Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

I live in Gufunes with my young family and our pets. Our home is our refuge. Quiet, clean, surrounded by sea, art, and birdsong. The proposed Sundabraut highway would destroy all of that. The nearest point would be only 70 meters from our front door. Seventy meters between us and constant noise, dust, and fumes.

I suffer from noise sensitivity and asthma. Here, I can breathe and rest. But a highway this close would make that impossible. Traffic noise causes me pain and exhaustion. Exhaust and fine dust would trigger my asthma, fill our garden, and settle in our lungs. My children would grow up inhaling pollution instead of sea air.

Construction alone would fill the area with chaos, and once the road opens, the disruption would never end. Pets would breathe the same toxic air. Windows would stay closed. The peace that defines Gufunes would vanish.

This project would also destroy Hallsteinn Sigurðsson’s sculpture garden, a unique place where art and nature meet in silence. The roar of traffic would drown it out forever. The coastline, one of Reykjavík’s most pristine, would suffer too. Runoff from the road would pollute the sea, and birds would lose their nesting grounds. The “einstök náttúra” signs that still stand here would become a cruel joke. A middle finger to residents.

Gufunes is a small, tight-knit community. We walk, talk, and share this landscape. A highway would divide us, cutting paths, silencing gardens, and fraying the bonds that make this neighborhood feel like home. Every living thing here, birds, fish, trees, even the social life of people, would be affected.

We would lose not only clean air and quiet but also our spectacular and unique view of the city and Esja. The harmony of nature, art, and human life that defines Gufunes would be gone. All for a faster commute for people who will never stop here and barely know that we exist.

Gufunes is not simply empty land to fill with asphalt. It is a living place, fragile, cultural, and irreplaceable. Please, do not destroy it for the sake of convenience. Reykjavík has many roads. It has only one Gufunes.

Höfundur: Ian Phillip McDonald

Sent inn þann: 13.10.2025

Viðhengi:

1.1.552709916_748496628356733_6363348335308435311_n.jpg

1.2.553390226_1849789329264492_3175842766211535018_n.jpg

1.3.553085032_1464261104864302_6940833135611514958_n.jpg

1.4.gufunes2.jpg

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Gufunesi og ég set mig eindreigið upp á móti Sundabraut ofanjarðar um um Gufunes og Geldingarnes.
Brautin á einungis að vera örfáum metrum frá íbúa byggð auk þess sem hún mun stofna varplandi í hættu.

Gufunes er náttúruparadís og er verðmæt sem slík.

Auk þess mun verðmæti eigna á svæðinu skerðast.

Göng eru dýrari í framkvæmd en hagkvæmari til lengri tíma litið.

Höfundur: Tinna Þorvaldsdóttir Önnudóttir

Sent inn þann: 13.10.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Aukin umferð um hverfi Grafarvogs
Samkvæmt niðurstöðum samgöngugreiningar mun Sundabraut leiða til aukinna umferðartengsla í gegnum Grafarvog, sérstaklega um Strandveg og Korpúlfsstaðarveg. Ekki eru þó gerðar neinar ráðstafanir vegna þessara aukinnar umferðar. Þetta á sérstaklega við um akstur frá Mosfellsbæ og nýjum hverfum í Blikastöðum, þar sem leið þeirra að Sundabraut fer um Grafarvog.
Þessi aukning umferðar hefur bein áhrif á stofnæðar innan hverfis, þar sem Strandvegur og Korpúlfsstaðarvegur þjóna hverfis- og skólaumferð.

Aukinn umferðahávaði
Í hljóðvistarútreikningum kemur fram að hljóðstig við korpúlfsstaðarveg og Strandveg sé nú þegar á bilinu 55–59 dB, sem er yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 fyrir íbúðarsvæði. Ekki eru mótvægisaðgerðir við alla þessa vegi en þær hljóðvarnir sem nú eru eru ófullnægjandi.
Því má gera ráð fyrir að íbúar við Strandveg og Korpúlfsstaðarveg verði fyrir verulegri skerðingu á hljóðvist nema gripið verði til viðeigandi mótvægisaðgerða.
Í núverandi mati er ekki gert ráð fyrir mótvægisaðgerðum á þessum vegum þó ljóst sé samkvæmt samgöngulíkönum að umferð mun aukast.

Öryggi barna Staðarhverfis ógnað
Framkvæmdin hefur einnig áhrif á öryggi barna í Staðarhverfi, þar sem aukin umferð um Strandveg eykur á slysahættu við göngu yfir Strandveg til Engjaskóla og Víkurskóla. Samkvæmt samgöngugreiningu er gert ráð fyrir aukinni umferð um Strandveg. Þar sem hverfisskólanum hefur verið lokaður þurfa börn hverfisins að ganga yfir Strandveg er því ljóst að fyrirhuguð framkvæmd ógnar öryggi barna í hverfinu.

Það sem þarfnast frekari skoðunar
Í ljósi framangreindra niðurstaðna og með vísan til mats á umhverfisáhrifum verkefnisins eru hér settar fram eftirfarandi ábendingar og tillögur:

Setja þarf upp almennilegar hljóðvarnir, t.d. hljóðveggi meðfram Strandvegi og Korpúlfsstaðarvegi til að draga úr umferðarháfaða vega sem samgöngulíkön sýna að Sundabraut trekkir um hverfi grafarvogs.

Leita þarf leiða til að takmarka umferð annara hverfa um Grafarvog til að komast á Sundabraut, t.d. með sérstakri tengingu Mosfellsbæjar beint inn á Sundabraut án þess að aka um íbúðargötur. Þetta er í samræmi við markmið Vegagerðarinnar um að dreifa umferð um fleiri leiðir og létta á álagi í íbúðahverfum.

Tryggja þarf örugga gönguþverun yfir Strandveg við leið barna úr Staðarhverfi til og frá Engjaskóla og Víkurskóla.

Höfundur: Hilmar Már Einarsson

Sent inn þann: 14.10.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Verið er að byggja upp fallegt og friðsælt íbúðarhverfi í Gufunesi þar sem íbúar njóta nálægðar við náttúruna og hafið. Svæðið umhverfis Geldinganes er eitt af fáum ósnortnum náttúrusvæðum innan borgarinnar og hefur á undanförnum árum orðið vinsælt útivistarsvæði. Þar nýtur fjölbreyttur hópur fólks sín, bæði þeir sem stunda sjósport og þeir sem sækja þangað til að ganga, njóta fuglalífsins og upplifa kyrrð náttúrunnar.
Með því að leggja veg yfir þetta svæði er hætta á að þessi einstaki kostur glatist. Fólk myndi missa aðgang að verðmætum útivistarmöguleikum í nánasta nágrenni borgarinnar, og aukin umferð gæti haft neikvæð áhrif á bæði fuglalíf og þá ró sem einkennir svæðið í dag.

Að auki er áformað að leggja Sundabraut mjög nálægt Gufuneshverfinu. Samkvæmt núverandi teikningum mun brautin liggja í mikilli nálægð við íbúðahúsin, sem mun óhjákvæmilega hafa áhrif á hljóðvist og skerða það fallega og friðsæla umhverfi sem nú einkennir hverfið. Mikilvægt er að þessi atriði séu skoðuð vandlega áður en endanleg ákvörðun er tekin, til að tryggja að framtíðarskipulag svæðisins tryggi jafnvægi milli byggðar, náttúru og lífsgæða íbúa.

Höfundur: Harpa Luisa Tinganelli

Sent inn þann: 14.10.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Íbúi í Laugardal. Miklar umræður hafa verið um áhrif Sundabrautar á Grafarvog, en sem íbúi Laugardals vil ég vekja athygli á þeim áhrifum sem fyrirhuguð tenging við Holtaveg hefði á okkar hverfi.
Gert er ráð fyrir allt að 30.000 bílar muni nýta sér Sundabrautina á hverjum degi og fara um Holtaveg. Við Holtaveg eru staðsett t.d. leikskóli, skóli og frístundaheimili og þar eru börn daglega á ferð. Þetta mun ekki aðeins auka umferð um Holtaveg, heldur einnig um Laugarásveg, Álfheima og aðrar götur í íbúðahverfi.
Aukin umferð þýðir meiri mengun, hávaða og slysahættu, sérstaklega á álagstímum þegar börn eru að koma til og frá skóla. Þetta mun skerða lífsgæði okkar í Laugardal og stofna öryggi barna í hættu.
Við íbúar Laugardalsins erum ekki tilbúin að fórna okkar lífsgæðum til þess að umferð utan af landi berist hraðar inn í hverfið . Hér þarf að finna betri lausn sem hentar bæði borgarbúum og fólki utan af landi.
Við erum t.d. með risastórt iðnaðarsvæði beint fyrir neðan, væri ekki heppilegra að hafa endann á Sundabraut þar ?

Höfundur: Anna Sigurrós Steinarsdóttir

Sent inn þann: 14.10.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Höfundur: Steinþór Bjarni Grímsson

Sent inn þann: 15.10.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Gufunesi og ég er á móti því að Sundabraut verði ofanjarðar um Gufunes og Geldingarnes.

Brautin verður stutt frá íbúa byggð og varplandi, góðir göngustígar eru um kring fyrir labbandi og hjólandi einstaklinga það þarf ekki að bæta það með bílabrú.

Best er að leyfa bílunum að vera neðanjarðar þar sem þeir valda sem minstu raski á núverandi borgarmynd. Göng eru dýrari í framkvæmd en hagkvæmari til lengri tíma litið.

Gufunes er náttúruparadís, sem okkur bera að varðveita.

Höfundur: Heimir Bæringur Gíslason

Sent inn þann: 16.10.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég, undirritaður íbúi við Leiruvog, legg fram eftirfarandi umsögn vegna umhverfismats Sundabrautar. Ég hef dvalið reglulega í Leiruvogi til útivistar og tel svæðið einstakt að gildi fyrir náttúru, lífríki og upplifun. Með hliðsjón af umhverfismatsskýrslu tel ég að Sundabraut eigi **ekki að vera byggð**, og styð ég það með eftirfarandi rökum:

1. Alvarleg áhrif á vistkerfi Leiruvogs
Leiruvogur er **grunnur vogur með viðkvæmum vistgerðum**, þar á meðal leirum, malarfjörum og sjávarfitjum. Svæðið er **friðlýst sem friðland** og skilgreint sem **mikilvægt fuglasvæði** af Náttúrufræðistofnun Íslands.
Í skýrslunni kemur fram að áhrif Sundabrautar á Leiruvog og Blikastaðakró séu **talsverð neikvæð**, bæði vegna **rasks á vistgerðum** og **breytinga á hafstraumum og setflutningum**.

2. Áhrif á fuglalíf og dýralíf
Leiruvogur er heimkynni fjölbreyttra fuglategunda og dýralífs. Framkvæmdin mun hafa **talsverð neikvæð áhrif á fuglalíf**, sérstaklega á Geldinganesi og í Leiruvoginum. Þetta rask getur haft varanleg áhrif á búsvæði og fæðuöflun fugla.

3. Breytingar á hafstraumum og setflutningum
Samkvæmt skýrslunni mun Sundabraut hafa **talsverð áhrif á formfræði strandsvæðisins**, þar sem botnrof og uppsöfnun sets mun eiga sér stað í Leiruvogi. Þessar breytingar geta haft **ófyrirsjáanleg áhrif á lífríki og náttúrulegt jafnvægi** svæðisins til lengri tíma.

4. Rýrnun útsýnis og upplifunar
Leiruvogur er **opið og friðsælt svæði** sem býður upp á einstakt útsýni yfir fjörðinn og nærliggjandi náttúru. Í skýrslunni er viðurkennt að Sundabraut muni hafa **neikvæð áhrif á landslag og ásýnd**, sérstaklega í Leiruvogi og Geldinganesi. Þetta rask mun draga úr gildi svæðisins fyrir útivist og náttúruupplifun.

5. Óvissa og skortur á vöktun
Í skýrslunni er bent á **óvissu um áhrif á hafstrauma, sjávardýralíf og fugla**, og að frekari rannsóknir og vöktun séu nauðsynlegar. Það er óásættanlegt að ráðast í svo umfangsmikla framkvæmd án fullnægjandi vitneskju um afleiðingar.

Með hliðsjón af framangreindu tel ég að Sundabraut muni valda **óafturkræfu raski á náttúru, lífríki og upplifun í Leiruvogi**. Svæðið hefur mikið verndargildi og er mikilvægt fyrir íbúa og náttúruna. Ég hvet til þess að framkvæmdin verði **endurskoðuð eða felld niður**, og að áhersla verði lögð á verndun og sjálfbæra þróun svæðisins.

Virðingarfyllst,
Grétar Þór Ævarsson
íbúi við Leiruvog

Höfundur: Grétar Þór Ævarsson

Sent inn þann: 16.10.2025

Viðhengi:

8.1.IMG20250810214235.jpg

8.2.IMG20250810115726.jpg

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ef byggja á brú þá er lágbrú það eina sem er í boði hábrú rði að vera yfir 50 metra há og þar sem Ísland er ekki þekkt fyrir logn og stillur þá væri mjög varasamt að fara yfir hana þegar vindur blæs.
Með því að hafa lágbrú þá lokast aðkoma Samskipa að höfninni en það mætti bæta fyrir það með því að stækka Sundahöfn meira eins og Faxaflóahafnir vilja gera og flytja hafnaraðstöðu Samskipa
vestur fyrir brúnna.

Höfundur: Grétar S. Gunnarsson

Sent inn þann: 16.10.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Laugardal og legg fram formlega andstöðu við framkvæmdina eins og hún hefur verið kynnt. Um er að ræða mjög umfangsmikla nýja stofnbraut sem mun hafa víðtæk og óafturkræf áhrif á borgarumhverfi, lífsgæði og öryggi íbúa. Framkvæmdin er ekki í samræmi við stefnu Reykjavíkur um sjálfbærar samgöngur og mannmiðað borgarskipulag.
Framkvæmdin mun beina miklu magni umferðar inn í og í gegnum þétt íbúðarsvæði. Umferðarflæðislíkön í "Viðauka B – Samgöngugreining" sýna að áætlað er stórfellt aukið álag á innkomuleiðir og tengibrautir sem liggja í gegnum Laugardal og nærliggjandi hverfi. Það felur í sér aukna hættu fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur, sérstaklega börn á leið í skóla og frístundir. Þetta stangast á við meginmarkmið skipulagslaga nr. 123/2010 um öruggt og heilnæmt umhverfi fyrir íbúa.
Samkvæmt "Viðauka D – Hljóðvist" og "Viðauka E.1 og E.2 – Loftgæði" mun framkvæmdin leiða til aukins hávaða, svifryks og nituroxíðmengunar á þéttbýlum svæðum, þar sem mengunarálag er þegar nálægt viðmiðunarmörkum. Sérfræðingar í skýrslunum viðurkenna að viðkvæmir hópar — börn, aldraðir og hjartasjúkir — verði útsettir fyrir auknum heilsufarsáhættuþáttum.
Þessi áhrif eru ósamrýmanleg markmiðum laga nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir, auk stefnu Reykjavíkurborgar um að draga úr bílaumferð og mengun í íbúðarsvæðum.
Það er mótsagnakennt að Reykjavíkurborg og ríkið vinni samtímis að Borgarlínu, almenningssamgangnakerfi sem á að draga úr bílaumferð og að Sundabraut sem mun margfalda aðgang einkabíla að miðborginni.
Fresta ber ákvörðunum um Sundabraut þar til reynsla af Borgarlínu liggur fyrir. Sé markmiðið raunverulega að tryggja skilvirkar samgöngur og loftslagsvæna framtíð, verður að meta hvort þörf á nýrri stofnbraut standist þegar stórtækar umbætur á almenningssamgöngum hafa fengið tækifæri til að taka við hlutverki einkabílsins að hluta.
Í ljósi 3. gr. laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana ber Skipulagsstofnun að tryggja að allar ákvarðanir séu í samræmi við meginmarkmið sjálfbærrar þróunar og forvarnarreglu.
Að hraða þessari framkvæmd áður en áhrif Borgarlínu eru þekkt myndi brjóta gegn þeirri reglu. Ekki hefur verið sýnt fram á að Sundabraut sé nauðsynleg í ljósi núverandi og væntanlegrar samgönguþróunar.
Ég legg til að Skipulagsstofnun hafni þessari framkvæmd í núverandi mynd og mæli með að endurskoðun fari fram eftir að Borgarlínan hefur verið komin í gagnið og áhrif hennar á umferðarþörf og mengun metin.

Höfundur: Sóley Kaldal

Sent inn þann: 16.10.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Langholtshverfi og legg fram formlega andstöðu við framkvæmdina eins og hún hefur verið kynnt. Framkvæmdin er ekki í samræmi við stefnu Reykjavíkur um sjálfbærar samgöngur og mannmiðað borgarskipulag. Þar að auki hefur ekki verið sýnt fram á að framkvæmd hafi verið nýleg kostnaðar- og ábatagreining af hlutlausum aðila.
Hvort sem skoðaðar eru teikningar um brúarsmíði eða gangnasmíði er ljóst að framkvæmdin mun beina miklu magni umferðar inn í og í gegnum þétt íbúðarsvæði. Einnig sýna yfirlitsmyndir í "Viðauka B – Samgöngugreining" að samkvæmt öllum sviðsmyndum um framkvæmdir, hvort sem um ræðir brú eða göng, að verulegar framkvæmdir muni eiga sér stað inni í miðju íbúðahverfi, þ.e.a.s. við þær götur sem liggja næst Sæbraut og Holtavegi. Ekki verður betur séð á myndum að framkvæmdir og heilt gatnakerfi verði ýmist beint undir eða í gegnum hverfið (sjá myndir 3.15, 3.27, 3.29).
Umferðarflæðislíkön í "Viðauka B – Samgöngugreining" sýna að áætlað er stórfellt aukið álag á innkomuleiðir og tengibrautir sem liggja í gegnum Vogahverfi, Langholtshverfi, Laugardal og nærliggjandi hverfi. Það felur í sér aukna hættu fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur, sérstaklega börn á leið í skóla og frístundir. Þetta stangast á við meginmarkmið skipulagslaga nr. 123/2010 um öruggt og heilnæmt umhverfi fyrir íbúa. Samkvæmt "Viðauka D – Hljóðvist" og "Viðauka E.1 og E.2 – Loftgæði" mun framkvæmdin leiða til aukins hávaða, svifryks og niturоxíðmengunar á þéttbýlum svæðum, þar sem mengunarálag er þegar nálægt viðmiðunarmörkum.
Sérfræðingar í skýrslunum viðurkenna að viðkvæmir hópar — börn, aldraðir og hjartasjúkir — verði útsettir fyrir auknum heilsufarsáhættuþáttum. Þessi áhrif eru ósamrýmanleg markmiðum laga nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir, auk stefnu Reykjavíkurborgar um að draga úr bílaumferð og mengun í íbúðarsvæðum. Fresta ber ákvörðunum um Sundabraut þar til reynsla af Borgarlínu liggur fyrir. Sé markmiðið raunverulega að tryggja skilvirkar samgöngur og loftslagsvæna framtíð, verður að meta hvort þörf á nýrri stofnbraut standist þegar stórtækar umbætur á almenningssamgöngum hafa fengið tækifæri til að taka við hlutverki einkabílsins að hluta. Í ljósi 3. gr. laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana ber Skipulagsstofnun að tryggja að allar ákvarðanir séu í samræmi við meginmarkmið sjálfbærrar þróunar og forvarnarreglu. Að hraða þessari framkvæmd áður en áhrif Borgarlínu eru þekkt myndi brjóta gegn þeirri reglu. Ekki hefur verið sýnt fram á að Sundabraut sé nauðsynleg í ljósi núverandi og væntanlegrar samgönguþróunar. Ég legg til að Skipulagsstofnun hafni þessari framkvæmd í núverandi mynd og mæli með að endurskoðun fari fram eftir að Borgarlínan hefur verið komin í gagnið og áhrif hennar á umferðarþörf og mengun metin.

Höfundur: Kristín Helga Bærings Birgisdóttir

Sent inn þann: 17.10.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

As a longtime resident of Reykjavík, I strongly oppose the Sundabraut bridge project. A project that will irreversibly and negatively alter the seaside recreation and views of residents all along Kollafjörður, while endangering green spaces on land, and increasing traffic and pollution (particulate and noise) should not be up for consideration.

Adding to that the fact that the authorities admit that a thorough environmental assessment of the project is not possible makes it a huge concern that it has even made it to this phase of consultation.

I truly hope the authorities listen to the very real and valid concerns of the affected residents, and consider the long term benefits of protecting nature in the capital area and put an end to this project.

Höfundur: Catharine Alexandria Fulton

Sent inn þann: 17.10.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég íbúi í Grafarvogi tel mjög mikilvægt að Sundabraut um Kleppsvík þjóni greiðri bílaumferð að og frá Grafarvogshverfi ásamt umferð gangandi og hjólandi fólks.

Eina tillagan sem þjónar þessum grundvallaratriðum er lág brú yfir Kleppsvík með tengingu við Holtaveg og Hallsveg.

Höfundur: Einar Jónsson

Sent inn þann: 21.10.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Umsögn Sierra Hunt

Höfundur: Jón Ágúst Jónsson

Sent inn þann: 21.10.2025

Viðhengi:

14.1.Sundabraut - umsögn Sierra Hunt.pdf

Subject: Comment on Sundabraut

From: hunt@astroplane.org <hunt@astroplane.org>
Sent: þriðjudagur, 21. október 2025 11:13
To: Skipulagsgatt - SLS <skipulagsgatt@skipulag.is>
Subject: Comment on Sundabraut

I strongly oppose the Sundabraut bridge project which if continued, would ruin a beautiful region of nature, destroy the magical island Geldinganes, and would devalue the residential area of Grafarvogur.

I hike to the island Geldinganes all the time as it is walkable from my apartment. The island is full of natural beauty and a highway straight through it would completely destroy it. The road is planned to go through a gorgeous black beach that is on the far side of the island. This beach is home to seals, starfish, and many seabirds. This beach, a magical biodiverse gem of nature, would be completely gone. No road is worth destroying an island for. In summer, the Arctic Terns nest on this island and so it is a serious environmental concern to put a freeway here. Geldinganes has beautiful rock formations, a popular shipwreck, stunning sea cliffs, and even a few small waterfalls. It is one of my favorite places in Reykjavik. I have spent so much time on this island as nature therapy all year round that the thought of a freeway through it is utterly heartbreaking. Please, please do not destroy this beautiful island.

Further, the main Kayak club beach and cove of Geldinganes is a community area where many people gather and meet and enjoy nature. A freeway over this area would ruin a popular nature area for many in Grafarvogur. The main attraction of living in Grafarvogur is that it feels remote and near nature but is not too far from the city. A freeway will ruin this benefit and the area of Grafarvogur will drop in value and fewer people will want to live there. No freeway is worth destroying a residential area. I worry that a freeway in this area will turn Grafarvogur, an area with very large homes, into a dump. What is the point of another road if it devalues the communities around it?

If the unnecessary freeway continues, I will move away because it will be too sad to witness and will cause way too much noise. My apartment is so, so quiet and that is one of the main benefits of the area. A freeway will ruin this peace, increase crime, and cause the apartments and homes in the area to drop in value. I urge this project to stop - destroying tons of nature and peace to make a road slightly shorter is horrible, illogical, incomprehensible, and should have never been proposed. Instead, these commuters, if they are not engaged in essential in-person tasks, should be encouraged to work remotely more to reduce emissions and reduce traffic. Remote work is the solution here, not a giant freeway that makes the commute slightly shorter. If the project is cancelled and remote work is encouraged, then all parties win - the commuters save money and time, the government saves money, and nature is saved and preserved. No road is worth destroying nature and home value.

-Sierra Hunt
PhD candidate
Climate advocate

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Umsögn Freysteins Jónssonar

Höfundur: Jón Ágúst Jónsson

Sent inn þann: 22.10.2025

Viðhengi:

15.1.Umsögn Freysteins Jónssonar.pdf

From: Freysteinn Jonsson
Sent: miðvikudagur, 22. október 2025 09:49
To: Skipulagsgatt
Subject: Sundabraut ný hugmynd

Ágæti viðtakandi.

Það að enn sé verið að tala um Sundabraut árið 2025 er mjög sérstakt. Það er eins og að tíminn hafi staðið í stað og að hugmynd fyrir umferð frá 100þ manna höfuðborg sé raunhæf fyrir 250þ manna höfuðborgarsvæði. Að fá Hafnarfjörð, Garðabæ, Kópavog sem sístækkandi samfélög til að aka niður í Sundahöfn til að fara norður í land er sérstakt og eins og að það séu einhverjir sérhagsmunir sem ráða ferðinni.

Mín hugmynd er á meðfylgjandi mynd sem gerir ráð fyrir að aðal ökuleiðin norður í land sé óbreytt um Ártúnsbrekku en þar er rými til að bæta við akgreinum sem yrðu þá 4-5 í hvora akstursátt að svæði sem liggur við Keldur eða aðeins ofar og þar yrði ekið í áttorney að sundunum og yfir að Esjurótum ef þannig má komast að orði. Á þessu svæði er óbyygt að mestu eða öllu. Þessi leið gæti nýst sem hluti af leið inná Keldnahverfi þegar það verður byggt og inná Blikastaðasvæðið þegar það byggist og þá er notast við rampa til að fara útaf aðalleið og inn í þessi hverfi. Einnig mundi þessi hugmynd bæta akstursmöguleika í Mosfellsbæ og til Þingvalla.

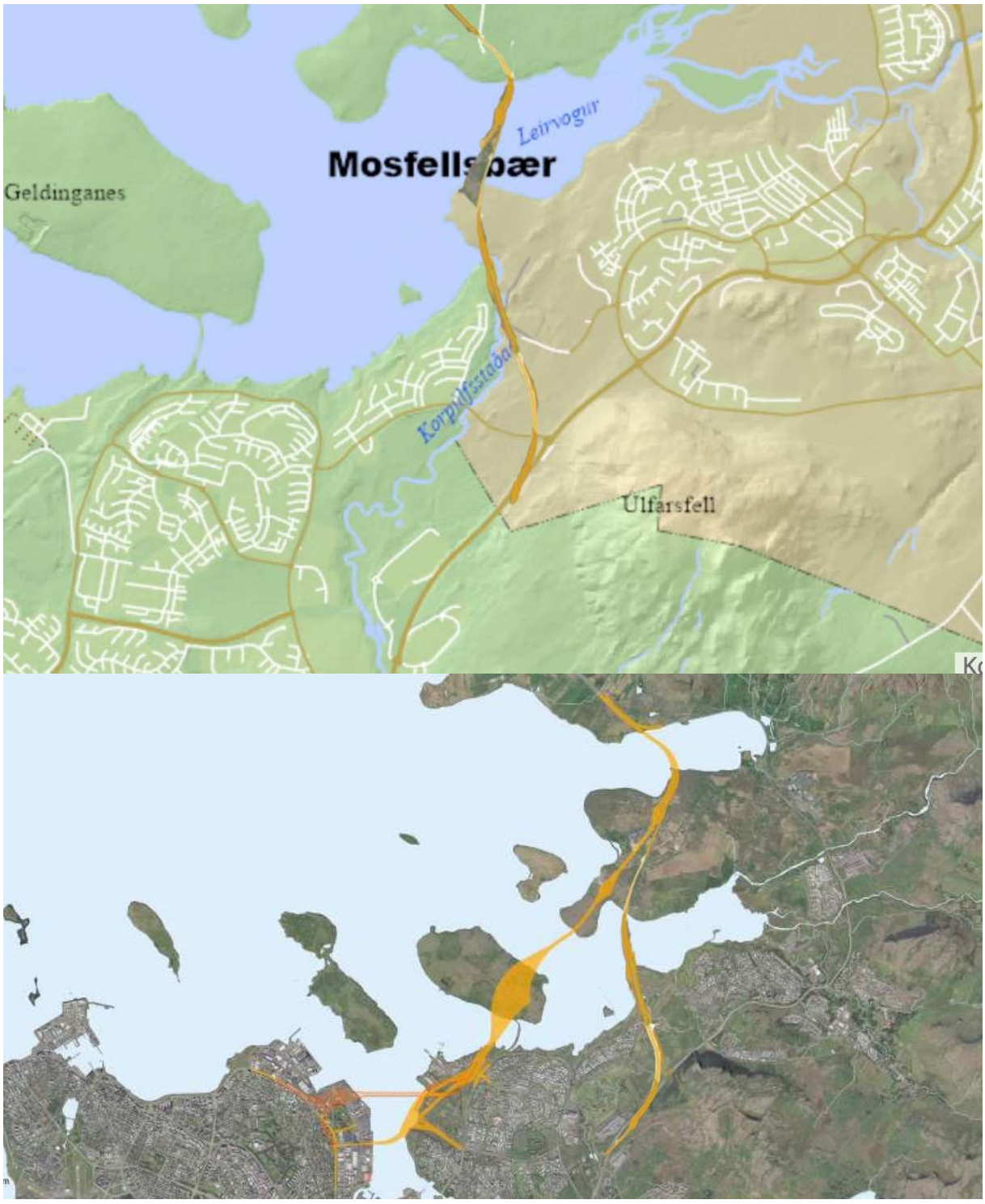
Þessi hugmynd yrði sennilega mörgum milljörðum ódýrari og mundi nýtast mun fleirum og væri tilbúin munn fyrr ef tekið er tillit til þess ekki þyrfti að aka og fara um alltof þungar umferðaæðar til Sundahafnar og að það þyrfti að loka og beina umferð um aðra akstursleiðir um Reykjavík sem yrðu bara tafir og umferðahnútar.

Þessi hugmynd sem ég legg fram hér er þannig að allar leiðir til og frá framkvæmdasvæði eru mun aðgengilegri. Hægt væri að framkvæma breikkun akstursleiða um Ártúnsholt án umferðalokana. Það sem væri einnig mjög gott er að svokallaðar flóttaleiðir væru mun nær öllum íbúum höfuðbborgarsvæðisins og mun aðgengilegri á allan máta.

Ég ætla ekki að hafa fleiri orð um þessa hugmynd en kortin sem fylgja gefa augljósa hugmynd um það hvers vegna þetta væri betri kostur en það sem er verið að tala um í dag.

Ég vona að þessi hugmynd verði tekin til skoðunar.

Virðingarfyllst
Freysteinn G. Jónsson
2102555249


Mosfellsbær
Geldinganes
Leirvogur
Korpúlfsstaðá
Úlfarsfell

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sundgöng alla leið
Ég vil með þessari umsögn leggja áherslu á að áður en endanleg ákvörðun er tekin um legu Sundabrautar eða hvort ráðist verði í gerð Sundabrautar yfirhöfuð, verði gerð ítarleg úttekt á valkostinum **Sundagöng alla leið** í stað þess að gera göng bara yfir Kleppsvík.
Með því að leggja göng alla leið mætti stytta vegalengd meira en með þeim valkostum sem athugaðir hafa verið. Samgöngur um veggöng alla leiðina yrðu öruggari, greiðari og trúlega hagkvæmari, án þeirra neikvæðu umhverfis- og ásýndaráhrifa sem fylgja brú og yfirborðsvegum.

Rök fyrir nánari úttekt á göngum í stað brautar
Landnýting og ásýnd Sundagöng myndu taka afar lítið pláss á yfirborði og hafa nánast engin sjónræn áhrif á borgarumhverfið. Með þeim væri hægt að varðveita strandlengjur, opið borgarrými og þróunarsvæði sem annars yrðu undirlögð vegamannvirkjum. Það er í samræmi við stefnu borgarinnar um þéttingu byggðar og vistvænt borgarskipulag.
Umhverfis- og hljóðmengun Mikilvægur kostur ganga er að þau valda ekki hljóðmengun í nærliggjandi byggð, ólíkt brú eða yfirborðsvegi. Þetta skiptir verulegu máli þar sem Sundabraut, eins og hún er fyrirhuguð, myndi liggja í eða við þéttbýlt svæði þar sem margir íbúar myndu verða fyrir varanlegum hávaða og sjónmengun.
Tæknileg og fjárhagsleg hagkvæmni til lengri tíma Þó að upphafskostnaður við gerð ganga kunni að vera hærri en við gerð brúar, hafa göng marga rekstrarlega og samfélagslega kosti til langs tíma. Þau væru styttri en vegir sömu leið. Aksturs og viðhaldskostnaður verður því lægri, snjóhreinsun og veðurtengd vandamál hverfa nánast, og líftími slíkra mannvirkja er yfirleitt lengri en samsvarandi yfirborðsvega. Með þróun nýrra tækni í jarðgöngum, bæði hvað varðar öryggi, loftræstingu og jarðvinnslu, hefur þessi kostur orðið sífellt raunhæfari, jafnvel við íslenskar aðstæður.
Samhliða þróun almenningssamgangna Göngin gætu verið hönnuð með það í huga að hýsa bæði bílaumferð og mögulegar almenningssamgöngur, til dæmis hraðvagna eða framtíðar léttlest, án þess að skerða yfirborðsflæði borgarinnar. Með því væri hægt að nýta fjárfestinguna á mun skilvirkari hátt fyrir framtíðarsamgöngur á höfuðborgarsvæðinu. Hjólastígur liggur nú þegar þessa leið meðal annars yfir Geirsnef.

Niðurstaða
Það er mat undirritaðs að áður en tekin er endanleg ákvörðun um legu Sundabrautar, þurfi að **gera ítarlega fýsileika- og kostnaðargreiningu á því að byggja Sundagöng** í stað yfirborðsbrautar eða brúar. Slík úttekt ætti að skoða heildarlausn þar sem göng tengja öll þau svæði sem Sundabraut á að þjóna, með möguleika á mismunandi útgöngum eða tengingum, eftir þörfum umferðar og skipulags. Til dæmis mætti síðar tengja Viðey ef það þætti æskilegt. Þetta væri í anda sjálfbærrar og framsýnnar skipulagsstefnu, þar sem tekið er mið af umhverfisáhrifum, hljóðvist, borgarlandslagi og hagkvæmni til framtíðar.
Það er mikilvægt að slík úttekt fari fram áður en ákvörðun um legu Sundabrautar er tekin, til að tryggja að ekki verði ráðist í framkvæmdir sem síðar reynast óhagkvæmar og ósamrýmanlegar framtíðarsýn um vistvænni og þéttari höfuðborg.

Höfundur: Guðjón Ólafur Sigurbjartsson

Sent inn þann: 30.10.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég hef miklar áhyggjur af áhrifum Sundabrautar á lífríkið, sérstaklega af fyrirhugaðri tengingu Geldinganess við Gunnunes. Ég er búin að glugga í Umhverfismatið og sé að áhyggjur mínar eru á rökum reistar, það staðfestir skýrslan. Skýrslan segir að því lengri sem brúin er á milli þessara svæða, því minni verði áhrifin. Leirvogurinn, Blikastaðarkró og allt svæðið sem yrði fyrir innan fyrirhugaða brú á eftir að verða fyrir óafturkræfum áhrifum á lífríkið á alla vegu. Ég hef ekki getað fundið það í matinu eða viðaukum hversu langt er á milli Geldinganess og Gunnuness, það væri gott að vita það. Fyrirhuguð brú er eingöngu 200 metrar. Er það eingöngu kostnaður sem ræður því að ekki á að gera lengri brú á milli þessara tveggja punkta ? ættum við ekki frekar að taka hagsmuni náttúrunnar fram yfir kostnað, því við erum að tala um óafturkræfar framkvæmdir sem hafa óafturkræf áhrif á sjávarstrauma með öllum þeim breytingum sem þeim geta fylgt á allt lífríkið í sjónum, ánum, fjörunum, fuglana, selina og svo mætti lengi telja.

Höfundur: Steinunn Oddný Garðarsdóttir

Sent inn þann: 30.10.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Í ljósi þess mikla fjölbreitileika í tegundum og magni fuglategunda sem finnast í Leiruvogi og þess að þar er um friðlýst svæði að ræða (https://www.ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/fridlyst-svaedi/sudvesturland/blikastadakro-leiruvogur/) sem hefur hátt verndargildi vildi ég leggja áherslu á eftirfarandi. Fuglalíf er ríkulegt í Leiruvoginum allt árið ekki síst á fartíma (Jóhann Óli Hilmarsson maí 2025) og byggir það á ríkulegu lífríki í og á víðáttumiklum leirum Leiruvogar. Setgerð hefur rík áhrif á tegundasamsetningu smádýralífs á leirum (Agnar Ingólfsson 1999 Fjölrit Líffræðistofnunar nr 51; Jörundur Svavarsson 2025). Straumar hafa mikil áhrif á setgerð í fjörðum eins og glögglega má sjá í Borgarfirði við Borgarfjarðarbrú en ekki fundust nýlegar athguanir á svæðinu. Nýlega var farið eftir ábendingum við hönnun brúar yfir Fossvog varðandi strauma og áhrif þeirra á umhverfi botndýra á friðlýstu svæði og valið var að hafa brúna þar sem lengsta til að lágmarka áhrif strauma. Ég vil leggja áherslu á að áhrif strauma og vatnsskipta verði lágmörkuð með sama hætti á þessu svæði með heldur lengri brú en styttri. Einnig má setja í uppfyllingu ræsi sem hægja munu á straumi og hjálpa til við vatnsskipi inn fyrir veginn. Vert er að gera allt sem hægt er til að framkvæmein hafi sem minnst áhrif á lífríkið á hinu friðlýsta svæði. Aldrei aftur Gilsfjörður!!

Höfundur: Finnur Ingimarsson

Sent inn þann: 31.10.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Umsögn vegna fyrirhugaðrar Sundabrautar íbúi í Hamrahverfi.
Sem íbúi í Hamrahverfi legg ég áherslu á að Sundabraut verði lögð í stokk en ekki í formi brúar.
Brú yfir Sundin myndi hafa veruleg neikvæð áhrif á umhverfi hverfisins bæði hvað varðar sjónmengun, hljóðmengun og ásýnd svæðisins. Hún myndi skerða útsýni íbúa og trufla rólegt yfirbragð strandlengjunnar.
Hljóð berst auðveldlega yfir Sundin og myndi aukin umferð á brú valda mikilli hljóðmengun í Hamrahverfi og nágrenni.
Jarðgöng er mun vænlegri kostur. Þau myndi vernda náttúrufegurð svæðisins, draga úr hávaða og hafa mun minni áhrif á búsetugæði og lífríki strandarinnar.
Slík lausn tryggir einnig að framkvæmdin samrýmist langtímastefnu um bætt borgarumhverfi, sjálfbærni og lífsgæði íbúa.
Ég hvet því eindregið til þess að Sundabraut verði í formi jarðgangna allavegana að hluta, til að tryggja varanlega og ábyrga lausn fyrir Grafarvog og Reykjavík í heild.
Virðingarfyllst,
Íbúi í Hamrahverfi, Grafarvogi

Höfundur: Bjarni Hrafn Ívarsson

Sent inn þann: 02.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sundabraut Ábendingar

Sundabraut er mikilvæg stofnbraut fyrir núverandi og framtíðar byggðaþróun á Kjalarnesi, Akranesi og Borgarnesi sem og fyrir aðra byggð á Vestur- og Norðurlandi.

Það kemur á óvart hve tenging Sundabrautar er lítil við þróunarsvæði í landi Blikastaða í Mosfellsbæ, nýja byggð í Úlfarsárdal, í landi Korpúlfstaða og Keldnaholts sem ætla má að geti orðið um 50 - 60 þús. manns. Álagið á Vesturlandsveg mun því aðeins aukast frá því sem nú er þrátt fyrir Sundabraut.

Áætlaðar frmakvæmdir auðvelda ekki tengingu fyrir umferð frá Suðurlandsvegi né Reykjanesbraut til Keflavíkur.

Það er mikilvægt að brúin yfir Kollafjörð verði nægjanlega löng svo að straumþungi undir henni verði ekki meiri en svo að hægt verði að nýta innri hluta Kollafjarðar fyrir smærri báta, kæjakræðara og aðra hafsækna útivist.

Reynir Kristinsson
Íbúi á Kjalarnesi

Höfundur: Reynir Kristinsson

Sent inn þann: 04.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Undirritaður er íbúi í gamla Vogahverfinu. Ég leggst alfarið gegn þeirri lausn Sundabrautar að þvera Kleppsvíkina með brú sem tengist inná Holtaveg. Rökstuðning fyrir þeirri afstöðu er að finna í gögnum er fylgja Umhverfismatsskýrslu, þ.e. viðauka B – Samgöngugreining samanber eftirfarandi:
Þessi útfærsla mun stórauka umferð bíla í gegnum rótgróið íbúðarhverfi austast í Laugardalnum, þ.e. um Vogahverfið, Heima og Sund. Mikil umferð er þegar í dag um helstu götur hverfanna og umferðartafir og slysahætta á álagstímum. Samkvæmt töflu 4.1 og sniðum merktum á mynd 4.2 mun umferðaraukning borin saman við Núllkost verða eftirfarandi á götunum vestan Sæbrautar: Um Holtaveg (snið 16) vex umferð (ÁDU) úr 3.600 í 6.600 eða um 83%, um Langholtsveg (snið 17) vex umferð úr 5.500 í 7.000 eða um 27% og um Skeiðarvog (snið 18) úr 9.200 í 12.100 eða tæp 32%.
Á bls. 72 er gerð grein fyrir mótvægisaðgerðum til að draga úr aukningu bílaumferðar um íbúðarhverfi. Þar kemur í ljós að 3 af 4 mótvægisaðgerðum (þ.e. aðgerðir A1, A3 og A4) virka öfugt fyrir umferð um Skeiðarvog við Langholtsveg (snið 18) þ.e. auka umferðina úr 12.100 í 12.400 (A1), 15.000 (A3) og 13.800 (A4). Eina mótvægisaðgerðin sem virðist virka er Aðgerð 2 (A2) – Vegtollur á Sundabraut. Sem sagt að gjaldtakan fyrir umferð um brúna verði svo mikil að vegfarendur forðist að nota hana. Þá er nú betra heima setið en af stað farið með framkvæmd sem fáir fást til að nota.
Á bls. 6 kemur fram að með tilkomu Sundabrautar munu fleiri ferðir verða farnar akandi en ella og ferðum hjólandi sem og ferðum sem farnar eru með almenningssamgöngum fækka. Þetta tel ég vera í andstöðu við stefnu stjórnvalda um eflingu almenningssamgangna og þar með talið borgarlínu.
Með tilkomu Sundabrautar eykst umferðarrýmdin inn til Reykjavíkur vestan Elliðaáa til muna. Þetta mun skapa verulega aukinn fjölda bíla á þessu svæði þrátt fyrir að eknum kílómetrum fjölgi ekki mikið sökum styttri akstursvegalengda. Ekki er sýnt fram á hvernig takast á við þennan aukna fjölda á svæðinu vestan Elliðaáa t.d. með fjölgun bílastæða og nýjum akstursleiðum.
Á kynningarfundi á Hilton Hóteli þann 21. október kom fram að áætlað væri að framkvæmdir gætu hafist árið 2027 – er þetta ekki óraunhæft? Í umræðunni hefur komið fram að gámaskip geta ekki nýtt sér Vogabakka innan við Holtagarða ef brú verður byggð. Þarf því ekki að byrja á því að byggja nýjan viðlegukant fyrir gámaskip Samskipa áður en framkvæmdir við brú hefjast? Slík framkvæmd tekur einhver ár.

Höfundur: Hermann Guðjónsson

Sent inn þann: 06.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég vísa til greinargerðar minnar í viðhengi.
Heildarniðurstaða mín er sú að umhverfismatið gefi ekki raunhæfa mynd af áhrifum Sundabrúar á nærumhverfi Gufuness og Grafarvogs. Forsendur fyrir vali Vegagerðarinnar á aðalvalkosti eru óljósar og hin heildrænu markmið eru ekki nægilega rýnd í ljósi samfélagslegra áhrifa.
Í ljósi þess sem fram kemur í skýrslunni sjálfri, ásýndarmyndum og kynningum Vegagerðarinnar virðist ljóst að göng undir Kleppsvík eru umhverfislega hagstæðasti og samfélagslega ábyrgasti kosturinn.
Ég legg áherslu á að endanleg ákvörðun taki mið af langtímahagsmunum íbúa og náttúru á svæðinu – ekki aðeins skammtímahagkvæmni í framkvæmd, sem Vegagerðin metur upp á 10 milljarða króna.
Virðingarfyllst,
Helgi Þór Ingason
Deildarási 21
110 Reykjavík

Höfundur: Helgi Þór Ingason

Sent inn þann: 07.11.2025

Viðhengi:

23.1.Athugasemdir_Sundabraut.pdf

Athugasemdir við mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar

Ég hef kynnt mér samantekt á mati á umhverfisáhrifum Sundabrautar og afmarka athugasemdir mínar við samantektina og hluta I í framkvæmdinni, þ.e. þann hluta sem nær frá Sæbraut að Gufunesi. Umsögn mín skiptist í tvo meginhluta, athugasemdir við markmið og aðalvalkost Vegagerðarinnar annars vegar og athugasemdir við niðurstöður umhverfismatsins skv. samantekt skýrslunnar hins vegar.

Athugasemdir við markmið og „aðalvalkost" Vegagerðarinnar
Vegagerðin hefur stillt upp tveimur kostum um þverun Kleppsvíkur, annars vegar göngum (A_G) og hins vegar brú (A_B). Mögulegar útfærslur á A_B eru nokkrar og ekki verður rætt sérstaklega um þær hér, með þó einni undantekningu. Fram kemur að útfærsla BG1 sé „ákjósanlegust af vegtæknilegum ástæðum og með tilliti til hagkvæmni." Kostur BG3 er hins vegar aðeins kynntur sem mótvægisaðgerð ef ekki reynist unnt að framkvæma BG1. Þetta vekur spurninguna, hvaða forsendur eða málsatvik myndu valda því að litið yrði til BG3?

Almennt er óljóst hverjar eru forsendur fyrir því jafnvægi milli tæknilegra og efnahagslegra þátta sem Vegagerðin byggir á. Í kafla 4.3.2 í samantekt kemur reyndar fram að kostnaður við göng sé um 10 milljörðum meiri en við brú.

Á bls. 3 í samantekt eru tilgreind sex markmið Sundabrautar. Ekki kemur fram hverjir skilgreindu þessi markmið, hvenær það var gert eða hvernig markmiðin voru mótuð. Allt þetta skiptir þó miklu máli. Til dæmis má nefna að svæðið hefur tekið miklum breytingum síðustu ár – ekki síst í Gufunesi, þar sem nú er nýtt hverfi í uppbyggingu með allt að 600 íbúðum. Í ljósi þessa verður að telja að þau sex markmið sem sett eru fram séu hvorki tæmandi né endurspegli þau sjónarmið sem skipta samfélagið á áhrifasvæðinu mestu máli, hér er til dæmis vísað til Hamrahverfis í Grafavogi og Gufuness.

