voru eftirfarandi þverunarmannvirki skoðuð:

1. Hábrú
2. Botnstokkur og botngöng
3. Lágbrú
4. Jarðgöng
5. Opnanlegar brýr og snúningsbrýr

Meðfylgjandi eru yfirlitsmyndir af nokkrum þessara samgöngumannvirkja sem skoðuð voru fyrir leið 1 og eins yfirlitsmynd af jarðgöngunum, Sundagöngum. Þetta eru myndir samkvæmt fyrstu tillögum og eingöngu ætlaðar til kynningar á þessum þverunarkostum. Sýna það hvaða rými þarf til að tengja þau við Sæbrautina og fylgja ekki í einu og öllu þeim hönnunar- og öryggiskröfum sem gerð yrðu til slíkrar mannvirkjagerðar í dag. Hugmyndunum fylgja bæði kostir og gallar sem hafa áhrif á nálæg svæði og samgöngumál þeirra. Þær hafa í för með sér misjafnan reksturs- og viðhaldskostnað og þær forsendur verður að taka tillit til þegar að afstaða er tekin til valkosta. Aðrir þættir samgöngumála svo sem gangandi og hjólandi umferð koma líka við sögu.

Jón Þorvaldsson
aðstoðarhafnarstjóri



Faxatloahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports

Sundahöfn - Vatnagarðar
1:5000 (A3)

Yfirlitsmynd

Nóvember 2015

Löbdir á hafnarsvæðum og fyrirhuguð
Sundabraut samkvæmt frumdrögum.
Lofmynd frá 2013.

Skýringar:

- Fyrirhuguð lega Sundabrautar (hábrú)
- Vegheigunarsvæði Sundabr. (hábrú)
- Fyrirhuguð lega Sundabrautar (göng)
- Vegheigunarsvæði Sundabr. (göng)
- Lenging Sægarða
- Skammtímalöbdir utan Klepps
- Hafnamarkti



Yfirlit af HNT hf.
Samþ. f. Faxatloahafna
Samþ. l. byggingarnefnd Reykjavíkur

DRÖG

Útgefið: 11.9.2017 17:50
Hafnarstjóri Faxatloahafna
Nóvember 2015

Verkfræðistofan HNT 15184-43-Y04
Larusólfur Torfason, BG, lla@hnt.is
LIN-DATA | Verkefni: 201511XXV15184-43-Y04 og Y05 Sundahöfn | 15184-43-Y04 og Y05 Sundahöfn | Tölkun: 06-746 88 00 | Tölkun: 06-746 88 00 | Tölkun: 06-746 88 00 | Tölkun: 06-746 88 00



Faxafloahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports

Sundahöfn - Vatnagarðar
1:5000 (A3)

Yfirlitsmynd

Nóvember 2015

Lóðir á hafnarvæðum og fyrrihuguð
Sundabraut samkvæmt frumdrögum.
Lofmynd frá 2013.

Skýringar:

- Fyrrihuguð lega Sundabrautar (hábrú)
- - - Veghelgunarsvæði Sundabr. (hábrú)
- Fyrrihuguð lega Sundabrautar (göng)
- - - Veghelgunarsvæði Sundabr. (göng)
- Lenging Sagarða
- Skammtaíðrótir utan Klepps
- Hafnamarki