Í töflu 5 á bls. 16 í samantekt er gefið yfirlit yfir markmiðin og hinar heildrænu niðurstöður í samanburði á brú og göngum, en þar er öllum markmiðum gefið sama vægi. Þetta er ósanngjarnt og óraunhæft. Áhrif framkvæmdarinnar á lífsgæði íbúa og á umhverfi þeirra hljóta að hafa meira vægi en t.d. vegtæknileg hagkvæmni. Umhverfismatið og opinber kynning þess endurspegla ekki að þetta sjónarmið hafi verið tekið alvarlega.

Þegar upp er staðið, og með vísan til aðalvalkosts Vegagerðarinnar - þ.e. brúar, verður að segja hvorki markmiðin sjálf né úrvinnsla þeirra virðast endurspegla heildstæða samfélagslega hagsmuni þeirra sem búa á áhrifasvæðinu, og því skortir gagnsæi í forsendum fyrir vali á þessum aðalvalkosti.

Athugasemdir við niðurstöður umhverfismatsins

Athugasemdir hér að neðan vísa til niðurstaðna í töflu 4 í samantekt og ásýndarmynda í viðauka L.2. Myndin sem sýnir útsýni frá Gufunesi gefur skýra mynd af umfangi og áhrifum brúarinnar. Til samanburðar má hugsa sér göng, en í því tilfelli yrði lítil eða engin ásýndarbreyting m.v. núverandi ástand.

Umferð og umferðaröryggi

Í töflu 4 eru áhrif brúar metin sem „verulega jákvæð" en áhrif ganga aðeins „talsvert jákvæð". Engar tölulegar forsendur fylgja þó sem sýna fram á að brú auki öryggi eða bæti umferð meira en göng. Niðurstaðan er ótrúverðug og það er óskýrt hún er fengin.

Loftslag

Áhrif brúar á loftslag eru metin „talsverð jákvæð" en ganga aðeins „óveruleg jákvæð". Ef hér er átt við losun koldíoxíðs á landsvísu, þá eru þessi áhrif utan við efni hluta I. Staðbundið skipta þau engu máli fyrir Gufunes eða Grafarvog. Það er því villandi að nota þessa niðurstöðu til að réttlæta brú umfram göng.

Hljóðvist

Samantekin metur áhrif á hljóðvist svipuð fyrir brú og göng („óveruleg jákvæð" / „óveruleg neikvæð"). Þetta stenst ekki skoðun og loðið orðalag um mótvægisaðgerðir hjálpar ekki til að varpa ljósi á hvað hér er átt við. Mannvirki á borð við þá brú sem sýnd er í viðauka L.2. mun óhjákvæmilega valda mjög miklum hávaða í Hamrahverfi og Gufunesi, á meðan hávaði frá neðanjarðargöngum yrði nær enginn.

Loftgæði

Í samantektini er fullyrt að mengun í göngum sé meiri og því séu áhrif þeirra neikvæðari. Þetta vekur furðu. Í tilviki brúar verður útblástur stöðugt á yfirborði, nálægt íbúðarbyggð, en í göngum verður hann staðbundinn við loftræstiturna og að mestu unnt að hreinsa og dreifa honum. Það er því órökstutt að loftgæði í nágrenninu verði betri með brú en göngum. Loðið orðalag um mótvægisaðgerðir hjálpar heldur ekki til að varpa ljósi á hvað hér er átt við.

Landslag og ásýnd

Áhrif brúar eru í samantekt sögð „verulega" og „talsvert neikvæð" á landslag og ásýnd, sem er eðlileg niðurstaða.

Útivist

Áhrif brúar eru í samantektinni metin „talsverð jákvæð" vegna þess að hún bjóði upp á stíga fyrir gangandi og hjólandi. Ásýndarmyndir sýna hins vegar að brúin myndi skerða útivistarsvæði Grafarvogs og Gufuness verulega, rjúfa tengsl svæðanna og eyðileggja stórt svæði sem nú er útivistarsvæði. Það er því fráleitt að tala um „talsvert jákvæð" áhrif á útivist í tilfelli brúar.

Fulltrúar Vegagerðarinnar hafa lagt áherslu á að brú geri umferð gangandi og hjólandi vegfaranda yfir Kleppsvík mögulega, og skilja má þá svo að þetta skipti verulegu máli í vali Vegagerðarinnar á aðalvalkosti. En niðurstöður könnunar Vegagerðarinnar sýna þó

glögglega að íbúar Grafarvogs og Gufuness hafa minnstan áhuga á að ganga eða hjóla yfir Sundabrú. Þessi forsenda fyrir vali aðalvalkosts stenst því ekki skoðun.

Viðbótarathugasemdir
Ekki verður séð á samantektinni að áhrif á heilsu, lífsgæði eða eignavirði íbúa sem búa á því svæði sem hér er til umfjöllunar (hluti I) hafi verið metin. Einnig verður að benda á að engar upplýsingar liggja fyrir í samantekt um næmni niðurstaðna gagnvart breytingum á forsendum.

Niðurstaða
Heildarniðurstaða mín er sú að umhverfismatið gefi ekki raunhæfa mynd af áhrifum Sundabrúar á nærumhverfi Gufuness og Grafarvogs. Forsendur fyrir vali Vegagerðarinnar á aðalvalkosti eru óljósar og hin heildrænu markmið eru ekki nægilega rýnd í ljósi samfélagslegra áhrifa.

Í ljósi þess sem fram kemur í skýrslunni sjálfri, ásýndarmyndum og kynningum Vegagerðarinnar virðist ljóst að göng undir Kleppsvík eru umhverfislega hagstæðasti og samfélagslega ábyrgasti kosturinn.

Ég legg áherslu á að endanleg ákvörðun taki mið af langtímahagsmunum íbúa og náttúru á svæðinu – ekki aðeins skammtímahagkvæmni í framkvæmd, sem Vegagerðin metur upp á 10 milljarða króna.

Ritað í Reykjavík, 7. nóvember 2025

Virðingarfyllst,

Helgi Þór Ingason
Deildarási 21
110 Reykjavík

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Huga verður að samgöngukerfi sem nær til flutninga sem á ekkert erindi inní íbúðabyggð höfuðborgarsvæðinu. Má þar nefna útflutningshöfn eins og Þorlákshöfn eða alþjóðaflugvöllin á Miðnesheiði. Stærsti einstaki liðurinn er ferskfiskútflutningur sem hefur snar aukist með eins og sjókvíaeldi á Vestfjörðum sem endar ef allt gengur eftir í 100.000 tonnum á ári. Um er að ræða 17 flutningabíla á dag sem fara um Sundabraut þegar hún er komin í gagnið fyrir utan hvítfiskinn, frá Snæfellsnesi, Vestfjörðum og Norðulandi.

Sundahöfn er almennt á undanhaldi sem innflutningshöfn og hentar ekki sem útflutningshöfn fyrir ferskar afurðir. Einnig þarf að huga að tengingu Sundahafnar við iðnaðarsvæðið í Kapelluhrauni í Hafnarfirði. Iðnaður sem slíkur mun hverfa í Garðabæ, Kópavogi og Reykjavík sunnan Kleppsvíkur og Úlfarfells enda er boðið uppá Esjumela í dag. Umferð á Höfuðborbarsvæðinu eykst um 5 % á ári og þetta varðar framleiðni fyrirtækja á svæðinu. Úr því sem komið er, þá er ekki hægt að gera betrumbætur uppá yfirboðiði. Samstöðuleysi sveitarfélaganna er búið að koma í veg fyirr það.

Tillaga mín er að hönnuð verði stærri göng og þá undir allt höfuðborgarsvæðið með þrjá munna. Norðan Kleppsvíkur eins og fyrirhugað er í kynningargögnunum. Hinir munnarnir tveir eru í minni tillögu við gatnamót Reykjanesbrautar og Krýsuvíkurvegar og þriðji munninn við gatnamót Suðurlandsvegar og Hádegismóa. Lægsti punktur gangnanna verður áfram undir Kleppsvíkinni og látinn halla uppávið til Hafnarfjarðar. Þetta mikla dýpi við Kleppsvíkina auðveldar hönnun á sameiginlegum útafakstri fyrir Sundahöfn og Hádegismóka sem dæmi. Breyta þarf stefnu gangnanna í SV.

Fyrir liggur að Sundabraut er að komast á framkvæmdastig og að þessi útfærsla mun auka enn frekar kostnað við þennan fyrsta áfanga. Það er viðbúnið að grafa þarf aðalgöngin til Hafnarfjarðar 1-2 km lengra en þarf fyrir Sundabrautina, en eingöngu gröftur á göngunum. Ekki fra´gangur en það þyrfti að risbora göng uppá yfirborð fyrir loftræstingu þegar göngin verða framlengd í fyllingu tímans.

Höfundur: Sölvi Rúnar Sólbergsson

Sent inn þann: 09.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi eru ábendingar og athugasemdir Jóns Þorvaldssonar við umhverfismatsskýrslur Sundabrautar gefnar út í október 2025. Sömu athugasemdir eru gerðar við tillögur um breytingu aðalskipulags Reykjavíkur.

Höfundur: Jón Þorvaldsson

Sent inn þann: 10.11.2025

Viðhengi:

25.1.Sundabraut matsskýrsla október 2025 ábendingar JÞ.pdf

Minnisblað

24. október 2025 – Jón Þorvaldsson

Sundabraut - umhverfismatsskýrslur gefnar eru út í október 2025

Ábendingar og athugasemdir varðandi það sem fram kemur i matsskýrslum Sundabrautar

Meðfylgjandi er samantekt athugasemda og ábendina, sem fram komu hjá undirrituðum við skoðun á þeim umhverfismatsskýrslum Sundabrautar sem lagðar eru fram í október 2025. Til mats eru teknar tvær tillögur um mannvirki á milli Sæbrautar og Kjalarness, jarðgöng og brú.

Jarðgöng eru nú styttri göng en sýnd voru í fyrri tillögum frá árinu 2009 og umferðartengingar jarðgangna við hafnarsvæði Sundahafnar eru horfnar. Vegtengingar aðliggjandi borgarhluta, Laugardals og Gufuness eru vart til staðar á annan veg en að bílar komast inn á Sæbraut, Reykjanesbraut og Sundabraut eftir krókaleiðum og eru frekar til þess að bæta gegnumstreymisumferð að og frá höfuðborgarsvæðinu en að tryggja greiða umferð á milli hverfa borgar.

Hitt mannvirkið er Sundabrú um Holtaveg. Eins og hún er nú sýnd (nefnd hábrú með 30 m hæð) en svipar frekar til þeirra lágbrúa sem áður voru sýndar á fyrri stigum umfjöllunar þar sem hluti skipaumferðar kemst ekki undir brú. Brúin þverar farmstöð Samskipa og takmarkar nýtingu á innri hluta hafnarsvæða Kleppsvíkur. Þá var þessum brúarhugmyndum hafnað af verkefnisstjórn, sem voru vegamálastjóri og borgarverkfræðingur af ýmsum ástæðum svo sem umferðartæknilegum atriðum, kröfu um að Sundabraut yrði planfrí hraðbraut og ekki síður af þeim takmörkunum (skemmdum) sem fram kæmu á hafnarstarfsemi og hafnarsvæðum Kleppsvíkur. Sýndar eru nú tvær útfærslur af brúm. Brú með 12 m hæð (nefnd lágbrú) og önnur með 30 m hæð (nefnd hábrú). Hábrú í fyrri umræðu, sem sýnd var með landtöku samkvæmt gildandi aðalskipulagi á milli Kleppsspítala og Holtagarða var miðuð við 50 m lofthæð og þá nefnd hábrú.

Í umsögn undirritaðs um matsáætlun kom eftirfarandi fram:

,,Í kaflanum um Svæðisskipulag segir ,,Sundabraut er flokkuð sem meginstofnvegur í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins og er framkvæmdin í samræmi við markmið svæðisskipulagsins um að meginstofnvegir tryggi greiða og örugga umferð fólks og vöru í gegnum höfuðborgarsvæðið" Síðan segir ,, Vesturlandsvegur um sundin (Sundabraut) og tenging Reykjanesbrautar ofan byggðar á sunnanverðu höfuðborgarsvæðinu til að beina fjarumferð framhjá þéttbýli" Eins og allir þekkja er Sæbrautin í dag teppt af umferð á vissum tímum dags flesta virka daga og í stigvaxandi mæli reynir umferðin þá að komast leiðar sinnar um nálæga hliðarvegi og íbúðagötur. Tenging Sundabrautar á Sæbraut mun auka umferðarálag á Sæbraut bæði norðan og sunnan vegtengingar. Ekki liggja fyrir upplýsingar um að bæta skuli afkastagetu Sæbrautar en byggðaþétting á aðlægum svæðum Sæbrautar mun í framtíðinni frekar auka umferðarálagið frá því sem nú er. Greina þarf þessi umferðarmál mikið betur og setja má spurningarmerki við þá gegnumstreymisumferð sem reyna á að koma á þegar yfirlestað samgöngukerfi til þess að beina fjarumferð frá þéttbýli á öðrum stöðum."

Alls virðast nú vera 23 sérskýrslur og viðaukar varðandi umhverfismat ýmsra mismunandi þátta sem gefnar eru út. Flestar þeirra eru unnar af verkfræðistofunni EFLU. Til viðbótar er síðan umhverfismatsskýrsla aðalskipulagsbreytingar sem unnin er af VSÓ RÁÐGJÖF. Þessar skýrslur allar eru misstórar að stærð og umfangi en segja má að fram sé lagt mikið magn upplýsinga. í raun hreint upplýsingaflóð varðandi ákveðin skoðunaratriði sem lögð er áhersla á.

Ekki er alveg auðvelt í þessu mikla magni umhverfismatsgagna að átta sig á hvar hvað sagt er í matsskýrslu varðandi umferðarmál á Sæbraut með tilkomu Sundabrautartenginga. Því er aftur á móti betur lýst í umhverfismatsskýrslu aðalskipulagsbreytingar sem unnin er af VSÓ RÁÐGJÖF upp úr matsgögnum Eflu og lögð er fram samhliða.

Þar segir varðandi umferðarmagn: ,,Sundabraut mun halda aftur af umferðaraukningu á Miklubraut og í Ártúnshöfðabrekku 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 Langholtsvegi. Veruleg umferðaraukning verður á Sæbraut, verði Sundabrú að veruleika, meiri en í núllkosti."

Um umferð á Sæbraut segir síðan í töflu 4 Umferð um valdar aðkomuleiðir að Sundabraut, að reiknað sé með um 20 til 180 % aukningu umferðar um valda vegkafla Sæbrautar (frá grunnári 2019) með tilkomu Sundabrautar. (er túlkun undirritaðs á tölum úr töflu þar sem teknar eru hæðstu og lægstu umferðartölur). Sú umferðaraukning á Sæbraut sem hér er sýnd gengur engan veginn upp og er algjörlega óraunhæf.

Á kynningarfundi Sundabrautar með íbúum Laugardals þann 21. október sl. komu áhyggjur íbúa glöggt í ljós þegar að þeir nefndu umferðarvandamál Sæbrautar og þau vandamál sem upp eru komin við skóla, leikskóla og íþróttaaðstöðu hverfisins á álagstímum umferðar og eru flestum íbúum áhyggjuefni.

Ef vel ætti að vera ættu endar Sundabrautar að tengjast beint að meginstraumum umferðar, Miklubraut og Kringlumýrarbraut. Frá því að Sundabraut var fyrst sett fram eru nú liðin 50 ár. Vel má vera að þá hafi verið fyrir hendi vannýtt afkastageta Sæbrautar fyrir umferð en margt hefur breyttst í millitíðinni. Nær hefði verið að skila tillögum þess hvar rétt væri í dag að tengja Sundabraut í talsvert annari borgarmynd en áður blasti við. Hér er verið að orða stærri mannvirki og þá um leið kostnaðarmeiri.

Önnur hugmynd og mikið kostnaðarminni væri sú að Sundabraut tengdist endastöð Borgarlínu á Gufunesinu. Þar kæmi þá stórt bílageymsluhús sem skapaði möguleikna þess að þar yrði eins konar skiptistöð samgöngumáta. Framkvæmdakostnaður Sundabrautar yrði líklega með þessu innan við helmingur þess kostnaðar sem nefndur er þar sem að þverunarmannvirki Kleppsvíkur yrðu óþörf. Slik skiptistöð myndi með tímanum draga að sér aðra starfsemi. Þarna er til staðar mikið autt rými, sem hægt yrði að þróa og ekki flókið að tengja við ýmsa samgöngumáta svo sem almenningssamgöngur með borgarlínu. Í stórborgum þekkist það víða að fólk kemur frá úthverfum á einkabílum að brautastöðvum og fer siðan með almenningssamgöngum til starfa í miðborgum.

Hér verða nefnd nokkur stór atriði sem fyrirliggjandi matsgögn fjalla lítið eða ekki um en vert væri að yrði svarað:

> Um botngöng segi í matsskýrslur: Truflar starfsemi hafnar á framkvæmdatíma, hár kostnaður, tenging Sundabrautar við Sæbraut og lóð viðbragðsaðila erfið. Með þessum yfirlýsingum var hugmyndum um botngöng á leið 1 hafnað og eru ekki til skoðunar í umhverfismati. Hér á landi er ekki til staðar reynsla af gerð botnganga en þessi mannvirki hafa verið nýtt erlendis svo sem á Norðurlöndunum og eru mikið heppilegri umferðarlausn varðandi umhverfismál í byggð en tröllvaxin brúarmannvirki í miðju borgarumhverfi. Fullyrðingar í matsáætluninni varðandi botngöng eru vafasamar. Ef gagnaeiningar yrðu framleiddar á öðrum stað eins og oft er gert tekur skamman tíma að koma einingum fyrir svo dæmi sé tekið. Hver ákvað að þau mætti ekki skoða sem valkost?
>
> Áætlað er að framkvæmdir við Sundabraut hefjist árið 2027 og ljúki síðan árið 2031. Engin greining fer fram á mismunandi framkvæmdatíma á þeim mannvirkjum sem fjallað er um í matinu Samtímis stendur til að byggja umferðarmannvirki samkvæmt Samgöngusáttmálanum og koma Borgarlínuframkvæmdum áfram. Mannvirki svo sem Sæbrautarstokkur sem þá yrði í framkæmd á sama tíma og nýr stokkur við Holtaveg yrði byggður og vegakerfi svæðisins breytt.
>
> Brúargerð í Kleppsvík hefði líka ýmsa tefjandi þætti sem þurfa skoðunar við. Þar er í gildi framkvæmdabann á vinnu í sjó á göngutíma laxfiska sem er tíminn frá maí til október. eða um sex mánuðir. Allar dýpkunarframkvæmdir hafnar í Kleppsvík á undanförnum áratug hafa sætt þessum forsendum og reikna má fastlega með að áform um brúargerð á þessu svæði hlytu af fylgja sömu forsendum. Verktími yrði þá eingöngu yfir vetrarmánuði og stórvirk tæki og útgerðir sem flytja þarf til landsins þá verkefnalítil utan leyfilegs verktíma. Vetrarvinnu við dýpkun og framkvæmdum við sjó fylgja líka frátafir vegna veðurs og fl. Kostnaður vex því hröðum skrefum og verktími yrði allt annar og lengri en í samfeldu verki. Á undanförnum áratugum hefur höfnin dýpkað í Sundahöfn um 3,5 til 4,0 milljónir rúmmetra og þar af í Kleppsvík um helming þessa magns. Það hefur verið leyst með þVÍ að tengja dýpkun í Kleppsvík við dýpkunarverk á öðrum svæðum og með þvi tekist að fá fram samfelldan framkvæmdatima. Það er dýrt mál að ætla að gera hlé á verkum, senda útgerðir burt og fá siðan aftur til starfa nokkrum mánuðum síðar. Ef bera á saman svo ólík verkefni sem gangnagerð og brúargerð eru þá verður að taka þessa þætti með í samanburðinn.
>
> Staðsetning á nýrri innsiglingu að hafnarsvæðinu í Kleppsvík, sem fylgir tillögu að hábrú (30 m há brú) og ákvarðast af formi brúar þar sem hún er hæðst um miðbik hennar er ekki sú sama og núverandi innsigling að Kleppsvík. Þetta sést í viðaukaskýrslunni Árekstrarvarnir brúarstöpla. Núverandi innsigling ræðst aftur á móti af snúningssvæði skipa við hafnarbakka eins og það er í dag. Eins þarf öruggt dýpi til þess að tryggja stjórnhæfni skipa og örugga innsiglingu. Líklega þarf að grafa fyrir brúarstöpplum niður á fastan botn og berg. Þetta þýðir að í verulegar dýpkunarframkvæmdir þarf að fara við brúargerð. Lauslegt skot er svipað magn og áður var nefnt við dýpkun í Kleppsvík eða um 1,5 - 2,0 milljónir rúmmetra. Þess sjást hvergi merki í gögnum

umhverfismats við umfjöllun um jarðefnismál framkvæmda, kostnað, kolefnisspor og aðgerðaáætlanir varðandi loftslagsbreytingar.

Siglingu skipa undir brú fylgir síðan að til staðar þarf að vera einhvert umsjónarkerfi sem ákvarðar hvaða skip komist undir brú tengt loftristu þeirra, hleðslu, veðuraðstæðum og fl. Mjög liklega gætu flest þessara skipa þurft dráttarbátaaðstoð við inn- og útsiglingu. Skipakomur til Kleppsvíkur eru aðallega komur gámaskipa Samskipa, komur innlendra og erlendra fiskiskipa og tilfallandi komur leiguskipa með byggingavörur. Allar komur skipa Samskipa eru gámaskip. Þar eru yfirleitt reyndir skipstjórnarmenn með hafnsöguréttindi fyrir fastar viðlegur í frarmstöðinni. Aftur á móti er því vart að heilsa við komur erlendra leiguskipa og fiskiskipa. Siglingu þessara skipa inn fyrir brú fylgja því líklega kröfur um hafnarþjónustu og dráttarbáta. Því fylgir kostnaður sem þarf að gera grein fyrir og mun fylga starfseminni um ókomna tíð. Á hvern myndi sá kostnaður falla með tilkomu brúar?

Öll skip á vegum Samskipa eru gámaskip. Byggingar, aðstaða og tækjabúnaður í farrmstöð miðast við þessa tegund flutninga. Brúarforsendur miða við að skip og hafnaraðstaða farmstöðvar verði öll færð út fyrir brú. Ekkert er fjallað um það hver skal byggja þessa aðstöðu og fjármagna framkvæmdir. Þessu þarf að gera betur grein fyrir. Framkvæmdatími yrði nokkur ár og ekki hægt að byggja brú fyrr en sér fyrir endann á hafnargerð og hægt verður að færa skipaafgreiðslu á nýjan stað.

Ein af matsskýrslum er Viðauki G1. Hafstraumar, öldu far, setflutningar og fl. Þar eru sýnd ýmis rannsóknargögn varðandi mat á áhrifum þverana á botn, setflutninga og fl. Áhugavert væri að samhliða yrði gerð nánari grein fyrir kenniöldu við þveranir við háar sjávarstöður og mikið öldu- og veðurálag. Þetta er nefnt því að í eldri rannsóknum Siglingastofnunar (nú Vegagerðar) komu fram ummerki um háa kenniöldu við Álfsnesið og því rétt að við hæðarsetningu og frágang á þverunarmannvirkjum kæmi þetta til frekari skoðunar. Ölduálag er ákvarðandi fyrir sjóvarnir og sjógangur á þverunarmannvirkjum gæti haft talsverð áhrif á akstur og aksturskilyrði. Eins yrði þetta lykilforsenda fyrir hugleiðingar um mögulega hafnaraðstöðu við Álfsnesið og til hvers konar skjólmannvirkja þyrfti að koma ef koma á þar fyrir öruggri hafnaraðstöðu. Skoða þyrfti þá td. .kenniöldu með endurkomur á 1 árs, 2 ára, 10 ára og 50 ára tímabilum.

Um framkvæmdakostnað við mannvirkin er lítið rætt í matsskýrslum. Einungis segir í matsupplýsingum: ,,Samkvæmt arðsemismati er Sundabraut þjóðhagslega arðsöm framkvæmd en þar reyndist arðsemi Sundabrautar með Sundabrú heldur meiri. Kostnaður Sundabrautar með Sundagöngum er áætlaður um það bil 10 milljörðum hærri en með Sundabrú, miðað við þá samsetningu aðal valkosta sem framkvæmdaraðii telur ákjósanlegasta innan hluta 1."
Hvað gerist ef stórir kostaðarþættir við annað mannvirkið en ekki hitt liggja utan garðs?

Áhrif brúar á höfn og hafnarland í Kleppsvík. Þar eru vörugeymslur og byggingar ýmsra aðila. Þessi aðilar flestir verða fyrir áhrifum af brúargerðinni. Mismikið eftir því hvort byggð yrði hábrú eða lágbrú Svæðið er í dag fullbyggt í samræmi við gildandi aðal- og deiliskipulag og fyrir liggja leigusamningar um lóðir. Hvar liggur ábyrgð og skyldur varðandi bótakröfur, eignakaup og ýmsum afleiddan kostnað fyrir þessa starfsemi sem fylgir brúarbyggingu? Um þetta þarf að fjalla í umhverfismatinu og þessu fylgir kostnaður sem leggst á brúarbygginguna og þarf að koma fram við samanburð á framkvæmdakostnaði fyrir göng og brú.

Umferðarmál Kleppsvíkur um Holtaveg og þær takmarkanir sem brúartengingu við Sæbraut gætu fylgt er ekki eina áhyggjuefnið. Hvernig að vegtengingu Kleppsmýrarvegar við Sæbraut reiðir af með tilkomu Sæbrautarstokks liggur ekki fyrir á þessari stundu. Hætt er við að upp komi óánægjuraddir og eftirmálar verði af því ef lokað verður á samgöngur og umferðartengingar Kleppsvíkur við stofnbrautina og báðar vegtengingar svæðisins við stofnbrautina verði þrengdar og umferðarafköst þeirra takmörkuð.

Hér hafa verið nefndar ýmsar ábendingar um atriði sem fram þurfa að koma í mati við samanburð valkosta og hafa sumar mikið kostnarvægi í samanburði. Brú um Holtaveg er í raun ný útgáfa af brú frá fyrri tillögum, sem lokar á öll vöruflutninga - og gámaskip Samskipa sem í dag koma að Vogabakka og þá um leið þróun skipaflota Samskipa og þar með strandsiglingar. Í dag er Samskip eina skipafélagið sem sinnir strandsiglingum. .Vísað er á nýja hafnaraðstöðu utan brúar án þess að nefna hver byggja muni þá hafnaraðstöðu og kosta framkvæmdir. Áður en brúargerð gæti hafist þarf þetta mál að vera leyst. Á það hefur oft verið bent að nálægð hafnar og vöruflutninga hér í Reykjavík við notendur og markað hafi í för með sér mikið hagræði fyrir alla aðila. Væri það hollt fyrir samkeppnisumhverfi vöruflutninga,

vörudreifingar og verslunar að vöruflutningar Samskipa hyrfu héðan og eitt fyrirtæki hefði alfarið vöruflutninga og vörudreifingu á sinni hendi?

Kleppsvíkin er stór hluti af hafnarsvæðum Sundahafnar (líklega um 40 %) og þar starfar fjöldi starfsmanna hjá ýmsum fyrirtækjum sem flest starfa við vöruflutninga, verslun og ýmsa tengda þjónustu. Samkvæmt úttekt á starfsemi Sundahafnar og baksvæða hennar frá árinu 2018 þá starfa á svæðum Sundahafnar um 4100 fastir starfsmenn hjá 177 fyrirtækjum. Hér er því um stórt atvinnusvæði Reykjavíkur að ræða og miklir hagsmunir í húfi.

Undirritaður sem aðstoðarhafnarstjóri Faxaflóahafna sf. tók á sínum tíma í nóvember 2019 þátt í gerð minnisblaðs varðandi samanburð á göngum og brú fyrir hafnarstjórn á grundvelli þeirra gagna sem þá lágu fyrir varðandi áhrif þessar mannvirkja. Níðustaða var þá þessi:

,,Þegar að horft er til hagsmuna hafnarinnar, þeirra staðarkosta sem hafnarmannvirkin og farmsvæðin í Sundahöfn innifela og mögulegrar umferðartengingar við Sæbraut, þá er ljóst að lágbrú er ekki álitlegur kostur fyrir hafnarstarfsemina. Hún hefur almennt neikvæð áhrif á þróunarmöguleika Sundahafnar, tekjuþróun hafnarinnar og leiðir af sér fjárfestingarþörf, sem ekki er tímabær í dag. Að auki er liklegt að lágbrú muni hafa áhrif á starfsemi margra fyrirtækja á svæði sem yrðu innan brúar. Jarðgöng hafa hins vegar óveruleg bein áhrif á hafnarstarfsemina. Því er tekið undir með höfundum þeirrar skýrslu sem hér hefur verið fjallað um að jarðgöng séu eini raunhæfi kosturinn."
Liðin eru sex ár síðan að þetta var skrifað en undirritaður er í dag enn sömu skoðunar og áður..

Í dag er því hampað að hér sé á ferðinni einhver dýrasta einstaka vegaframkvæmd Íslandssögunnar, fjármögnun framkvæmda sé enn ekki mótuð en reiknað er með að kostnaður verði greiddur af notendum með veggjöldum. Það eru þá fyrst og fremst þeir sem um Kjalarnesið aka og eru tilbúnir til greiðslu hárra veggjalda til að stytta sér akstursleið. Þó að Sundabraut tengi Geldinganesið við land þá eru liklega áratugir í það að það yrði fullbyggt með þeirri umferðarþörfum sem því fylgir. Hér er verið að leggja upp með umferðarmannvirki 2+ 2 akreinar með mikið meirii afkastagetu umferðar en er fyrirsjáanleg um langa framtíð á meðan að sumar aðrar vegtengingar að Reykjavík eru árum saman áfangaskiptar framkvæmdir og oft hálfgerður bútasaumur. Þarf ekki að skoða hvort að ekki komi einhver áfangaskipti framkvæmda til greina og hvaða tækifæri verða til þess?

Umhverfismatinu virðist vera ætlað það hlutverk að leiðbeina ráðamönnum um framhald Sundabrautar og hvort göng eða brú teljist betri kostur. Hvort breyta skuli aðalskipulagi Reykjavíkur, ákveða nýja legu mannvirkja og þá um leið að fastsetja hvert það verður. Einhverjir stjórmálamenn hafa þegar stigið fram og tilkynnt hvað þeir vilji sjá en aðrir ætla að bíða og sjá hverjar niðurstöður umhverfismats verða. Þá verður verkkaupinn og verkstýrandi hönnunarráðgjafar og matsvinnu umhverfismats Sundabrautar, það er Vegagerðin, að standa hlutlaus og óháð og geta veitt stjórnvöldum faglega ráðgjöf um þessa valkosti, kosti og galla þeirra en ekki vera orðinn beinn aðili og þátttakandi að hönnunarteymi brúarhönnunar. Undirritaður hefur þá tilfinningu eftir skoðum framlagðra gagna og kynningar á framkvæmdaáformum.að ástæða sé til að hafa þetta í huga.

Jón Þorvaldsson
Vesturbrún 13, 104 Reykjavík
kt: 300749-2169

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Umsögn Landverndar

Höfundur: Jón Ágúst Jónsson

Sent inn þann: 11.11.2025

Viðhengi:

26.1.Sundabraut umso¨gn Landverndar.pdf

LANDVERND

Skipulagsstofnun

Bt. Jón Ágúst Jónsson 25.10.2025
Mál nr. 627/2023

Sundabraut – umhverfismatsskýrsla

Landvernd hefur farið yfir gögn um umhverfismat Sundabrautar. Þetta er stærsta vegaframkvæmd sögunnar á höfuðborgarsvæðinu og mun gerbreyta ásýnd verðmætasta strandsvæðis sem eftir stendur lítt eða óraskað við höfuðborgina. Að mati Landverndar eru áhrif framkvæmda ofanjarðar ósamræmanleg verndarsjónarmiðum, náttúruverndarlögum og alþjóðlegum skuldbindingum Íslands. Þá hafi þau neikvæð áhrif á samgönguinnviði sem til eru fyrir, valda auknu umferðarálagi m.a. á kjarna höfuðborgarinnar, jafnvel íbúðasvæði og auki mengun vegna meiri umferðar og hávaða.

Óafturkræf áhrif á verndarsvæði, vistkerfi og lífríki

Áhrifasvæði Sundabrautar nær yfir eitt síðasta samfellda strandsvæði höfuðborgarinnar þar sem leirur, fjörur og grunnsævi mynda heildstætt vistkerfi. Svæðið er kjörbúsvæði fjölbreytts fuglalífs og hefur alþjóðlegt verndargildi. Leiruvogur og Blikastaðakró eru friðlýst sem fuglafriðland og nýta farfuglar, vaðfuglar og staðfuglar svæðið til fæðuöflunar og viðkomu.

Uppfyllingar, brýr, landrask og þrengingar breyta setflutningi, straumum, botngerð og ljósgjöf í sjó. Slíkar breytingar hafa mikil og varanleg áhrif á botndýralíf – og keðjuverkandi áhrif á fæðuvefi fugla og fiska. Reynslan af framkvæmdum á sambærilegum svæðum, t.d. í Borgarfirði, sýnir að slík inngrip leiða til samdráttar í líffræðilegri fjölbreytni, grófari botngerðar og rýrnunar búsvæða. Slíkar breytingar verða ekki afturkræfar með mótvægisaðgerðum. Áhrif á fiskgengd, sérstaklega í Leirvogsá og Úlfarsá, eru einnig vanmetin og háð óvissu. Svæðið er mikilvægt göngu- og fæðusvæði laxfiska og rannsóknir sýna að röskun strauma og aukið grugg getur haft afgerandi áhrif á lífsskilyrði.

Skortur á fullnægjandi gögnum og raunhæfri valkostagreiningu

Umhverfismatið einkennist af óvissu og skorti á þekkingarsöfnun. Ítrekað er vísað til þess að frekari rannsókna sé þörf varðandi botndýralíf, áhrif á vatnshlot, gruggmyndun, straumfræði og áhrif á fuglalíf. Þrátt fyrir það er gengið út frá niðurstöðum sem byggja á ófullnægjandi gögnum, eða jafnvel úreltum rannsóknum sem ekki endurspegla núverandi veglínu eða ástand vistkerfisins. Landvernd átelur að leggja eigi út í tilraunamennsku við jafn viðkvæm svæði eins og t.d. Leirvog og Blikastaðakró sem eru friðlýst.

Alvarlegt er að raunverulegur valkostur um jarðgöng hefur ekki verið metinn til jafns við brúar- og yfirborðsútfærslur, hvorki hvað varðar umhverfisáhrif, ásýnd né náttúruvernd. Slík nálgun samræmist hvorki lögum né góðum stjórnsýsluháttum. Jarðgöng eru sýnilega margfalt umhverfisvænni kostur þar sem nánast öll stærstu neikvæðu umhverfisáhrifin hverfa ef framkvæmdin fer undir yfirborð á milli sunda. Þessi þáttur fær alltof lítið vægi í skýrslunni.

Áhrif á ásýnd, strandsvæði og útivistargildi

Sundin blá sem oft eru kölluð og lítt snortið víðsýni norðan Grafarvogs eru hluti af menningarlandslagi, sjálfsmynd höfuðborgarsvæðisins og daglegri upplifun fjölda fólks. Uppfyllingar, vegfyllingar, burðarvirki og brýr munu valda óafturkræfum ásýndarskaða á svæði sem hefur mjög mikið útivistargildi, hvort sem um ræðir útsýni af Úlfarsfelli, Esju, nálægu strandsvæði, lónum og leirum. Svo stórtæk spjöll á náttúru verða ekki bætt.

Niðurstaða

Landvernd telur að umhverfisáhrif Sundabrautar ofanjarðar séu svo neikvæð að ekki verði hjá því

komist að hafna framkvæmdinni í þeirri mynd sem nú liggur fyrir.
Það er mat Landverndar að:

- **Sundabraut bíði þar til Borgarlína hefur verið tekin í gagnið og árangur hennar í breyttum ferðavenjum metinn.**

- **Sundabraut skuli aldrei ráðast í nema með jarðgöngum alla leið eða amk undir sundin þannig að friðlýst svæði, strandsvæði og vistkerfi haldi verndargildi sínu.**

Brúar- og yfirborðskostir á þessu svæði eru umhverfislega ósjálfbærir, ósamræmanlegir náttúruvernd og ganga gegn markmiðum um vernd líffræðilegrar fjölbreytni, strandvistkerfa og sjálfbæra borgarþróun.

Með vinsemd og virðingu

Þorgerður María Þorbjarnardóttir

Formaður Landverndar

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Hólmasundi og legg fram formlega andstöðu við framkvæmdina eins og hún hefur verið kynnt.
Um er að ræða mjög umfangsmikla nýja stofnbraut sem mun hafa víðtæk og óafturkræf áhrif á borgarumhverfi, lífsgæði og öryggi íbúa. Framkvæmdin er ekki í samræmi við stefnu Reykjavíkur um sjálfbærar samgöngur og mannmiðað borgarskipulag.
Tenging/slaufa aðreina við sundabrú verður í um 80m fjarlægð frá húsi mínu og verður afgerandi og frekleg vistlegt og sjónræt inngrip við heimili mitt.
Framkvæmdin mun beina miklu magni umferðar inn í og í gegnum þétt íbúðarsvæði. Umferðarflæðislíkön í "Viðauka B – Samgöngugreining" sýna að áætlað er stórfellt aukið álag á innkomuleiðir og tengibrautir sem liggja í gegnum Laugardal og nærliggjandi hverfi. Það felur í sér aukna hættu fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur, sérstaklega börn á leið í skóla og frístundir. Þetta stangast á við meginmarkmið skipulagslaga nr. 123/2010 um öruggt og heilnæmt umhverfi fyrir íbúa.
Samkvæmt "Viðauka D – Hljóðvist" og "Viðauka E.1 og E.2 – Loftgæði" mun framkvæmdin leiða til aukins hávaða, svifryks og nituroxíðmengunar á þéttbýlum svæðum, þar sem mengunarálag er þegar nálægt viðmiðunarmörkum. Sérfræðingar í skýrslunum viðurkenna að viðkvæmir hópar — börn, aldraðir og hjartasjúkir — verði útsettir fyrir auknum heilsufarsáhættuþáttum.
Þessi áhrif eru ósamrýmanleg markmiðum laga nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir, auk stefnu Reykjavíkurborgar um að draga úr bílaumferð og mengun í íbúðarsvæðum.
Það er mótsagnakennt að Reykjavíkurborg og ríkið vinni samtímis að Borgarlínu, almenningssamgangnakerfi sem á að draga úr bílaumferð og að Sundabraut sem mun margfalda aðgang einkabíla að miðborginni.
Fresta ber ákvörðunum um Sundabraut þar til reynsla af Borgarlínu liggur fyrir. Sé markmiðið raunverulega að tryggja skilvirkar samgöngur og loftslagsvæna framtíð, verður að meta hvort þörf á nýrri stofnbraut standist þegar stórtækar umbætur á almenningssamgöngum hafa fengið tækifæri til að taka við hlutverki einkabílsins að hluta.
Í ljósi 3. gr. laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana ber Skipulagsstofnun að tryggja að allar ákvarðanir séu í samræmi við meginmarkmið sjálfbærrar þróunar og forvarnarreglu.
Að hraða þessari framkvæmd áður en áhrif Borgarlínu eru þekkt myndi brjóta gegn þeirri reglu. Ekki hefur verið sýnt fram á að Sundabraut sé nauðsynleg í ljósi núverandi og væntanlegrar samgönguþróunar.
Ég legg til að Skipulagsstofnun hafni þessari framkvæmd í núverandi mynd og mæli með að endurskoðun fari fram eftir að Borgarlínan hefur verið komin í gagnið og áhrif hennar á umferðarþörf og mengun metin.

Höfundur: Elísabet Halldórsdóttir

Sent inn þann: 13.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sem íbúi við Kleppsveg í Reykjavík mótmæli ég því harðlega að gangamuni Sundabrautar verði við Sæbraut. Bílaumferð mun lenda beint fyrir framan frístundaheimili og leikskóla sem er með öllu óviðunandi. Einnig verður þung umferð framhjá íbúðarblokkum við Kleppsveg 124-132 sem standa 20-30 metrum frá Sæbraut. Nokkur hús við Kleppsveg standa 20 metrum frá Sæbraut og íbúar þar munu ekki sætta sig við stóraukna bílaumferð á hraðbraut fyrir framan húsin sín. Fyrirmynd Sundabrúar er brú í Tromsö í N-Noregi. Þar er gangamuni brúarinnar fyrir framan atvinnusvæði (flugvallarsvæði) sem skaplegri kostur en að hafa hann á leiksvæði barna og í íbúðabyggð eins og Vegagerðin o.fl. telja ákjósanlegt. Ég mótmæli harðlega þessum framkvæmdum í núverandi mynd og óska eftir lýðheilsumati á gangamuna Sundabrúar við Sæbraut.

Höfundur: Ingibjörg Grímsdóttir

Sent inn þann: 13.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sem íbúi í Langholtshverfi hef ég virkilega áhyggjur af aukinni umferð um Holtaveg. Börnin mín þvera Holtaveg til að ganga í leikskólann og munu ganga meðfram Holtavegi til að fara í skólann. Við fjölskyldan göngum meðfram Holtavegi til að fara í hverfisbúðina, bakarí og ísbúð. Það er algjörlega óásættanlegt að beina umtalsverðri nýrri umferð inn á þessa götu sem gerir hverfið hættulegra fyrir börn og ónotalegt fyrir alla íbúa.

Höfundur: Kristín Fjóla Tómasdóttir

Sent inn þann: 13.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

TILLAGA UM NÝJAN VALKOST:
SUNDABRAUT 2+1 VEGUR FRÁ KOLLAFIRÐI AÐ 2JA AKREINA BOTNGÖNGUM UM KLEPPSVÍK SEM VIRKA EINS OG SKAMMTARI INN Á SÆBRAUT.

HVERNIG BOTNGÖNGIN VORU ÚTILOKUÐ
Undirritaður sendi Skipulagsstofnun ýtarlega greinargerð sem athugasemd við "Sundabraut/ Matsáætlun/15.09.2023".
Þar var gagnrýnt og rökstutt að flest rök framkvæmdaaðila fyrir því að botngöng væru ekki valkostur í mati á umhverfisáhrifum væru rökleysur.
Hér er minnt á að botngöng á ytri leið um Kleppsvík voru talin góður kostur þar til í skýrslum Vegagerðarinnar o.fl. árin 2019 og 2021 að botngöng voru talin lélegur valkostur.
Til upprifjunar í stuttu máli voru eftirfarandi atriði helst talin vera slæm fyrir botngöngin:
* Botngöng sögð of dýr, en á sama tíma er mælt með annars vegar jarðgöngum sem eru miklu dýrari en botngöngin og hins vegar brú sem er sögð ódýrari, en veit einhver hvað brúin kostar eftir röng kostnaðarmöt brúa undanfarið.
* Ókostur að engin reynsla sé af gerð botnganga hér á landi og kostnaðaráætlanir því ótryggar.
  Þetta eru ótrúlega léleg rök á sama tíma og sagt er að botngöngin séu of dýr.
* Nauðsynlegt dýpi ofan á stokk er sífellt aukið (það gerir erfiðara að útfæra botngöng) og er talað um 13,8 til 15 m dýpi meðan að nýsamþykkt "Þróun Sundahafnar" gerir ráð fyrir að mesta dýpi í Sundahöfn verði 12,5 m.
Á sama tíma virðist það skipta litlu máli að 30 m há brú takmarkar mjög siglingar inn að aðstöðu Samskipa við Holtabakka sem kallar á miklar og kostnaðarsamar framkvæmdir við nýjan hafnarbakka og nýtt athafnasvæði utan brúar og er spurt hver borgi þær framkvæmdir.

Eins og sést á ofantöldu eru rökin rýr fyrir því að botngöngin séu ekki valkostur við þverun Kleppsvíkur.

KOSTNAÐUR BOTNGANGA SEM ÞVERA KLEPPSVÍKINA
Lítið hefur sést af kostnaðaráætlun fyrir gerð botnganga um Kleppsvík, enda hefur framkvæmdaraðili ritað að botngöng hafi aldrei verið byggð hér á landi og kostnaðaráætlanir óvissar.

Þá hefur verið ritað að aðstöðu sköpun fyrir byggingu botnganganna væri mjög dýr og pláss frek.

Ég spyr framkvæmdaaðila hvort hann hafi skoðað að útbúa aðstöðu fyrir byggingu botnganga eininga í fyllingarkantinum norðan við Vogabakka sbr. meðfylgjandi mynd.
Þar má útbúa 2 palla meðfram fyllingunni, annar í hæðinni -1,5 m (hæðarkerfi Rvk) fyrir fyrri steypu áfanga (botninn) og hinn í hæðinni -5 m fyrir seinni steypu áfanga botnganganna sbr. meðfylgjandi mynd. Eftir fyrri steypuna er botninum fleytt á neðri pallinn og eftir steypuna þar er einingin flutt á sinn stað í veglínunni.
Svona útfærsla á byggingu botnganganna er ódýr og einföld miðað við að þurrkví verði byggð og tekur lítið pláss á hafnarsvæðinu.
Hér væri smíði botnganganna/botnstokksins svipuð og smíði Sæbrautar stokksins og lengdin í báðum tilfellum um 1 km.

Einingin sem ég er að horfa á er fyrir 2ja akreina botngöng og væri stærðin ca. 12m*8m og ef lengdin er 100 m væri einingin um 8.000 tonn saman ber meðfylgjandi skýringarmynd.
Svo þarf að undirbúa botninn í Kleppsvík (gröftur, sprengingar og fyllingar), fleyta og sökkva einingunum á sinn stað og svo innri frágangur í göngunum (þétting, malbikun, lýsing, öryggisatriði o.fl.).
Reyndur ráðgjafi ætti að geta kostnaðar metið botngöng um Kleppsvík með útfærslu eins og hér hefur verið lýst.

Einnig er fróðlegt að skoða kostnað við 18 km löng Fehmarn botngöng milli Danmerkur og Þýskalands sem nú eru í smíðum og er áætlað að þau kosti um 7,8 milljarða evra, eða um 1.150 milljarða kr og kostar því kilómeterinn um 64 milljarð kr.
Fehmarn botngöngin eru 2 sinnum 2 akreinar og 2 járnbrautarleiðir auk þjónustu og öryggis leiðar, samtals breidd 40 m. 2ja akreina botngöng um Kleppsvík sem ég legg til eru um 12 m breið og gætu kostað um 45% af Fehmarn göngunum og kostar þá 1 kilómeter sem er lengdin yfir Kleppsvíkina um 30 milljarða kr.
Fjögurra akreina botngöng um Kleppsvík gætu kostað um 70% af Fehmarn göngunum, eða um 45 milljarða kr.

MATSÁÆTLUNIN
Í matsáætlun var eftirfarandi röksemd fyrir því að botngöngin væru ekki valkostur og jafnframt sagt að það yrði rökstutt frekar í matsskýrslunni:
"Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um þá valkosti sem metnir verða í umhverfismati en einnig þá sem vinsaðir hafa verið frá, af ýmsum sökum. Fjallað er um ástæður þess að botngöng um Kleppsvík þykja ekki raunhæfur kostur í matsáætlun.
Varðandi kostnað þá hafa allar greiningar sýnt fram á að botngöng séu dýrari en brú yfir Kleppsvík. Þær greiningar þar sem munurinn er minnstur (15-25%) byggja á brú sem er 1.500 m löng og náði í um 50 m hæð yfir sjávarmáli. Núverandi áætlanir gera hins vegar ráð fyrir brú sem er 1.000 – 1.100 m löng og aðeins 15-35 m yfir sjávarmáli.
Mjög erfitt er að gera botngöng í framhaldi Holtavegar vegna stuttrar aðkomu að vestan. Botngöng yrðu því að vera á ytri leið (Leið I) vestan Holtagarða og færu því undir framtíðar hafnarsvæði. Bygging þeirra veldur því mun meiri röskun á starfsemi hafnarinnar en bygging brúar í framhaldi Holtavegar (Leið II). Það á því einnig við um mögulega djúpristu á hafnarsvæðinu."

Það má draga þá ályktun samkvæmt þessum texta úr matsáætluninni að aðeins standi eftir þrenn rök framkvæmdaaðila fyrir því að botngöng séu ekki valkostur: dýr botngöng, botngöngin yrðu að vera á leið I með mikilli röskun og aukin djúprista.
Þessu er til að svara:
1. Kostnaður
Hér er enn þá rætt um mikinn kostnað við botngöngin þó að hvergi sé sagt frá því hver hann sé, enda "engin reynsla af gerð botnganga hér á landi og kostnaðaráætlanir því ótryggar." Kostnaður er sagður 20 til 25% meiri en við brú, en hvað ef fyrirhuguð risa brú hækkar í kostnaði eins og nýlegar brýr hafa gert?
2. Erfitt að gera botngöng í framhaldi Holtavegur
Þetta eru sérkennileg rök þar sem botngöngin hafa aldrei verið á leið inn í Holtaveginn sem er miklu erfiðari tenging fyrir Sundabraut (Holtavegur er jú lagður í rúst) heldur en tenging Sundabrautar við Sæbraut á leið I. Þá segir að "botngöngin yrðu að vera á ytri leið vestan Holtagarða og færu því undir framtíðar hafnarsvæði". Þessi rök eru út í hött þar sem að leiðin fyrir botngöngin yrði í sömu legu og fyrirhuguð ný hafnartengin samkvæmt fyrirliggjandi tillögum og því engin sérstök röskun vegna byggingar botnganganna.
3. Djúpristan
Svo er minnst á djúpristuna sem vandamál þegar matsskýrsla um þróun Sundahafnar setur fram að mesta dýpi Sundahafnar verð 12,5 m, en allt í lagi að byggja brú sem takmarkar mjög siglingar að Holtabakka og nýtingu hafnarbakkanna þar og ekki minnst á það hver muni borga nýtt athafnasvæði og nýjan hafnarbakka norðan við Sundabrú.

UMHVERFISMATSSKÝRSLAN
Og nú í nýútgefinni umhverfismatsskýrslu Sundabrautar er eftirfarandi sagt um það af hverju botngöng (o.fl. valkostir) séu ekki valkostur við þverun Kleppsvíkur:
* "Lýsing á þessum lausnum og umfjöllun um ástæður þess að þær eru ekki lengur til skoðunar er að finna í matsáætlun vegna Sundabrautar, dags. 15.9.2023." Sem sagt, í umsögn Skipulagsstofnunar um matsáætlun er óskað eftir góðum upplýsingum í matsskýrslunni um ástæður þess að viðkomandi valkostir eru ekki skoðanir frekar og í matsskýrslu er bara vísað til baka í matsáætlunina, er það ekki mjög svo ódýrt.
* Svo kemur stuttur texti um botngöngin: "Trufla starfsemi hafnar á framkvæmdatíma, hár kostnaður, tenging Sundabrautar við Sæbraut og lóð viðbragðsaðila erfið." Þarna eru tekin til 4 atriði:
1. Truflun á starfsemi hafnar á framkvæmdatíma
Um þetta vill undirritaður segja: Truflun á starfsemi hafnar er órökstudd og fer eftir því hvernig staðið er að framkvæmdum. Og hér er látið eins og truflun af brúargerð sé lítil, en slíkt er fásinna og gott að muna að Holtavegur leggst af við brúarsmíðina.
2. Hár kostnaður
Hár kostnaður er einnig órökstuddur og að botngöng séu slegin út af borðinu þar sem þau séu líklega ca. 20 til 25% dýrari en brú eru máttlaus rök miðað við það sem hefur gerst undanfarið, að kostnaðarmöt stærstu brúarframkvæmda undanfarið hafa reynst kolröng og hækkað stórlega við frekari hönnun.
3. Erfið tenging við Sæbraut
Tenging Sundabrautar við Sæbraut er erfið í öllum valkostum og því ekki rök fyrir því að útiloka botngöng.
4. Erfið tenging við lóð viðbragðsaðila
Svo segir að tenging lóðar viðbragðsaðila sé erfið með botngöngum. Undirritaður telur þvert á móti að tenging lóðarinnar verði auðveld á leið I beint inn á Sundabraut (með neyðarljósum) með botngangalausn.

FORSENDUR SUNDABRAUTAR
Forsenda þess að Sundabraut sé byggð er að bifreiðaeigendur keyri hana og séu tilbúnir að borga kostnaðinn við gerð hennar með veggjöldum, allavega eru það áform stjórnvalda.

Núverandi umferð í Kollafirði er um 13.000 ÁDU bilar og er vegurinn þar að Þingvalla afleggjaranum 2ja akreina vegur þar sem sjaldan verða umferðartafir.
Það vekur því furðu að Sundabraut við Kollafjörð verði byggð fjögurra akreina braut til Grafarvogs.
Breytingin er þannig að með Sundabraut verða sex akreinar frá Kollafirði til Reykjavikur og er það vel í lagt.
Forsendan fyrir þessum fjórum akreinum er væntanlega umferðarspáin sem gerir ráð fyrir því að árið 2040 fari 18.000 ÁDU um Sundabraut, en aðeins er reiknað með að 1.800 ÁDU fari núverandi leið um Kollafjörðinn.
Hvað sem flott umferðarlíkön segja, þá tel ég að hér sé rangt spáð og gæti ég trúað að umferðin yrði nær því að vera um 10 til 12.000 ÁDU á Sundabraut og restin á núverandi vegi. Vissulega skiptir hér máli hve veggjöldin verða há, en ef umferðin á að borga brúsann verða gjöldin há.

Undirritaður telur því að forsendan fyrir byggingu fjögurra akreina Sundabrautar með 4 mislægum gatnamótum frá Kollafirði til Grafarvogs sé ekki rétt og því ætti brautin þarna í byrjun að vera 2+1 vegur með plan gatnamótum og yrði framkvæmdin þannig miklu ódýrari og þá auðveldara að borga hana niður með veggjöldum.

Þegar byggt verður í Geldinganesi og Álfsnesi eykst umferð um Sundabrautina og þá er eðlilegt að tvöfalda brautina frá Grafarvogi til Kollafjarðar.

HVAÐ VILJA NOTENDUR
Hvernig væri að spyrja bifreiðaeigendur, íbúa og fyrirtæki eftirfarandi spurninga:
* Norðan Kollafjarðar, hvort viljið þið 4 akreina Sundabraut og boga ca. 1.000 kr (mitt skot á veggjaldið) fyrir ferðina eða 2+1 veg og borga ca. 600 kr fyrir ferðina.
* Grafarvogsbúar, hvort viljið þið fá 4 akreina Sundabraut til ykkar og borga ca. 500 kr fyrir að þvera Kleppsvíkina eða 2+1 veg og svo 2ja akreina botngöng yfir Kleppsvíkina og borga ca. 300 kr fyrir þverun Kleppsvíkur.
* Íbúar Laugarnesi sem vilja skiljanlega jarðgöngin, en hvort viljið þið fá inn á Sæbrautina allt að 50.000 ÁDU bíla eða ca. 20 til 25.000 ÁDU bíla?
* Hvað vilja eigendur Samskipa? Brú sem skerðir mjög starfsemi þeirra, jarðgöng sem hafa mjög lélega tengingu við Sundahöfn eða botngöng með mjög góða tengingu við hafnarsvæði Samskipa.
* Og hvað vilja Faxaflóahafnir? Vilja stjórnendur þar jarðgöng sem tengjast varla Sundahöfn eða brú sem rústar Holtavegi og þarf því að byggja nýja hafnartengingu áður en aðrar famkvæmdir hefjast. Þá þarf að byggja nýjan hafnarkant til norðurs í framhaldi af Vogabakka til að mæta skertu aðgengi að Holtabakka, og það þarf að gera áður en brúargerðin hefst. Og að lokum, ætla Faxaflóahafnir að borga þessar framkvæmdir, eða verður þessi kostnaður settur í veggjöldin sem bifreiðaeigendur borga?
Er ekki best fyrir Faxaflóahafnir að fá þarna botngöng með góðri tengingu Sundahafnar við Sundabraut?

SAMANTEKIÐ OG NÝIR VALKOSTIR
* Engar kostnaðaráætlanir hafa verið birtar sem sýna að botngöng séu dýr miðað við aðra valkosti, þó hefur komið fram að þau séu ódýrari en jarðgöng og dýrari en brú án þess að það sé útlistað nánar.
* Botngöng leysa umferðarmál vel og sérstaklega næst góð tenging við hafnarsvæðið og fyrirhugaða lóð viðbragðsaðila, en jarðgöngin tengja hafnarsvæðið mjög illa og brúarlausnin hefur ekki góða tengingu við hafnarsvæðið þar sem Holtavegur er lagður í rúst.
* Botngöngin eru ekki síður umhverfisvæn miðað við brú og jarðgöng.
* Botngöngin er hægt að byggja í áföngum og er þá átt við að í 1. áfanga megi byggja 2ja akreina göng sem myndu snarminnka umferðartafir. Leiðin yfir Kleppsvíkina yrði þá n.k. 2+1 vegur enda tekur bara ca. eina mínútu að aka 800 m löng göngin og gætu þar komist allt að 25.000 ÁDU bílar inn á Sæbrautina. En hvernig allt að 50.000 ÁDU bílar á Sundabrú geta komist inn á Sæbrautina er vandséð og ósannað og veldur það íbúum við Sæbraut miklum áhyggjum.
Þannig mætti byggja 1. áfanga Sundabrautar 2+1 veg alla leið (4 akreinar frá Gufunesi að botngöngum og 4 akreinar frá botngöngum að Sæbraut) og kostar slíkur 1. áfangi líklega rúmlega helminginn af fullbyggðri 4 akreina Sundabraut með mislægum gatnamótum. Tveggja akreina vegur um Kleppsvíkina myndi virka eins og skammtari inn á Sæbrautina og á hún að geta tekið við slíkri umferð, en ekki hefur verið sýnt fram á hvernig Sæbraut á að geta tekið á móti allt að 50.000 ÁDU frá fullbyggðri Sundabraut. Það yrðu mikil mistök að byggja fyrirhugaða 4 akreina Sundabraut sem gæti ekki tengst Sæbraut á viðunandi hátt.
* Mikill ágreiningur er í uppsiglingu um framlagða 2 valkosti og ætti því að vera gott að hafa botngöngin sem valkost til að skoða. Íbúar í Laugarnesi og Grafarvogi vilja örugglega botngöng frekar en 30 m háa brú.

Samkvæmt ofansögðu hlýtur að teljast góður kostur að hafa botngöng 3. valkostinn í mati á umhverfisáhrifum Sundabrautar sem nú er í vinnslu.

Svo legg ég hér til 4. valkostinn sem ég tel bestann í stöðunni, að byggja 1. áfanga Sundabrautar sem 2+1 veg mest alla leiðina og að Kleppsvíkin verði þveruð með 2ja akreina botngöngum.
Þegar/ef byggt verður í Geldinganesi og Álfsnesi (eftir mörg ár) verður Sundabrautin tvöfölduð eftir þörfum.
Þá gæti verið valkostur að tvöfalda botngöngin með lagfæringum á Sæbrautinni þannig að hún taki við aukinni umferð eða að byggja jarðgöng frá Gufunesi og/eða Geldinganesi að Laugarnesi sem jafnvel tengdust Viðey, hver veit?
Veggjöldin yrðu allavega miklu lægri í slíkum 1. áfanga Sundabrautar og fleiri væru tilbúnir að aka nýja Sundabraut.
Til upprifjunar hef ég í viðhengi útfærslu mína frá 2021 af legu botnganga um Kleppsvíkina. Þetta var áður en viðbragðsaðilum var úthlutað lóð norðan vil Holtagarða og þarf því að færa Sundabrautina á myndinni um 100 m til suðurs að Holtagörðum.

Virðingarfyllst, Bjarni Gunnarsson vegaverkfræðingur

Höfundur: Bjarni Gunnarsson

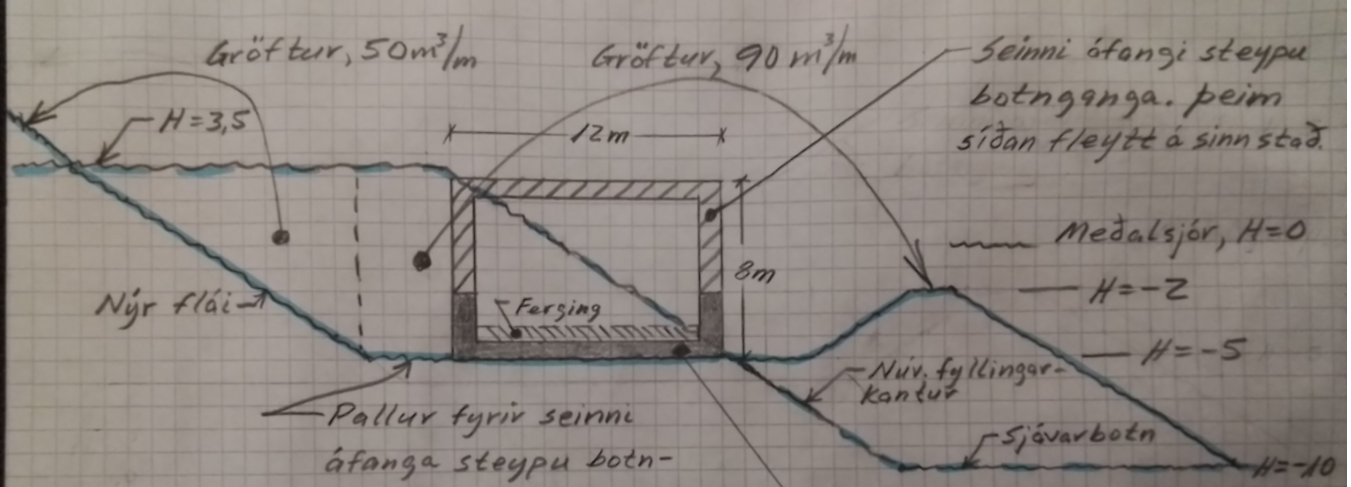
Sent inn þann: 17.11.2025

Viðhengi:

30.1.20251110_221014.jpg

30.2.20251110_222210.jpg

30.3.Screenshot_20251114_162758_Drive.jpg



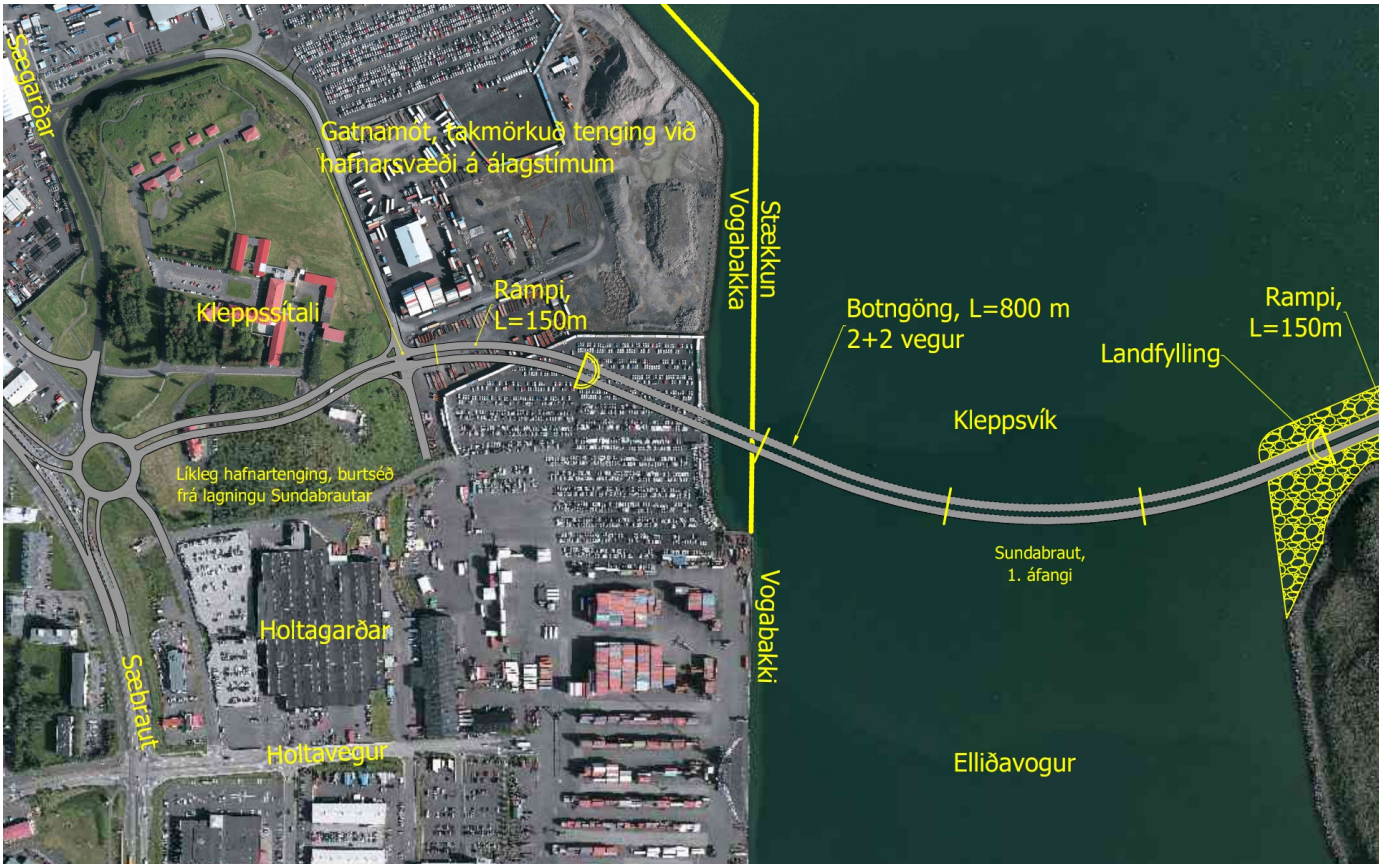
Forsendur:

1. áfangi steypu ~ 14 m³/m ~ 35 tonn/m
Rutt vatn ~ 3·12 = 36 tonn/m

2. áfangi steypu ~ 17,5 m³/m ~ 43 tonn/m
og steypa samtals ~ 78 tonn/m
Rutt vatn við sjávarhæð +1.5m ~ 6.5 × 12 = 78 tonn/m
Ef eining 100 m löng ⇒ Steypa 3.150 m³ og 7.800 tonn

Botngöng steypt í 2 áföngum á fyll. kanti
Nóv. 2025, Bjarni G.

1. óf.
Gatnamót, takmörkuð
tenging við hafnarsvæði
á álagstímum
2. óf.
L=200 m
Rampi,
L=100m
Kleppssítali
5. nóv. 2025
Líkleg hafnartenging,
burtséð frá lagningu
Holtagarðar
Holtavegur
Sæbraut
Vogabakki


Sægarðar
Gatnamót, fakmörkuð tenging við hafnarsvæði á álagstímum
Stækkun Vogabakka
Kleppssítali
Rampi, L=150m
Botngöng, L=800 m 2+2 vegur
Landfylling
Rampi, L=150m
Kleppsvík
Líkleg hafnartenging, burtséð frá lagningu Sundabrautar
Sundabraut, 1. áfangi
Vogabakki
Holtagarðar
Sæbraut
Holtavegur
Elliðavogur

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Á fundi sveitarstjórnar Borgarbyggðar nr. 271 þann 13. nóvember 2025 var tekin fyrir umsögn vegna umhverfismats Sundabrautar og bókaði sveitarstjórn eftirfarandi:

"Sveitarstjórn samþykkir framlagða umsögn vegna umhverfismats Sundabrautar og felur skipulagsfulltrúa að skila henni inn í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar fyrir hönd Borgarbyggðar. Sveitarstjórn tekur heils hugar undir þau sjónarmið sem koma fram í umsögn skipulagsfulltrúa og fagnar að kraftur hafi verið settur í Sundabraut. Matsskýrslan staðfestir að tilkoma Sundabrautar mun hafa mikil jákvæð áhrif á byggðaþróun og atvinnulíf í Borgarbyggð, á Vesturlandi og á landinu öllu. Sveitarstjórn Borgarbyggðar tekur undir ályktun Haustþings Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi 29. október sl. um að mikilvægt er að nýta heimild í lögum um að Sundabraut verði samvinnuverkefni, og hún verði byggð upp í samræmi við áætlanir og undirritaða yfirlýsingu ríkis og borgar þar sem kemur fram að stefnt sé að því að framkvæmdir við Sundabraut geti hafist eigi síðar en 2026 og að brautin verði tekin í notkun árið 2031. Sveitarstjórn Borgarbyggðar hvetur til að hagkvæmasti kostur verði valinn svo framkvæmdin geti hafist sem fyrst. Samþykkt samhljóða."

Meðfylgjandi er umsögn rituð af skipulagsfulltrúa Borgarbyggðar.

Höfundur: Drífa Gústafsdóttir

Sent inn þann: 18.11.2025

Viðhengi:

31.1.Umsögn Borgarbyggðar vegna umhverfismatsskýrslu Sundabrautar.pdf

RÁÐHÚS, DIGRANESGÖTU 2
310 BORGARNES
SÍMI 433 7100; FAX 433 7101
WWW.BORGARBYGGD.IS
BORGARBYGGD@BORGARBYGGD.IS

BORGARBYGGÐ

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Borgarnesi, dags. 10. nóvember 2025
2511013/DG

Efni: Sundabraut – Umhverfismatsskýrsla til kynningar – umsögn Borgarbyggðar

Borgarbyggð gerir ekki athugasemd við umhverfismatsskýrslu vegna Sundabrautar en vill koma eftirfarandi á framfæri.

Borgarbyggð telur að umrædd framkvæmd sé gríðarleg samgöngubót sem styrki til muna tengingu milli landsbyggðarinnar og höfuðborgarsvæðisins.

Sundabraut styttir allar vegalengdir og spilar stóran þátt í að efla allar samgöngur, ekki síst almenningssamgöngur. Sundabraut er að mati Borgarbyggðar á sambærilegum skala og Hvalfjarðargöngin með tilliti til bættra samgangna.

Sundabraut dregur einnig úr þeim umferðarþunga sem einkennt hefur margar meginleiðir innan höfuðborgarsvæðisins.

Sundabraut gerir nágrannasveitarfélög höfuðborgarsvæðisins að enn raunhæfari kosti til búsetu. Hún dregur þá mögulega um leið úr þeim þrýstingi sem sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa verið undir hvað varðar brot á landi fyrir íbúðarbyggð. Fjölgun búsetukosta getur einnig slegið á þann hraða sem einkennt hefur uppbyggingu síðustu misseri og þeim vandkvæðum sem því hefur oft fylgt.

Með bættum samgöngum gefast íbúum landsins aukin tækifæri til þess að sækja þjónustu, vinnu eða nám til höfuðborgarsvæðisins óháð búsetu.

Borgarbyggð fagnar því að Sundabraut skuli vera á áætlun Vegagerðarinnar og telur að ábati í heild verði mikill, samfélaginu öllu til heilla.

Virðingarfyllst,

Skipulagsfulltrúi Borgarbyggðar

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn Hvalfjarðarsveitar.

Höfundur: Helga Harðardóttir

Sent inn þann: 18.11.2025

Viðhengi:

32.1.Umsögn Hvalfjarðarsveitar - Umhverfismatsskýrsla Sundabrautar.pdf

Skipulagsstofnun

b.t. Jón Ágúst Jónsson

Hvalfjarðarsveit
Innrimel 3
301 Akranes
Sími 433 8500
Kt. 630606-1950

Hvalfjarðarsveit, 18. nóvember 2025

Efni: Sundabraut - Umhverfismatsskýrsla Sundabrautar

Umsögn Hvalfjarðarsveitar frá sveitarstjórnarfundi 12. nóvember 2025

„Sveitarstjórn Hvalfjarðarsveitar fagnar áformum um lagningu Sundabrautar og álítur verkefnið mikilvæga samgöngubót sem auka muni umferðar- og almannaöryggi samhliða því að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum.

Sundabraut er jafnframt verkefni sem stuðlar að jákvæðri byggðaþróun, bæði í Hvalfjarðarsveit og á Vesturlandi öllu, líkt og vísað er til í matsskýrslu um umhverfisáhrif Sundabrautar.

Með tilkomu Sundabrautar mun ferðatími milli Hvalfjarðarsveitar og höfuðborgarsvæðisins styttast verulega, til mikilla hagsbóta fyrir íbúa og atvinnulíf í sveitarfélaginu. Fyrir liggur að ávinningur væntanlegra notenda Sundabrautar verður umtalsverður og arðsemi verkefnisins mikil.

Sveitarstjórn Hvalfjarðarsveitar hvetur til þess að valinn verði hagkvæmasti kosturinn þannig að framkvæmdir geti hafist sem fyrst."

Virðingarfyllst,
f.h. Hvalfjarðarsveitar
Umhverfis- og skipulagsdeild

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sundabrautin
Um daginn var haldinn upplýsingarfundur í framhaldsskólanum hér í Mosfellsbæ. Um það bil 50 manns mættu og hefði ég viljað sjá fleiri.
Nú hugsa örugglega margir að Sundabrautin skipti okkur hér ekki svo miklu máli því við munum væntanlega ekki nota hana. En svo einfalt er það ekki. Með tilkomu þessa mannvirkis mun umferðin léttast talsvert hér í gegnum bæinn okkar og kannski einnig í Ártúnsbrekkunni og lengra.
En fyrir okkur í Mosfellsbænum er mjög mikilvægt hvernig útfærslan muni verða. Við eigum nefnilega eitt stórkostlegasta náttúruverndar- og útivistarsvæði: Leiruvoginn. Það er nú þegar búið að skemma flest allar leirur á höfuðborgarsvæðinu og er ekki mikið eftir af óskemmdum leirum. En leirur eru mjög mikilvæg vistkerfi, þær binda mikið kolefni og skapa næringu fyrir óteljandi fugla. Leiruvogurinn er eitt albesta fuglaskoðunarsvæði þó víðar sé leitað. Bæði farfuglar og umferðafuglar koma við og næra sig sérlega á vorin og haustin. Íslendingar bera ábyrgð á mörgum fuglategundunum sem standa höllum fæti á heimsvísu en hafa viðkomu hér.
Leiruvogurinn og framhaldið Reykjavíkurmegin er mikið notað til útivistar og náttúruupplifunnar. Jafnvel er hægt að skoða seli mjög nálegt í Gorvikinni syðst í Leiruvogi. Gangandi, hjólandi og riðandi vegfarendur nota strandlengjuna mikið, svo ekki er að tala um golfiðkendur.
Hvað mun gerast ef Sundabrautin yrði lögð á brú yfir Leiruvoginn? Ódýrasti áætlun gerir ráð fyrir landfyllingum sem skilur einungis smá op eftir þar sem sjórinn streymir út og inn. Nú vitum við og höfum reynslu af því hvernig svona framkvæmdir hafa haft gríðarlega neikvæð áhrif á lífríkið til dæmis í Kolgrafarfirðinum. 4 ár renna í Leiruvoginn með tilheyrandi framburði. Þar sem sjórinn mun ekki ná að hreinsa setið út í gegnum svona þröng op mun Leiruvogurinn fyllast smátt og smátt.
Þessi Sundarbraut á brú mun verða hraðbraut og niðurinn af umferðinni mun skemma fyrir fólki sem ætlar að fá frið frá daglegu amstri þarna meðfram ströndinni.
Við eigum að setja áherslur á fá Sundagöng en ekki brú þó þetta muni kosta meira. Þá þurfum við ekki að naga okkur í handarbökunum seinna meir þegar óafturkræf náttúruspjöll hafa átt sér stað.

Úrsúla Jünemann, 270 Mosfellsbæ s.6977092 ursula@visir.is
Guðjón Jensson, 270 Mosfellsbæ s. 6912792 arnartangi43@gmail.com

Höfundur: Ursula Elísabet Junemann

Sent inn þann: 19.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sem íbúi í Sæviðarsundi og foreldri tveggja drengja (2 og 6 ára) sem sækja leik- og grunnskóla í Laugardalnum er ég andvíg lagningu Sundabrautar vegna þeirra neikvæðu áhrifa sem framkvæmdin mun hafa á öryggi barna, umferðarálag í nærsamfélaginu, loftgæði, hljóðvist og framtíðarvirði fasteigna í hverfinu. Við fjölskyldan sækjum mikið í útivistarsvæði og þjónustu Laugardalsins og það væri miður að verða fyrir skerðingu á því svæði. Það allra besta við Laugardalinn er útivistarsvæði í og í kringum dalinn og ég tel það gríðarleg lífsgæði að hafa aðgang að slíku svæði. Ég ólst upp í Laugardalnum, foreldra og tengdaforeldrar búa hér enn og hér vil ég búa og ala upp mína fjölskyldu.

Höfundur: Fanney Þorbjörg Guðmundsdóttir

Sent inn þann: 20.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn Reita fasteignafélags.

Höfundur: Aron Elí Sævarsson

Sent inn þann: 20.11.2025

Viðhengi:

35.1.Umsögn Reita - Umhverfismatsskýrsla Sundabraut.pdf

reitir.is

Skipulagsstofnun
b.t. Jón Ágúst Jónsson
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Reykjavík, 20. nóvember 2025

Sundabraut – Umhverfismatsskýrsla til kynningar

„Vegagerðin í samvinnu við Reykjavíkurborg áformar lagningu Sundabrautar milli Sæbrautar og Kjalarness. Meginmarkmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta á svæðinu, stytta vegalengdir og bæta tengingar á milli svæða. Í fyrirliggjandi umhverfismatsskýrslu leggur Vegagerðin fram tvo aðalvalkosti fyrir þverun Kleppsvíkur, þ.e. milli Sæbrautar við Sundahöfn og Gufuness, annars vegar jarðgöng og hins vegar 30 m háa brú.“

Umsögn Reita fasteignafélags

Reitir fasteignafélag fagna áformum um lagningu Sundabrautar og er verkefnið mikilvæg samgöngubót fyrir tengingu höfuðborgarsvæðisins við nærliggjandi sveitafélög og vesturlandið allt.

Ljóst er að mikil breyting verður á samgöngum um núverandi hafnarsvæði í Vogunum sem og verslunarmiðstöðina Holtagarða. Fjölbreytt þjónusta og verslun er til staðar við syðri enda Sundabrautar og því er mikilvægt að huga að tengingu Skútuvogs, Holtavegs og Vatnagarða við Sundabraut.

Verði valkostur BK2 (30 m há brú) fyrir valinu þá kjósa Reitir frekar gatnamót BS2 í plani Holtavegar og Sundabrautar. Verði lögð mislæg gatnamót BS1, svokallaður aðalvalkostur A_B, leggja Reitir til að tengt verði inn á Holtagarða með frárein frá Sundabraut inn á efri bílapall verslunarmiðstöðvarinnar. Þá er einnig mikilvægt að gata undir brúnni milli Holtagarða og Skútuvogs sé tengd við Sundabraut, til dæmis með rampi upp á brúnna.

Reitir leggja áherslu á betra flæði umferðar um svæðið og viðhalda þannig uppbyggingu á verslun og þjónustu til framtíðar. Einnig þarf að huga að akstursleið flutningabíla til og frá nýja hafnarsvæðinu, þar sem flutningar verða daglega um Sundabraut.

Við hjá Reitum teljum að lagning Sundabrautar hafi jákvæð áhrif á byggðarþróun á höfuðborgarsvæðinu þar sem tenging opnast við áður óbyggð landsvæði. Það er mikilvægur þáttur fyrir áframhaldandi þróun og stækkun höfuðborgarsvæðisins á næstu áratugum.

Virðingarfyllst,

f.h. Reita fasteignafélags hf.

Birgir Þór Birgisson,
framkvæmdastjóri þróunarsviðs Reita

REITIR FASTEIGNAFÉLAG

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er algerlega á móti því að sundabraut verði lögð með brú og landfyllingu yfir Leiruvoginn. Ef þessa leið á að fara þá þarf þetta að fara í gögn.

Gott er að benda á að samkvæmt Umhverfisstofnun þá er allt svæðið austan við þessa landfyllingu og brú **friðað**, sjá hér:

https://ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/fridlyst-svaedi/sudvesturland/blikastadakro-leiruvogur/

" Verndargildi svæðisins er hátt og felst ekki síst í grunnsævi, miklum sjávarfitjum og víðáttumiklum leirum. Leirurnar eru meðal fárra óraskaðra leira á höfuðborgarsvæðinu og geyma ríkulegt samfélag sjávarhryggleysingja. Auk þess að vera fuglum nauðsynlegar gegna leirur einnig mikilvægu hlutverki við að takmarka gróðurhúsaáhrif og önnur neikvæð áhrif loftslagsbreytinga en leirur binda gróðurhúsaloftegundir og er binding á flatareiningu mikil."

EFLA gerði umhverfismat fyrir þessa framkvæmd þar sem eftirfarandi kemur fram (*https://skipulagsgatt.is/files/b743df41-de3a-40b8-920c-34b7e800efae*):

"Nokkur óvissa er um hversu mikið magn af fínna seti muni berast inn í Leiruvog, því þekktir setkjarnar á svæðin eru nokkuð ólíkir í samsetningu. Meginhluti setsins mun falla til botns neðan stórstraumsfjörumarka út af Blikastaðanesi, en samkvæmt líkönum hverra forsendur byggja á ólíkum setkjörnum, er reiknað með að allt frá rúmum fjórðungi til rúmlega þriðjungs af setinu berist upp fyrir stórstraumsfjörumörk og upp á leirur svæðisins.""

og

"Í Leiruvogi og við Blikastaði verður vatnsskiptum haldið en set verður líklega fíngerðara en nú er vegna aukins skjóls frá veginum, sem getur breytt tegundasamsetningu."

Framkvæmdin mun því **greinilega** hafa áhrif á þetta svæði. Ef svæðið er **verndað** og **verndunargildi þess er hátt** af hverju má þá leggja Sundabrautina á þennan hátt? Hefur Sundabrautin fengið einhverja undanþágu eða eru þessar friðanir algerlega haldlausar?

Hér er góð grein um hversu skaðlegt þetta mun vera og hversu miklu við erum að fórna:

https://www.mbl.is/frettir/innlent/2025/11/22/segir_svaedinu_ognad_af_vanhugsadri_sundabraut/

Einnig má benda á það að borgin er að fórna stóru og verðmætu byggingarlandi undir Sundabraut ef þessi leið er farin. Geldingarnesið verður varla byggt ef þetta plan stendur. Þetta plan mun því hafa mjög neikvæð áhrif á norður Grafarvog og viljum við flest hérna að þessi norðurpartur verði settur í jarðgögn. Það er dýrari en mun betri kostur. Ég trúi ekki öðru en að núverandi borgarstjórn stoppi þetta umhverfisslys.

Höfundur: Þorkell Máni Pétursson

Sent inn þann: 22.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sundabrú myndi hafa óafturkræf og neikvæð áhrif á ómetanlega náttúru svæðisins.
Svæðið einkennist af náttúrulegri strandlengju, líffræðilegri fjölbreytni og sterkum selastofni; í Gorvík hef ég séð allt að 50 sela í einu.

Það er úrelt nálgun að virða ekki rétt almennings — og dýralífs — til aðgangs að ósnortinni náttúru. Við berum ábyrgð á að vernda þessi verðmæti fyrir komandi kynslóðir

Höfundur: Kristín Sigríður Sigurðardóttir

Sent inn þann: 22.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er algerlega á móti því að sundabraut verði lögð með brú og landfyllingu yfir Leiruvoginn. Ef þessa leið á að fara þá þarf þetta að fara í gögn.

Gott er að benda á að samkvæmt Umhverfisstofnun þá er allt svæðið austan við þessa landfyllingu og brú **friðað**, sjá hér:

https://ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/fridlyst-svaedi/sudvesturland/blikastadakro-leiruvogur/

" Verndargildi svæðisins er hátt og felst ekki síst í grunnsævi, miklum sjávarfitjum og víðáttumiklum leirum. Leirurnar eru meðal fárra óraskaðra leira á höfuðborgarsvæðinu og geyma ríkulegt samfélag sjávarhryggleysingja. Auk þess að vera fuglum nauðsynlegar gegna leirur einnig mikilvægu hlutverki við að takmarka gróðurhúsaáhrif og önnur neikvæð áhrif loftslagsbreytinga en leirur binda gróðurhúsaloftegundir og er binding á flatareiningu mikil."

EFLA gerði umhverfismat fyrir þessa framkvæmd þar sem eftirfarandi kemur fram (*https://skipulagsgatt.is/files/b743df41-de3a-40b8-920c-34b7e800efae*):

"Nokkur óvissa er um hversu mikið magn af fínna seti muni berast inn í Leiruvog, því þekktir setkjarnar á svæðin eru nokkuð ólíkir í samsetningu. Meginhluti setsins mun falla til botns neðan stórstraumsfjörumarka út af Blikastaðanesi, en samkvæmt líkönum hverra forsendur byggja á ólíkum setkjörnum, er reiknað með að allt frá rúmum fjórðungi til rúmlega þriðjungs af setinu berist upp fyrir stórstraumsfjörumörk og upp á leirur svæðisins.""

og

"Í Leiruvogi og við Blikastaði verður vatnsskiptum haldið en set verður líklega fíngerðara en nú er vegna aukins skjóls frá veginum, sem getur breytt tegundasamsetningu."

Framkvæmdin mun því **greinilega** hafa áhrif á þetta svæði. Ef svæðið er **verndað** og **verndunargildi þess er hátt** af hverju má þá leggja Sundabrautina á þennan hátt? Hefur Sundabrautin fengið einhverja undanþágu eða eru þessar friðanir algerlega haldlausar?

Hér er góð grein um hversu skaðlegt þetta mun vera og hversu miklu við erum að fórna:

https://www.mbl.is/frettir/innlent/2025/11/22/segir_svaedinu_ognad_af_vanhugsadri_sundabraut/

Einnig má benda á það að borgin er að fórna stóru og verðmætu byggingarlandi undir Sundabraut ef þessi leið er farin. Geldingarnesið verður varla byggt ef þetta plan stendur. Þetta plan mun því hafa mjög neikvæð áhrif á norður Grafarvog og viljum við flest hérna að þessi norðurpartur verði settur í jarðgögn. Það er dýrari en mun betri kostur. Ég trúi ekki öðru en að núverandi borgarstjórn stoppi þetta umhverfisslys.

Höfundur: Dröfn Guðjónsdóttir

Sent inn þann: 23.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Núverandi hugmyndir um sundabraut munu skemma útivistarsvæði í Geldingarnesi, sem er mikið sótt af almenningi og er eitt a fáum svæðum í Reykjavík sem eru tiltölulega ósnert, amk ekki með byggð.
Þessi Sundabraut mun líka hafa slæm áhrif á Grafarvogshverfið þar sem gatan sjálf viðist vera mjög nálægt húsum/bygð < 100m. þetta mun valda hávaða og mengun sem er erfitt að halda í skefjum, sem sagt vont fyrir íbúa Grafavogs.

Eins og þetta er lagt upp þá er gert ráð fyrir allt að 30.000 ökutækjum á dag um þessa brú, hvaðan koma þessi ökutæki og hvert fara þau ?
ef hugmyndin er að færa umferð af Vesturlandsvegi yfir á Sundabraut og inn á Sæbrautina, hvert komast þessi ökutæki þá ? Sæbraut er nánast bílastæði í dag og það stendur ekki til að stækka Sæbrautina , heldur dreymir borgarstjórn um að þrengja enn meira að þessari götu og fækka akgreinum í báðar áttir.
Ef hugmyndin er að taka alla umferð að Sundabraut og beina henni inn á Landsholtsveginn/Holtaveginn, hver kemst sú umferð þaðan ? og hvaðan kæmu þá þau ökutæki sem ætla sér inn á Sundabrautina, er þeim þá ætlað að fara í gegnum íbúðahverfi (Langaholtið)?

ef það á að koma þessari umferð inn á Kringlumýrarbraut, þá þarf að færa Sundabraut annað, og líklegast í göng.

ég legg til að þessari framkvæmd verði hætt eða amk endurskoðuð frá grunni með tilliti til umferðarflæðis, þeas hvaðan og hvert eru ökutæki að fara og hvernig mun núverandi umferðarkerfi taka þessari breytingu.

Höfundur: Helgi Pétursson

Sent inn þann: 25.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Umsögn Veitna

Höfundur: Helga Rún Guðmundsdóttir

Sent inn þann: 25.11.2025 , **Fyrir hönd:** Veitur

Viðhengi:

41.1.Sundabraut.pdf

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 21. nóvember 2025

Efni: Umsögn Veitna um umhverfismatsskýrslu vegna áforma um lagningu Sundabraut
Mál 627/2025

Veitur ohf. hafa fengið til umsagnar umhverfismatsskýrslu Sundabrautar, ásamt fylgiskjölum. Veitur hafa rýnt skýrsluna á grundvelli hlutverks Veitna sem rekstraraðili veitukerfa á svæðinu og sem lögbundinn umsagnaraðili um umhverfismatið.

Skörun við lagnir Veitna
Eins og fram kemur í umhverfismatsskýrslunni mun Sundabraut og tilheyrandi framkvæmdasvæði hafa talsverða skörun við núverandi lagnir og strengi í jörðu. Taka þarf tillit þessara lagna og Veitur leggja áherslu á mikilvægi þess að samráð sé haft um nauðsynlegar færslur og breytingar á lögnum. Sumum lögnum verður auðvelt að hliðra til en ljóst er að aðrar breytingar krefjast þess að farið verði í ítarlegri greiningar og hönnun á veitukerfum með góðum fyrirvara.

Veitur vekja sérstaka athygli á því að nokkrar mikilvægar stofnlagnir verða fyrir áhrifum sem getur skapað töluverða rekstraráhættu. Sumar af stofn- og flutningslögnum verður ekki hægt að taka úr rekstri á meðan framkvæmdum stendur og þarf í slíkum tilfellum að útbúa bráðabirgðalagnir og -tengingar. Á meðan unnið er að tengingum við veitukerfin vegna framkvæmda við Sundabraut, hvort sem er endanlegum eða til bráðabirgða, er mikilvægt að tryggja afhendingaröryggi til notenda og undirbúa alla slíka vinnu vel. Hér er til dæmis um að ræða:

- 1400 mm fráveitulögn sem þverar Holtaveg og er með stærri flutningslögnum frárennslis að hreinsistöð í Klettagörðum
- DN350 flutningslögn hitaveitu meðfram Sæbraut sem flytur vatn frá Elliðaárbrunni í átt að Sundlaugastöð
- DN250 hitaveitulögn í Vesturlandsvegi sem er eina hitaveitufæðingin fyrir Kjalarnes
- 225 mm stofnlögn fyrir kalt vatn sem er aðalfæðing Gufuness
- 600 mm stofnlögn fyrir kalt vatn sem liggur meðfram Strandvegi og tengist

Grafarvogshverfi
Einnig er vert að taka fram að áhrif eru mismikil vegna brúar- og jarðgangavalkosta, þar sem jarðgöng hafa á heildina litið minni áhrif á mikilvægar lagnir.
Ofanvatnsáætlanir á Gufunesi.

Í dag liggur stór regnvatnsstofnlögn frá Gufuneskirkjugarði, þvert yfir Grafarvogshverfið og yfir Gufunes, þar sem hún endar í 1600 mm útrás út í sjó. Lögnin liggur á miklu dýpi (allt að 15 m) undir gamla urðarunastaðinn í Gufunesi og er illa farin þar undir. Veitur stefna þess vegna að því að taka þann hluta lagnarinnar sem liggur vestan megin við Strandveg og undir urðunarstaðinn úr rekstri og koma í staðinn upp keðju blágrænna ofanvatnslausna. Ný flutningsleið fyrir ofanvatn

EBV-150-02

verður því að öllum líkindum á yfirborði með hreinsimannvirkjum, opnum rásum og settjörn, til að leysa af núverandi regnvatnsstofn í Gufunesinu.

Með tilkomu Sundabrautar, verðri brúarlausn fyrir þverun Kleppsvíkur valinn, stendur til að tengja gatnakerfi Grafarvogs við Sundabraut með framlengingu á Hallsvegi til vesturs eftir Gufunesinu. Veitur vilja því vekja athygli á skörun þessara framkvæmda við áætlanir um endurnýjun ofanvatnskerfa á Gufunesi og að samræma þurfi þessar tvær framkvæmdir.

Í frumhönnun Verkís frá árinu 2022 er gert ráð fyrir að tengja nýja regnvatnslögn við núverandi stofn við Gufunesbæ vestan Strandvegar, og koma í framhaldi fyrir blágrænum ofanvatnslausnum með opnum rásum og settjörn til hreinsunar. Legu nýrra ofanvatnsfarvega eru settar ákveðnar skorður. Fyrst og fremst þarf farvegurinn að vera utan við urðunarstaðinn í Gufunesi til að hindra mengun frá urðunarsvæðum, en auk þess er hæðarlega í

landi mikilvæg til að tryggja hæfilegan halla og dýpi á ofanvatnsrásum og settjörnum. Þá er einnig talið óheppilegt ef þvera þarf skólplögn sem liggur einnig í vesturátt eftir Gufunesi að dælustöð. Í frumhönnun ofanvatnslausnanna var tekið tillit til fyrirhugaðar veguppbyggingar á Gufunesi með tilkomu Sundabrautar og framlengingu Hallsvegar, en endurskoða þarf tillögurnar og útfæra nánar samhliða frekari hönnun og landmótun vegna Sundabrautar.