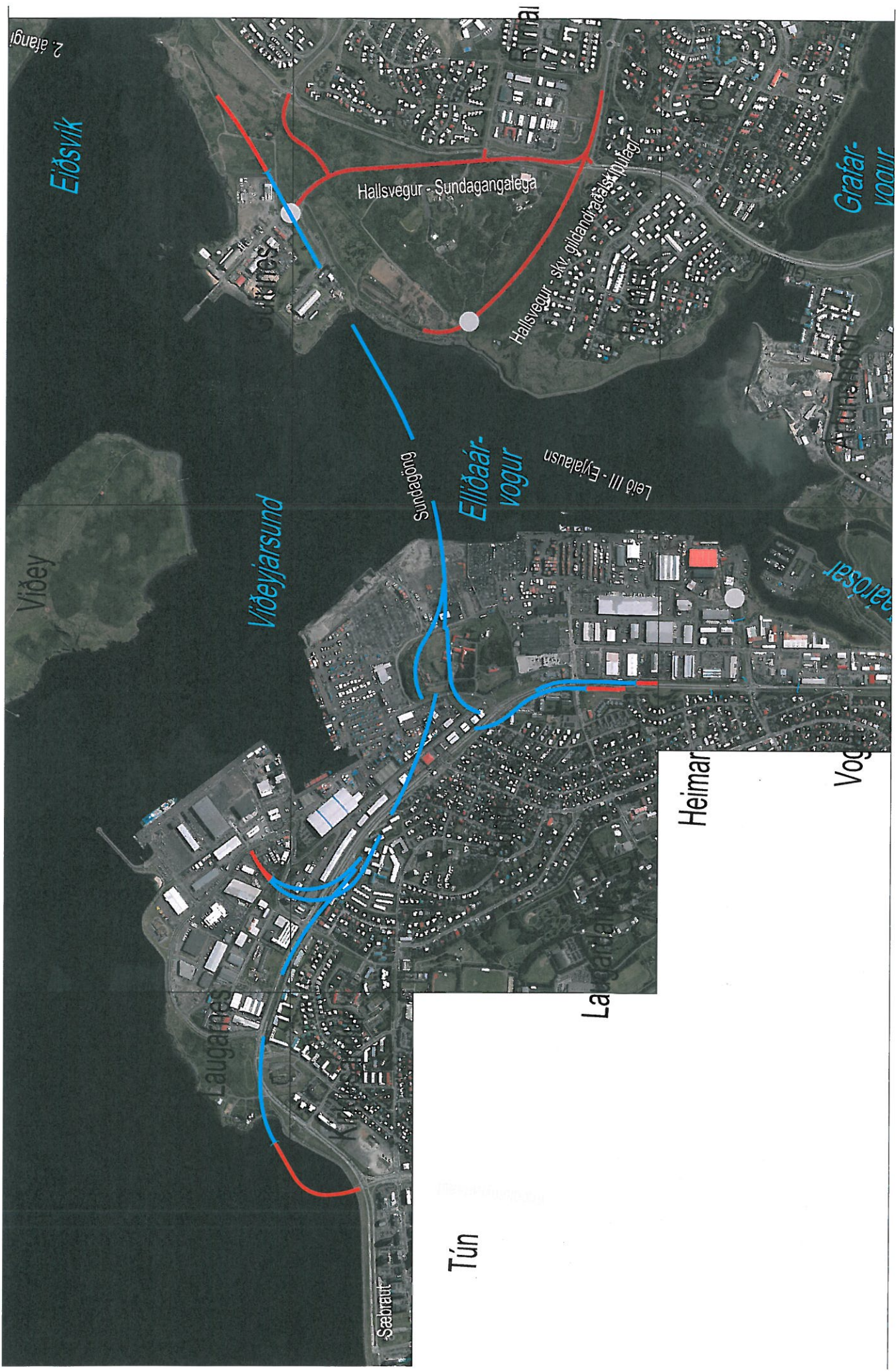


Yfirráð af HNIIT h.f.
Samb. f.h. Faxafloahafna
Samb. í byggingarmálum Reykjavíkur

DRÖG
Útgefið: 11.9.2017 16:18
Hafnarstjóri Faxafloahafna
Nóvember 2015

Verkfæðisstofan HNIIT 15184-43-Y04
Hafnarstjóri Faxafloahafna 15184-43-Y04
Lofmynd frá 2013

WIN-DATA | Verktönnúmer 201511XXX15184-43-Y04-S.T. | Skugganúmer 15184-43-Y04 og 1505 Sundahafni | 15184-43-Y04 | 1505 Leira í báttum | skona og Sundahafna.veg



Eiðsvík

Hallsvegur - Sundagangatega

Hallsvegur - skv. gildandi á aðalskipulægingu

Grafarvogur

Viðey

Viðeyjarsund

Elliðaár-vogur

Leiró III - Eyjalausn

Laugarnes

Laugavegur

Heimar

Vogur

Tún

Saðbrattur

2. áfangi