Núverandi lögn tekur við afrennsli regnvatns og drenkerfa frá um 195 ha svæði sem nær yfir Gufuneskirkjugarð, Rimahverfi, Engi, Foldir, Hamra, Flatir og Gufunes og er mikilvægt að tryggja þessu ofanvatni farveg og hreinsun. Til framtíðar verður nauðsynlegt að afleggja umrædda regnvatnsstofnlögn og koma í staðinn fyrir nýjum farvegum fyrir ofanvatn, og tryggja þarf leiðir til þess þrátt fyrir mögulega skörun við Sundabraut og framlengingu Hallsvegar.

Fráveituútrás í Kollafirði

Fráveituútrás í eigu Veitna liggur frá iðnaðarhverfi við Esjumela út í Kollafjörð, innan fyrirhugaðrar þverunar Sundabrautar yfir Kollafjörð. Verkfræðistofan Vatnaskil hefur gert ítarlega greiningu á áhrifum þverana á sjávarstrauma, öldufar, vatnsskipti, vatnsgæði og setflutninga og hafa Veitur kynnt sér þá skýrslu sem finna má í viðauka G.1 með umhverfismatsskýrslu Sundabrautar. Niðurstöður líkanútreikninga Vatnaskila benda til að þverun Sundabrautar yfir Kollafjörð muni ekki hafa neikvæð áhrif á mengunardreifingu frá fráveituútrásinni, heldur þvert á móti, að blöndun og útskolun efna muni aukast. Með öðrum orðum er niðurstaðan sú að vegfylling Sundabrautar sé ólíkleg til að hafa áhrif á markmið um gott efnafræðilegt ástand vatnshlotsins. Veitur fagna þessari jákvæðu niðurstöðu.

Í umhverfismati Sundabrautar og greiningu Vatnaskila er einnig fjallað um botnrof og setsöfnun. Niðurstöður sýna að þveranirnar draga úr mögulegu rofi upp við ströndina innan þverana. Aukinn straumhraði í brúaropum leiðir hinsvegar til þess að mögulegt rofsvæði myndast í búaropi og á nokkuð víðfeðmu svæði bæði innan og utan þverana í takti við aukinn straumhraða frá brúaropi. Takmarkaðar upplýsingar lágu fyrir um botngerðina í Kollafirði og þar af leiðandi nokkur óvissa í útreikningum um setsöfnun. Í skýrslu Vatnaskila er einnig bent er á að niðurstöður botnrofs- og setflutningsreikninga sýna að mikilvægt verður að vakta allar botnbreytingar á framkvæmdatíma og rekstartíma í kjölfarið með reglubundnum hætti. Þótt ólíklegt megi virðast að botnrof og setsöfnun muni hafa áhrif á fráveituútrásina, vilja Veitur benda á mikilvægi þess að tryggja að

botnrof hafi ekki áhrif á stöðugleika útrásarinnar, sem og að setsöfnun verði ekki í kringum útrásaropið sem gæti hindrað útrennsli fráveituvatns.

Vatnshlot
Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að fyrirhuguð lega Sundabrautar yfir gömlu Gufuneshaugana kunni að valda því að jarðvegur þjappist niður þannig að mengunarefni fari á hreyfingu og að grunnvatnshlotið Stór-Reykjavík nr. 104-261-2-G geti þá mögulega orðið fyrir áhrifum vegna þessa. Ítarlegar rannsóknir eru fyrirhugaðar til að skoða möguleg áhrif framkvæmdarinnar á losun og dreifingu mengunarefna sem kunna að vera í haugunum.

Vatnsból fyrir kalt neysluvatn eru utan þessa grunnvatnshlots og því ekki í hættu, en Veitur reka hins vegar nokkrar borholur fyrir heitt neysluvatn innan Stór-Reykjavík grunnvatnshlotsins, á Laugarnesi og í Elliðaárdal. Ólíklegt er að þessi vatnstökusvæði verði fyrir áhrifum en hugsanlega er ástæða til að ganga úr skugga um það samhliða þeim rannsóknum sem eru fyrirhugaðar á grunnvatnshæð og mögulegri tilfærslu mengandi efna innan vatnshlotsins.

Byggða- og íbúaþróun
Sundabraut mun að öllum líkindum hafa veruleg áhrif á byggðaþróun og byggðamynstur borgarinnar til langs tíma. Líklegt er að rýmisfrek atvinnustarfsemi og léttur iðnaður færist frá miðsvæðum í útjaðar borgarinnar og að samsetning byggðar á miðlægum svæðum breytist samhliða því, þar sem rými skapast fyrir annars konar atvinnustarfsemi og þéttingu íbúabyggðar. Uppbygging mun í kjölfarið aukast í norður- og austurhluta borgarinnar, til dæmis á Álfsnesi, Tungumelum, Esjumelum, Kjalarnesi og hugsanlega á Geldinganesi.

Breyting á byggðamynstri og byggðaþróun hefur einnig í för með sér breytingar og fjárfestingar í veitukerfum, þar sem líklega mun þurfa að endurhugsa og styrkja lagnakerfi á miðsvæðum, sem og að leggja ný kerfi í útjaðri borgarinnar. Veitur eru vakandi fyrir þessari þróun og fagna jákvæðum áhrifum hennar á landnýtingu og innviði.

Aðrir þættir
Veitur sjá ekki ástæðu til að gera athugasemdir við aðra þætti umhverfismatsins.

Virðingarfyllst,
f.h. Veitna

Helga Rún Guðmundsdóttir

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi eru athugasemdir Kayakklúbbsins við Umhverfismatsskýrslu vegna Sundabrautar.

Höfundur: Klara Ósk Bjartmarz

Sent inn þann: 26.11.2025

Viðhengi:

42.1.Kayakklúbburinn - umsögn umhverfismat Sundabrautar.pdf

Athugasemdir Kayakklúbbsins við Umhverfismat Sundabrautar

Kayakklúbburinn vill koma á framfæri athugasemdum sínum við Umhverfismatsskýrslu vegna Sundabrautar. Athugasemdirnar snúa að starfsemi klúbbsins og hagsmunum siglingafólks.

Kayakklúbburinn hefur aðstöðu við Geldinganes og eru félagar á fjórða hundrað. Klúbburinn rekur félagsaðstöðu í gámum við Eiðið, auk geymslu fyrir um 300 kayaka. Gámunum er vel við haldið og málaðir í litum sem falla að umhverfinu, snyrtileg aðstaða er metnaðarmál klúbbsins.

Félagar þekkja vel vinsældir svæðisins hjá útivistar- og sjósundsfólki, auk fjölskyldna sem sækja í fjöruferðir. Á vestanverðu eiðinu er falleg sandströnd þar sem börn geta buslað og byggt sandkastala – eitt af fáum slíkum svæðum í Reykjavík. Svæðið, bæði Eiðið og Geldinganes, er vel nýtt, allt árið um kring og þar á fjölbreyttur hópur útivistarfólks athvarf. Fyrir liggur í umhverfismatinu að áhrif á „...núverandi útivist á Geldinganesi verða að einhverju leiti neikvæð“. Þar kemur einnig að fram „engin skipulögð útvistastarfsemi er á Geldinganesi“ (sjá bls. 393). Að mati Kayakklúbbsins þarf að taka tillit til allrar útivistarstarfsemi, hvort sem hún sé skipulögð eða ekki.

Í umhverfismati Sundabrautar segir að landfyllingar „ættu ekki að hamla notkun svæðisins“ fyrir kayakræðara (sjá bls. 393-394). Að mati klúbbsins munu landfyllingar beggja vegna Geldinganess breyta róðrarleiðum og takmarka notkun svæðisins.

Vindafar og öldulag mun breytast og erfitt er að meta afleiðingar fyrir fram. Líklegt er að hluti róðrarleiða verði krefjandi fyrir óreynda ræðara þar sem samspil vinds, strauma og aldna getur skapað erfiðar aðstæður. Auk þess munu ræðarar þurfa að róa lengri kafla undir óhagstæðu ölduhorni þar sem áður var hægt að fylgja landi, oft í vindskugga. Áætlaður straumhraði um brúarop Sundabrautar (sem ætlað er að verði á milli Geldinganess og Gunnuness) gæti enn fremur gert róðrarleiðir erfiðari fyrir minna vana meðlimi klúbbsins.

Kayakklúbburinn óskar eftir að skoðað verði hvort hægt sé að grípa til mótvægisaðgerða ef af framkvæmdum verður, til dæmis með rofi í landfyllingum nær landi þar sem kayakræðarar og sjófarendum á smærri fleytum komast í gegn. Slíkt eykur öryggi þeirra í krefjandi veðuraðstæðum, í stað þess að þurfa að róa undir brú á miðju sundi.

Að vetri til háttar nokkuð oft þannig til að ís hamlar sjósetningu öðru hvoru megin á eiðinu en hinum megin er hægt að leggja frá landi. Það er algengara að ófært sé vegna ísmyndunar austan megin á eiðinu. Fylling og stutt brú vestan við Geldinganes er líkleg til að auka ísmyndun á svæðinu á milli Sundabrautar og Eiðis. Ísmyndun þar (vestan við Eiði), mun því fækka róðrarhæfum dögum frá Eiði að vetri til.

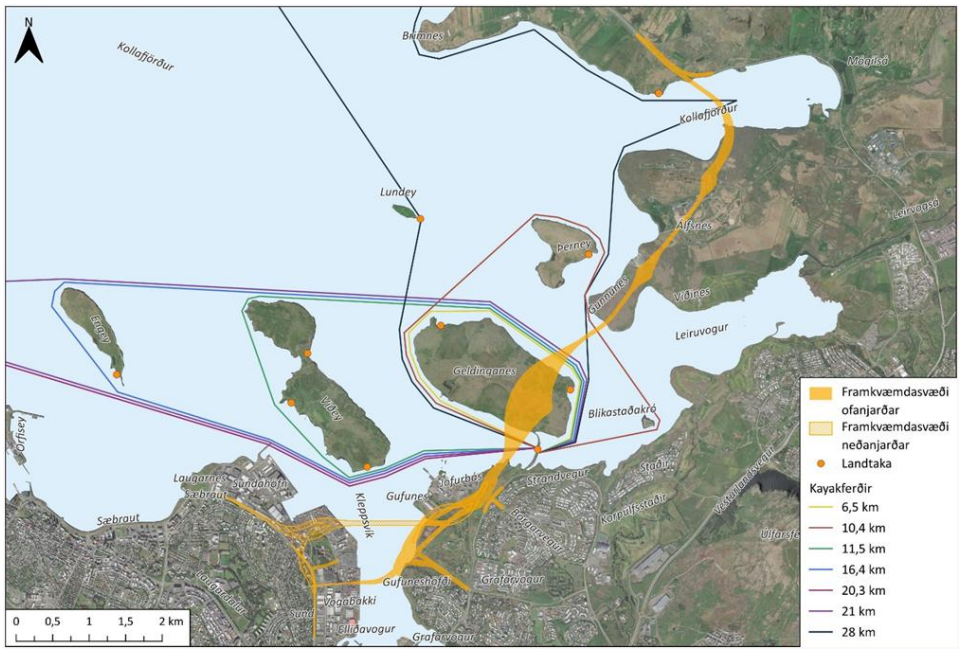
Kayakklúbburinn óskar eftir að lagt verði mat á áhrif ísmyndunar í tengslum við landfyllingar beggja vegna Geldinganes, en fram kemur í skýrslunni að það hafi ekki verið gert (bls. 394). Einnig þarf að meta samlegðaráhrif aurburðar og íss við fyrirhugaðar landfyllingar, þar sem slíkar fyllingar geta hindrað náttúrulega strauma sem bera ís til sjávar en munu mynda fyrirstöðu sem breytir núverandi jafnvægi íss og aurburðar. Ofangreind áhrif eru einnig líkleg til að fækka enn frekar þeim dögum sem sjófært er frá Eiði til austurs að vetri.

Haftengd útivist, þar á meðal siglingar af ýmsu tagi, á undir högg að sækja í Reykjavík. Sama á við um aðgengi almennings að ósnortinni strönd og hafinu, sem hefur gegnt lykilhlutverki í íslensku samfélagi frá landnámi. Ef fram heldur sem horfir gæti skipulagt siglingastarf horfið úr Reykjavík

innan fáeinna ára. Siglingar eru fimmtánda stærsta íþróttagreinin innan Íþrótta-og Ólympíusambandsins Íslands og er íþróttagrein sem hentar vel ólíkum hópi iðkenda.

Í skýrslu starfshóps Haftengd upplifun og útivist í Reykjavík er vitnað í Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 þar sem Geldinganes er sérstaklega tilgreint sem svæði þar sem tryggja þurfi aðgengi almennings að sjónum og mannvirkjagerð haldið í lágmarki. Lokaorðin í umsögn Kayakklúbbsins eru fengin af heimasíðu Reykjavíkurbogar (Haftengd útivist | Græna planið | Reykjavik):

Strandlengja Reykjavíkur er dýrmæt eign okkar allra, bætt aðgengi að henni hefur í för með sér meiri möguleika til haftengdrar upplifunar og útivistar sem getur hvatt til aukinnar útiveru borgarbúa og skilað sér í bættri lýðheilsu, líkamlegri og félagslegri.



Helstu róðurleiðir félagsmanna Kayakklúbbsins. Mynd: EFLA 2025.

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sundabrú

Valkosturinn sem Vegagerðin hefur talað mest fyrir er Sundabrú. En það er líka valkostur sem hefur mætt hvað mestri andstöðu hjá íbúum Grafarvogs og Laugardals, náttúruverndarsinnum, dýraverndunarsinnum og útivistarfélögum. Enn frekar náðist sátt við íbúa Grafarvogs og Laugadals á sínum tíma um að göng yrðu frekar fyrir valinu svo brúaráformin valda enn frekari óánægju og mótstöðu íbúa. Sjá frekar hér í grein varaformanns Íbúasamtaka Laugadals: *https://kjarninn.is/skodun/2021-02-05-spurt-um-sundabraut/* Bæði Laugardalur og Grafarvogur eru hverfi sem eru róleg og falleg, með náttúru í borg. Það eru ekki bara íbúar sem njóta hverfanna, heldur sækja fjölmargir utan hverfanna í að verja þar tíma. Það dylst engum að brú myndi hafa verulega neikvæð áhrif á bæði hverfin, og gjörbreyta menningu þeirra og umhverfi. Auk þess að það er ekki sjónmáli lausn á því hvernig á að framkvæma hana án þess að raska eitruðum og gömlum öskuhaugum í Gufunesi. Það er því allt sem mælir gegn þessari brú og því ekki líklegt að hún verði að veruleika. Skynsemi þyrfti að detta út á öllum stigum ferlisins.

Sundagöng

Í heildina litið virðast íbúar Grafarvogs og Laugardals jákvæðari fyrir göngum en brú. Vegagerðin virðist hins vegar ekki bjóða upp á valkost um ásættanleg göng, sérstaklega í Grafarvogi og við Leiruvoginn í Mosfellsbæ. Valkosturinn um Sundagöng virðist því enn sem komið er í raun bara vera Sundabrú með einstaka gangaköflum. Til þess að fara ekki gegn íbúum í kring, náttúruverndarsinnum, dýraverndunarsinnum og útivistarfélögum - þá þurfa Vegagerðin og skipulagsyfirvöld að setjast aftur að borðinu og teikna raunhæfan kost fyrir Sundagöng. Leiðin þarf að ná undir sjávarbotn til þess að raska ekki náttúru og dýralífi og hún þarf að vera þannig skipulögð að hún valdi ekki mengun og hávaða við íbúabyggð. En þar vandast málið, sérstaklega eftir árið 2021 þegar fyrsta blokkin reis í Gufunesi í Grafarvogi. Þótt að göng væru gerð frá Kjalarnesi að Gufunesi (sem er ekki valkostur í kynningu Vegagerðarinnar, bara brú), og ákveðið væri að velja að setja göng undir Gufunes að Sundahöfn (sem er hluti af valkostum Vegagerðarinnar) - þá þyrfti samt samkvæmt skipulagi að hafa gangamunna klessta við fyrstu blokkirnar í Gufunesi. Aðgangur munnans í Grafarvogi inn í göngin yrði sá vinsælasti í Reykjavík með tilheyrandi umferðarþunga, mengun og hávaða. Erfitt er að gera sér í hugarlund hvað borgaryfirvöldum gekk til þegar ákveðið var að byggja þessar íbúðir í Gufunesi, ef alltaf átti að láta verða af því að setja stærstu hraðbraut Reykjavíkur þétt upp við. Á síðu Reykjavíkur um Gufunes segir: „Áhersla er á vistvænar lausnir (..) og græna ásýnd í sterkri tengingu við þétta og fjölbreytilega byggð. Umfram allt er manneskjan sett í öndvegi (...)“ og „Strandlengjan verður áfram í hávegum höfð og styrkt þannig að hún verði áhrifaríkt almenningsrými fyrir alla.“ Lega Sundabrautar í gömlu skipulagi virðist því ekki passa lengur við nýjar byggðir. Ef það á að setja fram raunhæfan kost um Sundagöng þá þarf að teikna leguna alveg upp á nýtt og finna munnanum nýja leið.

Það er ekki hægt að sýna íbúum Gufuness og annarra hverfa í kring þá valdníðslu að troða risa hraðbraut þétt upp við íbúðir. Og það er ekki hægt að eyðileggja svo fagurt svæði.
Það þyrftu þá að koma sterkari rök en að aksturstími styttist um 10-30 mínútur, það er enginn tími miðað við þá fórn sem væri færð.
Gufunes er hverfi sem býður upp á svo marga möguleika til uppbyggingar. Þar er starfsemi lista- og menningar og gullfalleg náttúra í kring sem mikið er notuð til útivistar. Að troða hraðbraut upp við myndi eyðileggja hverfið á allan hátt og þá möguleika sem það hefur.

Enn fremur yrði Grafarvogur gegnumstreymishverfi með miklum umferðarþunga. Þótt að það hljómi eins og auka hraðbraut yrði auki rými á vegum, þá sýnir reynsla annarra borga að það yrði frekar umferðarhvetjandi. Eftir einhver ár gætu því verið byrjaðar að myndast miklar umferðarteppur á Sundabraut. Eitt dæmi er Trömsö-brú þar sem umferð jókst svo mikið að það þurfti að gera göng líka. Sjá umfjöllun í nýlegri grein: *https://www.visir.is/g/20252791100d/sundabru-minnir-a-helsta-kennileiti-nordur-noregs* En dæmin eru fjölmörg.

-

Höfundur: Árný Elínborg Ásgeirsdóttir

Sent inn þann: 26.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn Landhelgisgæslu Íslands

Höfundur: Eydís Arna Líndal

Sent inn þann: 27.11.2025 , **Fyrir hönd:** Landhelgisgæsla Íslands

Viðhengi:

44.1.umsögn sundabraut.pdf

LANDHELGISGÆSLA ÍSLANDS
ICELANDIC COAST GUARD

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Reykjavík 27. nóvember 2025
Tilvísun: 2510145/0.7.2

Efni: Umsögn vegna kynningar á umhverfismatsskýrslu vegna Sundabrautar, mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar til Landhelgisgæslu Íslands, dags. 13. október 2025, þar sem óskað er eftir umsögn Landhelgisgæslu Íslands á umhverfismatsskýrslu vegna Sundabrautar.

Hafstraumar, öldufar og setflutningar

Landhelgisgæslan bendir á að nýjar fyrirstöður í sjó, t.d. brúarstólpar, árekstrarvarnir og uppfyllingar hafa áhrif á strauma og öldufar og þar með setflutninga. Slíkar breytingar geta valdið því að dýpi breytist bæði utan og innan við fyrirstöðurnar, sem hefur áhrif á siglingaöryggi. Dæmi um þetta eru þekkt, m.a. í tengslum við brúargerð í Borgarfirði, þar sem breytingar á dýpi komu glögglega í ljós.

Með tilliti til öruggra siglinga um innanverðan Kollafjörð, einkum Eiðisvík og Viðeyjarsund, er nauðsynlegt að viðhafa reglulegar dýptarmælingar á framkvæmdatíma og eftir framkvæmdalok til að fylgjast með þróun dýpis og grípa til viðeigandi mótvægisaðgerða ef þörf krefur.

Siglingaleiðir og öryggi sjófarenda

Hafsvæðið innan áhrifasvæðis Sundabrautar er nýtt til siglinga, mismikið þó, en þar sem gera má ráð fyrir siglingum skipa og báta nærri mannvirkjum og mögulega undir brúm þarf að tryggja skýra merkingu og leiðbeiningar fyrir sjófarendur. Þetta á sérstaklega við ef brú verður byggð yfir Kleppsvík, en einnig við Leiruvog og Kollafjörð. Nauðsynlegt er að hönnun og framkvæmd taki mið af siglingaöryggi, m.a. með siglingamerkjum og ljósum, tryggingu nægilegs siglingarýmis undir brú og með samráði við Landhelgisgæslu og siglinga- og hafnaryfirvöld um staðsetningu merkja og leiðarmerkinga.

Samantekt

Með vísan til framangreinds telur Landhelgisgæsla Íslands að framkvæmdaaðili skuli tryggja reglulegar dýptarmælingar á áhrifasvæðum á framkvæmdatíma og eftir framkvæmdalok. Að siglingaöryggi verði haft að leiðarljósi við hönnun og framkvæmd og að samráð verði haft við Landhelgisgæsluna og siglinga- og hafnaryfirvöld á öllum stigum hönnunar og framkvæmdar til að lágmarka áhættu fyrir sjófarendur.

Virðingarfyllst,

Eydís Líndal

Eydís Arna Líndal, lögfræðingur

Skógarhlíð 14
105 Reykjavík
ICELAND

lhg@lhg.is
www.lhg.is

354-5452000

354-5452001

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn Betri samgangna ohf.

Höfundur: Þorsteinn Rúnar Hermannsson

Sent inn þann: 27.11.2025

Viðhengi:

45.1.Sundabraut - Vegagerðin - umsögn í Skipulagsgátt.pdf

Reykjavík, 27.11.2025

Efni: Sundabraut, mat á umhverfisáhrifum og tillaga að breytingu á aðalskipulagi.
Tilvísun: BES-VEG-2025-11-27-MB-001

Vegagerðin í samvinnu við Reykjavíkurborg áformar lagningu Sundabrautar milli Sæbrautar og Kjalarness. Betri samgöngur hafa fengið umhverfismatsskýrslu Sundabrautar og tillögu að breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur til umsagnar.

Umsögn Betri samgangna

Betri samgöngur bera ábyrgð á og hafa umsjón með undirbúningi og framkvæmd þeirra verkefna sem heyra undir Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins[1]. Verkefnum Sáttmálans er skipt í fjóra flokka; Stofnvegir, Borgarlína, hjóla- og göngustígar og umferðastýring, öryggi og flæði. Eitt af þeim verkefnum sem heyra undir Samgöngusáttmálann er Sæbrautarstokkur. Norðurendi stokksins verður rétt norðan við gatnamót Kleppsmýrarvegar og Skeiðarvogs og suðurendinn norðan við mislæg gatnamót Miklubrautar/Vesturlandsvegar og Sæbrautar/Reykjanesbrautar. Ný gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar og tilheyrandi breytingar á Reykjanesbraut milli Stekkjarbakka og gatnamóta Miklubrautar/Vesturlandsvegar og Sæbrautar/Reykjanesbrautar er einnig sáttmálaverkefni. Samlegðaráhrif verkefnanna eru töluverð og undirbúningur þeirra og framkvæmdatími því að hluta samþættur. Hönnunar-, umhverfismats- og skipulagsferli þessara verkefna eru langt komin hjá Vegagerðinni og Reykjavíkurborg. Í uppfærðum sáttmála, sem ríki og sveitarfélög undirrituðu í ágúst 2024, er gert ráð fyrir framkvæmdum við Sæbrautarstokk á árunum 2027 til 2030 og við gatnamót Bústaðavegar og Reykjanesbrautar á árunum 2028 til 2030.

Fyrir utan miklar endurbætur á umferðarflæði á Sæbraut og verulega umbreytingu á umhverfi hennar er Sæbrautarstokkur grunnforsenda þess að tengja 1. lotu Borgarlínu yfir Sæbraut á leiðinni frá Suðurlandsbraut að Vogastöð og áfram upp að Krossamýrartorgi á Ártúnshöfða. Vogastöð, við suðurenda stokksins, verður ein af kjarnastöðvum almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu og verður m.a. mikilvægur tengipunktur fyrir 1. og 3. lotu Borgarlínunnar. Sex leiðir almenningssamgangna innan höfuðborgarsvæðisins auk leiða út fyrir höfuðborgarsvæðið munu skv. áætlunum aka um Vogastöð og suðurenda Sæbrautarstokks. Vogastöð verður því einn mikilvægasti hnútpunkturinn í leiðakerfi almenningssamgangna og lykilforsenda fyrir innleiðingu á nýju leiðaneti. Framkvæmdir við 1. lotu Borgarlínu eru hafnar og sá hluti hennar sem tengir Suðurlandsbraut yfir Sæbrautarstokk og Elliðaár upp á Ártúnshöfða á, í takti við uppbyggingu Sæbrautarstokks, að koma til framkvæmda á árunum 2028 til 2031. Hluti af 3. lotu Borgarlínu, leggurinn milli Vogastöðvar í norðri og Mjóddar í suðri, á að koma til framkvæmda samhliða nýjum gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar á árunum 2028 til 2030.

[1] *Stjórnarráð Íslands: Samgöngusáttmáli Höfuðborgarsvæðisins*

Yfirlitskort, úr verksjá Betri samgangna, sem sýnir umfang stofnvega- og Borgarlínuverkefna á þessu svæði er hér að neðan. Nýir hjóla- og göngustígar á svæðinu verða byggðir upp samhliða.

Verkefnin eru sem fyrr segir langt komin í undirbúningi. Betri samgöngur leggja áherslu á mikilvægi þess að undirbúningur og framkvæmd Sundabrautar valdi ekki töfum á því að þessi lykilverkefni Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins komist til framkvæmda.

Virðingarfyllst,
f.h. Betri samgangna ohf.

Þorsteinn R. Hermannsson
aðstoðarframkvæmdastjóri

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sem íbúi í Grafarvogi legg ég ríka áherslu á að framkvæmdum við Sundabraut verði hagað þannig að þær trufli líf íbúa sem minnst og hafi eins lítil og afturkræf áhrif á friðlýsta náttúruna og unnt er. Brú eða yfirborðsbraut myndi valda varanlegri sjón- og hljóðmengun, skerða strandlengju og setja lífríki svæðisins í hættu. Hafna alfarið vegtengingu Hallsvegar uppá Vesturlandsveg. Það myndi klippa hverfið í tvennt og valda gríðalegri hávaðamengun.

Ég tel því að jarðgöng eða botngöng séu langbesti kosturinn. Slík lausn verndar umhverfið, dregur úr hávaða og sjónrænum áhrifum og heldur lífsgæðum íbúa í fyrirrúmi. Vindhraði hefur í minni tíð náð 50 m/sek í Geldinganesi og oft náð 25 metrum, hver vill vera á langri brú í slíku veðri. Göng hafa einnig framtíðargildi, þau eru öruggari, veðurvarin, hagkvæmari til langs tíma og valda minnstu röskun á landi og lífríki. Það er mikilvægt að áður en ákvörðun um endanlega legu Sundabrautar er tekin verði gerð fullnaðar skoðun á göngum sem heildarlausn. Við eigum ekki að ráðast í framkvæmdir sem hafa óafturkræf áhrif þegar til er valkostur sem lágmarkar skaðann og hámarkar ávinning samfélagsins.

Höfundur: Bjarni Sigurðsson

Sent inn þann: 27.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sem íbúi í Laugardalnum er ég alfarið á móti því að tengja þunga umferðargötu við Holtaveg,
Á hverjum einasta degi eru mörg börn á ferð á veginum, þarna er t.d. félags- og frístundarheimilið Þróttheimar, Brákarborg (dýrasti leikskóli landsins) og Langholtsskóli

Þetta myndi ekki bara auka umferð um hverfið sem væri óumflýjanlegt en gert er ráð fyrir að um 30 þúsund bíla á dag muni nýta sér þessa leið og þar af leiðandi renna á inn á Holtaveg, þann sama Holtaveg og Langholtsskóli stendur við og vegna stíflna á Sæbraut færi stór hluti umferðarinnar áreiðanlega í gegnum gróin íbúahverfi, Langholtsveginn, Laugarásveginn, Álfheima.

Síðan eru það lífsgæðin og mengunin sem þessu fylgir. Frístundaheimilið Þróttheimar stendur hjá Sæbraut nú þegar það er ætlað fyrir börn á aldrinum 6-8 ára eða fyrsta til annan bekks. Þau geta oft ekki farið út að leika þarna vegna lélegra loftgæða. Hvernig verður ástandið þegar hljóðmengun og loftmengun bætist í með tilkomu Sundabrautar ? Það stendur einnig leikskóli þarna við Holtaveg, Brákaborg dýrasti leikskóli landsins ! Eiga börnin þar að vera í loftmengun og hljóðmengun alla daga?
Það verður ólíft fyrir börnin okkar sem eru þarna í frístund, félagsmiðstöð og á leikskóla

Seinast en ekki síst er það umferðin sem mun að sjálfsögðu aukast. Börnin í hverfinu eru á leið í og úr skóla á háanna tíma, á sama tíma og umferðin er hvað mest á daginn. í mikilli umferð fer fólk óumflýjanlega að flýta sér og verður óþolinmótt og þá gerast slysin. Viljum við að börnin okkar séu á ferð í umferðinni í öllum hávaðanum, mengunin og hættunni sem því fylgir? Þetta mun skerða lífsgæði okkar íbúa í Laugardalnum !

Við íbúðar í Laugardalnum hljótum að fá að segja eitthvað um þessa framkvæmd þar sem þetta hefði ótrúleg áhrif á okkar nærumhverfi og lífsgæði ! Þetta myndi kannski stytta leiðina fyrir fólk utan af landi en vegur það virkilega þyngra en öryggi og heilsa íbúa og barna sem búa í höfuðborginni?

Við erum með risastórt iðnaðarsvæði beint fyrir neðan, væri ekki heppilegra að hafa endann á Sundabraut þar ?

Höfundur: Anna Sigurrós Steinarsdóttir

Sent inn þann: 27.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sem íbúi í Grafarvogi legg ég ríka áherslu á að framkvæmdum við Sundabraut verði hagað þannig að þær trufli líf íbúa sem minnst og hafi eins lítil og afturkræf áhrif á friðlýsta náttúruna og unnt er. Brú eða yfirborðsbraut myndi valda varanlegri sjón- og hljóðmengun, skerða strandlengju og setja lífríki svæðisins í hættu. Við höfnum vegtengins Hallsvegar uppá Vesturlandsveg. Það myndi klippa hverfið í tvennt og valda gríðalegri hávaðamengun.
Ég tel því að jarðgöng eða botngöng séu langbesti kosturinn. Slík lausn verndar umhverfið, dregur úr hávaða og sjónrænum áhrifum og heldur lífsgæðum íbúa í fyrirrúmi. Göng hafa einnig framtíðargildi, þau eru öruggari, veðurvarin, hagkvæmari til langs tíma og valda minnstu röskun á landi og lífríki. Það er mikilvægt að áður en ákvörðun um endanlega legu Sundabrautar er tekin verði gerð fullnaðar skoðun á göngum sem heildarlausn. Við eigum ekki að ráðast í framkvæmdir sem hafa óafturkræf áhrif þegar til er valkostur sem lágmarkar skaðann og hámarkar ávinning samfélagsins.

Höfundur: Alma Tynes Skúladóttir

Sent inn þann: 27.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sem íbúi í Grafarvogi legg ég ríka áherslu á að framkvæmdum við Sundabraut verði hagað þannig að þær trufli líf íbúa sem minnst og hafi eins lítil og afturkræf áhrif á friðlýsta náttúruna og unnt er. Brú eða yfirborðsbraut myndi valda varanlegri sjón- og hljóðmengun, skerða strandlengju og setja lífríki svæðisins í hættu. Við höfnum að vegtengins Hallsvegar uppá Vesturlandsveg. Það myndi klippa hverfið í tvennt og valda gríðalegri hávaðamengun.
Ég tel því að jarðgöng eða botngöng séu langbesti kosturinn. Slík lausn verndar umhverfið, dregur úr hávaða og sjónrænum áhrifum og heldur lífsgæðum íbúa í fyrirrúmi. Göng hafa einnig framtíðargildi, þau eru öruggari, veðurvarin, hagkvæmari til langs tíma og valda minnstu röskun á landi og lífríki. Það er mikilvægt að áður en ákvörðun um endanlega legu Sundabrautar er tekin verði gerð fullnaðar skoðun á göngum sem heildarlausn. Við eigum ekki að ráðast í framkvæmdir sem hafa óafturkræf áhrif þegar til er valkostur sem lágmarkar skaðann og hámarkar ávinning samfélagsins.

Höfundur: Soffía Marín Magnúsdóttir

Sent inn þann: 27.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Hjálögð er umsögn Elkem Ísland vegna Sundabrautar.

Höfundur: Sædís Alexía Sigurmundsdóttir

Sent inn þann: 28.11.2025

Viðhengi:

50.1.Umsögn Elkem Ísland - Sundabraut.pdf

Elkem

Skipulagsstofnun
Borgartún 7b
105 Reykjavík

Efni: Umsögn vegna Sundabrautar

Elkem Ísland fagnar fyrirhugaðri framkvæmd Sundabrautar. Um er að ræða mikilvæga innviðabót fyrir atvinnulíf og samfélag á Vesturlandi, sér í lagi Grundartangasvæðið.

Bætt samgöngutengsl og umhverfisáhrif

Sundabrautin mun stytta ferðatíma milli höfuðborgarsvæðisins og Grundartanga verulega. Þetta eykur skilvirkni í flutningum, bætir aðgengi að vinnuafli og þjónustu, og dregur úr kostnaði og kolefnisspori tengdu samgöngum. Betri tengingar styrkja einnig viðnámsþrótt og rekstraröryggi fyrirtækja á svæðinu.

Samfélagsleg áhrif og aðdráttarafl svæðisins

Með bættri tengingu við höfuðborgarsvæðið verður auðveldara að laða sérhæft vinnuafl að Grundartanga og nærliggjandi svæðum. Þetta styður við fjölbreyttara atvinnulíf, eykur búsetugæði og styrkir samfélagið í heild. Sundabrautin getur þannig orðið lykilþáttur í áframhaldandi uppbyggingu og eflingu svæðisins.

Sundabrautin er lykilverkefni fyrir framtíð iðnaðar og samfélags á Vesturlandi. Hún mun styrkja stoðir atvinnulífsins á Grundartanga, bæta lífsgæði íbúa og styðja við sjálfbæra þróun. Elkem Ísland hvetur til þess að framkvæmd hennar verði forgangsraðað og hrint í framkvæmd án tafar.

Virðingarfyllst,

Álfheiður Ágústsdóttir
forstjóri Elkem Ísland

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Góðan daginn
Meðfyljandi er athugasemd vegna Sundabrautar fyrir mál nr. 627/2023 og 622/2023

F.h. Skotreynar
Róbert Reynisson
Formaður

Höfundur: Róbert Már Reynisson

Sent inn þann: 28.11.2025

Viðhengi:

51.1.20251128 skotreyn aths vegna sundabrautar.docx

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sæl
Mér hefur fundist ýmislegt óljóst í Sundabrautargögnum t.d. varðandi vindskýli á brúm fyrir fjölbreytta ferðamáta, göng séu dýrari en brýr, sé ekki tekið á spá um hækkandi sjávarstöðu út öldina á Vesturlandi með brýr í huga o.fl. Þetta o.fl. varð til þess að ég tók saman hjálagt skjal.

Best kveðjur,
Gylfi Sigurðsson

Höfundur: Gylfi Sigurðsson

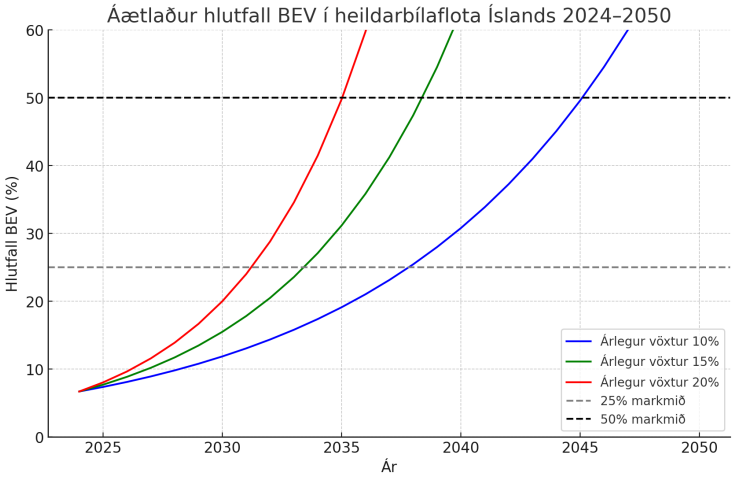
Sent inn þann: 28.11.2025

Viðhengi:

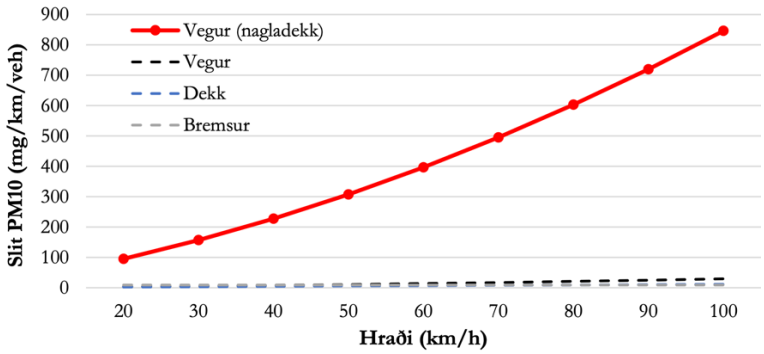
52.1.Sunda_bry´r_vindsky´li_go¨ng_fjo¨lb.pdf

Sundabraut – brýr / vindskýli, göng, fjölbreyttir ferðamátar? ???/11 2025:
Í kynningu á Hilton Hételi var ekki sérstaklega minnst á rafmagnsbíla, en það er hins vegar gert í skýrslunni og áætlað að hlutfall þeirra í umferðinni verði um 50% 2040 (talið varfærið mat).
Frá rafmagnsbílum kemur ekki CO2 ígildi sem er mjög jákvætt, en auk þess heyrist lítið vélarhljóð í þeim, en veghljóðið er meira þar sem þeir eru þyngri jafnvel mun þyngri en sambærilegir jarðefnaeldsneytisbílar.
Skv. útreikningi ChatGPT verður hlutfall hreinorkubíla um 60% 2040 miðað við árlega 15% fjölgun þeirra, sjá útreikninga Chat GPT á mynd skv. mismunandi forsendum.

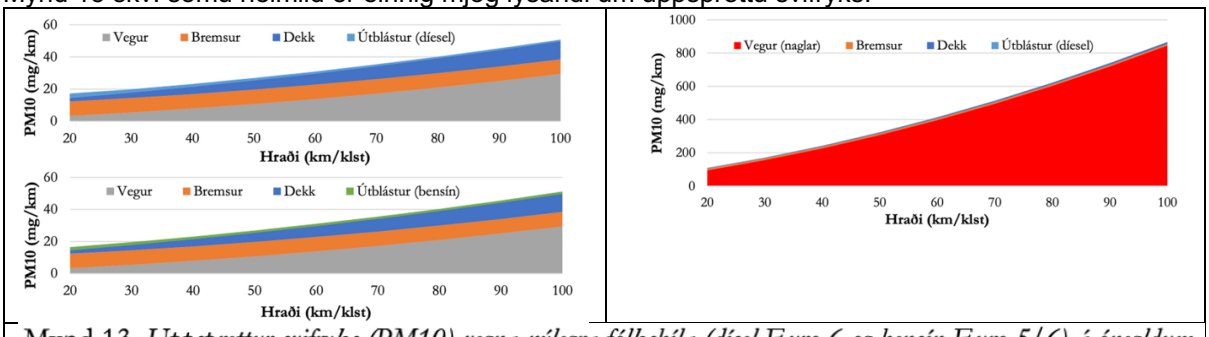
Sambærilegur útreikningu ChatGpt fyrir Noreg gaf 80% hreinorkubíla 2040.



Í afar vandaðri grein eftir Þröst Þorsteinsson, Áhrif hraða á mengun vegna umferðar, 2021, sem einnig er vísð til í skýrslu Eflu, slóðin: https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/ahrif_hrada_a_mengun_vegna_umferdar_0.pdf,
setur hann fram kúrfu, sem sýnir svifryk (PM10) vegna vegslits bíla á nagladekkjum, sem fall af hraða:



Á mynd 3 skv. sömu heimild var hlufall bifreiða á negldum dekkjum 2020 um 45%.
Mynd 13 skv. sömu heimild er einnig mjög lýsandi um uppsprettu svifryks.



Mynd 13. *Uppsprettur svifryks (PM10) vegna nýlegra fólksbíla (dísel Euro 6 og bensín Euro 5/6) á óneglduм (efsta og næst efsta mynd) og dísel bíls á negldum dekkjum (neðsta mynd). – Sources of PM10 for a recent (Euro 6 diesel and Euro 5/6 petrol) passenger car using studded (bottom) and non-studded tires.*

Í þessum kúrfum kemur skýrt fram, að það er afar áhrifarík leið til að draga úr svifryksmengun að draga úr umferðarhraða (ekki síst bifreiða á negldum dekkjum), en því verður að sjálfsögðu að fylgja eftir m.a. með meðalhraðamælingum, sem byggja á nútíma tækni m.a. á gervigreind og sektum, ef með þarf og án vettlingataka.

Þessi aðferðarfræði á við hvort sem gangalausnir eða brúalausnir verða ofan á, en ekki er að sjá að um þetta sé sérstaklega fjallað í skýrslunni.

Í inngangi áðurnefndrar skýrslu Þórðar segir – hér nefnt til áréttingar:
"Niðurstöðurnar sýna að með því að draga úr umferðarhraða mætti draga töluvert úr framleiðslu svifryks og þar með sliti gatna."

Kannske má draga þá ályktun, að litið sé á nagladekk og umferðarhraða sem heilaga kú, sem má alls ekki hrófla við?

Fram hefur komið á fundum að fjölbreytta ferðamáta megi leysa í Sundabraut á brú, en ekki í göngum, en stenst það nánari skoðun?

Miðað við fjögurra akreina brú með stígum fyrir gangandi og hjólandi öðrum megin ásamt miðjueyju má gera ráð fyrir ~ 15 m breiðri brú. Talað var óljóst m.a. á Hilton fundinum um einhverskonar skýli fyrir hjólreiða- og gangandi fólk á brúnum og vísað til Eyrasunds- og Stórabeltisbrúar í því sambandi, ef rétt er munað.

Skv. Chat GPT er opnun skjólveggja á Stórabeltisbrúnni á bilinu 30 – 40%.
Ef gert er ráð fyrir skjólveggjum með 30 – 40% opnun beggja vegna sbr. áðurnefndar brýr má gera ráð fyrir viðunandi skjóli skv. athugunum Chat GPT, ef stígurinn er að austanverðu og vindur er austanstæður. Ef vindurinn er hins vegar vestanstæður slær strengnum að líkindum niður á svo breiðri brú, þannig að mikið álitamál er hvort aðstæður verða viðunandi fyrir gangandi og hjólandi í þeirri vindstefnu.

Sé vindáttin í stefnu brúar, úr norðri eða suðri með fráviki allt að -45° - +45° verða aðstæður á hvort sem er hærri eða lægri brúarlausnum að líkindum óviðunandi.
Myndir m.a. frá Stórabeltisbrúnni:

Vindskýli á brúnum valda því, að þær taka á sig mun meira lárétt álag, þrýsting á vindstefnuhlið og sog á andstæðri hlið, sem hvort tveggja bætist við það álag, sem burðarkerfi brúnna og bifreiðar á þeim taka á sig í vindi.
Við vindálagið bætis síðan lárétt álag af völdum jarðskjálfta, sem hönnuðir verða að taka tillit til og meta að hversu miklu leyti lárétt vindálag (þrýstingur og sog) og jarðskjálftaálag geta verkað saman.
Lárétt vind- og jarðskjálfta álag verður að flytja um burðarvirkið niður í undirstöður (væntanlega staura) og er erfiðara viðureignar eftir því sem brýrnar eru hærri.
Ég hef ekki rekist á umfjöllun um vind- eða jarðskjálftaálag í gögnunum.

Aðstæður á brúnum í vindi verða verri eftir því sem þær eru hærri og í stuttu máli virðist hugmyndin um skýlingu á brúm fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur í vindasömu landi vera óraunhæf og kannske frekar sett fram til að afla brúarhugmyndum fylgis?

Rétt er að geta þess að hjólreiðamenn segja mér að það sé ansi vindasamt að hjóla meira að segja um Borgarfjarðarbrú, sem er mun lægri en brúarhugmyndir yfir Kleppsvík, sem hér eru til umræðu, en e.t.v. á pari við brúarhugmyndir yfir Eiðsvík, Leirvog og Kollafjörð.

Forsendan fyrir Sundabraut er að hún sé fyrir fjölbreytta ferðamáta, en spurningin er hvort það sé raunhæft að sú hugmynd gangi upp fyrir syðsta hlutann undir eða yfir Kleppsvík eða hvort sem um mismunandi háar brýr eða göng er að ræða?

Á Hilton fundinum kom fram að umferðin um Sundabraut eigi að bera kostnaðinn af framkvæmdinni og það mátti skilja þannig að, ef göng yrðu fyrir valinu mundi veggjald annað hvort þurfa að vera mjög hátt eða ná yfir lengri tíma. Hátt veggjald mundi verða til þess að fólk færi gömlu leiðina og losnaði þannig við veggjaldið.

Spurningin er hvort þetta hefur verið hugsað til enda? Ef vegfarendur vilja forðast þá leið, sem gjald er tekið fyrir að aka og flytja sig yfir á ógjaldfærðu leiðina má að líkindum leysa það með því að setja einnig einhverskonar útfærslu á gjaldi á þá leið, en það getur ekki verið annað en tæknilegt úrlausnarefni með vaxandi notkun gervigreindar á öllum sviðum.

Skv. bls. 120 í bókinni Undir Kelduna (Sagan um Hvalfjarðargöng) entist malbik í Hvalfjarðargöngum mun lengur en áætlað var eða í 16 ár í stað 6 - 7 ár. Það er skiljanlegt, ef hærra hitastig og færri frost/þíðu áhrif eru höfð í huga, sem og takmarkaður umferðarhraði.
Hér að framan hefur verið minnst á vaxandi umferð rafmagnsbíla, þannig að það dregur úr magni CO2 gilda inni í göngunum með árunum og eftir því sem hlutfall rafmagnsbíla eykst. Í göngum þarf ekki að ryðja snjó eða salta vegyfirborð, en þau þarf að hreinsa og lýsingarkostnaður er hærri og koma þarf fyrir blásurum og reka þá.
Steypa í sjávarfallaumhverfi hefur reynst viðhaldsfrek hvort sem um stöpla eða brúargólf er að ræða og má t.d. vísa til Borgarfjarðarbrúar í því sambandi, þar sem dýrar viðgerðir hafa verið framkvæmdar, en í slíkan viðgerðarkostnað þarf að innifela kostnað vegfarenda (biðtíma, lengri ferðatíma) vegna hugsanlegra viðgerða.
Hefur þessi þáttur verið tekinn með í reikninginn?

Skv. veðurlíkönum er framundan út öldina vaxandi hiti og aukin frost/þíðuáhrif, sem veldur auknu yfirborðssliti, en einnig bráðnun íss á A-hluta landsins sem veldur landrisi á austur hluta landsins, en landsigi á vesturhlutanum (~1,2 m landsigi vestan lands).

Almennt veldur hækkandi hitastig hærri sjávarstöðu, tíðari veðuröfgum með erfiðum öfgaflóðum, hækkandi hitastig, veðuröfgar og landsig verður til þess að brýnt er að taka þá þætti með í reikninginn við hönnun brúaropa, straumhraða í þeim og hæð brúa yfir sjávarmáli.
Hef ekki séð getið um þessa þætti í fyrirliggjandi gögnum.

Það fer ekki hjá því, að eftir því sem brúin er hærri yfir Kleppsvíkinni eykst vindhraðinn og þar með hættan á óhöppum og slysum.

Sú spurning er mjög áleitin hvort mat ráðgjafa á því að í göngum verði meira viðhald en á brúm sé rétt og hvort tillit hafi verið tekið til alls álags (hvers konar vindálags og jarðskjálftaálags) og kostnaðar (þ.m. umrædd skýling fyrir gangandi og hjólandi), sem af því hlýst á hábrúm?

Það er sama hvort um hábrú eða lægri brú verður að ræða yfir Kleppsvík er niðurstaðan að í báðum tilvikum verður um ljós-, sjón- og hávaðamengun að ræða og ekki aðeins fyrir Grafarvogsbúa, en einnig felst ótrúleg skammsýni í því að loka innsundunum með tilliti til sjósports svo sem siglinga á skútum, seglbátum o.fl.

Brýr yfir aðra hluta leiðarinnar eða Eiðsvík, Leirvog og Kollafjörð eru haldnar flestum sambærilegum göllum og nefndir hafa verið hér að framan, en vindhraði verður almennt minni, en spurning er hvaða áhrif nálægð Esjunnar hefur á vindhraða á brú yfir Kollafjörð – sé ekki að sérstakra athugana sé getið í fyrirliggjandi gögnum.

Í Sundagöngum felast ekki þessir veðurfarslegu gallar ásamt með vindálagi né jarðskjálftaálagi og fróðlegt væri að sjá vel undirbyggt alvöru kostnaðarmat fyrir göng alla leið yfir á Esjumela.
Það liggur auðvitað fyrir að fjölbreyttir ferðamátar fara ekki um göng, hvort sem þau eru aðeins undir Kleppsvík eða alla leið yfir á Esjumela. Ein lausnin væri sérstök rými fyrir hjól aftast í strætisvögnum.

Fram hefur komið að tilboð í brú yfir Kópavog mun hafa farið 30% yfir kostnaðaráætlun, sem er óneitanlega ekki sannfærandi með hugsanlegar brýr hér í huga sem og samanburð við aðra kosti.

Það liggur fyrir að íbúar allra hverfa þar sem umferðin frá nýju mannvirki, göngum eða brú tekur land eru afar ósáttir og nefna mikla mengun, hávaða, slysahættu o.fl. í því sambandi. Martröð íbúa útvöldu hverfanna?

Óhjákvæmilega leiðir Sundabraut til aukinnar umferðar til skemmri og lengri tíma í hvaða formi sem lausnin gæti orðið og það á brautum, sem þegar eru yfirfullar á álagstímum og það sama á við um bílastæði Borgarinnar.

Rökrétt þenkjandi maður varpaði þeirri spurningu fram í ljósi stöðunnar, hvort Kópavogsbrúarmódelið væri ekki lausn, sem flestir gætu verið sáttir við og þá með bílastæðakjallara á Esjumelum og þaðan væru öflugar almenningssamgöngur um brýr eða göng til Borgarinnar. Ekki seinna vænna að endurhugsa málið!

Tilraun til setja mat á kostum fram með einföldum hætti á töfluformi:

Göng	**Mat**	**Brú**	**Mat**
Lengri ending slitlags	+	Minni ending slitlags	-
Vaxandi umferð rafmagnsbíla	++	Vaxandi umferð rafmagnsbíla	+
Snjóruðningur og söltun	+	Snjóruðningur og söltun	--
Hreinsun	--	Hreinsun	-
Loftskipti og lýsing	--	Lýsing	-
Landsig og loftlagsbreytingar	+/-	Landsig og loftlagsbreytingar	--
Óhöpp og slys	-	Óhöpp og slys	--
Vind- og jarðskjálftaálag á burðarvirki	+/-	Vind- og jarðskjálftaálag á burðarvirki	--
Ljós- og sjónmengun	++	Ljós- og sjónmengun	--
Áhrif á nálæga íbúa	-		--

Bestu kveðjur,
Gylfi Sigurðsson

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Umsögn Siglingasambands Íslands

Höfundur: Úlfur Helgi Hróbjartsson

Sent inn þann: 28.11.2025

Viðhengi:

53.1.28112025 Athugssemdir umhv. Sundabraut.pdf

Reykjavík 28. nóvember 2025

Athugasemdir við umhverfismat vegna Sundabrautar

Siglingasamband Íslands vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri er varða Umhverfismatsskýrslu vegna fyrirhugaðrar Sundabrautar.

Siglingasamband Íslands hefur verulega áhyggjur af vanmati á umhverfisáhrifum Sundabrautar á haftengda útivist og strandmenningu. Áhugi á haftengdri útivist hefur aukist gríðarlega á undanförnum árum líkt og sjá má af aukinni ásókn í siglinga- og róðrarfélög innan Siglingasambands Íslands. Fjölgunin hefur numið 20-25% á ári á síðustu árum.

Því miður hefur þessi aukni áhugi ekki skilað sér til skipulagsyfirvalda varðandi það að byggja upp aðstöðu til að mæta aukinni ásókn fólks í að njóta útivistar á eða við sjó. Umhverfismatsskýrsla vegna Sundabrautar ber keim af sams konar vanmati. Sér í lagi þegar talið er að brúin muni hafa talvert jákvæð áhrif á útivist frekar en að hún muni draga úr möguleikum fólks til hennar.

Við viljum einnig benda á að önnur brúarframkvæmd Vegagerðarinnar, í Skerjafirði, hefur þegar haft verulega skerðandi áhrif á siglingastarfsemi í Reykjavík og Kópavogi. Nú er unnið hörðum höndum að því að finna nýja staðsetningu fyrir starfsemina sem fram fer í Fossvogi og hefur Eiðsvík verið meðal þeirra staða sem til greina kemur. Ljóst er að Sundabraut mun hafa umtalsverð áhrif á svæðinu. Brúin mun breyta vindafari og straumum og skapa óásættanlega áhættu fyrir siglingafólk, hvort sem það er á kayökum eða seglbátum. Þá má ætla að brúin og þær aðstæður sem hún skapar, muni koma í veg fyrir að hægt verði að kenna siglingar á svæðinu.

Þannig tökum við undir athugasemdir Kayakklúbbsins, sem sendar hafa verið til ykkar:

„Í umhverfismati Sundabrautar segir að landfyllingar „ættu ekki að hamla notkun svæðisins“ fyrir kayakræðara (sjá bls. 393-394). Að mati klúbbsins munu landfyllingar beggja vegna Geldinganess breyta róðrarleiðum og takmarka notkun svæðisins. Vindafar og öldulag mun breytast og erfitt er að meta afleiðingar fyrir fram. Líklegt er að hluti róðrarleiða verði krefjandi fyrir óreynda ræðara þar sem samspil vinds, strauma og aldna getur skapað erfiðar aðstæður. Auk þess munu ræðarar þurfa að róa lengri kafla undir óhagstæðu ölduhorni þar sem áður var hægt að fylgja landi, oft í vindskugga. Áætlaður straumhraði um brúarop Sundabrautar (sem ætlað er að verði á milli Geldinganess og Gunnuness) gæti enn fremur gert róðrarleiðir erfiðari fyrir minna vana meðlimi klúbbsins

Kayakklúbburinn óskar eftir að skoðað verði hvort hægt sé að grípa til mótvægisaðgerða ef af framkvæmdum verður, til dæmis með rofi í landfyllingum nær landi þar sem kayakræðarar og sjófarendum á smærri fleytum komast í gegn. Slíkt eykur öryggi þeirra í krefjandi veðuraðstæðum, í stað þess að þurfa að róa undir brú á miðju sundi.“

Siglingasamband Íslands
Icelandic Sailing Association
Engjavegi 6 / IS 104 Reykjavík
tel: (+354) 514 4210 / sil@silsport.is

Að horfa eingöngu til skráðra siglinga við mat á umhverfisáhrifum felur í sér verulegt vanmat á þeim siglingum sem eiga sér stað á því svæði sem Sundabraut nær yfir. Skemmtisiglingar eru ekki skráðar heldur geta menn lagt úr höfn eða frá strönd þar sem hentar og siglt sér til ánægju um sundin blá. Á sundunum eru eyjar og firðir sem hafa mikið aðdráttarafl og liggur leið skemmtisiglingmanna oft um sundin og þessi svæði.

Tvær stærstu hafnir skemmtibáta eru nálægt svæðinu, það eru gamla höfnin í Reykjavík og höfn Snarfara í Elliðavogi. Ekki eru heldur tekið tillit til þess að eini staðurinn í Reykjavík þar sem eigendur smábáta og kayaka hafa frjálsan aðgang að til að sjósett báta sína af kerru er á Leiðvelli í Kollafirði. Uppfyllingar á því svæði munu hafa áhrif á mun fleiri heldur en fiska þá sem minnst er á í umræddri skýrslu. Svo miklar uppfyllingar og stutt brú munu valda verulegum straumi inn og út úr firðinum sem í raun lokar þeirri mjög svo frumstæðu aðstöðu til sjósetningar sem þar er til staðar.

Menning og uppruni okkar Íslendinga byggir á aðgengi að hafi og sjósókn. Siglingar hafa alltaf verið okkur mikilvægar og því er mikilvægt að við hlúum að þeirri arfleið og hindrum ekki aðgengi íbúa landsins að sjó. Ströndin og hafið eru vaxandi útivistarsvæði og aðsóknin mun aukast enn á komandi árum því er mikilvægt að ný mannvirki við ströndina taki verulegt tillit til þess að þau skerði ekki almannarými.

Fyrir hönd Siglingasambands Ísland

Úlfur H. Hróbjartsson
framkvæmdastjóri

Siglingasamband Íslands
Icelandic Sailing Association
Engjavegi 6 / IS 104 Reykjavík
tel: (+354) 514 4210 / sil@silsport.is

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Umsögn skipulags- og umhverfisnefndar Mosfellsbæjar frá 21.11.2025.

Höfundur: Kristinn Pálsson

Sent inn þann: 28.11.2025

Viðhengi:

54.1.Sundabraut - umhverfismatsáætlun - Umsögn Skipulags- og umhverfisnefndar Mosfellsbæjar nóvember 2025.pdf

Mosfellsbær

Vegagerðin
Suðurhrauni 3
210 Garðabær

Mosfellsbær, 12. nóvember 2025
nr. 202309521/22 KP

Sundabraut - matsáætlun

Umsagnarbeiðni barst um Skipulagsgátt frá Skipulagsstofnun, dags. 13.10.2025, vegna umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar til kynningar fyrir *Sundabraut - ný stofnbraut milli Sæbrautar og Kjalarness*. Framkvæmdin er metin samkvæmt lögum nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur, styrkja tengingar milli borgarhluta, bæta öryggi, stytting ferðatíma og auka sveigjanleika í stofnvegakerfinu. Í umhverfismatsskýrslunni eru settir fram tveir aðalvalkostir um þverun Kleppsvíkur, sundabrú eða sundagöng, með mismunandi útfærslum fyrir legu vegarins í Gufunesi og tengingu við Sæbraut. Mat er lagt á áhrif framkvæmdarinnar á umhverfisþætti; þar á meðal landslag, hljóðvist, loftgæði, vatnafar, náttúrufar, útivist og samfélag. Fram koma mótvægisaðgerðir, samanburður valkosta og heildarniðurstaða um umhverfisáhrif og ávinningur framkvæmdar.

Umsögn Mosfellsbæjar

Mosfellsbær fagnar framgangi verkefnis um Sundabraut og útgáfu umhverfismats-skýrslunnar, sem markar mikilvægan áfanga í undirbúningi framkvæmdarinnar. Matið er mikilvægt til ákvörðunartöku og dregur skýrt fram helstu áhrif, valkosti og mögulegar mótvægisaðgerðir sem nauðsynlegt er að horfa til áður en framkvæmd hefst.

Verkefnið er eitt stærsta samgönguverkefni höfuðborgarsvæðisins á næstu árum. Mikilvægt er að breið samstaða náist um útfærslur, þannig að Sundabraut geti komist hratt og örugglega í framkvæmd. Staða á þróun og vexti höfuðborgarsvæðisins sýnir glöggt að betri dreifing umferðar, auk fjölbreyttari ferðamátar og skilvirkt stofnvegakerfi eru lykilþættir í uppbyggingu borgarinnar. Sundabraut mun þar skipta verulegu máli og styrkja forsendur fyrir jafnvægi í samgöngu- og byggðaþróun til framtíðar.

Valkostir og áhrif

Samkvæmt greiningum sem Mosfellsbær hefur unnið í tengslum við aðalskipulagsáætlanir sveitarfélagsins út frá samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins gæti Sundabraut dregið úr núverandi umferð á Vesturlandsvegi í gegnum bæinn um 30–35% á umferðaþyngstu köflunum, sem sveitarfélagið telur verulegan ávinning.

Í nýjum gögnum og samgöngugreiningu *(Viðauki B)* gera útreikningar ráð fyrir umfangsmeiri breytingum á ferðavenjum og notkun Sundabrautar þar sem mat tekur inn í valkosti, göng eða brú. Samanborið við núllkost er ávinningur rúmlega 60% minni umferð en við mætti búast, með tilliti til aukinnar umferðar í framtíðinni.

Mosfellsbær leggur áherslu á að tryggt verði að tengingar Sundabrautar við stofnvegakerfið verði skilvirkar og öruggar. Velja þarf þann valkostinn sem sýnir best afköst fyrir umferð á svæðinu svo fækka megi bílum Vesturlandsveg. Þannig skuli horft til heildaráhrifa á umferðarflæði og annarra uppbyggingarhöfuðborgarsvæðisins. Við val kosta skal að huga að þeirri leið og tengingum sem afkastamestar eru fyrir Grafarvog og tengja framtíðaráform Reykjavíkur í Úlfarsárdal *(um Úlfarsfellsveg/Skyggnisbraut með framtíðartengingu Hallsvegar)* við Sundabraut, með þeim hætti að fjölga leiðum og dreifa umferð borgarbúa. Því er mikilvægt að tenging Sundabrautar við Hallsveg verði ofarlega í rýni, enda megi telja að sú tenging stuðli að því að íbúar Grafarvogs og nærliggjandi hverfa nýti Sundabraut í stað Ártúnsbrekku, sem léttir enn frekar á umferð annarra íbúa Reykjavíkur og Mosfellinga sem sækja þurfa ólík svæði höfuðborgarinnar vegna vinnu og skóla. Samgönguæðar eru mikilvægur þáttur í skipulagi borgarinnar en dreifing umferðar getur bætt lífsgæði.

Áform Sundabrautar í umhverfismatsskýrslu fjalla um tengingu hennar norðan Kollafjarðar við Vesturlandsveg undir Esjuhlíðum, tengingar við Geldinganes og Grafarvog, auk kosta um tengingar við Sæbraut. Verkefninu er áfangaskipt í fjóra hluta þar sem ýmis mislæg gatnamót eða teningar eru áformaðar. Skortur er á umfjöllun eða áætlun um aðra mikilvæga tenging Sundabrautar við Vesturlandsveg, frá Álfsnesi að Esjumelum. Þessi vegkafli tengir vesturhluta borgarinnar og miðborgina við Vesturlandsveg næst Þingvallavegi og getur haft áhrif á umferð hópbifreiða og ferðamanna sem gista jafnan miðsvæðis en sækja upplifun sína út fyrir borgarmörkin, svo sem Gullna hringinn. Umrætt er á aðalskipulagi Reykjavíkurborgar og mikilvægt að slíkur vegur verði lagður í tengslum við framkvæmdina.

Friðlýsing og verndun vistkerfa

Leiruvogur og Blikastaðakró voru friðlýst sem náttúruverndarsvæði árið 2022 samkvæmt ákvörðun umhverfis-, orku- og loftslagsráðherra. Friðlýsingin nær yfir viðkvæmt strandsvæði þar sem samspil sjávar, leira og gróðurlenda skapar einstakt búsvæði fjölbreyttra vistgerða. Svæðið er mikilvægt fyrir farfugla, einkum vaðfugla, og hýsir ríkulegt fuglalíf allt árið. Í Leiruvogi eru fjörur, leirur, kræklingaáreyrar, þangfjörur og sandfjörur sem hafa hátt vistfræðilegt gildi og eru lykilþættir í líffræðilegri fjölbreytni svæðisins.

Mosfellsbær leggur ríka áherslu á að friðlýst svæði Leiruvogs verði rétt merkt sem slík og sýnd á uppdráttum í greinargerðum Sundabrautar, svo sem á í töflu 5.10 um fuglalíf þar sem þau eru tilgreind sem verndarsvæði en ekki friðlýst.

Leiruvogur er eitt viðkvæmasta áhrifasvæði Sundabrautar, þar sem bæði náttúrufars- og sjónrænt gildi eru hátt. Mosfellsbær hefur haldið því á lofti að brýnt að umhverfismat Sundabrautar skoði ítarlega áhrif framkvæmdarinnar á vatnaflæði, setflutning

og vistgerðir í Leiruvogi, þar sem þverun milli Geldinganess og Gunnuness getur haft áhrif á strauma og lífríki. Óraunhæft er talið að jarðgöng yrðu hugsanlegur kostur á umræddu svæði en umhverfismatið sýnir að brúarlausn með nægu flæði er ásættanlegasta útfærslan, ef gripið er til mótvægisaðgerða.

Laxar og lífríki

Í Mosfellsbæ renna fjórar ár, Úlfarsá, Varmá, Kaldakvísl og Leirvogsá, sem mynda mikilvægt náttúrutengslanet í sveitarfélaginu og eru þættir í lífríki og útivist bæjarbúa. Leirvogsá er jafnframt ein af helstu laxveiðiám á svæðinu og Mosfellsbær er hluthafi í hlunnindum hennar. Árnar eru búsvæði laxa, sjóbirtings og áls og gegna lykilhlutverki sem uppeldis- og fæðuöflunarsvæði fyrir fisk á lífsferli sínum.

Samkvæmt umhverfismati Sundabrautar *(Viðauki I.1)* er Leiruvogur talið eitt mikilvægasta far- og fæðusvæði laxfiska úr Úlfarsá og Leirvogsá. Rannsóknir Hafrannsóknastofnunar 2024 sýna að stór hluti sjóbirtings og gönguseiða laxa dvelur um lengri eða skemmri tíma í Leiruvogi á leið sinni til hafs eða til baka upp í árnar. Svæðið skapar kjöraðstæður fyrir göngur laxfiska, sem er viðkvæmt fyrir breytingum á straumum, seltu, rofi og gruggmyndun.

Fyrirhuguð þverun Leiruvogs með landfyllingu og einu brúaropi getur samkvæmt straumlíkönum valdið auknum straumhraða, botnrofi og tilfærslu sets. Slíkar breytingar geta haft áhrif á bæði dvalartíma, gönguhraða og aðgengi fiska að fæðusvæðum á áhrifasvæðinu. Mikilvægt er að lágmarka þrengingar, velja brúarop sem tryggir stöðug vatnsskipti og minnkar líkur á auknum straumþunga og rofi.

Vöktun og mótvægisaðgerðir

Mosfellsbær telur afar mikilvægt að vöktun og eftirfylgni verði skilvirk og samfelld vegna þeirrar hættu að uppsöfnun sets í Leiruvogi aukist með tilkomu þrenginga og landfyllinga við þverun vogsins. Í umhverfismati framkvæmdarinnar er gert ráð fyrir mótvægisaðgerðum sem fela meðal annars í sér reglubundna vöktun á setflutningi, botnrofi og gruggmyndun, sem og mögulegt inngrip í formi tilfærslu eða flutnings á seti ef á þarf að halda. Mosfellsbær leggur áherslu á að slík viðbrögð verði hröð og markviss svo að ekki komi til óafturkræfra breytinga á náttúrulegu umhverfi vogsins, vistgerðum eða vatnaflæði. Mikilvægt er að tryggja að mótvægisaðgerðir séu framfylgt af festu og að vöktunarskilyrði verði skýr og mælanleg í framkvæmd og rekstri mannvirkisins.

Virðingarfyllst,
f.h. skipulags- og umhverfisnefndar Mosfellsbæjar

Kristinn Pálsson, skipulagsfulltrúi

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Umsögn Norvik hf. fyrir hönd dótturfélaga.

Höfundur: Gísli Jón Magnússon

Sent inn þann: 28.11.2025

Viðhengi:

55.1.Umsögn Sundabraut_Norvik_20251128.pdf

Reykjavíkurborg og Vegagerðin

Dags: 28. nóvember 2025

Efni: Umsögn vegna forkynningar Vegagerðarinnar í samvinnu við Reykjavíkurborg á aðalskipulagi Reykjavíkur og umhverfismatsskýrslu vegna Sundabrautar, mál nr. 622/2023 og nr. 627/2023

1. INNGANGUR

Vísað er til forkynningar á drögum að mögulegum breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkur vegna hönnunar og útfærslu Sundabrautar sem og til kynningar á umhverfismatsskýrslu vegna framkvæmdarinnar. Tekur athugasemd þessi til beggja kynninganna og er beint bæði að Reykjavíkurborg og Vegagerðinni.

Norvik hf. er fjárfestingarfélag sem á og rekur dótturfélög á sviði smásölu og fasteigna. Meðal dótturfélaga Norvik eru BYKO ehf., einn stærsti byggingarmarkaður landsins, og Smáragarður ehf. sem á og rekur atvinnuhúsnæði.

Smáragarður ehf. á vöruhús í Kjalarvogi sem BYKO hefur verið nýtt fyrir grófvöru og innflutning á byggingarefnum sjóleiðis. Þessi starfsemi er lykilþáttur í aðfangakeðju BYKO sem þjónar byggingariðnaði á Íslandi.

Norvik hf. leggur hér fram sameigilega umsögn fyrir hönd dótturfélaga sinna, BYKO og Smáragarðs ehf., varðandi fyrirhugaða lagningu Sundabrautar.

2. ALMENN AFSTAÐA TIL SUNDABRAUTAR

Norvik hf. styður fyrirhugaða framkvæmd við lagningu Sundabrautar og telur verkefnið vera mikilvægt samgönguframlag fyrir höfuðborgarsvæðið og landið í heild.

Samfélagsleg þörf fyrir Sundabraut er augljós í ljósi vaxandi umferðarþunga á núverandi samgönguinnviðum og þeirrar byggðaþróunar sem fyrirhuguð er á svæðinu. Norvik telur að bættar samgöngur séu forsenda fyrir áframhaldandi efnahagslegum vexti og þróun höfuðborgarsvæðisins. Sundabrautin nýtist einnig stórum hluta landsbyggðarinnar beint og öðrum óbeint.

Verkefnið mun einnig skapa tækifæri fyrir byggingariðnaðinn og þá aðila sem starfa að framkvæmd og viðhaldi innviða, þar á meðal hvað varðar öflun byggingarefna.

3. SIGLINGARHÆÐ BRÚAR - LYKILSJÓNARMIÐ NORVIK

3.1 Starfsemi í Kjalarvogi

Smáragarður ehf. á stórt sérhæft vöruhús í Kjalarvogi sem er staðsett innan áhrifasvæðis fyrirhugaðrar Sundabrautar. Húsnæðið er nýtt af BYKO fyrir móttöku og geymslu á byggingarefnum sem flutt eru til landsins sjóleiðina. Þetta vöruhús er mikilvægur hlekkur í dreifingarkerfi BYKO.

Umfang starfseminnar:

- Starfsemin í Kjalarvogi tekur á móti öllum innflutningi á stáli, timbri og plötum sem BYKO flytur inn sjóleiðis.
- Þessar vörutegundir eru um 28% af heildarverðmæti allrar sölu BYKO.
- Um 25% af heildarbirgðaverðmæti BYKO er geymt á þessum lager.
- Auk hefðbundins vöruflutnings eru húseiningar og aðrar stærri vörur stundum fluttar til landsins með leiguskipum og landað við vöruhúsið.

3.2 Siglingaleið og hæð skipa

Starfsemin í Kjalarvogi er algjörlega háð aðgengi leiguskipa að hafnarsvæðinu enda húsnæðið reist á þeim stað vegna þess. Í gildandi aðalskipulagi Reykjavíkur er ekki gert ráð fyrir því að Sundabraut hafi áhrif á starfsemi á svæðinu.

Þau leiguskip sem BYKO notar við innflutning á byggingarefnum eru með að jafnaði um 24 metra lóðrétta fjarlægð frá yfirborði sjávar að hæsta punkti (e. maximum air draft). Til að tryggja örugga siglingu þessara skipa undir brú þarf að taka tillit til ölduhæðar, sjávarfalla og öryggisbils.

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu eru tveir valkostir til skoðunar fyrir siglingarhæð brúar yfir Kleppsvík:

- BK1: Lægri brú með 12,4 m siglingarhæð
- BK2: Hærri brú með 30 m siglingarhæð

Lægri brú myndi því ekki duga.

3.3 Áhrif á starfsemi Norvik

Augljóst er að göng í stað brúar myndu tryggja starfsemi Norvikur á svæðinu.

Ef brú, valkostur BK2 (30 m siglingarhæð) verður fyrir valinu:

> Þessi valkostur tryggir óbreytt rekstrarskilyrði fyrir starfsemi BYKO í húsnæði Smáragarðs í Kjalarvogi. Leiguskip geta haldið áfram að sigla beint að vöruhúsinu og losa farm eins og nú er. Þetta er kjörinn kostur fyrir Norvik og tryggir hagkvæmni í rekstri beggja dótturfélaga.

Ef brú, valkostur BK1 (12,4 m siglingarhæð), verður fyrir valinu:

> Þessi valkostur myndi algjörlega loka á möguleika leiguskipa til að sigla undir brúna og inn í Kjalarvog þar sem vöruhús Smáragarðs er staðsett og BYKO stundar starfsemi sína.
>
> Möguleg lausn væri að afferma skip fyrir utan brú og flytja vörur síðan eftir hafnarbakkanum að vöruhúsinu með öðrum hætti. Þetta hefði hins vegar í för með sér:
>
> - Verulegan kostnaðarauka við affermingu og viðbótarflutning.
> - Sérstaklega íþyngjandi vegna eðlis vörunnar - timbur og stál eru verðlitlar vörur þar sem flutningskostnaður vegur þungt í heildarkostnaði.
> - Dregið úr samkeppnishæfni BYKO á markaði og þar með samkeppni á markaðnum almennt.
> - Óvissu um framtíðarhagkvæmni starfseminnar á þessum stað.
> - Neikvæð áhrif á nýtingu fasteignar Smáragarðs í Kjalarvogi.

Með vísan til alls framangreinds er ljóst að yrði valkostur BK1, lægri brú fyrir valinu, myndi það valda verulegum rekstrarerfiðleikum fyrir starfsemi beggja dótturfélaga Norvik í Kjalarvogi. Forsendur fyrir byggingu hússins á þessum stað undir núverandi starfsemi væru algjörlega brostnar og flytja þyrfti starfsemina.

3.3.1 Fjárhagslegar afleiðingar fyrir Smáragarð ehf.

Flutningur á starfseminnni, yrði valkostur BK1 fyrir valinu, myndi það hafa verulegt fjárhagslegt tjón í för með sér fyrir Smáragarð ehf. sem eiganda húsnæðisins:

- Umtalsverður fjárfestingarkostnaður við að finna, byggja, kaupa eða leigja hentugt húsnæði fyrir nýtt vöruhús grófvöru.
- Kostnaður vegna byggingar nýs sérhæfðs vöruhúss fyrir stærri innflutning sjóleiðis.
- Kostnaður við nauðsynlega innviði, þar á meðal hafnaraðstöðu, sem getur tekið á móti leiguskipum.
- Tapaðar leigutekjur á meðan á umskiptum stendur.
- Óvissa um nýtingu núverandi húsnæðis í Kjalarvogi ef starfsemin flytur.
- Verðrýrnun fasteignarinnar í Kjalarvogi m.t.t. þess að notagildi hennar fyrir hafnartengda starfsemi myndi minnka verulega.

Slík ákvörðun hefði því í för með sér umtalsverðan beinan kostnað, afleiddan kostnað og rask á starfsemi beggja dótturfélaga Norvik. Verðmæti og arðsemi eignar Smáragarðs yrði minna.

Val á leið BK1 hefði því veruleg fjárhagsleg áhrif á fyrirtæki í eigu Norvik hf. Bæta yrði félaginu þann skaða með:

- Greiðslu bóta vegna verðrýrnunar og kostnaðar.
- Útvega þyrfti félaginu lóð með sambærilegri aðstöðu.

Norvik vill í því sambandi minna á 51. gr. skipulagslaga nr. 123 frá 2020 þar sem kveðið er á um að leiði skipulag eða breyting á skipulagi til þess að verðmæti fasteignar skerðist verulega, umfram það sem við á um sambærilegar eignir í næsta nágrenni, á sá er getur sýnt fram á tjón af þeim sökum rétt á bótum frá viðkomandi sveitarfélagi. Félagið vísar einnig til VII. kafla vegalaga nr. 80 frá 2007.

3.4 Afstaða Norvik

Norvik hf. mælir eindregið með göngum eða valkosti BK2, með 30 metra siglingarhæð, verði valinn til að tryggja óhefta aðkomu skipa að Kjalarvogi.

Það sé ekki eingöngu mikilvægt fyrir starfsemi Norvik og dótturfélaga þess heldur fyrir alla aðra aðila sem reka starfsemi í Sundahöfn og eru háðir aðgengi stærri farskipa. Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að Vegagerðin telji að Sundabrú með 30 m siglingarhæð (valkostur BK2) tryggi best óbreytta starfsemi á hafnarsvæðinu. Norvik tekur undir það.

Sundahöfn er mikilvægur innviður fyrir atvinnulíf höfuðborgarsvæðisins. Það má ekki vera svo að ný samgöngumannvirki stofni í hættu slíkum innviðum með tilheyrand óvissu og óþægindum fyrir núverandi og framtíðarstarfsemi hafnarinnar.

4. FRAMKVÆMDATÍMI

Norvik óskar sérstaklega eftir því að tekið verði sérstakt tillit til aðgengis að Kjalarvogi á framkvæmdatíma, bæði frá landi og láði. Mikilvægt er að siglingar til vöruhússins truflist sem allra minnst meðan á framkvæmdum stendur og gripið verði til nauðsynlegra mótvægisaðgerða. Jafnframt er óskað eftir að ítarlegt samráð verði haft við félagið um framkvæmdirnar sama hvaða valkostur verður fyrir valinu.

5. NIÐURSTAÐA OG KRÖFUR

Norvik hf. styður fyrirhugaða lagningu Sundabrautar og telur verkefnið nauðsynlegt fyrir samfélagslega og efnahagslega þróun höfuðborgarsvæðisins.

Norvik leggur hins vegar ríka áherslu á eftirfarandi:

1. Verði brú fyrir valinu verði siglingarhæð brúar yfir Kleppsvík 30 metrar (valkostur BK2) til að tryggja óhefta siglingu leiguskipa að Kjalarvogi og starfsemi Faxaflóahafna almennt. Lægri brú myndi valda verulegum fjárhagslegum skaða fyrir dótturfélög Norvik.
2. Aðgengi að hafnarsvæðinu í Kjalarvogi, á láði og legi, verði tryggt á framkvæmdatíma til að lágmarka truflun á starfsemi dótturfélaga Norvik. Rætt verði við félagið til að leitast við að finna leiðir til að áhrifin verði sem minnst áður en framkvæmdir hefjast.
3. Framkvæmdaraðilar hafi í huga mikilvægi hafnarsvæðisins fyrir atvinnulíf, rekstur fyrirtækja og verðmæti atvinnuhúsnæðis á svæðinu við alla ákvarðanatöku.
4. Tekið sé tillit til þess að lágbrúarkostur myndi leiða til brostinna forsendna fyrir rekstri félagsins á svæðinu, leiða til tjóns og þvinga fram umtalsverðar fjárfestingar og viðbótarkostnað hjá Norvik og dótturfélögum þess vegna nýs húsnæðis og innviða á öðrum stað. Félaginu væri nauðugur sá kostur að sækja þann kostnað á hendur skipulagsyfirvöldum og framkvæmdaraðila. Augljóst er að taka þyrfti slíkan kostnað með við mat á kostnaði vegna mismunandi möguleika.
5. Komi valkostur BK1, lægri brú, enn raunverulega til skoðunar, þrátt fyrir athugasemdir félagsins, fer félagið þess góðfúslega á leit að áður en nokkur ákvörðun verði tekin verði sérstaklega rætt við félagið um málefni þess og áhrif valkostar BK1 á starfsemi þess. Ræða þarf hvernig tjóni félagsins verði mætt og hvar og hvernig tryggja eigi félaginu nýja staðsetningu til uppbyggingar fyrir starfsemi sína.

Norvik hf. þakkar fyrir tækifærið til að koma sjónarmiðum sínum á framfæri fyrir hönd dótturfélaga sinna og er reiðubúið til frekari samstarfs eða skýringa ef þörf krefur.

Virðingarfyllst,

Gísli Jón Magnússon
Framkvæmdstjóri
Norvik hf.

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er íbùi á Gufunesi og er algerlega á mòti því að hafa einhverja hraðbraut beint fyrir utan gluggann hjá mér.

Ég keypti á Gufunesinu því að náttúran og kyrrðin kallaði til mín. Ég vil geta enn til margra ára litið út um eldhúsgluggann hjá mér og séð fallegt, ròlegt útsýni. Ég vil geta labbað út gullfallegu strandlengjuna, eins og ég hef margoft gert, í friði og òáreittur. Ég vil geta sjòsett kayakinn minn og setið á honum úti á ròlegu hafinu og notið kyrrðarinnar. Ég vil anda að mér fersku lofti utan að sjò á svölunum hjá mér.

Ég vil ekki horfa út um gluggann hjá mér og sjá einhverja himinhàa brú (sem n.b. verður ònothæf í slæmu veðri) þar sem fjõllin eiga að vera í beinni sjònlînu. Ég vil ekki ganga út um dyrnar hjá mér og heyra endalaus læti í bílaumferð á leið minni um ströndina, ef það verður ennþá hægt. Ég vil alls ekki anda að mér súrmenguðu lofti útblásturs úr 70 metra fjarlægð frá eldhúsglugganum hjá mér.

Þetta verður alger hörmung fyrir íbúa og lífríki Gufuness, sem átti að vera vistvænt hverfi tengt náttúru.

Èg, sem íbùi Gufuness, segi bara göng eða ekkert.
Í það alla minnsta þyrfti að færa brautina lengra frá byggð.

Höfundur: Arnar Már Gunnarsson

Sent inn þann: 28.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

We, the residents of Gufunes have organised a petition to demand that a long tunnel be thoroughly considered as a viable option for sundabraut, which would minimise disruption to local residents. The petition is linked in this comment.

https://island.is/undirskriftalistar/d483e53a-aea8-462c-9e5c-ae011a0e1462

Höfundur: Ian Phillip McDonald

Sent inn þann: 29.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég hef farið yfir umhverfismat Sundabrautar og tel að fyrirliggjandi gögn sýni að brúar- og yfirborðslausn muni hafa **verulega neikvæð áhrif á náttúru, lífríki og lífsgæði íbúa**, auk þess að vera ófullnægjandi með tilliti til öryggis og framtíðarþróunar borgarinnar.
Ég krefst þess að gerð verði **full og óháð fýsileikagreining á jarðgöngum** sem raunhæfum valkosti áður en tekin er ákvörðun um að festa brúarlausn í sessi.
Sjá meðfygljandi rök.
Elísabet Gísladóttir

Höfundur: Elísabet Gísladóttir

Sent inn þann: 29.11.2025

Viðhengi:

58.1.Umso¨gn um umhverfismat Sundabrautar.pdf

Umsögn um umhverfismat Sundabrautar

Ég hef farið yfir umhverfismat Sundabrautar og tel að fyrirliggjandi gögn sýni að brúar- og yfirborðslausn muni hafa **verulega neikvæð áhrif á náttúru, lífríki og lífsgæði íbúa**, auk þess að vera ófullnægjandi með tilliti til öryggis og framtíðarþróunar borgarinnar.

Ég krefst þess að gerð verði **full og óháð fýsileikagreining á jarðgöngum** sem raunhæfum valkosti áður en tekin er ákvörðun um að festa brúarlausn í sessi.

Meginatriði

1. Neikvæð áhrif á Grafarvog

- **Aukin gegnumstreymisumferð** um Strandveg, Korpúlfsstaðaveg, Borgarveg og Hallsveg, m.a. frá Mosfellsbæ, Blikastaðalandi, Úlfarsárdal og Kjalarnesi.Þetta klippir hverfið í sundur.
- **Hljóðmengun** fer nú þegar yfir viðmiðunarmörk og mun versna, án fullnægjandi greininga fyrir brýr yfir Eiðsvík, Leiruvog/Þerneyjarsund og Kleppsvík.
- **Öryggi barna** versnar vegna aukinnar umferðar og skorts á mótvægisaðgerðum.

2. Alvarleg áhrif á friðlýst svæði og lífríki

- **Leiruvogur og Blikastaðakró**: Friðlýst og alþjóðlega mikilvægt svæði sem myndi verða fyrir óafturkræfu tjóni á fuglalífi, botndýrum, selum, fiskistofnum og kolefnisbindingu.
- **Geldinganes og strandlengja svæðisins**: Mikilvægt útivistarsvæði (ganga, hjól, kajak, sund, hunda- og fuglalíf) sem yrði fyrir mikilli röskun.
- Umhverfismat byggir víða á **gamalli eða ófullnægjandi rannsóknarvinnu** og viðurkennir sjálft verulega óvissu.

3. Ósamræmi við framtíðarskipulag

- Brúarlausnin gengur gegn markmiðum lýðheilsu um **vistvæna byggð og lífsgæði í nýju íbúðarhverfi Gufuness**.
- Grafarvogur yrði að **gegnumstreymishverfi** með aukinni loftmengun, hávaða og slysahættu.

4. Brú vs. göng – mat á valkostum

Brúarlausn:

- Skaðar landslag og útivistarsvæði
- Eykur hávaða og sjónmengun
- Rask ar viðkvæm friðlýst svæði
- Skapar óljósar tengingar við umferðarflæði borgarinnar

Jarðgöng/botngöng:

- Lágmarka umhverfisáhrif
- Valda hvorki hljóð- né sjónmengun
- Vernda náttúru, strendur og útivist
- Bjóða öruggari, sjálfbærari og framtíðarhæfari lausn

Engin rök í umhverfismatinu réttlæta brú fram yfir göng.

Kröfur

1. **Óháð fýsileikagreining á jarðgöngum/botngöngum** sem fullgildum valkosti.
2. **Frekari rannsóknir** á áhrifum á friðlýst svæði og lífríki (Leiruvog, Blikastaðakró, Geldinganes, steingervingalög, laxagöngur).
3. **Full hljóðvistarúttekt** fyrir Gufunes og öll íbúahverfi Grafarvogs.
4. Endurskoðun umferðartenginga til að koma í veg fyrir að Grafarvogur verði gegnumstreymishverfi.
5. Endurmat á tengingu við **Sæbraut**, sem hefur takmarkað burðarmagn.
6. Að **brúarlausnin verði ekki áfram aðalvalkostur** fyrr en göng hafa verið metin á sambærilegan hátt.

Niðurstaða

Ég mótmæli því að Sundabraut verði lögð í formi brúar eða yfirborðsvegar yfir Kleppsvík, Leiruvog eða Geldinganes. Slík framkvæmd myndi:

- skaða friðlýst svæði,
- rýra lífsgæði íbúa,
- valda hljóð- og sjónmengun,
- brjóta upp hverfi og útivistarsvæði,
- breyta Grafarvogi í gegnumstreymishverfi,
- auka umferð, slysaáhættu og loftmengun.

Jarðgöng eru samfélagslega og umhverfislega ábyrgasti kosturinn. Þessar lausnir hafa Færeyingar sýnt að gangi vel upp hjá þeim. Eins í Japan enda verður þetta framtíðarvalkostur.
Ég hvet Skipulagsstofnun til að hafna brúarlausninni og krefjast frekari valkostagreininga sem vernda náttúru og lífsgæði á svæðinu.

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Umsögn Íbúasamtaka Grafarvogs um umhverfismat Sundabrautar

(til Skipulagsstofnunar, vegna máls 627/2025)

Sjá umsögn í pdf viðhengi sem hér fylgir.

Íbúasamtök Grafarvogs hafa kynnt sér skýrslu um mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar og fylgiskjöl hennar. Íbúasamtökin hafa einnig lesið skýrslu um mat á umhverfisáhrifum breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur vegna Sundabrautar sem virðist um margt byggjast á umhverfismatsskýrslu Sundabrautar. Samtökin telja að þau gögn sem liggja fyrir sýni að fyrirhuguð brúar- og yfirborðslausn muni hafa verulega neikvæð áhrif á náttúru, lífríki og lífsgæði íbúa Grafarvogs, auk þess að vera ófullnægjandi með tilliti til umferðaröryggis og framtíðarþróunar borgarinnar.
Við ítrekum eindregna kröfu um að áður en frekari ákvarðanir eru teknar verði gerð full og óháð fýsileikagreining á jarðgöngum / botngöngum sem heildarlausn fyrir Sundabraut, þar sem slíkur valkostur myndi lágmarka neikvæð áhrif á lífsgæði íbúa og á viðkvæma, friðlýsta náttúru á norðanverðu höfuðborgarsvæðinu.
Meginatriði umsagnarinnar eru:

- Við erum á móti brúarlausn yfir Kleppsvík, Eiðsvík og Leiruvog, þar sem hún myndi valda varanlegu tjóni á náttúru, lífríki og útivistarsvæðum. Við leggjumst einnig gegn 4ra akreina vegi með möguleika á mislægum gatnamótum yfir Geldinganes. gengur þvert á markmið um vistvæna byggð og bætt lífsgæði með þá kyrrð og ró í nálægð við náttúru sem einkennir hverfið.

- Við styðjum jarðgöng / botngöng sem heildarlausn sem verndar náttúruna, dregur úr hávaða og sjónmengun, viðheldur lífsgæðum íbúa og eru framtíðarlausn fyrir borgina.

- Við styðjum jarðgöng þar sem þau viðhalda mikilvægum útivistarsvæðum en svæðið er vinsælt útivistarsvæði fyrir gangandi, hjólandi, kayakræðara, golfara *o.fl (http://o.fl)*. ekki síst vegna rósemdar og kyrrðar.

- Við óttumst verulega aukna gegnumstreymis umferð um Grafarvog frá Mosfellsbæ og Blikastaðalandi um Strandveg og Korpúlfsstaðaveg, og frá Grafarholti og Úlfarsárdal um Víkurveg, Hallsveg og Borgarveg með hávaða, mengun og slysahættu ekki síst fyrir börn sem þurfa að fara yfir umferðaræðar á leið í skóla. Slíkt gengur þvert á markmið um vistvæna byggð og bætt lífsgæði í nálægð við náttúru sem einkennir hverfið.

- Friðlýst og viðkvæm svæði eins og Leiruvogur, Blikastaðakró og Geldinganes eru sett í hættu með löngum landfyllingum og brúm; áhrif á fuglalíf, botndýr og kolefnisbindingu leira eru vanmetin og ófullnægjandi rannsökuð.

- Rannsóknir á áhrifum af hljóðmögnun og á vindafari eru ófullnægjandi eða ekki til staðar fyrir brýr Eiðsvík, Leiruvog/ Þerneyjarsund, sem og Kleppsvík.

- Við krefjumst þess að gerð verði heildstæð, óháð fýsileikagreining á göngum sem raunverulegum valkosti, áður en tekin er ákvörðun um að festa brúarlausnina í sessi.

Með kveðju fyrir hönd íbúasamtaka Grafarvogs, Elísabet Einardóttir stjórnarmeðlimur í stjórn íbúasamtakanna

Höfundur: Elísabet Einarsdóttir

Sent inn þann: 29.11.2025

Viðhengi:

59.1.Umsögn Íbúasamtaka Grafarvogs um umhverfismat Sundabrautar.pdf

Umsögn Íbúasamtaka Grafarvogs um umhverfismat Sundabrautar

(til Skipulagsstofnunar, vegna máls 627/2025)

Íbúasamtök Grafarvogs hafa kynnt sér skýrslu um mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar og fylgiskjöl hennar. Íbúasamtökin hafa einnig lesið skýrslu um mat á umhverfisáhrifum breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur vegna Sundabrautar sem virðist um margt byggjast á umhverfismatsskýrslu Sundabrautar. Samtökin telja að þau gögn sem liggja fyrir sýni að fyrirhuguð brúar- og yfirborðslausn muni hafa **verulega neikvæð áhrif á náttúru, lífríki og lífsgæði íbúa Grafarvogs**, auk þess að **vera ófullnægjandi með tilliti til umferðaröryggis og framtíðarþróunar borgarinnar**.

Við ítrekum eindregna kröfu um að áður en frekari ákvarðanir eru teknar verði **gerð full og óháð fýsileikagreining á jarðgöngum / botngöngum sem heildarlausn fyrir Sundabraut**, þar sem slíkur valkostur myndi lágmarka neikvæð áhrif á lífsgæði íbúa og á viðkvæma, friðlýsta náttúru á norðanverðu höfuðborgarsvæðinu.

Meginatriði umsagnarinnar eru:

- ***Við erum á móti brúarlausn** yfir Kleppsvík, Eiðsvík og Leiruvog, þar sem hún myndi valda varanlegu tjóni á náttúru, lífríki og útivistarsvæðum. Við leggjumst einnig gegn 4ra akreina vegi með möguleika á mislægum gatnamótum yfir Geldinganes. gengur þvert á markmið um vistvæna byggð og bætt lífsgæði með þá kyrrð og ró í nálægð við náttúru sem einkennir hverfið.*

- ***Við styðjum jarðgöng / botngöng sem heildarlausn** sem verndar náttúruna, dregur úr hávaða og sjónmengun, viðheldur lífsgæðum íbúa og eru framtíðarlausn fyrir borgina.*

- ***Við styðjum jarðgöng þar sem þau viðhalda mikilvægum útivistarsvæðum** en svæðið er vinsælt útivistarsvæði fyrir gangandi, hjólandi, kayakræðara, golfara o.fl. ekki síst vegna rósemdar og kyrrðar.*

- ***Við óttumst verulega aukna gegnumstreymis umferð um Grafarvog** frá Mosfellsbæ og Blikastaðalandi um Strandveg og Korpúlfsstaðaveg, og frá Grafarholti og Úlfarsárdal um Víkurveg, Hallsveg og Borgarveg með hávaða, mengun og slysahættu ekki síst fyrir börn sem þurfa að fara yfir umferðaræðar á leið í skóla. Slíkt gengur þvert á markmið um vistvæna byggð og bætt lífsgæði í nálægð við náttúru sem einkennir hverfið.*

- ***Friðlýst og viðkvæm svæði eins og Leiruvogur, Blikastaðakró og Geldinganes** eru sett í hættu með löngum landfyllingum og brúm; áhrif á fuglalíf, botndýr og kolefnisbindingu leira eru vanmetin og ófullnægjandi rannsökuð.*

- ***Rannsóknir á áhrifum af hljóðmögnun og á vindafari** eru ófullnægjandi eða ekki til staðar fyrir brýr Eiðsvík, Leiruvog/ Þerneyjarsund, sem og Kleppsvík.*

- ***Við krefjumst þess að gerð verði heildstæð, óháð fýsileikagreining á göngum sem raunverulegum valkosti**, áður en tekin er ákvörðun um að festa brúarlausnina í sessi.*

1. Áhrif á Grafarvog – aukin umferð, hávaði og skerðing lífsgæða

1.1 Aukin umferð í gegnum íbúahverfi Grafarvogs

Samkvæmt umferðarspám í umhverfismatinu mun Sundabraut leiða til **verulegrar aukningar umferðar um Grafarvog**, sérstaklega um:

- **Strandveg**
- **Korpúlfsstaðarveg**
- **Borgarveg**
- **Hallsveg (framlengdan)**

Gagnvirk áhrif íbúabyggðar á norðanverðu svæðinu eru algjörlega vanmetin. Engar fullnægjandi mótvægisaðgerðir eru lagðar til að halda umferð utan við íbúðargötur, þrátt fyrir að Sundabraut verði aðlaðandi leið í miðborgina fyrir:

- Mosfellsbæ
- Blikastaðahverfi
- Úlfarsárdal
- Kjalarnes
- Eystri hverfi borgarinnar

1.2 Hljóðmengun yfir viðmiðunarmörkum

Hljóðvistar útreikningar sýna að núverandi hávaði við Strandveg og Korpúlfsstaðaveg er þegar 55–59 dB yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar fyrir íbúðasvæði.

Með Sundabraut í formi brúar og yfirborðsleiðar mun:

- Hávaði aukast verulega
- Áhrifin munu ná til stórra hluta Rima-, Borga-, Víkur-, Engja- og Gufunesshverfa
- Íbúar Gufuness munu verða fyrir umferðarhljóði alla daga, allan sólarhringinn

Engin hljóðvistarúttekt hefur verið gerð um áhrif brúa yfir :

- **Eiðsvík**
- **Þerneyjarsund**
- **Geldinganes–Gunnunes**
- **Og Kleppsvík**

Þegar vitað er að hljóð berst margfalt betur yfir sjávarflöt blasir við að umfang framkvæmda og hávaðamengun sé stórlega vanmetin. Nægir þar að vitna um nýlega úttekt á hljóðmengun frá skotsvæði á Álfsnesi.

1.3 Öryggi barna í aukinni umferð um Grafarvogshverfin

Aukin umferð um Strandveg eykur hættu fyrir börn úr Staðarhverfi sem þurfa að fara yfir veginn á leið í Engja- og Víkurskóla (eftir lokun hverfisskóla). Þá eru börn á ferð í íþróttir og aðra afþreyingu yfir Borgarveg og Hallsveg m.a. á Fjölnissvæðinu
Umhverfismat fjallar ekki með fullnægjandi hætti um þessa hættu né leggur til neinar lausnir.

2. Áhrif á náttúru, lífríki og friðlýst svæði

2.1 Leiruvogur og Blikastaðakró – friðlýst og alþjóðlega mikilvægt svæði

Landfyllingar og 200 m brú munu hafa **alvarleg og óafturkræf áhrif** á:

- Fuglalíf
- Botndýralíf
- Seli
- Laxfiska og aðra stofna nytjafiska
- Vatnsskipti
- Setflutninga
- Kolefnisbindingu leira

Friðlandið **Blikastaðakró–Leiruvogur** er eitt síðasta óraskaða leirusvæði höfuðborgarsvæðisins og hefur mikið og alþjóðlegt verndargildi. Umhverfismat viðurkennir óvissu og töluverð neikvæð áhrif en leggur samt til framkvæmdir. Það er óásættanlegt. Í matsskýrslu með aðalskipulagsbreytingu er ekki minnst á friðlandið. Í hvorugri skýrslunni er minnst á friðaða fundarstaði steingervinga í ætluðu brúarstæði yfir Eiðsvík.

2.2 Blikastaðakró - Leiruvogur er einstakt útivistarsvæði og búsvæði fugla

- Vinsælt útivistarsvæði íbúa Grafarvogs og borgarbúa allra en með ströndinni er fjölfarin hjóla- og gönguleið.
- Sérlega vinsælt lausagöngusvæði hunda er í Geldinganesi
- Þar er aðstaða kayakræðara sem raskast verulega verði þverað með brúm.
- Geldinganeseiði er vinsælt leiksvæði ungra sem aldinna m.a. til sjósunds
- Við Friðlandið eru tveir **golfvellir** með þúsundum félaga.
- Mikilvægur viðkomustaður farfugla (IBA) vor og haust m.a. Margæsa og varp- og fæðusvæði hundraða eða þúsunda fugla þ.m.t. tvö æðarvörp og Ugla í Geldinganesi.
- Í Blikastaðakró - Leiruvog renna þrjár ár þar af tvær **laxveiðiár**.
- Í Blikastaðakró er langstærsta **sellátur** á suðvesturlandi en þar má á fjöru sjá allt að 40 landselir liggja á skerjum.
- Á svæðinu lifir **Risaskeri** í leirunni, Sandmaðkur og fleira sem laðar að fugla
- Á fáum stöðum finnst meira af Kúskel auk sandskelja, Hnífskelja, Kræklings, Öðu og fjölda kuðunga þ.m.t. Beitukóngs.

Brúin og landfyllingin myndu eyðileggja þessa náttúru varanlega þar sem 200 m brú tengd landi með 450 metra löngum grjótgörðum gæti tryggt vatnsskipti en set myndi safnast fyrir í grunnar víkurnar en dýpi á fjöru er víða aðeins 2-3 metrar. Þá mun brú hafa veruleg áhrifa á seiði laxfiska, annarra nytjafiska, seli og kayakræðara þar sem miklar straumrastir munu myndast við fallaskipti.

2.3 Óvissa í rannsóknum eða ófullnægjandi rannsóknir

Í umhverfismatinu er víða talað um:

- „óvissu“
- „frekar þarf að rannsaka“
- „takmarkaðar upplýsingar liggja fyrir“

Slíkt ástand getur **ekki** talist fullnægjandi grundvöllur fyrir stærstu einstöku framkvæmd höfuðborgarsvæðisins í áranna rás. Slíkt tekur til lífríkis og jarðfræði. Sumar rannsóknir sem byggt er á eru áratuga gamlar og jafnvel ekki gerðar á áhrifasvæði framkvæmdarinnar.

3. Áhrif á aðalskipulag, svæðismyndun og framtíðarbyggð

3.1 Ósamræmi við nýja íbúðabyggð í Gufunesi

Í Gufunesi eru þegar komin fjöldi nýrra íbúða, og skipulag segir að áhersla sé á:

- vistvænar lausnir
- mannmiðað umhverfi
- að gengið sé vel um strandlengjuna

Sundabraut, eins og hún er lögð fram, gengur þvert gegn öllum þessum markmiðum. Útfærsla Vegagerðarinnar gerir ekki ráð fyrir raunverulegum hljóðvistar- og mengunar áhrifum á þessa nýju byggð.

3.2 Grafarvogur sem „gegnumstreymishverfi“

Með Sundabraut + tengingu í gegnum íbúðagötur Grafarvogs verður hverfið:

- Gegnumstreymissvæði fyrir mikinn akstur
- Með skertri hljóðvist
- Með aukna slysahættu
- Með aukna loftmengun og svifryk

Þetta er andstætt öllum markmiðum um bætt lífsgæði í borginni.

4. Áhrif brúar vs. jarðganga – samanburður

Allt sem liggur fyrir bendir til þess að brú:

- Skerði útsýni og landslag
- Valdi miklum hávaða
- Sé umhverfislega skaðleg
- Muni auka umferðarmengun og draga úr lífsgæðum
- Muni raska friðlýstum svæðum
- Hafi óljós og ófullnægjandi tengsl við Sæbraut og umferðarlögum borgarinnar

Jarðgöng (eða botngöng) myndu hins vegar:

- Lágmarka umhverfisáhrif
- Valda engum hljóð- eða sjónmengun
- Vernda útivistarsvæði og strendur
- Vera öruggari í rekstri og veðri
- Minnka viðhaldskostnað til framtíðar
- Tryggja sjálfbæra heildarlausn fyrir höfuðborgarsvæðið

Við teljum að **engin efnisleg rök í umhverfismatinu** standist samanburð sem réttlætir brú fram yfir göng.

5. Kröfur Íbúasamtaka Grafarvogs

Við leggjum fram eftirfarandi kröfur:

5.1 Að hafin verði óháð fýsileikagreining á jarðgöngum / botngöngum sem fullum valkosti

Slík greining hefur aldrei verið gerð til hlítar, þrátt fyrir að gögn bendi til þess að það sé hagkvæmari, öruggari og mun umhverfisvænni kostur.

5.2 Að frekari rannsóknir verði gerðar á áhrifum á friðlýst svæði og lífríki

Sérstaklega:

- Leiruvogur
- Blikastaðakró
- Geldinganes
- Steingervingalög í Eiðsvík
- Laxagöngur í Úlfarsá og Leirvogsá

5.3 Að fullgreint verði um hljóðvist í Gufunesi, Rimum, Engjum, Borgum, Víkum og á jaðri Mosfellsbæjar

Slík greining vantar að verulegu leyti í framlagða skýrslu.

5.4 Að hugsað verði um raunhæfar umferðartengingar án þess að Grafarvogur verði gegnumstreymishverfi

5.5 Að endurskoðuð verði stefna um tengingu við Sæbraut

Sæbraut hefur takmarkað burðarmagn og engin úttekt hefur sýnt að hún taki við þeirri umferð sem Sundabraut skapar.

5.6 Að brúarlausnin verði ekki áfram talin „aðalvalkostur“ fyrr en göng hafa verið metin á sambærilegan hátt

6. Niðurstaða Íbúasamtaka Grafarvogs

Íbúasamtök Grafarvogs mótmæla því að Sundabraut verði lögð í formi brúar eða yfirborðsvegar yfir Kleppsvík, Leiruvog eða Geldinganes. Slík framkvæmd myndi:

- Skaða friðlýst svæði
- Rýra lífsgæði íbúa varanlega
- Valda mikilli hljóð- og sjónmengun
- Brjóta upp hverfi og útivistarsvæði
- Gera Grafarvog að gegnumstreymishverfi
- Auka umferðar,slysaáhættu og loftmengun

Við teljum að valkosturinn sem felur í sér **göng alla leið** sé bæði samfélagslega og umhverfislega ábyrgasta leiðin og í samræmi við markmið um sjálfbæra framtíðar skipulagningu.

Íbúasamtök Grafarvogs skora á Skipulagsstofnun að hafna brúarlausninni og krefjast frekari valkostagreininga sem vernda bæði náttúru og lífsgæði þeirra sem búa á áhrifasvæðinu.

F.h. Íbúasamtaka Grafarvogs
Stjórnin

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sjá umsögn í viðhengi

Með kveðju, Elísabet Einarsdóttir íbúi í Grafarvogi

Höfundur: Elísabet Einarsdóttir

Sent inn þann: 29.11.2025

Viðhengi:

60.1.Umsögn Sundabraut Elísabet Einarsdóttir.pdf

Ég er íbúi í Grafarvogi og hef kynnt mér umhverfismat Sundabrautar og vil leggja fram eftirfarandi athugasemdir. Ég tel að þær lausnir sem nú eru lagðar til brúar- og yfirborðsleið muni hafa verulega neikvæð áhrif á bæði náttúru og lífsgæði þeirra sem búa í Grafarvogi og nágrenni.

1. Umferð, hávaði og öryggi í Grafarvogi

Samkvæmt gögnum mun Sundabraut í formi brúar og yfirborðsvegar auka umferð í gegnum Grafarvog verulega, sérstaklega um Strandveg, Borgarveg, Korpúlfsstaðarveg og Hallsveg. Þetta myndi:

- auka umferðarhávaða sem þegar er kominn yfir viðmiðunarmörk,
- valda meiri loftmengun,
- auka slysahættu, sérstaklega fyrir börn sem þurfa að fara yfir þessar leiðir á leið í skóla eða íþróttir.

Ég tel að umhverfismatið fjalli ekki nægilega vel um þessar afleiðingar né leggi til raunhæfar mótvægisaðgerðir.

2. Neikvæð áhrif á náttúru og friðlýst svæði

Brúarsvæðin og landfyllingar myndu hafa óafturkræf áhrif á viðkvæm og friðlýst svæði á borð við:

- **Blikastaðakró–Leiruvog**,
- **Geldinganes**,
- **Eiðsvík**.

Þessi svæði eru einstök hvað varðar lífríki, fuglalíf, sellátur, botndýr, laxagöngur, kolefnisbindingu leira og útivist. Ég tel að áhrifin á þessi svæði séu vanmetin í fyrirliggjandi skýrslum og rannsóknir ófullnægjandi eða gamlar. Umhverfismat fyrir brýr yfir víkarnar virðist sérstaklega ófullkomið, meðal annars hvað varðar hljóðvistar- og vindáhrif.

3. Áhrif á núverandi og fyrirhugaða byggð

Sundabraut í núverandi mynd er ekki í takt við markmið um vistvæna og mannvæna byggð, sérstaklega í:

- Gufunesi,

- nýjum íbúðakjörnum í Grafarvogi,
- útivistarsvæðum við strandlengjuna.

Brúarlausnin myndi rýra bæði hljóðvist og ásýnd og gera Grafarvog að gegnumstreymissvæði frekar en öruggu og kyrrlátu íbúahverfi.

4. Jarðgöng sem raunhæfur og betri kostur

Ég tel að **jarðgöng eða botngöng** séu mun betri lausn en brú, þar sem slík framkvæmd myndi:

- vernda náttúru og friðlýst svæði,
- koma í veg fyrir hljóð- og sjónmengun,
- halda umferð frá íbúðargötum,
- tryggja öruggari, sjálfbærari og framtíðarhæfari samgöngulausn.

Það er sérstaklega alvarlegt að **engin fullnægjandi fýsileikagreining** á göngum hefur verið gerð, þrátt fyrir að gögn og reynsla annarra landa sýni að slíkar lausnir eru bæði framkvæmanlegar og hagkvæmar.

Ég mótmæli því að Sundabraut verði lögð í formi brúar eða yfirborðsvegar yfir Kleppsvík, Leiruvog eða Geldinganes. Slík framkvæmd myndi:

- valda varanlegu tjóni á náttúru,
- rýra lífsgæði íbúa,
- auka umferð og umferðarhávaða,
- auka slysahættu,
- brjóta upp útivistarsvæði og kyrrð hverfisins.

Ég skora á Skipulagsstofnun að stöðva frekari ákvarðanir um brúarlausn og tryggja að **jarðgöng verði metin af fullri alvöru sem sambærilegur valkostur**, áður en framkvæmd af þessari stærðargráðu er ákveðin.

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Til Skipulagsstofnunar Dagsetning: 29.11.2025
Efni: Umsögn og ábendingar vegna umhverfismatsskýrslu Sundabrautar
Kæru fulltrúar Skipulagsstofnunar,
Hér með er lögð fram umsögn mín vegna umhverfismatsskýrslu Sundabrautar og þeirra valkosta sem kynntir hafa verið af Vegagerðinni. Umsögnin byggir á yfirgripsmikilli greiningu á birtum gögnum, viðaukum og forsendum verkefnisins, með aðstoð ChatGPT til gagnaúrvinnslu og samanburðar á tæknilegum, félagslegum og umhverfislegum þáttum.
Markmið umsagnarinnar er að benda á atriði sem teljast ófullnægjandi, ósamræmd eða óútskýrð í framlagðri umhverfismatsskýrslu, auk þeirra áhættuþátta sem óumflýjanlega fylgja jafn umfangsmikilli framkvæmd. Þar sem Sundabraut mun hafa víðtæk áhrif á samgöngur, byggðaþróun, útivist, hafnarstarfsemi, atvinnulíf og loftslagsmarkmið Reykjavíkur til næstu áratuga, er það mín afdráttarlausa skoðun að Skipulagsstofnun leggi sérstakt mat á þá þætti sem dregnir eru fram í þessari skýrslu, áður en ákvörðun er tekin um framkvæmdina eða valkosti hennar.
Áréttað er að spurningar og ábendingar í liðum 11 og 12 í inngangskaflanum eru settar fram til þess að styrkja gæði matsins og tryggja að endanleg ákvörðun byggi á heildstæðri og faglegri yfirferð.
Virðingarfyllst,
Jóhann Gunnar Gunnarsson
Verkfræðingur/MBA
8642210 / johann.g.gunnarsson@gmail.com

Höfundur: Jóhann Gunnar Gunnarsson

Sent inn þann: 29.11.2025

Viðhengi:

61.1.Bréf Til Skipulagsstofnunar.pdf

61.2.Fylgiskjal A Ábendingar og beiðni til Skipulagsstofnunar um sérstaka yfirferð.pdf

61.3.Sundabraut Mat á brúar og gangnalausn Lokaskjal.pdf

Til Skipulagsstofnunar
Dagsetning: *29.11.2025*

Efni: Umsögn og ábendingar vegna umhverfismatsskýrslu Sundabrautar

Kæru fulltrúar Skipulagsstofnunar,

Hér með er lögð fram umsögn mín vegna umhverfismatsskýrslu Sundabrautar og þeirra valkosta sem kynntir hafa verið af Vegagerðinni. Umsögnin byggir á yfirgripsmikilli greiningu á birtum gögnum, viðaukum og forsendum verkefnisins, með aðstoð ChatGPT til gagnaúrvinnslu og samanburðar á tæknilegum, félagslegum og umhverfislegum þáttum.

Markmið umsagnarinnar er að benda á atriði sem teljast ófullnægjandi, ósamræmd eða óútskýrð í framlagðri umhverfismatsskýrslu, auk þeirra áhættuþátta sem óumflýjanlega fylgja jafn umfangsmikilli framkvæmd. Þar sem Sundabraut mun hafa víðtæk áhrif á samgöngur, byggðaþróun, útivist, hafnarstarfsemi, atvinnulíf og loftslagsmarkmið Reykjavíkur til næstu áratuga, er það mín afdráttarlausa skoðun að Skipulagsstofnun leggi sérstakt mat á þá þætti sem dregnir eru fram í þessari skýrslu, áður en ákvörðun er tekin um framkvæmdina eða valkosti hennar.

Áréttað er að spurningar og ábendingar í liðum 11 og 12 í inngangskaflanum eru settar fram til þess að styrkja gæði matsins og tryggja að endanleg ákvörðun byggi á heildstæðri og faglegri yfirferð.

Virðingarfyllst,
Jóhann Gunnar Gunnarsson
Verkfræðingur/MBA
8642210 / johann.g.gunnarsson@gmail.com

Fylgiskjal A – Ábendingar og beiðni til Skipulagsstofnunar um sérstaka yfirferð

(Viðauki með umsögn vegna umhverfismatsskýrslu Sundabrautar)

Umsagnaraðili: Jóhann Gunnar Gunnarsson
Dagsetning:29.11.2025
Efni: Atriði sem óskað er eftir að Skipulagsstofnun skoði sérstaklega við yfirferð á umhverfismatsskýrslu Sundabrautar

Skipulagsstofnun er vinsamlegast beðin um að fara sérstaklega yfir eftirfarandi liði sem komu fram við greiningu á umhverfismatsskýrslu Sundabrautar. Atriðin snúa að forsendum, mótvægisaðgerðum, óvissuþáttum og umhverfisáhrifum sem talin eru ófullnægjandi, ósamræmd eða óútskýrð í fyrirliggjandi gögnum.

---

1. Forsendur og líkanreikningar (samgöngur og umferð)

A1. Hvernig er tryggt að samgöngulíkanið endurspegli raunverulegar byggða- og samgönguspár 2040?
A2. Mótsagnir milli umferðargreininga og aðalskipulags – beiðni um útskýringar.
A3. Ekki var metið hvernig gjaldtaka (vegagjöld) myndi breyta umferðarflæði – beiðni um viðbótargreiningu.
A4. Óljóst hvernig áhrif almenningssamgangna voru vegið inn – beiðni um skýrar forsendur.
A5. Óvissa um áhrif Sundabrautar á dreifingu umferðar til og frá Grafarvogi og Kjalarnesi.

---

2. Brúarlausnir og stokkalausnir – forsendur og áhrif

B1. Ekki liggur fyrir verkefnisrökstuðningur fyrir val á 12 m eða 30 m brú – beiðni um samanburð.
B2. Hæð brúar og áhrif á hafnarsvæði Sundahafnar eru ekki nægjanlega greind.
B3. Stokkalausnir við Sæbraut valda verulegum áhrifum á loftgæði og hljóðvist – óskað eftir ítarlegum samanburði.
B4. Áhrif hárra brúarstaura á fugla og áflug eru vanrækt – óskað eftir sjálfstæðri greiningu.
B5. Áhrif brúar á landslag, ásýnd og vind (hliðarsvind) eru ekki nægilega metin.

---

3. Sundagöng – munnar, loftun og mótvægisaðgerðir

C1. Mótvægisaðgerðir við PM10/PM2.5 við gangamunna ófullnægjandi – beiðni um staðfestingu á að mörk standist.
C2. Loftunarturnar: óskýrt hvort 50–70% loftblástur dugar – óskað eftir hermun með ESB

2030 viðmiðum.
C3. Óvissa um eldvarnir og reyklosun með hárri umferð þungra ökutækja – óskað um áhættumat.
C4. Áhrif munnanna á íbúðabyggð (Laugarnes/Vogar) eru líkleg til að fara yfir viðmiðunarmörk – óskað um endurmat.
C5. Hljóðvist við gangamunna er ekki nægilega skoðuð (næturhávaði, titringur) – beiðni um sérgreiningu.

---

4. Hafstraumar, setflutningar og áhrif á lífríki

D1. Ekki eru metnar langtímaáhrif þverana á Leiruvog og strönd Geldinganes.
D2. Óvissa í líkanforsendum Vatnaskila (botnrof, setmyndun, straumröskun) – beiðni um staðfestingu.
D3. Áhrif á lífríki (fiskar, seiðaför, fuglar) eru vanmetin – óskað eftir sjálfstæðri sérfræðilegri umsögn.
D4. Áhrif á votlendi og friðlýst svæði Blikastaðakró eru ekki fullgreind.
D5. Ekki er horft til samanlagðra áhrifa brúar + fyllinga + framtíðaruppbyggingar.

---

5. Loftgæði – óvissa og misræmi

E1. Óljóst hvort ársmeðaltöl og sólarhringsgildi nestu íbúðarhúsa standist ESB 2030 mörk.
E2. Mótvægisaðgerðir (t.d. turnar) vantar rekstrar- og árangursmat.
E3. Styrkur svifryks frá nagladekkjum er ekki nægilega metinn við rampa, munnana og Sæbraut.
E4. Loftgæði við efri hæðir íbúðarhúsa er ekki skoðað.
E5. Óvissa um áhrif framkvæmdatíma og fjölbreytts vinnubúnaðar.

---

6. Hljóðvist og titringur

F1. Ekki er tekið tillit til samverkandi áhrifa hljóðs + titrings + nálægðar.
F2. Áhrif á efri hæðir (2.–8. hæð) eru mjög vanmetin – óskað um nýtt líkan.
F3. Sæbraut–Vogar–Laugarnes: spár virðast of lágar miðað við 34–47 þús. bíla/dag.
F4. Hávaði og titringur á framkvæmdatíma eru ekki metin viðkvæm svæði (skólar, íbúðir).
F5. Ekki er tekið á hávaða frá loftunarturnum (Sundagöng).

---

7. Efnahagsleg áhrif og þjóðhagsmat

G1. Ekki liggur fyrir mat á þjóðhagslegum ávinningi brúar vs. ganga.
G2. Áhrif á hafnarstarfsemi, landnýtingu og flutningskeðjur eru vanmetin.
G3. Samfélagslegur kostnaður við landfyllingar og svifryk/loftgæði eru ekki inni í líkaninu.
G4. Óljóst hvernig kostnaður við stokka, turna og nýjar tengingar vegur á móti umferðarlegum ávinningi.
G5. Áhrif á framtíðarskipulag Gufuness og Geldinganes voru ekki metin með tilliti til byggða- og íbúðaþróunar.

---

8. Öryggismál – framkvæmdir og rekstur

H1. Áhættumat sprengivinnu og titrings nærri Sæbraut og Gufunesi vantar.
H2. Óvissa um útblástur, eld og mengunarviðbrögð í göngum.
H3. Áhætta á slysum á Kollafirði (vindhviður/hliðarvindur) í brúarvalkosti er ekki skoðuð nægilega.
H4. Ekki hefur verið sett fram viðbragðsáætlun fyrir slys, mengunarslys eða bilun í turnum.
H5. Áhættumat tengt rafrænum kerfum og neyðarviðbrögðum vantar.

---

9. Náttúra, gróður, vistgerðir og menningarminjar

I1. Áhrifa mat á votlendi og Leiruvog er ófullnægjandi.
I2. Áhrif á vistgerðir Geldinganess eru vanmetin.
I3. Áhrif á menningarminjar (Sundakot, Gufunes o.fl.) vantar greinargóða samantekt.
I4. Ekki liggja fyrir mótvægisaðgerðir gegn áflugi fugla á brýr og turna.
I5. Röskun á gróðurfari og moldargerð er ekki nægilega metin.

---

10. Samtímis framkvæmdir og áfangaáhætta

J1. Engin greining á því hvernig framkvæmdasvæði Sundabrautar skarast við aðrar framkvæmdir.
J2. Áhrif á umferð á meðan stokk- og brúarframkvæmdir standa yfir eru vanmetin.
J3. Ekki liggur fyrir tímalína sem sýnir áhrif á þjónustu, öryggi og samgöngur.

---

11. Beiðni um svörun Skipulagsstofnunar

Beðið er um að Skipulagsstofnun:

1. taki fram sér í lagi hvort framangreind atriði teljist fullnægjandi í framlögðum gögnum,

2. óski eftir leiðréttingum eða viðbótargögnum ef þörf krefur,
3. og skýri hvernig þau atriði verða metin áður en álit umhverfismats er gefið út.

---

12. Yfirlýsing um tilgang ábendingarblaðsins

Ábendingar þessar eru settar fram með það að markmiði að tryggja:

- að mat á Sundabraut byggi á réttum, skýrum og fullnægjandi gögnum,
- að áhrif framkvæmdarinnar til næstu 50–100 ára verði rétt metin,
- og að endanleg ákvörðun um valkosti sé tekin á grundvelli traustra, gagnsærra og faglegra upplýsinga.

ATHUGASEMDIR Á GREININGU SUNDABRAUTAR

Jóhann Gunnar Gunnarsson

NÓVEMBER 29, 2025

Contents

YFIRLIT OG ÁBENDINGAR TIL SKIPULAGSSTOFNUNAR 6
1. Inngangur – Af hverju skipti þessi samantekt máli? 6
2. Yfirlit niðurstaðna – Hvað kemur skýrast fram? 7
3. Helstu niðurstöður á einni síðu 7
4. Umferð og framkvæmdatími – stærsti veikleiki brúar 8
5. Samfélag, líðheilsa og heilsuvernd 9
6. Náttúra og lífríki – stór munur 9
7. Kostnaður og þjóðhagsleg áhætta 10
8. Orkuskipti, sjálfkeyrandi tækni og framtíðarflutningar 11
9. Borgarskipulag og framtíðarsýn Reykjavíkur 11
10. Af hverju niðurstaðan er svona skýr? 12
11. Tillögur til Skipulagsstofnunar – formlegar ábendingar 12
12. Ábendingalisti til Skipulagsstofnunar 14
13. Lokaályktun 15
Kafli 1 – Flæði umferðar og framkvæmdatími 17
1.1 Forsendur 17
1.2 Flæði á framkvæmdatíma 17
1.3 Raunhæfni tímaáætlana 18
1.4 Áhrif á borgarkerfið 19
1.5 Niðurstaða kafla 19
Ályktun 19
1. Stofnæð trufluð í mörg ár – langt yfir viðmiðum sem teljast ásættanleg samkvæmt viðmiðum vegagerðar 20
2. Mikil fækkun í flæði: 20–40% samdráttur – bein vísbending um alvarlega truflun og jafnvel enn meiri samdrætti flæðis 21
3. Flöskuháls á meginflæðiskerfi veldur keðjuverkandi áhrifum á öllu borgarkerfinu 21
4. Hætta á flæðisstoppi („system breakdown“) telst greinileg og skjalfest 22
5. Umhverfisáhrif aukinna tafa – aukin mengun, slysahætta og óánægja íbúa 22
6. Tímalengd framkvæmda er „langvarandi“ á kvarða umhverfismatsins 22
7. Engar mótvægisaðgerðir Vegagerðarinnar draga úr þessum áhrifum að marki .. 23

KAFLI 2 – KOSTNAÐARGREINING VALKOSTA OG FJÁRSTREYMI 25
2.1 Forsendur og óvissuþættir 25
2.2 Stofnkostnaður valkosta (CapEx) 25
2.3 Rekstrar- og viðhaldskostnaður (OpEx – 30 ár) 26
2.4 Fjárstreymislíkan (NPV – 30 ár) 27
2.5 Gjaldtaka og uppgreiðslulíkan (PPP) 27
2.6 Óinnifaldir kostnaðarliðir (vegna skekkju mats) 28
2.7 Þjóðhagslegur kostnaður og kerfisáhætta við brúarlausn 28
2.7.1 Áhrif á fyrirtæki og atvinnusvæði 28
2.7.2 Áhrif á hafnarstarfsemi og birgðakeðjur 29
2.7.3 Kerfishrun (System Breakdown) 29
2.7.4 Málaferlaáhætta 29
2.7.5 Þjóðhagslegt kostnaðamat (áætlað) 30
2.8 Heildarniðurstaða kafla 2 30
Kafli 3 – Umferðargreining og áreiðanleiki forsendna 32
3.1 Forsendur greiningar 32
3.2 Niðurstöður Vegagerðar 32
3.3 Áreiðanleiki líkansins 33
3.4 Áhrif á nærliggjandi hverfi og öryggi 34
3.5 Óvissuþættir 34
3.6 Samantekt og mat á áreiðanleika 35
Ályktun: 35
Kafli 4 – Kolefnisspor og loftslagsáhrif 36
Forsendur 36
Niðurstöður Vegagerðar og leiðrétt greining 36
Greining á forsendum 36
Ályktun 37
Samantekt 37
Ályktun: 38
Kafli 5 – Loftgæði og mengunardreifing 39
5.1 Forsendur 39
5.2 Niðurstöður Vegagerðar 39

5.3 Hlutverk loftunarturna og mótvægisaðgerða 40
5.4 Samanburður valkosta 40
5.5 Áreiðanleiki matsins 41
5.6 Samanburðartafla – loftgæði og vöktun 41
Ályktun: 41
Kafli 6 – Hljóðvist og hljóðvarnir 42
6.1 Forsendur 42
6.2 Helstu niðurstöður Vegagerðar 42
6.3 Greining og áreiðanleiki 42
6.4 Samanburður valkosta 43
6.5 Mótvægisaðgerðir sem vantar í grunnmat 44
6.6 Áhrif á útivist og félagslíf 44
6.7 Samantekt 44
Ályktun: 45
Tillaga til Skipulagsstofnunar: 45
Kafli 7 – Landslag, ásýnd og byggðaþróun 46
7.1 Forsendur 46
7.2 Helstu niðurstöður Vegagerðar 46
7.3 Landslags- og sjónræn áhrif 46
7.4 Byggða- og íbúaþróun 47
7.5 Áhrif á útivist og lífsgæði 47
7.6 Samantekt 48
Ályktun: 48
Kafli 8 – Áhrif á atvinnulíf og höfnina 49
8.1 Forsendur 49
8.2 Áhrif á aðgengi og flutningsleiðir 49
8.3 Áhrif framkvæmdatíma á atvinnulíf 50
8.4 Áhyggjur sem snúa að Sundastokk (í báðum lausnum) 50
8.4.1 Sundastokkur eru dýr framkvæmd 51
8.4.2 Sundastokkur eru áhættusöm á framkvæmdatíma 51
8.4.3 Takmarkaður ávinningur Sundastokks fyrir vegakerfið 51
8.5 Áhrif á hafnarstarfsemi 51

8.6 Langtímaáhrif á atvinnusvæði 52
8.7 Samantekt og ályktun 52
Ályktun: 53
KAFLI 9 – ÁHRIF Á SAMFÉLAG OG LÝÐHEILSU 54
9.1 Forsendur 54
9.2 Áhrif á lífsgæði og andlega líðan 54
9.3 Öryggi barna og viðkvæmra hópa 55
9.4 Lýðheilsuáhrif tengd hávaða og loftgæðum 55
9.5 Félagsleg tengsl og aðgengi milli hverfa 55
9.6 Heilsutengd áhrif á atvinnulíf og starfsmenn á svæðinu (nýr undirliður) 56
Niðurstaða: 57
9.7 Áhrif Sundastokks (sameiginlegt báðum lausnum) 57
9.8 Samanburður og ályktun 57
Heildarálit – Kafli 9 58
Kafli 10 – Áhrif á útivist og ferðaþjónustu 59
10.1 Forsendur 59
10.2 Áhrif á útivistarsvæði og náttúruupplifun 59
10.3 Áhrif á göngu-, hjóla- og strandleiðir 60
10.4 Áhrif á ferðaþjónustu og upplifun gesta 60
10.5 Áhrif á framkvæmdatíma – nýr undirkafli 60
10.6 Samanburður valkosta 61
10.7 Ályktun 62
Kafli 11 – Áhrif á náttúru og lífríki 63
11.1 Forsendur og rannsóknir 63
11.2 Áhrif á fuglalíf 63
11.3 Áhrif á vistgerðir og gróðurfar 64
11.4 Áhrif á botndýralíf 65
11.5 Áhrif á fiska, laxfiska og aðrar sjávardýrategundir 65
11.6 Áhrif á vatnshlot, strauma og setflutninga 65
11.7 Áhrif á náttúruminjar, hverfisvernd og friðlýst svæði 66
11.8 Heildar samanburður 67
11.9 Ályktun 67

Kafli 12 – Áhrif á borgarskipulag og framtíðarsýn Reykjavíkur 68
12.1 Forsendur 68
12.2 Áhrif á þróun byggðar og landnotkun 68
12.3 Áhrif á virka ferðamáta (gangandi/hjólandi) 69
12.4 Áhrif á kolefnishlutleysi og vistvæna borgarþróun 69
12.5 Áhrif á hafnar- og atvinnusvæði í skipulagi 70
12.6 Áhrif á framtíðarsýn Reykjavíkur og AR2040 markmið 70
12.7 Áhrif framkvæmdatíma á borgarkerfi og skipulagsmarkmið 71
12.8 Samanburður valkosta 72
12.9 Ályktun 72
Kafli 13 – Áhrif á framkvæmdatíma og efnahag 73
13.1 Forsendur 73
13.2 Áhrif á framkvæmdatíma 73
13.3 Áhrif á vinnumarkað og atvinnu 74
13.4 Áhrif á innlenda framleiðslu og verðbólgu 74
13.5 Beinir og óbeinir efnahagsáhrifavaldar 75
13.6 Áhrif á þjóðarbúið – framleiðsla, verðbólga, gjaldeyrisflæði 76
13.7 Samantekt 77
13.8 Ályktun 77
Kafli 14 – Áhrif á framtíðarflutninga og orkuskipti 78
14.1 Forsendur 78
14.2 Orkuskipti og sjálfbær orka 78
14.3 Sjálfkeyrandi og snjöll farartæki 79
14.4 Flutningakerfi og orkudreifing 79
14.5 Kolefnisjöfnun, líftími og endurnýting 80
14.6 Samantekt 82
Ályktun 82

YFIRLIT OG ÁBENDINGAR TIL SKIPULAGSSTOFNUNAR

1. Inngangur – Af hverju skipti þessi samantekt máli?

Þessi skýrsla var samantekin á grundvelli ítarlegrar yfirferðar á gögnum Vegagerðarinnar og umhverfismatsskýrslu Sundabrautar. Við þá yfirferð komu fram fjölmargar spurningar varðandi forsendur, greiningu og niðurstöður matsins sem þykir mikilvægt að Skipulagsstofnun taki sérstaklega til skoðunar. Til að tryggja heildstæða, hlutlæga og gagnsæja umfjöllun voru öll fyrirliggjandi gögn tekin saman og greind með aðstoð sérfræðilegrar gagnaúrvinnslu ChatGPT.

Áframhaldandi vinna og djúpgreining á gögnum leiddi í ljós verulega vankanta í verkefninu, m.a. varðandi brúarlausn, stokkalausnir og þau áhrif sem framkvæmdin mun hafa á efnahagslífið í heild sinni, ekki eingöngu á vegakerfið. Þá komu fram ýmis sértæk áhættuatriði, óvissuþættir og misræmi sem nauðsynlegt er að fá staðfest af Skipulagsstofnun áður en frekari ákvarðanir eru teknar. Ábendingar og lykilspurningar til Skipulagsstofnunar er að finna í liðum 11 og 12 í þessum kafla.

Óskað er eftir að Skipulagsstofnun fari yfir þessa þætti í heildstæðu samhengi, enda ber stofnuninni mikil og þungbær ábyrgð við mat á þessu verkefni og þær ákvarðanir sem teknar verða á grundvelli umhverfismatsins munu hafa áhrif til langs tíma.

Sundabraut er ein stærsta samgönguframkvæmd á höfuðborgarsvæðinu í áratugi og mun óhjákvæmilega móta:

- samgöngur,
- byggðaþróun,
- útivist og aðgengi að náttúru,
- atvinnulíf og þungaflutninga,
- hafnarstarfsemi og skipulag hafnsækinnar starfsemi,
- loftslags- og umhverfisspor samgangna,
- og samfélagslega þróun á stórum hluta Reykjavíkur

til næstu **50–100 ára**.

Mikilvægt er því að mat Skipulagsstofnunar sé byggt á óyggjandi gögnum, vandaðri greiningu og heildstæðum samanburði valkosta.

Vegna þess hve stór áhrif framkvæmdin hefur, skiptir miklu máli að val á valkosti sé byggt á heildstæðu, gagnsæju og réttmætum mati — ekki aðeins mati á byggingarkostnaði einum.

Athugasemdir á greiningu Sundabrautar og skýrslu vegagerðar til skipulagsstofnunnar

Þessi samantekt er skrifuð til að:

✓ draga saman lykilniðurstöður úr öllum köflum skýrslunnar,

✓ varpa ljósi á veikleika í umhverfismatsvinnu Vegagerðarinnar,

✓ veita Skipulagsstofnun skýrar ábendingar,

✓ gera efnið aðgengilegt almenningi, fjölmiðlum og stjórnmálafólki,

✓ og sýna með einföldum hætti hvers vegna gangnalausn (J1) er sjálfbærari og betri valkostur en brúarlausn.

2. Yfirlit niðurstaðna – Hvað kemur skýrast fram?

Greining á öllum matsþáttum í sjö sjálfstæðum greiningarköflum og fjórum þemaköflum leiðir ótvírætt í ljós að:

🟩 Gangnalausn (J1) er betri eða jafngóð í 11 af 12 matsflokkum.

🟥 Brúarlausn stendur aðeins jafnt í einum flokki — stofnkostnaði — en tapar þegar heildarkostnaður, umhverfisáhrif, samfélagsáhrif og þjóðhagsáhætta eru tekin með. Að auki geta gangandi og hjólandi nýtt brúna er veður leyfir.

Áhrif valkostanna eru mjög ólík eftir því hvort litið er til:

- framkvæmdatíma,
- rekstrar,
- náttúru,
- samfélags,
- heilsu,
- borgarskipulags,
- framtíðarorku og tækni.

3. Helstu niðurstöður á einni síðu

Hér er yfirlit sem tekur saman niðurstöður greininga á einfaldan hátt.

📊 Samanburðartafla – Brúarlausn vs. Gangnalausn

Matsþáttur	Brúarlausn (BS1–BS3)	Gangnalausn (J1)	Heildarmat
Umferðarflæði / framkvæmdatími	❌ Mikil truflun, Sæbraut þrengd 5–8 ár	✅ Minni truflun, áhrif 2–3 ár	Göng betri
Kostnaður / viðhald (30 ár)	⚠️ 160–170 ma.kr. með hljóðvörnum	⚠️ 170–180 ma.kr., lengri líftími	Sambærilegt – ±10%
Kolefnisspor	⚠️ 140k t CO_2, endurnýjun vantar	⚠️ 200k t CO_2, en lengri líftími	Göng betri yfir líftíma
Loftgæði	❌ Mengun dreifist inn í íbúðahverfi	✅ Stýrð og hreinanleg losun	Göng betri
Hljóðvist / ásýnd	❌ Hávaði, háir veggir, neikvæð ásýnd	✅ Engin yfirborðsáhrif	Göng betri
Landslag / byggð	❌ Rask á Kleppsvík og strandlínu	✅ Samfellt landslag	Göng betri
Efnahagur / framkvæmdatími	❌ 5–8 ár, miklar tafir, áhætta	✅ Skemmri tími, meiri stöðugleiki	Göng betri
Atvinnulíf / höfn	❌ Truflun á aðgengi, tafir, áhætta	✅ Stöðugt aðgengi og flæði	Göng betri
Útivist / ferðaþjónusta	❌ Röskun strandlínu og upplifun	✅ Órofinn strandstaður	Göng betri
Náttúra / lífríki	❌ Röskun á vistkerfum og fuglalífi	✅ Óveruleg áhrif	Göng betri
Borgarskipulag / framtíðarsýn	❌ Ósamræmi við AR2040	✅ Samræmist grænni borg	Göng betri
Framtíðarflutningar / orkuskipti	❌ Veður- og álagsviðkvæmt	✅ Hentar rafbílum og AV	Göng betri

4. Umferð og framkvæmdatími – stærsti veikleiki brúar

🔴 Brúarlausn

- Sæbraut þrengd eða lokuð hluta dags í 5–8 ár

- Auknar tafir um 25–40% sennilega meir
- Umferð leitar inn í Laugardal og Vogahverfi
- Mikil hætta á kerfishruni á álagstímum
- Rekstraráhætta fyrir fyrirtæki, skóla og þjónustu

🟢 Gangnalausn

- 2–3 ár áhrif á flæði
- Meginhluti vinnu neðanjarðar
- Flæði borgarinnar helst stöðugra
- Betri öryggi barna og gangandi vegfarenda

5. Samfélag, líðheilsa og heilsuvernd

🔴 Brúarlausn

- Hærri hávaði á Holtavegi og Laugardal
- Mengun dreifist eftir yfirborði
- Álag á skólahverfi
- Sjónræn skerðing og sálræn hindrun milli hverfa
- Aukin slysahætta á framkvæmdatíma

🟢 Gangnalausn

- Hávaði og mengun neðanjarðar
- Engar sjónrænar hindranir
- Stöðugt, öruggt nærumhverfi
- Betri líðan íbúa
- Heilsutengdur kostnaður minni

6. Náttúra og lífríki – stór munur

🔴 Brúarlausn

- Röskun á:

    - Blikastaðakró
    - Leiruvogi
    - Gufunesi
    - Geldinganesi
- Áflugshætta fugla
- Sjónræn og hljóðvistarröskun á strandvist
- Uppfyllingar hafa varanleg áhrif á vistgerðir

🟢 Gangnalausn

- Engar breytingar á strandlínu
- Engin áflugshætta
- Óveruleg áhrif á lífríki
- Betri vernd votlendis og leira

7. Kostnaður og þjóðhagsleg áhætta

🔴 Brúarlausn

- Lengri framkvæmdatími → hærri fjármagnskostnaður
- Háar hljóðvarnir við Holtaveg og Sæbraut
- Meira viðhald → meiri rekstrarkostnaður
- Þjóðhagsáhætta vegna:
    - tafakostnaðar
    - gjaldþrota fyrirtækja
    - truflunar hafnar
    - málaferla
    - aukin verðbólga og atvinnuleysi
- Áætlað þjóðhagslegt tjón: 120–295 ma.kr.

🟢 Gangnalausn

- Hærri upphafskostnaður en:
    - lægra rekstrarálag

    - minni efnismagn
    - minni verðbólguþrýstingur
    - stöðugri flæði
- Þjóðhagsleg áhætta mun minni

8. Orkuskipti, sjálfkeyrandi tækni og framtíðarflutningar

🟢 Gangnalausn er framtíðarfærni innviður

- Stöðugt hitastig → betra fyrir rafbíla og AV
- Betri skilyrði fyrir varmaendurheimt
- Innviða-samnýting (rafmagn, ljósleiðari, hitaveita)
- Minni orkunotkun farartækja

🔴 Brúarlausn

- Veður- og vindháð
- Takmarkað svigrúm fyrir innviða-samnýtingu
- Kemst í andstöðu við græna borgarhugsun

9. Borgarskipulag og framtíðarsýn Reykjavíkur

🟢 Gangnalausn

- Samræmist AR2040
- Ver áfram strandbyggð óskert
- Styður þéttingu og grænni þróun
- Leyfir fallegri strandstíg, útsýn og lífsgæði

🔴 Brúarlausn

- Skemmir ásýnd Kleppsvíkur
- Rýrir bæði byggðaþróun og ímynd Reykjavíkur
- Skapar varanlega, stóran mannvirkjaskugga

10. Af hverju niðurstaðan er svona skýr?

Öll gögn benda í sömu átt:
Gangnalausn er betri í nánast öllum matsþáttum nema einum – upphafskostnaði.

Brú virðist aðeins betri ef litið er á:

- stofnkostnað
- og aðeins 30 ára sjóndeildarhring

En þetta er rangt skýrt mat fyrir:

- 100 ára borgarlíf
- náttúruvernd
- líðheilsu
- þjóðhagsáhættu
- framtíðarorku og innviði

Reykjavík borg hefur í stefnu sinni skilgreint að framtíðarlausnir verði að:

- styðja orkuskipti,
- draga úr mengun og hávaða,
- vernda íbúðagæði,
- styðja göngu-, hjóla- og almenningssamgöngur,
- og samræmast grænni borgarþróun.

Brúarlausn uppfyllir ekki þessi skilyrði.

11. Tillögur til Skipulagsstofnunar – formlegar ábendingar

⭐ Skipulagsstofnun er hvött til að:

1 Velja gangnalausn (J1) sem meginvalkost

Þetta er tekníst, umhverfislega og samfélagslega sjálfbærasta lausnin.

2 Krefjast endurmats á umferðarlíkani Vegagerðar

- Gögn frá 2018–2020 eru COVID-skekkt
- Ný gögn 2023–2024 þarf að nota
- Flæði á framkvæmdatíma þarf að endurskoða

3 Krefjast heildarlíftíma-kolefnisgreiningar (100+ ár)

- Vegagerðin reiknar aðeins fyrstu 60 ár
- Brú getur þurft endurbyggingu eða niðurrif → mikið kolefnisspor
- Göng hafa mun lengri líftíma

4 Krefjast mati á þjóðhagslegri áhættu brúarlausnar

Sérstaklega áhrif:

- tafakostnaðar
- gjaldþrot fyrirtækja
- truflunar á hafnarstarfsemi
- rekstraröryggis
- flæðisáætta
- málaferlaáhættu
- verðbólguáhætta og atvinnuleysi

5 Krefjast kostnaðargreiningar á mótvægisaðgerðum brúar

- hljóðvarnir
- mengunarstýring
- ásýndarmótvægisaðgerðir
- áhrif á verndarsvæði

6 Tryggja vöktun á loftgæðum og hávaða

- Skólar við Holtaveg og Laugardal eru viðkvæmir
- Loftgæði á framkvæmdatíma eru „nokkuð neikvæð“ skv. MÁU
- Lágmarka þarf heilsuáhættu

7 Tryggja samræmi við stefnu Reykjavíkur og Samgöngusáttmála

Gangnalausn styður við:

- Þéttingu byggðar
- vistvæna ferðamáta
- græna borgarþróun
- framtíðartækni

Brúarlausn gerir það ekki.

8 Tryggja að stokkalausn verði tekin út úr verkefni gangna og brúar

Stokkalausn skapar:

- flæðisáætta á verktíma
- 10 til 30 milljarða sparnað
- Lítill sem Engan ávinning

12. Ábendingalisti til Skipulagsstofnunar

(þeir þættir sem Vegagerðin vann ekki nægjanlega vel og þarf að endurskoða)

🔶 1. Umferðarlíkön og umferðarspár

- Byggja á COVID-gögnum (2018–2020) → skekkjur
- Notar ófullnægjandi mat á framkvæmdaflæði
- Ofmetur áhrif Borgarlínu

🔶 2. Framkvæmdatímaáhætta

- 5–8 ára truflun á Sæbraut er vanmetin
- Ekki metin kerfisáhætta (system breakdown)
- Ekki metin áhrif á neyðarþjónustu

🔶 3. Þjóðhagsleg áhrif

- Engin mat á rekstrartjóni fyrirtækja
- Engin mat á gjaldþrot-áhættu
- Engin mat á hafnartruflunum
- Engin mat á málaferlaáhættu
- Engin mat á kostnaði tafa (tugir milljarða)
- Áhrifa á verðbólgu og atvinnuleysi

🔶 4. Kolefnisgreining – stór veikleiki

- Endalíf brúar vantar (60–80 ár)

- Viðhald brúar og endurbygging ekki inni
- Flutningar og efnisnotkun vanmetin

🔶 5. Loftgæði

- Dreifð mengun brúar inn í íbúðahverfi er vanmetin
- Mengun á framkvæmdatíma „nokkuð neikvæð“ – en ekki margmetin

🔶 6. Hljóðvist

- Hljóðvarnir brúar eru ófullnægjandi og gætu þurft 3–5 m háar veggir
- Ekki metið hvort þær uppfylli heilsuvernd barna í Laugardal

🔶 7. Náttúra og lífríki

- Áhrif á verndarsvæði Blikastaðakró–Leiruvog undirvigd
- Áflugshætta fugla í brúarlausn vanmetin

🔶 8. Borgarskipulag og ásýnd

- Áhrif á strandlínu og byggð samræmast ekki AR2040
- Áhrif á ásýnd Reykjavíkur vanmetin

🔶 9. Flutningakerfi og hafnaraðgangur

- Ekki metið að Sundahöfn er grunninnviður
- Ekki greint tjón við rekstrartruflun

🔶 10. Mótvægisaðgerðir brúar

- Hljóðvarnir, mengun og ásýndarmótvægisaðgerðir ekki kostnaðarmetnar

13. Lokaályktun

Þegar öll gögn eru skoðuð, er niðurstaðan ótvíræð:

🟩 Gangnalausn (J1) er heildrænt betri, vistvænni, öruggari og hagkvæmari lausn.

🟥 Brúarlausn hefur of mikla áhættu, of langan framkvæmdatíma og of þung umhverfis- og samfélagsáhrif.

Gangnalausn:

- verndar náttúru, lífríki og strandlínu,
- tryggir betra öryggi og lífsgæði,

Kafli 1 – Flæði umferðar og framkvæmdatími

1.1 Forsendur

Samkvæmt *Umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar* (101193-MAU-001-V01) og *Viðauka B – Samgöngugreiningu*, er gert ráð fyrir að framkvæmdir við Sundabraut fari fram í nokkrum áföngum, þar sem mesta truflun á umferð verður við gatnamót Sæbrautar og Holtavegar.

Vegagerðin gerir ráð fyrir að halda tveimur akreinum í hvora átt á meðan vinna stendur, en að beita þurfi:

- hraðatakmörkunum,
- hliðrunum akreina
- og tímabundnum hjáleiðum um Dalbraut og Skútuvog .

Áætlaður framkvæmdatími á hluta I er samkvæmt Vegagerðinni 7–9 ár, þar af:

- Áfangi 1–2: Undirbúningsframkvæmdir og ný gatnamót við Sæbraut
- Áfangi 3–5: Stokkur og/eða jarðgöng undir Kleppsvík
- Áfangi 6: Frágangur og tengingar norðan Gufunes .

Þessi áfangaþróun hefur afgerandi áhrif á flæði á Sæbraut og tengdum stofnæðum meðan á framkvæmdum stendur.

1.2 Flæði á framkvæmdatíma

Brúarlausn (BS1–BS3): veruleg flæðistruflun samkvæmt gögnum

Samkvæmt samgöngulíkani Vegagerðar er veruleg truflun við Sæbraut þegar brúarlausn með stokk (BS1 og BS3) er valin.
Ástæða er sú að:

- loka þarf Holtavegi í báðar áttir um tíma,
- framkvæmdir við stokk krefjast umfangsmikilla umferðarhliðrana
- og meginflæði Sæbrautar þverskest á framkvæmdatímanum .

Umferð á Sæbraut er áætluð 30–40 þúsund bílar á dag árið 2040. Samkvæmt greiningu gætu langtímaskerðingar valdið:

- samdrætti í flæði um 20–30% sem hugsanlega er vanmetið,
- auknu álagi á Miklubraut, Ártúnsbrekku, Suðurlandsbraut og Vesturlandsveg,

- verulegri aukningu tafa í morgun- og síðdegissálagi.

Aðeins er gert ráð fyrir hefðbundnum hjáleiðum (Dalbraut, Skútuvogur), en ekkert í gögnum Vegagerðar bendir til þess að notaðar verði:

- tímabundnar brýr,
- tímabundin göng,
- eða margþrepa stighækkandi áfangaskipting sem notuð er í sambærilegum verkefnum erlendis (t.d. Nordhavnsvej, E6 Oslo og M4 Stockholm), þar sem meginæðir eru aldrei lokaðar í lengri tíma.

Göngukostur (J1): minna álag á Sæbraut en meira í Gufunesi

Í gangnalausninni J1:

- Sæbraut helst opin með hliðrun akreina,
- áhrif á meginflæði eru mun minni en í brúarkosti,
- helstu áhrif færast yfir í Gufunes og við gangamunna (sprengingar, jarðvinna) .
- möguleiki á að vinna við göng frá einni hlið sem myndi stitta þann tíma sem þörf er á hjáleiðum mjög mikið og jafnvel niður fyrir 6 mánuði.

Þetta gerir göngukostinn „stöðugri“ fyrir umferð í þéttbýlinu við Sæbraut.

1.3 Raunhæfni tímaáætlana

Vegagerðin áætlar að flæði á Sæbraut verði skert í allt að 6 ár, en miðað við:

- umfang stokka,
- jarðvinnu á þéttbýlissvæði,
- þörf á tilfærslu lagna,
- samþættingu við Borgarlínu og ný gatnamót,
- mögulegar kærur og hönnunarendurskoðanir,

er líklegra að raunverulegur framkvæmdatími verði 8–10 ár, í takt við reynslu stórra innanhverfisverkefna erlendis.

Greining EFLU og samgöngulíkansins tekur ekki sérstaklega á hættu samverkandi tafaþátta, sem gætu lengt framkvæmdatíma brúarlausnar um 30–40%.

Greining Eflu ber vott um að hún forhönnunargreining með 40% óvissu.

1.4 Áhrif á borgarkerfið

Samkvæmt Viðauka B eykst tafatími á öllum tengdum æðum við framkvæmdir á hluta I. Stærstu áhrif eru á:

- Sæbraut og Holtaveg – mikil nálægð við íbúðarhverfi, leikskóla, félagsmiðstöðvar og stofnanir
- Strandveg og Borgaveg – miðlungs áhrif
- Geldinganes og norðar – lítil áhrif .

Vegagerðin sjálf segir að flæði verði erfiðast á framkvæmdatíma í brúarvalkostum, þar sem:

“...umferð á Sæbraut verður verulega trufluð á meðan framkvæmdir standa yfir...” (*Umhverfismatsskýrsla, kafli 3.7*)

Í gangnakosti J1 helst:

- jafnvægi í meginflæði Sæbrautar betur,
- stofnvegakerfið með færri „flöskuhálsa“ á sama tíma,
- áhrifin afmarkast við Gufunes og gangamunna.
- Mikilvægt er þó að taka út stokk í kosti J1 sem hefur litla þýðingu fyrir flæði umferðar og skapar mikla þóðhagslega áhættu.

1.5 Niðurstaða kafla

Þáttur	Brúarlausn (BS1–BS3)	Gangnalausn (J1)
Lokanir á Sæbraut	5–8 ár að hluta eða í heild	2–3 ár með hliðrun
Hætta á flæðisstoppi	Mjög há	Lítil–miðlungs
Aukning tafta	25–40% á álagssvæðum	10–15% tímabundið
Samræmi við erlenda verkferla	Takmarkað	Betra
Raunhæfni tímaáætlunar	Óviss (30–40% frávik)	Raunhæfari og hægt að bæta

Ályktun

Flæði á framkvæmdatíma er veikasti þáttur brúarlausnar Vegagerðarinnar.
Ef Sæbrautin þrengist eða lokast hluta úr ári í 5–8 ár er:

- mikil hætta á flæðisstöðnun í stofnæðakerfi Reykjavíkur,
- aukin hætta á slysum,
- aukin loftmengun í Laugardal og Vogahverfi,
- og verulegar tafir sem ná til Miklubrautar, Ártúnsbrekku og annarra lykilkjarna.

Gangnalausn J1:

- heldur flæði Sæbrautar mun betur,
- er framkvæmanlegri án langvarandi lokana,
- og líklegri til að halda borgarkerfinu stöðugra á framkvæmdatíma.

👉 Því ætti Skipulagsstofnun að óska eftir ítarlegri, uppfærðri flæðigreiningu fyrir brúarkostinn áður en tekin er ákvörðun.

👉 Það sem vekur mesta athygli er að Vegagerðin metur sjálf brúarlausn sem betri kost, þrátt fyrir að flæðisáhætta sé augljóslega mest í þessum valkosti.

Rökstuðningur fyrir mati: „Veruleg neikvæð áhrif“ á flæði umferðar á framkvæmdatíma

Mat á áhrifum framkvæmdatíma Sundabrautar á flæði umferðar telst, að teknu tilliti til gagna og greininga í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar og Viðauka B – Samgöngugreiningu, veruleg neikvæð áhrif, bæði hvað varðar umfang, varanleika og áhrifasvæði. Hér eru helstu rök, studd með gögnum skýrslunnar:

1. Stofnæð trufluð í mörg ár – langt yfir viðmiðum sem teljast ásættanleg samkvæmt viðmiðum vegagerðar

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar er gert ráð fyrir að framkvæmdir á hluta I (Sæbraut – Gufunes) standi yfir í 7–9 ár.
Þar af verða verulegar takmarkanir á Sæbraut í allt að 5–6 ár (stokk- og brúarvalkostir BS1 og BS3).

Sæbraut er eitt þriggja mikilvægustu burðarlína borgarinnar, með 30–40 þúsund ökutæki á dag (Viðauki B).

Lög og reglur um umferðarmál og erlendar staðlar (t.d. Statens Vegvesen, Trafikverket) gera almennt ráð fyrir að meginæðir skulu aðeins truflast í stuttum tímum, í áföngum sem standi í vikur eða örfáa mánuði, en aldrei árum saman.

👉 Að hafa burðaræðina Sæbraut truflaða í 5–6 ár fer langt umfram venjubundin eða ásættanleg viðmið.

2. Mikil fækkun í flæði: 20–40% samdráttur – bein vísbending um alvarlega truflun og jafnvel enn meiri samdrætti flæðis

Viðauki B sýnir að þrengingar við Sæbraut og Holtaveg leiða til:

- 20–40% samdráttar í flæði,
- verulegra tafa í háannatíma,
- aukinnar óvissu í tengingu milli Laugardals, Vogahverfis og Sundahafnar.

Slíkur samdráttur í burðaræð leiðir óhjákvæmilega til:

- færslu á umferð (umferð leitar á Miklubraut, Ártúnsbrekku, Suðurlandsbraut, Laugarásveg),
- lengri ferðatíma á öllu austur–vestur kerfi borgarinnar,
- margföldunar tafa á öðrum tengdum leiðum.

Þetta er nákvæmlega skilgreining á „verulegum neikvæðum áhrifum“ í lögum um umhverfismat:
áhrif sem ná til stórs svæðis, vara lengi og hafa neikvæð áhrif á daglegt ferðamynstur stórs hóps íbúa.

3. Flöskuháls á meginflæðiskerfi veldur keðjuverkandi áhrifum á öllu borgarkerfinu

Samkvæmt umferðargreiningum Vegagerðarinnar (Viðauki B) mun truflun á Sæbraut:

- auka tafir á Miklubraut,
- auka bið í Ártúnsbrekku,
- valda auknu álagi á Vesturlandsveg og Gullinbrú,
- hafa áhrif á tengingar almenningssamgangna, vöruafgreiðslu og hafnarstarfsemi.

Þetta sýnir að truflun breiðist út fyrir framkvæmdasvæðið og snertir stóran hluta höfuðborgarsvæðisins, ekki aðeins Sæbraut sjálfa.

Slíkt er í meginatriðum skilgreint sem:
👉 “veruleg neikvæð kerfisáhrif” – áhrif sem breyta virkni heildarkerfis til hins verra.

4. Hætta á flæðisstoppi („system breakdown“) telst greinileg og skjalfest

Greiningar í viðauka B sýna að á álagstímum (sérstaklega BS1 stokkvalkostinum):

- safnast upp umferð á Holtavegi,
- myndast teppur í gatnamótum Laugarnes–Holtavegur–Sæbraut,
- auknar líkur eru á „gridlock“ í þéttbýlisgötum sem eru ekki hannaðar fyrir umferðarflæði.

Þetta er flokkast sem:
👉 “há flæðisáhætta”, sem samkvæmt lögum og framkvæmdareglum um umferðaröryggi telst veruleg neikvæð breyting. Það er mikilvægt að skipulagsstofnun krefjist skýringa á stokkalausn vegagerðar sem er dýr kostur (10-30 milljarðar), stoppar flæði stofnæða og hefur lítil ávinning í flæði til framtíðar.

5. Umhverfisáhrif aukinna tafa – aukin mengun, slysahætta og óánægja íbúa

Þegar tafir aukast um 20–40% í burðarkerfi eykst:

- staðbundin loftmengun (NO_2 og PM10),
- orkueyðsla ökutækja,
- líkur á aftanákeyrslum,
- streita og heilsufarsleg áhrif,
- óánægja íbúa í Laugardal, Vogahverfi og Norðlingaholti.
- óánægja íbúa Reykjavíkur vegna tafa í flæði umferðar.

Þetta fellur undir skilgreiningu á samsettri neikvæðri áhrifakeðju, sem er í hæsta flokki neikvæðra áhrifa í umhverfismati.

6. Tímalengd framkvæmda er „langvarandi“ á kvarða umhverfismatsins

Skv. lögum um umhverfismat og leiðbeiningum Skipulagsstofnunar eru áhrif talin veruleg þegar:

- þau vara lengur en 2–3 ár,
- þau snerta marga hagsmunaaðila,
- þau hafa kerfislæg áhrif á þjónustu og lífsgæði.

Hér er:

- framkvæmdatími 7–9 ár,
- truflun á meginæð 5–6 ár,
- umfang og áhrifasvæði mjög víðfeðmt.
- mikil neikvæð áhrif á efnahagslíf.

👉 Þetta fellur óumdeilanlega í flokkinn „veruleg neikvæð langtímaáhrif“.

7. Engar mótvægisaðgerðir Vegagerðarinnar draga úr þessum áhrifum að marki

Skýrslur Vegagerðarinnar sýna að:

- engin tímabundin brú,
- engin tímabundin göng,
- engin stighækkandi flæðistýring,
- engir sérstakir flæðikorridorar,
- engin minnkun á umferðarálagi með stýringu eða gjaldtöku
  eru innbyggð í framkvæmdina.

Þetta er í beinni mótsögn við þau módel sem Noregur, Svíþjóð, Danmörk og Bretland nota í sambærilegum þéttbýlisverkefnum.

👉 Skortur á mótvægisaðgerðum styrkir matið að áhrifin séu verulega neikvæð.

Niðurstaða: flæði umferðar á framkvæmdatíma = VERULEG NEIKVÆÐ ÁHRIF

Samkvæmt öllu framangreindu — og byggt á gögnum um umfanga, varanleika, líkur á flæðisstoppi og kerfisáhrifum — er matið ótvírætt:

„Flæði umferðar á framkvæmdatíma telst valda verulegum neikvæðum áhrifum.“

Þetta er réttlætt með því að:

- áhrifin eru langvarandi,
- þau snerta meginburðarkerfi Reykjavíkur,
- þau valda keðjuverkandi truflunum á stórum hluta höfuðborgarsvæðisins,
- engar mótvægisaðgerðir Vegagerðarinnar draga úr þessari áhættu að marki,

- og áhrifin eru langt yfir þeim mörkum sem bæði innlend og erlend stjórnvöld telja ásættanleg við framkvæmdir á meginæðum.

Flæði umferðar á framkvæmdatíma – GÖNG STÖÐUGASTA OG BESTA LAUSNIN

■ BRÚARLAUSN

– Sæbraut truflast 5–8 ár
– Holtavegur lokar í lotum
– tafir aukast um 25–40%
– hætta á flæðisstoppi (gridlock) á Sæbraut + Miklubraut
– engar mótvægisaðgerðir (engin tímabrú, engar tímagöng)

■ GÖNG (J1)

– Sæbraut heldur 2 akreinum áfram allan tímann
– tafir aðeins 10–15% og jafnvel minni með góðri verkefnisstýringu
– takmarkast við Gufunes → fjarri íbúðum
– flæði stofnæðakerfis helst stöðugra

➞ Niðurstaða:
Gangnalausn hefur *langt lægstu samfélagslegu kostnaðaráhrifin* og minnst rask.
Þetta eitt og sér réttlætir að göng séu betri.

Umferðaröryggi – GÖNG eru öruggari bæði í framkvæmd og rekstri

Á framkvæmdatíma:

– minna rask → færri slysapunktar
– færri gatnamót → minni aftanákeyrsla
– engin stór svæði með hliðrunum í íbúðahverfi

Á rekstrartíma:

– engin áflugshætta fugla (brú er í fuglaflugi!)
– engin vindálagsáhætta (Kleppsvík er vindröst)
– engin árekstraráhætta við brúarstöpla
– minni hætta á mengunarslysum út á sjó

➞ Göng eru einfaldlega öruggari.

KAFLI 2 – KOSTNAÐARGREINING VALKOSTA OG FJÁRSTREYMI

2.1 Forsendur og óvissuþættir

Kostnaðaráætlanir fyrir Sundabraut byggja á frumforsendum Vegagerðar og EFLU frá 2021–2024. Í umhverfismatsskýrslunni kemur fram að kostnaðaráætlun beri ±40% óvissu, sem er eðlilegt í stærðargráðu þessara framkvæmda fyrir forhönnun. En slík óvissa getur orðið enn meiri ef ekki eru skoðaðir óvissuþættir sem sérstaklega tengjast brúarlausn.

Samkvæmt kafla 3.5.7 – Kostnaður og arðsemi er:

- Sundagöngum áætlað að vera a.m.k. 10 ma.kr. dýrari en brú
- „Hagkvæmari samsetning“ getur gert brú allt að 25 ma.kr. ódýrari en göng sem er háð gerð lágbrúar sem mun valda miklu raski hjá Samskip með jafnvel tugum milljarða kostnaði í bætur.

Þessar tölur byggja á heildaráætlun verkefnisins en innihalda ekki tiltekna viðbótarkostnaðarliði sem Vegagerðin sjálf viðurkennir að séu ófullkomnir, m.a.:

- hljóðvarnir (Viðauki D),
- loftgæðavarnir (Viðauki E),
- landslags- og ásýndarmótvægisaðgerðir,
- framkvæmdatímatafir og umferðarröskun (Viðauki B),
- áhrif á hafnarstarfsemi.

Þessi atriði eru sérstaklega mikilvæg í brúarlausnum og geta breytt kostnaðarmyndinni verulega. Því eru kostnaðar liðir vegagerðar varðandi brú vanmetnir og sú áhætta sem brúarlausn felur í sér eru lagðir til hliðar í kostnaðarmati.

2.2 Stofnkostnaður valkosta (CapEx)

Til að tryggja hlutlausan samanburð er hér endurbyggt kostnaðarlíkan sem samræmist skýrslunni (10–25 ma.kr. munur) og verkreynslu alþjóðlegra samgöngumannvirkja:

Kostnaðarliður	Brúarlausn (BS1–BS3)	Gangnalausn (J1)	Athugasemd
Mannvirki (brú, stoðir, fyllingar, stokkhlutar)	70–80 ma.kr.	85–95 ma.kr.	Göngkafli krefst bergverks + loftræstingar
Jarðvinna og efnistaka	8–10 ma.kr.	10–12 ma.kr.	Sprengingar + uppgröftur í J1
Gatnamót og tengingar	25–30 ma.kr.	25–30 ma.kr.	Svipað umfang
Tæknibúnaður (öryggi, loftræsting, lýsing)	~3 ma.kr.	8–10 ma.kr.	Göng krefjast stöðugs loftræstibúnaðar
Umhverfismótvægisaðgerðir	5–7 ma.kr.	3–4 ma.kr.	Brú → hávaðavarnir + ásýndarmótvægisaðgerðir vanmetnar
Heildar CapEx	≈115 ma.kr.	≈125 ma.kr.	Munur ≈10 ma.kr. (samkvæmt skýrslu)

✓ Samræmist texta um að göng séu *„að lágmarki 10 milljörðum kr. dýrari“*
✓ Og að brú geti orðið *allt að 25 ma.kr. ódýrari í hagkvæmari útfærslu*.

✓ En óvissuþættir brúarlausnar eru vanmetnir til hagræðis fyrir brúarútfærslu.

2.3 Rekstrar- og viðhaldskostnaður (OpEx – 30 ár)

Umhverfismatið sundurliðar ekki OpEx í krónum, en sambærilegar verklýsingar (Oslo, Helsinki, Malmö, Toronto) gefa framangreind viðhaldsálag.

2.3.1 Brúarlausn

- malbik og yfirborðsviðhald á 5–10 ára fresti
- hljóðvarnir endurnýjast á 15–20 ára fresti
- ryðvarnir vegna sjóálags
  → Árlegur OpEx: ~2,3 ma.kr.
  → 30 ár: ~69 ma.kr.

2.3.2 Gangnalausn

- loftræsting, lýsing og öryggiskerfi í stöðugum rekstri

- burðarvirki gangna hefur mjög lága viðhaldsþörf
  → Árlegur OpEx: ~1,3 ma.kr.
  → 30 ár: ~39 ma.kr.

👉 Göng eru ~30 ma.kr. ódýrari í rekstri til 30 ára.

2.4 Fjárstreymislíkan (NPV – 30 ár)

(CapEx + OpEx, raunvextir 3%, ávöxtunarkrafa 5%)

Brú (BS)

- CapEx: 115 ma.kr.
- Núvirt OpEx: ~43 ma.kr.
  ➞ NPV = ~158 ma.kr.

Göng (J1)

- CapEx: 125 ma.kr.
- Núvirt OpEx: ~24 ma.kr.
  ➞ NPV = ~149 ma.kr.

🟩 Niðurstaða NPV

Þrátt fyrir hærri upphafskostnað er gangnalausn hagkvæmari um ~9 ma.kr. þegar rekstur er tekinn með. Þá er ekki tekið tillit til þess kostnaðar sem er falinn í brúarlausn og alls ekki þess þjóðhagslega kostnaðar sem lausnin felur í sér.

2.5 Gjaldtaka og uppgreiðslulíkan (PPP)

Miðað við:

- 47.000 bíla/dag → 17,1m ferðir á ári
- 30 ára uppgreiðslu
- 5% ávöxtunarkröfu
  → Þarf 4,5–5 ma.kr. árstekjur.

Jafnvægisgjald:

👉 250–300 kr. per ferð (með VSK).

Báðir valkostir þurfa gjaldtöku.

2.6 Óinnifaldir kostnaðarliðir (vegna skekkju mats)

Vegagerðin tekur ekki inn í kostnaðarlíkanið:

● Hljóðvarnir við Sæbraut og Holtaveg (Viðauki D)

→ líklega 5–7 ma.kr. en sennilega enn hærri ef viðmið Reykjavíkurborgar um umhverfivæna borg eiga að samræmast lausninni.

● Áhrif á ásýnd og lífríki (Viðaukar G, H, I, J)

→ verulega neikvæð áhrif brúar, óveruleg áhrif ganga. Þessir kostnaðarliðir eru ekki metnir til fjár og nauðsinlegt er að meta þá tölu.

● Framkvæmdatímatafir (Viðauki B + kafli 3.7)

→ brú truflar Sæbraut í 5–8 ár
→ tafir 20–40% → kerfishrun + aukið slysaálag

→ Þjóðhagslegur kostnaður getur numið hundruðum milljarða og hann er sennilega meiri en kostnaður verkefnis Sæbrautar.

● Hafnarstarfsemi og siglingar

→ brú getur takmarkað rekstrarvirði Sundahafnar og nauðsinlegt er að meta þann kostnað sem getur numið tugum milljarða.

● Viðhald brúar til 60–80 ára

→ veruleg óvissa vegna tæringar og vindvarna

Þessir liðir valda ofmati á brúarhagkvæmni og vanmati á göngum.

2.7 Þjóðhagslegur kostnaður og kerfisáhætta við brúarlausn

Brúarlausn veldur langvarandi skerðingu á Sæbraut (5–8 ár). Þetta skapar víðtæk áhrif á borgarkerfið sem Ekki eru inni í kostnaðarmati Vegagerðar.

2.7.1 Áhrif á fyrirtæki og atvinnusvæði

Aðgengi að:

- Sundahöfn,
- Gufunesi / Skútuvogi,
- Laugarnesi og Dalbraut

raskast verulega. Þetta getur valdið:

- 5–15% tekjutapi í þjónustu- og verslunarstarfsemi sem er varlega áætlað,
- 2–8% gjaldþrota fyrirtækja á áhrifasvæði sem er varlega áætlað
- varanlegu viðskiptatapi og rekstrarstöðvun.
- Aukið atvinnuleysi vegna lokanna fyrirtækja.

2.7.2 Áhrif á hafnarstarfsemi og birgðakeðjur

Ef tafir hafa áhrif á vöruafgreiðslu í Sundahöfn:

- matvöruinnflutningur,
- sjávarafurðaútflutningur,
- póst- og pakkaflæði

geta tafist með háum þjóðhagslegum kostnaði.

2.7.3 Kerfishrun (System Breakdown)

Samkvæmt Viðauka B:

- tafir aukast 20–40% sem er varlega áætlað og sennilega enn meiri tafir
- flutningur færist yfir á Miklubraut, Suðurlandsbraut, Ártúnsbrekku
- hætta á samgöngustöðnun á álagstímum

Þetta hefur áhrif á:

- vinnumarkað,
- heilbrigðis- og neyðarþjónustu,
- fyrirtækjarekstur og vörustreymi.

2.7.4 Málaferlaáhætta

Rekstrartruflanir geta leitt til:

- skaðabótamála vegna tafakostnaðar,
- ágreinings með flutningafyrirtækjum (CMR-reglur),
- ágreinings við verktaka vegna breytinga og tafarlauna.

- áhætta á verkstöðvun vegna málaferla sem tefur og lengir framkvæmdatíma.

2.7.5 Þjóðhagslegt kostnaðamat (áætlað)

Þáttur	Áætlaður kostnaður
Gjaldþrot fyrirtækja	20–50 ma.kr.
Rekstrartap fyrirtækja	15–35 ma.kr.
Tafir og kerfishrun	70–145 ma.kr.
Hafnartruflanir	10–50 ma.kr.
Málaferlaáhætta	5–15 ma.kr.
Heildarþjóðhagsáhætta	120–295 ma.kr.

👉 Þessi tala er jafnvel tvöfalt hærri en heildarkostnaður framkvæmdarinnar sjálfrar.

2.8 Heildarniðurstaða kafla 2

Þegar tekið er tillit til:

- stofnkostnaðar (CapEx),
- rekstrarkostnaðar og viðhalds (OpEx),
- fjárstreymis (NPV),
- gjaldtökuþarfar,
- óinnifalinna kostnaðarliða,
- þjóðhagslegs kostnaðar brúarlausnar,
- samfélagsáhættu og framkvæmdatímatafa,
- náttúru-, ásýndar- og hljóðvistarliða,

er niðurstaðan skýr:

🟩 Gangnalausn (J1) er hagkvæmari, öruggari og stöðugri til lengri tíma.

🟥 Brúarlausn er hugsanlega ódýrari í upphafi, en miklu dýrari og áhættusamari í heildarmatinu.

Því ætti Skipulagsstofnun að óska eftir uppfærðu arðsemismati með fullu inniföldu þjóðhagsmati áður en tekin er endanleg afstaða.

Núlllausn er sennilega hagkvæmari en brúarlausn þó núlllausn sé slæmur kostur þar sem nýjar stofnæðar hafa ekki litið dagsins ljós í tugi ára.

Kafli 3 – Umferðargreining og áreiðanleiki forsendna

3.1 Forsendur greiningar

Vegagerðin byggir umferðargreiningu á samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins 2040, þar sem gert er ráð fyrir:

- áframhaldandi byggðaþróun samkvæmt aðalskipulagi Reykjavíkur 2040,
- uppbyggingu Borgarlínu með háum hlutfalli rafknúinna strætisvagna,
- orkuskiptum í vegasamgöngum,
- og samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaga.

Grunnár greiningarinnar er 2019, sem er rétt fyrir COVID-19. Í mörgum köflum eru þó notuð meðaltöl 2018–2020 – sem eru COVID-ár með óvenjulágu umferðarflæði.
Þetta skapar óvissu sem ekki virðist fullkomlega leiðrétt í niðurstöðum líkana.

3.2 Niðurstöður Vegagerðar

Helstu niðurstöður samgöngulíkans Vegagerðar (Viðauki B bls. 6–9):

Mælikvarði	Núllkostur	Sundagöng	Sundabrú
Heildareknir km á höfuðborgarsvæðinu	100 %	– 2 %	– 3 %
Fjöldi akandi ferða	100 %	+ 0,4 %	+ 0,3 %
Ferða- og tafatími	+ 38 % vs 2019	– 3 % frá núllkosti	– 2 % frá núllkosti
Farþegakm í almenningssamgöngum	100 %	– 4 %	– 3 %
Hjólandi ferðir	100 %	– 2 %	– 1 %

Mælikvarði	Núllkostur	Sundagöng	Sundabrú
Tafir á Sæbraut/Holtaveg	háar	miðlungs	háar (við BS1/BS3)

Greiningin sýnir að báðir kostir bæta umferðarflæði og stytta ferðatíma miðað við núllkost.
Brúarlausn dreifir betur umferð í norðurátt, en göng stytta ferðatíma milli austur- og vestur hluta borgarinnar. Munar þar mestu um þann tappa sem myndast við beygju frá Sæbraut yfir að brú sundabrautar.
Þrátt fyrir það gefur líkanið til kynna aukningu á akandi ferðum og fækkun hjólandi og strætisferða, sem stríðir gegn markmiðum samgöngusáttmálans. En líkan vegagerðar er jafn gott og sérfræðingar sem vinna með þau. Nú í dag eru góðar hjólaleiðir frá Geirsnefi sem tengir borgarhlutana og brú mun aðeins stitta veglalengd hjólandi og gangandi takmarkað.

3.3 Áreiðanleiki líkansins

a) Grunnár og COVID-áhrif:
Notkun 2018–2020 sem viðmiðsár veldur líklega 5–10 % undirmati á núverandi umferð. Umferð á höfuðborgarsvæðinu hefur vaxið um > 15 % frá 2020, og því er umferð 2040 að öllu líkindi vanmetin. Það sést á þeim umferðartöppum sem eru í umferð borgarinnar í dag á Sæbraut og öðrum stofnæðum.

b) Áhrif Borgarlínu:
Vegagerðin gerir ráð fyrir fullu innleiðslu Borgarlínu 2040, en engin staðfest ákvörðun er fyrir línu C og D sem tengjast Grafarvogi og Kjalarnesi. Ef Borgarlínan tefst verður áhrif Sundabrautar á bílaumferð mun meiri en greint er frá. Ef þeir tappar sem framkvæmdir við Sundabraut valda í jafnvel áratug mun gatnakerfi borgarinnar hrynja.

c) Umferðarflæði við gatnamót Holtavegar og Sæbrautar:
Í valkosti BS2 er 90° planbeigja inn á Sæbraut, sem takmarkar umferðarflæði og veldur röðum og törfum í flæði umferðar.
Þessi hönnun er ekki reiknuð með í líkani Vegagerðar, sem gerir ráð fyrir frjálsu flæði. Raunhæft líkani þyrfti að gera ráð fyrir að minnsta kosti 10–15 % viðbótar-töfum í þeim gatnamótum.

Einnig mun sá tappi í flæði umferðar auka umferð frá stofnæðum yfir í íbúðarsvæði gegnum Holtaveg inn í laugardal. Það flæði mun hugsanlega einnig valda töfum á strætóferðum í Borgartúninu.

d) Áhrif á Ártúnsbrekku og Vesturlandsveg:
Líkan Vegagerðar gerir ráð fyrir að umferð leiti aðallega til miðbæjar. Reynsla af sambærilegum verkefnum (Oslo, Gautaborg) sýnir að hluti umferðar leitar „til vinstri“, þ.e. í átt að Ártúnsbrekku. Þá eykst álag þar verulega.
Þetta er ekki metið í skýrslum Vegagerðar. Ef umferð leitar mest til miðbæjar þá er gangnalausn besti kosturinn sem vegagerðin hefur ekki bent á. Flæði umferðar er lang best í gangnalausn og ámælisvert að sérfræðingar vegagerðar horfi frá þeirri lausn.

3.4 Áhrif á nærliggjandi hverfi og öryggi

Samkvæmt viðauka B aukast áætlaðar umferðir við Holtaveg og Gufunesveg um 8–12 % með brúarlausn. Það hefur bein áhrif á íbúa, leikskóla og félagsmiðstöðvar á svæðinu. Einnig fæst ekki sé að vegagerði hafi metið áhrif breytinganna á íbúasvæðið og hvernig flæðið muni skila sér í hugsanlegri framlengingu holtavegar. Sú framlenging mun raska íbúabyggð, skólum, leikskólum, þjónustumiðstöð barna og íþróttasvæðum laugardals.
Sú röskun sem sú lausn felur í sér
Gangnalausn hefur minni yfirborðsáhrif og betra öryggisjafnvægi (sjá viðauka D – Hljóðvist og viðauka M – Byggðaþróun). Lausnin stiður byggðaþróun, ánægju og öryggi barna og íbúa á svæðinu. Ekki sýst mun sú lausn hafa jákvæð áhrif á atvinnuöryggi á svæðinu og koma í veg fyrir atvinnuleysi og óöryggi margra fjölskyldna á Reykjavíkursvæðinu.

3.5 Óvissuþættir

- Frumforsendur gera ráð fyrir stöðugum eldsneytis- og orkuverðum – óraunhæft í 30 ára samhengi.
- Umferð á framtíðar-háannatíma (kl. 07–09 og 16–18) er metin með stöðluðum tölum sem eru ekki staðfestar af Reykjavíkurborg eða Samgöngustofu.

3.6 Samantekt og mat á áreiðanleika

Þáttur	Mat Vegagerðar	Greining	Áreiðanleiki
Grunnár (2018-2020)	Fullnægjandi	COVID lækkar umferð → vanmat á áhrifum	★☆☆☆☆
Borgarlína	Full innleiðing 2040	Óvissa um framkvæmd → möguleg ofmat á almenningssamgöngum	★★☆☆☆
Flæði við Sæbraut/Holtaveg	Frjálst flæði	Raunveruleg áhætta á töfum og röðum við tappa við Sæbraut og Sundabraut í brúarlausn	★★☆☆☆
Áhrif á Ártúnsbrekku	Hlutlaus	Mögulegt aukið álag	★★☆☆☆
Heildarflæði á höfuðborgarsvæði	Bætir	Sambærilegt við aðrar stofnæðar, áhrif tímabundin	★★★☆☆

Ályktun:

Umferðarlíkön Vegagerðar bjóða góða grunnmynd, en í dag eru forsendur ómótaðar og forsendur fyrir COVID-tímabil sem gefur skakka mynd af raunveruleikanum. Gögnin gefa til kynna að brúarlausn skapi meira áreiti í íbúahverfum við Holtaveg, á meðan gangnalausn dreifir flæði og dregur úr áhrifum.
Niðurstöður eru með það mikilli óvissu að Skipulagsstofnun ætti að krefjast endurvinnslu umferðarspáa með gögnum frá 2023 og áætlaðri tímasetningu Borgarlínu.

Fyrir liggur þó að nauðsinlegt er að fara í Sundabraut sem first og mikilvægt er að vegagerðin fari í þá lausn sem er best og hagstæðust fyrir þjóðarbúið. Sú áhætta sem vegagerð kynnir með brúar lausn sinni getur valdið miklum áhrifum á þjóðarbúið og Reykjavík sem er ekki einkamál Reykjavíkurborgar og vegagerðar. Áhrifin eru það víðtæk að Seðlabankinn og ríkisstjórnin þurfa að koma að ákvörðunartöku þeirrar lausnar ásamt því sem stokkalaunsnir verði metnir líka af þeim.

Kafli 4 – Kolefnisspor og loftslagsáhrif

Forsendur

- Byggt á Viðauka C (LOKI v1.1) og frumforsendum Vegagerðar.
- Teknir með A1–A5 (efnisframleiðsla, flutningur, bygging) og B4–B5 (viðhald/endurvinnsla).
- Brú er steypt.
- Líftími brúar ≈ 60 ár; ganga ≈ 80–100 ár.
- Niðurrif (C-þættir) ekki tekið með í matslíkani Vegagerðar. Niðurrif á steyptri brú vegur þungt í mati og því er mat vegagerðar ekki raunhæft.

Niðurstöður Vegagerðar og leiðrétt greining

Þáttur	Steypt brú	Gangnalausn	Athugasemd
Byggingarlosun (ton CO_2e)	≈ 150 000	≈ 200 000	Mikil sementslosun.
Efnisflutningar og jarðefni	Undirmat ef fyllingarefni eru flutt sjóleiðis (10–15 %). Mat vegagerðar á setfluningum í sjó eru þarf að endurskoða með óháðum sérfræðingum.	Meiri jarðvinna á stað hugsanlega?	Brú vanmetin í flutningum á jarðefni.
Viðhald og endurbygging 60 ár	Tæringarvarnir, vatnsvarnir og malbik á 5-10 ára fresti	Loftræsting og orka stöðugt	Brú háð veðri.
Líftími og endurvinnsla	≈ 60 ár → þarf endurbyggingu	80–120 ár	Göng meiri ending.

Greining á forsendum

- Með steyptri brú er sement meginlosunarþáttur (≈ 70 %) ásamt stáli.

- Endurvinnsla steypu er takmörkuð (5–10 % endurunnið efni í fyllingar).
- Ef tekið er tillit til viðhalds og endurbyggingar eftir 60 ár verður heildar-kolefnisspor brúar sambærilegt eða hærra en gangna. Ef tekið er tillit til niðrurifs brúar eftir líftíma er kolefnisspor brúar mikið hærra en gangna.

Ályktun

1 Steypt brú hefur lægra kolefnisspor við upphaf en stálbrú, en munurinn við göng er tímabundinn.
2 Yfir líftíma 60–100 ár er heildarlosun svipuð vegna viðhalds, tæringarvarna og endurbyggingar brúar.
3 Ef innleidd væri kolefnisjöfnun (í formi gróðureflingar og græns orkunotkunar í framkvæmdum) væri munurinn á valkostum innan 10 %. Einnig bíður gangnalausn á notkun vinnuvéla knúin rafmagni sem gerir kolefnisspor gangna enn lægra en brúar sem er tækifæri til umbóta.
4 Skipulagsstofnun ætti að krefjast endurreiknings kolefnisspors með líftíma, viðhaldi og flutningum inniföldum fyrir steypta brú.

Samantekt

Þáttur	Steypt brú	Gangnalausn	Mat
Byggingarlosun	Lægri (≈ 150 000 t CO_2e)	Hærri (≈ 200 000 t CO_2e) Mat vegagerðar er ekki rétt.	Brú betri í byggingu samkvæmt greiningu vegagerðar.
Viðhald/endurbygging	Hærri vegna veðrunar og tæringarvarna	Lægri en stöðugur rekstur	Jafnast út yfir líftíma og betri fyrir göng með enduruppbyggingu brúar sem er ekki metin í gögnunum.
Líftími	60 ár	80–120 ár	Göng betri

Þáttur	Steypt brú	Gangnalausn	Mat
Heildarlosun (líftími)	≈ 240 000 t CO_2e	≈ 230 000 t CO_2e	Sambærilegt innan óvissu og möguleiki á að minnka kolefnisspor gangna mikið.

Ályktun:

Við steypta brú er töluverð losun vegna sements og fyllinga sem er vanmetin í skýrslu vegagerðar.
Yfir líftíma verður munurinn á brú og göngum innan matsóvissu og hagstæðari fyrir göng með vistvænum vinnuvélum.
Viðhald og endurbygging gera það að verkum að gangnalausn verður vistvænni með tilliti til líftíma brúar.

Kafli 5 – Loftgæði og mengunardreifing

5.1 Forsendur

Mat Vegagerðar er byggt á reiknilíkaninu ADMS-Roads 5.0, sem hermir dreifingu mengunarefna í lofti út frá umferðargögnum, veðri og orkuskiptum samkvæmt samgöngulíkani 2040.
Helstu efni sem metin eru:

- Köfnunarefnisdíoxíð (NO_2)
- Gróft svifryk (PM_{10})
- Fínt svifryk ($PM_{2.5}$)

Reiknað er með að Borgarlína og rafbílavæðing dragi úr útblæstri til langs tíma, og tekið er tillit til hertra viðmiðunarmarka nýrrar ESB-tilskipunar sem á að gilda frá 2030.

5.2 Niðurstöður Vegagerðar

Svæði	Helstu áhrif	Athugasemdir
Laugarnes – munni Sundaganga	Styrkur NO_2, PM_{10} og $PM_{2.5}$ nærri eða yfir viðmiðunarmörkum innan 100–200 m frá gangamunna.	Möguleg skaðleg áhrif á íbúðarhús næst munna ef loftunarturnar ekki notaðir.
Sæbraut / Holtavegur	Brúarlausn leiðir til dreifingar mengunar í íbúðarhverfi Laugardals og miðbæjar.	Vegagerðin metur áhrifin óveruleg, en dreifing yfir íbúðarsvæði er meiri en í göngum.
Grafarvogur / Gufunes	Áhrif lítil fyrir báða kosti.	Engin íbúabyggð í beinni nálægð.

Samkvæmt Vegagerðinni eru öll mæld gildi innan leyfilegra marka fyrir brú, og innan marka fyrir göng með loftunarturnum.
Án turna eru mengunarmörk fínna svifryks yfir viðmiðum við nokkur íbúðarhús í Laugarnesi. Með turnum er svifryk minna í gangnalausn.

5.3 Hlutverk loftunarturna og mótvægisaðgerða

Vegagerðin leggur til að loft úr göngum sé dregið út með loftunarturnum við hvern munna, svipað og í Osló (Operatunnelen) og Gautaborg (Norra Länken).
Hægt er að bæta turna með hreinsibúnaði (íblöndun plasma eða síum), sem fjarlægir allt að 90 % svifryks. Slík lausn myndi þýða að gangnalausn væri enn betri en brúarlausn sem dreyfir svifryki og mengun yfir íbúa nærliggjandi svæða.

Í viðauka E.2 kemur fram að slíkur búnaður geti haldið mengun vel innan viðmiðunarmarka án áhrifa á nærliggjandi íbúðarhverfi. Því mun gangnalausn tryggja að áhrif mengunnar verður minnie n í brúarlausn.

5.4 Samanburður valkosta

Þáttur	Brúarlausn	Gangnalausn	Mat
Dreifing mengunar	Yfirborðsdreifing yfir íbúðarhverfi	Staðbundin við gangamunna	Göng meiri stýring á mengun
Hreinsibúnaður mögulegur	Nei	Já (í turnum)	Göng betri
Áhrif á íbúðarsvæði	Hærri við Sæbraut og Holtaveg	Takmörkuð við munna	Göng betri
Langtímaáhrif við orkuskipti	Minnkandi	Minnkandi en gangnalausn bíður upp á að stýra betur mengun og ná markmiðum orkuskipta.	Jafnt
Loftdreifing við vindstreymi	Góð (við sjávarvind)	Ójöfn við norðanvind	Háð staðsetningu turna

5.5 Áreiðanleiki matsins

a) Reiknilíkan: ADMS-Roads er staðlað í Evrópu, en þarf nákvæma staðbundna veðurmælingu og náttúruleg landslagsgögn.
Ekki liggur fyrir hvort notuð var veðurmælingar frá Veðurstofu eða staðarsnið.

b) Veður og loftstraumar: Í Reykjavík er meginvindur úr suðvestri. Þetta þýðir að mengun frá Sæbraut berst frá Laugardal og miðbæ. Þessi áhrif eru ekki greind í brúarlausn.

c) Mælingar og vöktun: Engin áform eru í grunnmati um varanlega loftgæðavöktun. Viðauki E.1 leggur til að setja vöktun við gangamunna, en það ætti að vera skylduskilyrði.

5.6 Samanburðartafla – loftgæði og vöktun

Viðmið	Brú	Göng	Athugasemd
PM_{10} (ársmeðaltal)	30–35 µg/m^3	25–30 µg/m^3	Undir ESB-mörkum (40 µg/m^3)
NO_2 (ársmeðaltal)	30–40 µg/m^3	20–35 µg/m^3	Meira álag við brú.
$PM_{2·5}$	20 µg/m^3	15–18 µg/m^3	Göng betri
Vöktun loftgæða	Ekki skilgreind	Tillaga um muna vöktun	Skipulagsstofnun ætti að krefjast varanlegrar vöktunar

Ályktun:

Brúarlausn dreifir mengun meira yfir íbúðarhverfi og útivistarsvæði í nágrenninu. Göng leiða mengun í ákveðna punkta sem hægt er að stýra með loftunarturnum og hreinsibúnaði.
Á rekstrartíma er munurinn á mengun óverulegur ef mótvægisaðgerðir eru nýttar, en án þeirra er gangnalausn betri.

Tillaga til Skipulagsstofnunar:
Krefjast uppfærðs loftdreifimats með vindrósum og raunmælingum, auk áætlunar um vöktun og hreinsibúnað í gangnalausn.

Kafli 6 – Hljóðvist og hljóðvarnir

6.1 Forsendur

Greining á hljóðvist var unnin af EFLU fyrir Vegagerðina með SoundPLAN-reiknilíkani og samnorrænum staðli.
Forsendur eru umferðarspár fyrir 2040 og viðmiðunarmörk 55 dB(A) utanhúss og 30 dB(A) innanhúss, samkvæmt reglugerð nr. 724/2008.

Hljóðvist var metin fyrir þrjá valkosti:

1. Núllkost – engin Sundabraut (viðmið 2040)
2. Sundabrú – yfir Kleppsvík (BS-valkostir)
3. Sundagöng – undir Kleppsvík (J1-valkostur)

6.2 Helstu niðurstöður Vegagerðar

Svæði	Hljóðstig (við íbúðarhús)	Íbúar yfir 55 dB	Athugasemd
Sæbraut – Laugardalur	55–69 dB núllkostur	≈ 1 300	Hljóðstig yfir mörkum nú þegar.
Sundabrú	55–68 dB	1 390	Hljóðstig hækkar lítillega með brú, aukning við Holtaveg.
Sundagöng	55–67 dB	1 320	Hljóðstig lækka við Sæbraut, aukning í Grafarvogi (165 íbúar). Hvað varðar hljóð er gangnalausn best.

Mótvægisaðgerðir (Vegagerðar) eru hljóðmanir, stoðveggir og byggingatæknilegar lausnir (t.d. hljóðvarnargler og svalalokanir).
Þær bæta hljóðvist nokkuð, en ekki er mögulegt að verja öll hús við Sæbraut. Einnig er kostnaður við þær aðgerðir mjög háar sem eru ekki metnar í gögnum vegagerðar.

6.3 Greining og áreiðanleiki

a) Reikniforsendur

- Reglugerð 724/2008 miðar við meðalhávaða, ekki hámarkshávaða við sprengingar eða næturvinnu.
- Það er ekki metið hvernig hávaði á framkvæmdatíma (sprengingar, vinnuvélar) hefur áhrif á íbúðarsvæði í Laugarnesi og Grafarvogi.
- Reiknað er með hljóðísogi α = 1,0 fyrir jörð, sem gefur lægri hljóðdreifingu en raunveruleg endurköst frá vatnsflötum og mannvirkjum.

b) Umferðarforðinn og breytileiki

- Hávaðalíkanið byggir á meðalhraða 60–80 km/klst á Sæbraut og Sundabraut.
- Ekki er tekið tillit til hraðabreytileika og umferðarraða við gatnamót, sem eykur hljóð.

c) Sjónræn og félagsleg áhrif

- Hljóðmanir við Sæbraut geta náð 3–5 m hæð, sem hefur veruleg sjónræn áhrif á íbúa og minnkar gildi útivistarsvæða.
- Áhrif á verðmæti íbúðarhúsa og lífsgæði eru ekki metin.

6.4 Samanburður valkosta

Þáttur	Brúarlausn	Gangnalausn	Mat
Hávaði við Sæbraut	Hærri (> 55 dB)	Lægri (–2 dB meðaltal)	Göng betri
Hávaði í Grafarvogi	Aukning < 1 dB	Fleiri íbúar við hávaða (165)	Svipað
Þörf fyrir hljóðmanir	Mikil	Miðlungs	Brú dýrari
Framkvæmdahávaði	Há (klapaprbrot, sprengingar)	Há (sprengingar) og mest titringur þar sem hávaði er neðanjarðar.	Jafnt en gangnalausn er betri.
Sjónræn áhrif af vörnum	Veruleg	Minni	Göng betri

6.5 Mótvægisaðgerðir sem vantar í grunnmat

- Áætlun um byggingatæknilegar aðgerðir við Sæbraut (hljóðvarnargler o.fl.) ekki kostnaðarmetin.
- Ekki metið hvort mögulegt sé að nota sjónrænt fagurfræðilegar hljóðmanir til að draga úr áhrifum.
- Engin áætlun um vöktun hljóðvistar eftir framkvæmdir.

6.6 Áhrif á útivist og félagslíf

Laugardalur er stórt útivistarsvæði með laug, leiksvæðum og íþróttasvæðum.
Brúarlausn með hávaða yfir 55 dB á hluta svæðisins gæti haft áhrif á notkun svæða og heilsufar íbúa.
Göng halda hávaða að mestu neðan jarðar og henta því betur í þéttbýli með útivistarsvæði.

6.7 Samantekt

Viðmið	Brú	Göng	Athugasemd
Íbúar > 55 dB (2040)	≈ 1 390	≈ 1 320	Munur lítill en dreifing mismunandi
Áhrif á Laugardal	Neikvæð	Lítil	Göng betri
Þörf fyrir hljóðmanir	Mjög mikil	Miðlungs	Brú dýrari og hljóðmanir eru mjög staðbundnar við gangnamunna í gangnalausn.
Sjónræn áhrif varna	Há	Lág	Göng betri
Áhrif á útivist	Neikvæð	Óveruleg	Göng betri

Ályktun:

Hljóðvist er einn veikasti þáttur brúarlausnar Vegagerðar. Hávaði við Sæbraut og Holtaveg verður langvinnur og krefst dýrra hljóðvarnarmannvirkja sem hafa sjónræn og félagsleg áhrif.
Göng draga úr yfirborðshávaða og halda umhverfisáhrifum innan íbúðarsvæða í lágmarki.

Hlóðvist við verkframkvæmd brúar mun einnig vera mjög íþyngjandi fyrir íbúa og ekki í samræmi við stefnu Reykjavíkurborgar og þá umhverfivænu stefnu sem borgin vinnur eftir.

Tillaga til Skipulagsstofnunar:

Krefjast nákvæmrar kostnaðar- og áhrifagreiningar fyrir hljóðmanir við Sæbraut og Holtaveg og vöktunaráætlunar fyrir hljóðvist eftir framkvæmdir.

Mikilvægt er að skipulagsstofnun krefjist að göng verði fyrir valinu því vegna hljóðvistar.

Kafli 7 – Landslag, ásýnd og byggðaþróun

7.1 Forsendur

Viðaukar L.1 og M fjalla um sjónræn, menningarleg og félagsleg áhrif Sundabrautar á nærliggjandi byggð og landslag.
Vegagerðin metur bæði brúar- og gangnalausn út frá ásýnd, byggðaþróun, útivist og menningarminjum.

Rannsóknasvæði ná frá Sæbraut í suðri að Gufunesi og Geldinganesi í norðri, með sýn á Laugarnes, Holtaveg og útivistarsvæði við Elliðaárvog.

7.2 Helstu niðurstöður Vegagerðar

Þáttur	Brúarlausn	Gangnalausn	Athugasemd
Áhrif á landslag og ásýnd	Veruleg neikvæð (≈ –3)	Miðlungs (≈ –1)	Brú sjáanleg í öllum áttum frá miðbæ, mosfellsbæ og Viðey.
Áhrif á menningarminjar	Hófleg (–2)	Óveruleg (0 til –1)	Brú í sýn frá Viðey og Laugarnesi.
Áhrif á útivist og bæjarsvip	Neikvæð (–3)	Lítil (–1)	Göng hafa engin sjónræn áhrif.
Áhrif á íbúabyggð	Mjög neikvæð (–3)	Hófleg (–1 til –2)	Brú sker Holtaveg og Laugardal.
Áhrif á byggðaþróun og íbúa	Neikvæð til framtíðar	Hlutlaus til jákvæð	Göng bjóða möguleika á samhæfðri borgarþróun.

7.3 Landslags- og sjónræn áhrif

Brúarlausn:

- Hábrú (sérstaklega BS1) verður allt að 25–30 m há og gengur í gegnum Kleppsvík með sjónrænni ásýnd sem sjáist frá miðbæ, Viðey og Laugarnesi.

- Hún breytir heildarsvip Elliðaárvogs úr opnu landslagi í yfirbyggt mannvirkjasvæði.
- Áhrif á menningarminjar (Laugarnes, Viðey) eru veruleg þar sem söguleg sjónlína rofnar.
- Mótvægisaðgerðir eins og litaval og gróðursetning hafa takmörkuð áhrif.

Gangnalausn:

- Allt áhrifasvæði liggur neðanjarðar fyrir utan gangamunna.
- Landslag við Elliðaárvog og Viðey heldur samhengi sínu.
- Engin breyting á sjónrænum eða menningarlegum sjóndeildarhring miðbæjar.

7.4 Byggða- og íbúaþróun

Viðauki M metur samfélagsleg og búsetutengd áhrif beggja kosta.

Brúarlausn:

- Aukin loftmengun og hávaði við Holtaveg og Sæbraut getur dregið úr búsetuánægju.
- Fjölgun íbúa í Laugardal og miðbæ verður erfiðari vegna hávaðasvæða.
- Hljóðvarnarmannvirki skerða sýn og aðgengi að útivistarsvæðum.
- Til langs tíma getur þetta haft áhrif á verðmæti íbúðarhúsnæðis.

Gangnalausn:

- Engin varanleg mörk myndast í byggð og landslag heldur samfellu.
- Betra aðgengi að útivistarsvæðum og strönd.
- Til framtíðar stuðlar lausnin að þéttingu byggðar án hávaða og mengunar.

7.5 Áhrif á útivist og lífsgæði

Svæði	Brúarlausn	Gangnalausn	Athugasemd
Laugardalur	Hávaði og sjónræn röskun	Áhrif engin	Göng halda svæðinu óbreyttu.
Elliðaárvogur	Breytt landslag og sýn	Engin breyting	Brú sker lífríki og fuglalíf.

Svæði	Brúarlausn	Gangnalausn	Athugasemd
Gufunes	Smávægileg röskun	Engin breyting	Jafnt.
Viðey	Sýn af brú áberandi (–2)	Engin breyting	Menningarlegt áhrifasvið rofnar.

7.6 Samantekt

Þáttur	Brú	Göng	Mat
Landslagsáhrif	Veruleg neikvæð	Lítil	Göng betri
Menningarminjar	Hófleg neikvæð	Óveruleg	Göng betri
Útivistarsvæði	Neikvæð áhrif á Laugardal og Elliðaárvog	Óveruleg	Göng betri
Byggðaþróun	Neikvæð (hljóðvist, mengun)	Hlutlaus til jákvæð	Göng betri
Áhrif á íbúa og lífsgæði	Neikvæð (–3)	Lítil (–1)	Göng betri

Ályktun:

Brúarlausn hefur veruleg sjónræn og félagsleg áhrif sem geta hamlað byggðaþróun og útivist til framtíðar.
Gangnalausn heldur ásýnd og landslagi óbreyttu og hentar betur í þéttbýli með mikilvægu útivistarsvæði og menningarminjum.
Skipulagsstofnun ætti að krefjast frekari greiningar á félagslegum áhrifum og sjónrænum mótvægisaðgerðum fyrir brúarlausn.

Kafli 8 – Áhrif á atvinnulíf og höfnina

8.1 Forsendur

Reykjavíkurhöfn, Sundahöfn og atvinnusvæði í Kleppsvík, Gufunesi og Elliðaárvogi eru meðal mikilvægustu flutnings- og þjónustusvæða á höfuðborgarsvæðinu. Sundabraut mun tengjast þessum svæðum og getur því haft áhrif á:

- aðgengi fyrirtækja að höfninni og dreifikerfi skiptiaðila,
- rekstrarkostnað og afhendingaröryggi,
- umferð flutningabíla og rekstrarumhverfi hafnsækinnar starfsemi,
- langtímaþróun atvinnusvæða og verðmæti lands.

Þessi kafli skoðar áhrif bæði brúarlausnar og gangnalausnar ásamt þáttum sameiginlegum báðum kostum og þá Sundagöng í Gufunesi — sem hefur sína eigin áhættu.

8.2 Áhrif á aðgengi og flutningsleiðir

Brúarlausn (BS1–BS3)

- Framkvæmdir á Sæbraut, Holtavegi og Skútuvogi (hluti I) valda verulegri skerðingu á aðgengi að hafnar- og atvinnusvæðum, þar sem umferðarflæði verður truflað í 5–8 ár (kafli 3.7) .
- Flutningabílar munu eiga erfitt með að komast að Sundahöfn á álagstímum, og umferðarhliðranir geta valdið flöskuhálsum við helstu aðkomupunkta.
- Á framkvæmdatíma er hætta á rykmengun, hávaða og auknum tafatíma, sem hefur bein áhrif á rekstur fyrirtækja á Skútuvogi, Sundabakka og í Kleppsvík.
- Til lengri tíma getur brú bætt aðgengi að Gufunesi og norðurhluta Reykjavíkur, en varanleg hljóð- og ásýndaráhrif geta rýrt gæði atvinnulands við strandlínu.

Gangnalausn (J1)

- Göng liggja að mestu neðanjarðar, sem gerir kleift að halda opnum akreinum að Sundahöfn og atvinnusvæðum í öllum helstu framkvæmdafösum.
- Aðgengi að Skútuvogi og hafnarsvæðum verður betra varið miðað við brúarlausn.
- Til lengri tíma veitir gangnalausn stöðugra umferðarflæði og minni tafatíma á helstu flutningsleiðum.

8.3 Áhrif framkvæmdatíma á atvinnulíf

Bæði valkostir fela í sér umfangsmiklar framkvæmdir í nágrenni við mikilvæg atvinnusvæði. Á framkvæmdatíma geta áhrif á atvinnulíf orðið veruleg vegna:

Aðgengi

- færri ferðir viðskiptavina og birgja,
- tafir á afhendingu matvöru, byggingarefna og þjónustuvöru,
- hindranir fyrir starfsmenn til að komast til og frá vinnu,
- lækkandi tekjur verslana og þjónustufyrirtækja við Skútuvog, Holtaveg og Dalbraut.

Truflanir á flutningum

- flutningabílar lenda í tímabundnum stíflum,
- sendingartafir geta orðið alvarlegar fyrir ferskvöru, póstsendingar og vöruafgreiðslu.

Aukins rekstrarkostnaðar

- lengri aksturstímar,
- eldsneytisaukning,
- minni framleiðni í þjónustustörfum og lagerum.

Samkeppnistap fyrirtækja

- fyrirtæki sem treysta á virkt flæði atvinnutækja geta orðið af viðskiptum,
- sum fyrirtæki geta lent í greiðsluerfiðleikum ef truflanir vara árum saman.

Þetta eru ekki innifalin atriði í kostnaðarmati Vegagerðar.

8.4 Áhyggjur sem snúa að Sundastokk (í báðum lausnum)

Sundastokkur í Gufunesi eru sameiginlegur framkvæmdahluti beggja valkosta (þ.e. bæði brúar- og gangnalausn hafa jarðgöng undir Gufunesi samkvæmt frumdrögum).

Þau hafa eftirfarandi áhættuþætti:

8.4.1 Sundastokkur eru dýr framkvæmd

Samkvæmt umhverfismati eru jarðgöng kostnaðarsamari en hefðbundinn vegur og eru dýrasti einstaki verkþátturinn í hluta I (kafli 3.5.7) .

- Bergvinna og sprengingar eru flóknar og ófyrirsjáanlegar.
- Loftræstikerfi og öryggisbúnaður hækka rekstrarkostnað.
- Stokkur hafa mikla jarðtæknilega áhættu sem getur hækkað verkefniskostnað.

8.4.2 Sundastokkur eru áhættusöm á framkvæmdatíma

Jarðgangagerð í þéttbýli ber með sér eftirfarandi áhættur:

- titringur og hávaði sem hefur áhrif á rekstur fyrirtækja nálægt Gufunesi og Skútuvogi,
- mögulegar tafir vegna berggæða eða óvæntra jarðfræðiaðstæðna,
- aukinn flutningskostnaður og hætta á umferðartöfum vegna efnislosunar,
- umtalsverð áhætta á framkvæmdatíma sem getur hækkað heildarverkefnið.

Þessi áhætta er til staðar í báðum valkostum, þar sem báðir krefjast Sundastokks undir Gufunesi.

8.4.3 Takmarkaður ávinningur Sundastokks fyrir vegakerfið

Þrátt fyrir mikinn kostnað eru Sundastokks:

- ekki almenningssamgangna göng,
- ekki gangandi/hjólandi tenging,
- eingöngu hönnuð til að færa sundabraut í stokk

Stokkur bæta vegakerfið fyrst og fremst með því að flytja hluta flæðis undir jörð, en skila ekki betra flæði á sæbraut.

8.5 Áhrif á hafnarstarfsemi

Brúarlausn

- Fyllingar og breytt strandlína í Kleppsvík geta truflað skipaumferð tímabundið (kafli 3.4.1).

- Varanleg mannvirki eru sýnileg, geta truflað ásýnd og mögulega leitt til takmarkana á framtíðarstærð skipa.
- Flutningsleiðir til og frá höfn geta truflast lengi.

Gangnalausn

- Engin áhrif á siglingaleiðir.
- Engin landfylling eða strandbreyting.
- Betri rekstrarstöðugleiki á framkvæmdatíma.

8.6 Langtímaáhrif á atvinnusvæði

Þáttur	Brúarlausn	Gangnalausn	Mat
Aðgengi að Sundahöfn	Tímabundin truflun (5–8 ár)	Lágmarks röskun	Göng betri
Áhrif á hafnaraðstöðu	Strandbreytingar	Engin áhrif	Göng betri
Áhrif á fyrirtæki	Hávaði, ryk, tafir	Minni röskun	Göng betri
Efnahagsleg langtímaáhrif	Bætt flæði norður	Bætt flæði og stöðugleiki	Jafnt
Verðmæti atvinnulands	Hugsanleg neikvæð ásýnd	Engin neikvæð ásýnd	Göng betri

8.7 Samantekt og ályktun

1️⃣ Á framkvæmdatíma verða verulegar truflanir á aðgengi að hafnarsvæðum og atvinnulífi í brúarlausn – sérstaklega við Holtaveg, Skútuvog og Sæbraut.

2️⃣ Gangnalausn hefur minni yfirborðsáhrif, heldur flæði opnu og minnkar rekstrartruflanir fyrirtækja.

3️⃣ Sunda-stokkur eru dýr og áhættusöm framkvæmd í báðum valkostum og getur valdið hruni í flæði umferðar í borginni, titringi og tafakostnaði í Gufunesi og nærliggjandi atvinnusvæðum.

4️⃣ Langtímaáhrif beggja kosta á flutningsleiðir eru jákvæð, en brú skilar neikvæðum sjónrænum áhrifum og hljóðvistaráhrifum á atvinnulandeignir við strandlínu.

5️⃣ Fyrirtæki sem eru viðkvæm fyrir aðgengistruflunum (skemmtileit, þjónusta, lagerar) geta orðið fyrir tímabundnum eða varanlegum tekjuáhrifum ef brúarlausn veldur 5–8 ára aðgengisbresti.

Ályktun:

Gangnalausn hefur betri skilyrði fyrir ótruflað aðgengi að höfninni, minni rekstraráhættu og stöðugleika í atvinnustarfsemi bæði á framkvæmdartíma og eftir opnun.
Brúarlausn veldur umfangsmikilli röskun sem getur haft veruleg neikvæð áhrif á flutninga, hafnarrekstur og atvinnulíf.

KAFLI 9 – ÁHRIF Á SAMFÉLAG OG LÝÐHEILSU

9.1 Forsendur

Framkvæmdir af stærðargráðu Sundabrautar hafa bæði tímabundin og varanleg áhrif á samfélag, öryggi og heilsu íbúa. Litið er til áhrif á íbúa við Holtaveg, Laugardal, Laugarnes og Grafarvog, þar sem framkvæmdir og rekstur mannvirkisins geta haft áhrif á daglegt líf, aðgengi, umhverfisskilyrði og lífsgæði.

Greiningin metur áhrif á:

- lífsgæði og andlega líðan,
- lýðheilsu vegna hávaða og loftmengunar,
- öryggi barna og viðkvæmra hópa,
- tengsl milli hverfa og félagslegt samhengi,
- atvinnulíf á svæðinu og heilsu starfsfólks,
- þjóðhagsleg áhrif sem rekja má til líðheilsu og aðgengisbrests.

Sérstaklega er tekið tillit til þess að Sundastokkur (jarðgerð í Gufunesi) er sameiginlegur þáttur beggja valkosta, er dýr og flókinn og getur haft áhrif á heilsu og samfélag á framkvæmdatíma.

9.2 Áhrif á lífsgæði og andlega líðan

Brúarlausn

- Framkvæmdir við Holtaveg og Sæbraut standa yfir í 5–8 ár, samkvæmt áfangaskiptingu (kafli 3.7) , og valda miklum hávaða, rykmengun, niðurbrjótandi sjónrænum áhrifum, truflun á svefn og aukinni streitu.
- Brú verður varanlegt mannvirki sem veldur sjónrænni skerðingu og getur valdið áhrifum á andlega líðan íbúa og upplifun af nærumhverfi.
- Nauðsynlegar hljóðvarnir við Holtaveg og Laugarnes geta skapað sálræn mörk milli svæða og dregið úr tengslum milli hverfa og útivistarsvæða.

Gangnalausn

- Stærsti hluti framkvæmdanna er neðanjarðar; yfirborðsröskun minni.
- Loftmengun bundin við gangamunna og hægt að stýra útblæstri með hreinsibúnaði (kafli 5.4).

- Á rekstrartíma eru áhrif gangnanna ekki til staðar – mannvirkið er falið og án hljóðvistarröskunar.

🟩 Mat: Gangnalausn veitir mun betri lífsgæði, stöðugleika í daglegu lífi og betra svefnumhverfi.

9.3 Öryggi barna og viðkvæmra hópa

- Samkvæmt umhverfismati eykst hætta á slysum við Holtaveg og Laugardal á framkvæmdatíma brúarlausnar (kafli 3.7).
- Hjáleiðir og vinnusvæði valda aukinni hættu fyrir börn sem fara gangandi, á hjóli og að leiksvæðum.
- Í gangnalausnunni (J1) eru yfirborðsleiðir varðveittar og flæði viðhaldið, sem skapar öruggara umhverfi.

🟩 Mat: Gangnalausn dregur betur úr öryggisáhættu og verndar viðkvæma hópa.

9.4 Lýðheilsuáhrif tengd hávaða og loftgæðum

Sundabraut hefur bein áhrif á heilsu samkvæmt loftgæðamati og hljóðvist (Viðauki D og E). Havaði og $PM_{2.5}$ svifryk eru tengd hjarta- og öndunarfæraáhættu, svefntruflunum og streitu.

Brúarlausn

- Hávaði og NO_2/PM mengun eykst við Holtaveg og Laugardal (kafli 5.4) .
- Rekstraráhrif eru viðvarandi þar sem brúin er opin lína umferðar, sem eykur burð hljóðs yfir svæðið.

Gangnalausn

- Mengun bundin við gangamunna; hægt að stýra og hreinsa.
- Áhrif á íbúðabyggð eru óveruleg og undir mörkum heilsuverndar.

🟩 Mat: Lýðheilsuáhrif eru marktækt minni í gangnalausn.

9.5 Félagsleg tengsl og aðgengi milli hverfa

Brúarlausn

- Brú og hljóðvarnir skapa varanlegar sjónrænar og sálrænar hindranir, sem draga úr félagslegu samhengi og samheldni milli Laugarnes, Laugardals og strandstíga.
- Yfirborðsumferð verður meiri og hraðari, sem þrengir göngu- og hjólaleiðum.

Gangnalausn

- Heldur yfirborði opnu og samfellu milli hverfa.
- Skapar betra skipulag fyrir göngu- og hjólaleiðir.

🟩 Mat: Gangnalausn styrkir tengsl milli íbúðahverfa og stuðlar að samfélagslegri samheldni.

9.6 Heilsutengd áhrif á atvinnulíf og starfsmenn á svæðinu (nýr undirliður)

Líðheilsa og samfélagsáhrif hafa bein áhrif á atvinnulíf, bæði á starfsmenn og rekstur fyrirtækja. Þetta hefur komið fram í mörgum umferðarverkefnum á Norðurlöndum.

Brúarlausn – neikvæð áhrif á starfsfólk og rekstur

- Ryk, hávaði og truflun á aðgengi hafa áhrif á lífsgæði starfsmanna, sem getur valdið streitu, minni framleiðni og auknum veikindadögum.
- Fyrirtæki við Skútuvog og Holtaveg lenda í töfum og aðgengishindrunum, sem geta aukið álag á starfsfólk sem þarf að færa sig milli staða.
- Loftmengun við aðkeyrslupunkta getur haft heilsutengd áhrif á starfsmenn sem vinna utandyra eða í flutningskeðjum.

Gangnalausn – stöðugra starfsumhverfi

- Minni yfirborðsáhrif, minna ryk og hávaði.
- Stöðugra flæði → meiri rekstraröryggi → minni streita fyrir starfsfólk í daglegum flutningum.

Þjóðhagsleg tenging líðheilsu og atvinnulífs

- Heilsuröskun vegna framkvæmdatíma hefur fjárhagslegt gildi: minnkuð framleiðni, meiri veikindadagar, aukinn tafakostnaður.
- Þetta magnast upp á svæðum með umfang mikillar þjónustu- og flutningastarfsemi, eins og á Skútuvogi og Sundahöfn.

Niðurstaða:

Líðheilsa og heilsutengd samfélagsáhrif eru ekki aðeins einkamál íbúa, heldur snerta rekstraráhættu, stöðugleika fyrirtækja og þjóðhagslega framleiðni.

9.7 Áhrif Sundastokks (sameiginlegt báðum lausnum)

Sundastokkur undir Gufunesi er sameiginlegur þáttur beggja valkosta og hefur:

Á framkvæmdatíma

- titring, hávaða og ryk sem geta valdið heilsuáhættu og óþægindum,
- óvissu vegna bergvinnu, sem getur lengt framkvæmdatíma,
- auknum umferð á efnisflutningum með tilheyrandi áhrifum á íbúa og starfsmenn.
- getur valdið kerfishruni í flæði bíla á stofnæðum borgarinnar

Á rekstrartíma

- litla samfélagsáhættu, þar sem mannvirkið er neðanjarðar,
- ekki sjónræna eða hljóðvistaráhrif.

Takmarkaður samfélagsávinningur

- Sundastokkur bætir aðallega flæði bíla, en er ekki almenningssamgangnatenging né göngu-/hjólastígagöng.
- Í ljósi mikils kostnaðar og framkvæmdatíma er samfélagsávinnningur takmarkaður í samanburði við fjárfestingu.

9.8 Samanburður og ályktun

Þáttur	Brúarlausn	Gangnalausn	Mat
Hávaði og loftgæði	Mikil áhrif á íbúa og starfsfólk	Lágmarks áhrif, stýrð losun	Göng betri
Líðan og lífsgæði	Streita, sjónræn röskun	Óveruleg áhrif	Göng betri
Öryggi barna	Há framkvæmdatímaáhætta	Lág áhætta	Göng betri

Þáttur	Brúarlausn	Gangnalausn	Mat
Félagsleg tengsl	Rof milli hverfa	Samfella	Göng betri
Áhrif á atvinnulíf	Röskun, heilsuáhætta	Betri stöðugleiki	Göng betri
Áhrif Sundastokks	Áhætta (sameiginleg)	Áhætta (sameiginleg)	Jafnt

Heildarálit – Kafli 9

Gangnalausn hefur að öllu leyti betri áhrif á samfélag, líðheilsu, öryggi og atvinnulíf en brúarlausn.
Brúarlausn skapar veruleg lífsgæða-áhrif, heilsuáhættu, félagslega aðskiljun og rekstraráhættu á framkvæmdatíma.

Sundastokkur bætir flæði bíla en er dýr, áhættusamur og skilar takmörkuðum samfélagsávinningi.

Kafli 10 – Áhrif á útivist og ferðaþjónustu

10.1 Forsendur

Sundabraut mun liggja í nálægð við mikil útivistarsvæði, strandgöngustíga og ferðamannaleiðir, m.a. Laugarnes, Laugardal, Kleppsvík, strandlengju Reykjavíkur og leiðir til norðurs meðfram Elliðaárvogi og Geldinganesi.

Mat á áhrifum tekur mið af:

- útivist, náttúrutengdri upplifun og kyrrð,
- aðgengi íbúa að strandstígum og almenningsrýmum,
- aðgengi ferðamanna að Reykjavík og leiðum til og frá borginni,
- áhrifum framkvæmdatíma, hávaða, ryks og umferðarraskana,
- langtímaáhrifum á umhverfisgæði og upplifun.

Niðurstöður eru dregnar saman úr umhverfismati Vegagerðarinnar, einkum köflum 5.10–5.15 (vistgerðir, fuglalíf, landslag, hljóðvist) og kafla 3.7 um framkvæmdatíma.

10.2 Áhrif á útivistarsvæði og náttúruupplifun

Brúarlausn

- Brú yfir Kleppsvík hefur veruleg áhrif á ásýnd, kyrrð og landslagsupplifun við strandlengju Laugarness og Gufuness (kafli 5.15).
- Hávaði frá umferð og vindálag á brú getur borið sigla yfir víkina og truflað upplifun gesta.
- Sjónrænt rask er viðvarandi; turnar og stoðir rjúfa strandsýn og sjónlínu til Viðeyjar og Esju.

Gangnalausn

- Göng og tengdir stokkar eru að mestu falin mannvirki og hafa óveruleg áhrif á ásýnd og landslag.
- Hljóðvist og upplifun útivistarsvæða breytist lítið.

🟩 Mat: Gangnalausn verndar upplifun útivistarsvæða mun betur.

10.3 Áhrif á göngu-, hjóla- og strandleiðir

Brúarlausn

- Strandstígar við Kleppsvík og Laugarnes verða fyrir tímabundnu raski á framkvæmdatíma og varanlegum sjónrænum áhrifum.
- Hljóðvarnir og stoðir geta takmarkað samfellu göngu- og hjólastíga við sjó.

Gangnalausn

- Heldur yfirborði órofinu og gerir kleift að þróa samfellda strandgöngu- og hjólaleið án truflana.
- Framkvæmdir trufla stíga lítið, þar sem vinna er að mestu neðanjarðar.

🟩 Mat: Gangnalausn er betri fyrir göngu- og hjólastígakerfi.

10.4 Áhrif á ferðaþjónustu og upplifun gesta

Brúarlausn

- Sjónrænt rask getur haft áhrif á upplifun ferðamanna sem heimsækja Laugarnes, Kleppsvík, Viðey og strandgönguleiðir.
- Fjölmargir ferðamenn leita eftir kyrrð, landslagssýn og nálægð við hafið. Brú getur truflað þessa upplifun.
- Upplifun ferðamanna frá sjó (t.d. ferðir til Viðeyjar, sjóferðir og kajak) verður fyrir verulegum breytingum.

Gangnalausn

- Lítil sjónræn áhrif og engin breyting á strandupplifun.
- Engin röskun á útsýni yfir Kleppsvík, Viðey eða strandlínu Reykjavíkur.

🟩 Mat: Gangnalausn styður best við ferðaþjónustu sem byggir á náttúru og strandupplifun.

10.5 Áhrif á framkvæmdatíma – nýr undirkafli

Á framkvæmdatíma Sundabrautar eru umferðarröskun og framkvæmdir við Sæbraut, Holtaveg og Gufunes lykilþættir sem hafa áhrif á ferðaþjónustu og aðgengi erlendra ferðamanna.

Aðgengi ferðamanna að Reykjavík

Athugasemdir á greiningu Sundabrautar og skýrslu vegagerðar til skipulagsstofnunnar

- Ferðamenn sem koma akandi frá norðri (t.d. Gullfoss–Geysir–Þingvellir, Snæfellsnes, Norðurland) þurfa að fara um framkvæmda svæði við innkomu til Reykjavíkur.
- Langar framkvæmdir samkvæmt áfangaskiptingu (5–8 ár) geta valdið töfum, ruglingi í leiðakerfum og aukinni tafamyndun við skrifstofusvæði, ferðaþjónustu og gististaði.
- Ferðir frá Sundahöfn (Skarfabakki, skemmtiferðaskip) geta tafist vegna hliðrana á Holtavegi og Skútuvogi.

Ferðaþjónusta í nágrenninu

- Leiðsögumenn, rútufyrirtæki og ferðaskrifstofur lenda í tafakostnaði og erfiðara að standa skil á tímasettri þjónustu.
- Nálæg ferðaþjónusta við Laugardal, Laugarnes og Skútuvog getur tapað aðgengi eða sýnileika.

Brúarlausn vs. gangnalausn á framkvæmdatíma

- Brúarlausn skapar meiri yfirborðsröskun, þar sem framkvæmdir á Sæbraut og Holtavegi valda flöskuhálsum og hliðrunum sem snerta ferðaleiðir.
- Gangnalausn gerir kleift að halda opnara yfirborðsflæði, þar sem stærsti hluti verksins er neðanjarðar.

Áhrif á ímynd borgarinnar

- Langvarandi framkvæmdir á strandlengju Reykjavíkur geta rýrt upplifun ferðamanna af borginni sem „aðgengilegum og auðveldum áfangastað“.
- Þetta hefur bein áhrif á heimsóknarvilja og upplifun borgarkjarna.

🟩 Mat: Gangnalausn er mun hagstæðari fyrir aðgengi ferðamanna, stöðugleika ferðaþjónustu og ímynd Reykjavíkur.

10.6 Samanburður valkosta

Þáttur	Brúarlausn	Gangnalausn	Mat
Útivist og strandupplifun	Veruleg sjónræn áhrif	Óveruleg áhrif	Göng betri
Göngu- og hjólastígar	Takmarkanir og rof	Samfellt kerfi	Göng betri
Ferðaþjónusta	Trufluð upplifun	Óbreytt upplifun	Göng betri

Þáttur	Brúarlausn	Gangnalausn	Mat
Aðgengi ferðamanna	Tafir og hjáleiðir	Minni röskun	Göng betri
Áhrif á ímynd Reykjavíkur	Neikvæð	Jákvæð/óbreytt	Göng betri

10.7 Ályktun

Gangnalausn hefur skýra yfirburði í mati á útivist, ferðaþjónustu og aðgengi ferðamanna.

- Hún skapar minni röskun á framkvæmdatíma,
- ver strandupplifun og útivist,
- tryggir betra aðgengi að borginni fyrir erlenda gesti,
- og stuðlar að betrum rekstri ferðaþjónustu.

Brúarlausn hefur veruleg og varanleg neikvæð áhrif á ásýnd, upplifun, ferðaleiðir og ímynd svæðisins.

Kafli 11 – Áhrif á náttúru og lífríki

11.1 Forsendur og rannsóknir

Mat á áhrifum Sundabrautar á náttúru og lífríki byggir á viðamiklum rannsóknum sem gerðar hafa verið á:

- botndýralífi í Elliðaárvogi, Leiruvogi og Kollafirði
- vistgerðum og gróðurfari á Gufunesi, Álfsnesi og strandlengjum (Viðauki J)
- fuglalífi á Blikastaðakró, Engey, Gufunesi og Leiruvogi (kafli 5.10)
- lax- og silungsstofnum í Leiruvogsá og Elliðaám (Viðauki I.1)
- vatnshlotum og straumakerfi (kafli 5.9)
- náttúruminjum og hverfisverndarsvæðum (kafli 5.13)

Framkvæmdarsvæðið liggur að mörgum verndargildum svæðum, m.a. Blikastaðakró–Leiruvogi, sem var friðlýst árið 2022 vegna fuglalífs og sjávarfitja.

11.2 Áhrif á fuglalíf

Framkvæmdatími

Samkvæmt kafla 5.10 verður fuglalíf fyrir talsverðum til verulegum neikvæðum áhrifum á meðan framkvæmdum stendur (hlutar I–III) vegna:

- skerðingar á búsvæðum,
- truflunar frá vinnuvélum,
- gruggmyndunar við jarðvinnu og fyllingar.

Serstaklega viðkvæm svæði:

- Blikastaðakró–Leiruvogur, mikilvægasta fuglasvæði á svæðinu
- Geldinganes og Gufunes, varp- og beitarsvæði ábyrgðartegunda
- Engey, Kollafjörður, farleiðir vaðfugla

Rekstrartími – munur valkosta

Brúarlausn

- Hærri og lægri brýr yfir Kleppsvík valda á aukinni áflugshættu fyrir fugla samkvæmt kafla 5.10.6:
  → turnar og brúargólf geta valdið miklum áflugi.
- Þveranir með brú geta haft varanleg áhrif á leirur, sem eru forsendur fuglafæðu.
- Áhrif eru talin verulega neikvæð á hluta II og III.

Gangnalausn

- Engin áhrif öll á fugla af gangagerð undir Kleppsvík (5.10.6)
- Engin áflugshætta, engin sjónræn hindrun fuglaleiða.
- Áhrif eru óveruleg.

🟩 Mat: Gangnalausn verndar fuglalíf best og dregur úr langtímaáhrifum.

11.3 Áhrif á vistgerðir og gróðurfar

Samkvæmt vistgerðakortum (Viðauki J) eru á Gufunesi og Álfsnesi vistgerðir með hátt og mjög hátt verndargildi, m.a.:

- votlendi (stjörnumýrarvist, staramýrarvist),
- graslendi og lyngmóavistgangar,
- fjöruvistgerðir með klóþangi og mosa.

Brúarlausn

- Brú og landfyllingar raska vistgerðum með hátt verndargildi á Gufunesi og við strandlengjur Kleppsvíkur.
- Þverun yfir Leiruvog getur haft áhrif á friðlandið Blikastaðakró–Leiruvogur þar sem leirur eru lykilbúsvæði.
- Áhrif á vistgerðir í Gufunesi eru talin verulega neikvæð.

Gangnalausn

- Gangnalausn (J1) rýrir ekki vistgerðir á yfirborði nema við gangamunna sem eru í byggð.
- Áhrif á vistsvæði eru óveruleg, en langtum minni en í brúarlausn.

🟩 Mat: Gangnalausn er mun náttúruvænni.

11.4 Áhrif á botndýralíf

Samkvæmt viðauki H.1 og kafla 5.7:

- Lífríki botns í Kleppsvík og Gufunesi er að mestu tegundasnautt,
- Engar einstakar eða verndaðar tegundir fundust sem krefjast sérstakrar verndar,
- Botndýr við mynni Leiruvogs eru einsleit og hafa lágt verndargildi.

Brúarlausn

- Brúarstöplar valda lífrænu raski og mögulegri setuppsöfnun við stoðir.
- Áhrif eru þó talin óveruleg vegna lítillar fjölbreytni en lítið skoðuð af vegagerð.

Gangnalausn

- Göng undir Kleppsvík eru ekki talin hafa nein áhrif á botndýralíf (Samantektarskýrsla MÁU)

🟩 Mat: Gangnalausn hefur engin áhrif; brú hefur óveruleg áhrif en samt meiri.

11.5 Áhrif á fiska, laxfiska og aðrar sjávardýrategundir

Samkvæmt Viðauka I.1 (Laxfiskar):

- Lax- og silungsstofnar nota ósasvæði Leiruvogs og Elliðaár sem leiðir að ánni.
- Framkvæmdir geta truflað göngur og skemmt laxagengd varanlega.

Brúarlausn

- Uppgrugg í Kleppsvík getur haft staðbundin áhrif á fæðuöflun smáfiska.
- Langtímaáhrif talin óveruleg, þar sem vatnsskipti haldast eðlileg, en er það nægjanlega rannsakað?

Gangnalausn

- Göng eru ekki talin hafa áhrif á fiska eða sjávardýr í Kleppsvík eða Elliðaárvogi (kafli 5.8).

🟩 Mat: Gangnalausn hefur lítil sem engin áhrif.

11.6 Áhrif á vatnshlot, strauma og setflutninga

Brúarlausn

- Þveranir í Leiruvogi geta haft talsverð neikvæð áhrif á strauma og setflutning (kafli 5.9).
- Gruggmyndun og uppsöfnun sets getur haft óbein áhrif á fuglafæðu og lífríki.
- Setflutningur og uppgröftur setlaga vegna brúargerðar eru ekki nægjanlega skoðaðar í greinargerð vegagerðar.

Gangnalausn

- Göng hafa engin áhrif á vatnsskipti, hafstrauma eða setflutninga í Kleppsvík, Elliðaárvogi eða Leiruvogi.

🟩 Mat: Gangnalausn ver náttúrufar og strandkerfi betur.

11.7 Áhrif á náttúruminjar, hverfisvernd og friðlýst svæði

Nálægt framkvæmdasvæðum eru:

- hverfisverndarsvæðin Gufuneshöfði, Geldinganes og Blikastaðakró–Leiruvogur,
- friðlýstar sjávarfitjar og leirur með miklu verndargildi.

Brúarlausn

- Hefur bein og óbein áhrif á hverfisverndarsvæði, m.a.:
    - röskun á strandlínum,
    - sjónrænar breytingar,
    - aukin hljóðvistaráhrif,
    - möguleg röskun fuglasvæða sem njóta sérstaks verndar samkvæmt lögum nr. 60/2013.
- Áhrif á friðlýst Blikastaðakró eru sérstaklega viðkvæm, þar sem leirur eru hluti búsvæða ábyrgðartegunda.

Gangnalausn

- Engin áhrif á Gufuneshöfða og takmörkuð áhrif á strandbúsvæði.
- Áhrif á verndarsvæði eru minni og að mestu óbein.

🟩 Mat: Gangnalausn hefur engin áhrif á verndarsvæðum.

11.8 Heildar samanburður

Náttúruþáttur	Brúarlausn	Gangnalausn	Mat
Fuglalíf	Talsverð–veruleg neikvæð	Óveruleg	Göng betri
Vistgerðir	Veruleg röskun	Óveruleg–nokkuð neikvæð	Göng betri
Botndýr	Óveruleg neikvæð	Engin áhrif	Göng betri
Fiska- og sjávardýr	Óveruleg	Engin áhrif	Göng betri
Vatnshlot og straumar	Talsverð neikvæð á Leiruvogi	Engin áhrif	Göng betri
Verndarsvæði	Mjög neikvæð áhrif	Lág–óveruleg	Göng betri

11.9 Ályktun

Samkvæmt nýjustu niðurstöðum um áhrif á náttúru, lífríki og verndarsvæði er niðurstaðan skýr:

Gangnalausn (J1) er verulega betri lausn en brúarlausn út frá náttúruvernd, líffræðilegri fjölbreytni, vistkerfum, fuglalífi og áhrifum á sjávarumhverfi.

Brúarlausn hefur:

- meira rask á verndargildum svæðum,
- meiri áhrif á fuglalíf og vistgerðir,
- óvissu tengda straumakerfi og setflutningi,
- stærri sjónrænt og hljóðvistaráhrif á strandsvæði.

Gangnalausn kemur fram sem vistvænni, varfærnari og líffræðilega öruggari kosturinn.

Kafli 12 – Áhrif á borgarskipulag og framtíðarsýn Reykjavíkur

12.1 Forsendur

Sundabraut er hluti af langtíma borgarskipulagi Reykjavíkur og höfuðborgarsvæðisins og er skilgreind sem meginstofnbraut í Svæðisskipulagi 2015–2040 .
Meginforsendur matsins eru teknar af:

- AR2040 – Aðalskipulag Reykjavíkur
- Höfuðborgarsvæðið 2040 – Svæðisskipulag
- Drögum að aðalskipulagsbreytingu Sundabrautar
- Umhverfismati framkvæmda og aðalskipulags (EFLA og VSÓ)

Sundabraut er ekki eingöngu vegagerð, heldur stór skipulagsákvörðun með áhrif á:

- uppbyggingu íbúðar- og atvinnusvæða,
- þróun nýrra borgarhluta (Geldinganes, Gufunes, Álfsnes),
- ferðaþörf og vistvæna ferðamáta,
- kolefnishlutleysi og skipulag samgangna,
- þróun hafnar- og þjónustusvæða.

12.2 Áhrif á þróun byggðar og landnotkun

Brúarlausn (BS1–BS3)

- Brú flæðir yfir borgarrými við Kleppsvík og Gufunes og getur takmarkað möguleika til þéttingar byggðar og endurnýjunar strandlengju.
- Sjónræn og hljóðvistaráhrif raska gæðum byggðar við Laugarnes og Gufunes (kafli 5.15).
- Á framkvæmdatíma verða umfangsmiklar hliðranir á Sæbraut sem hafa áhrif á aðgengi að nýjum byggingarsvæðum við Skútuvog og Gufunes.

Gangnalausn (J1)

- Heldur yfirborðslandnotkun órofinni og styður við svæðisbundna þéttingu byggðar skv. AR2040.

- Undirliggjandi mannvirki skerða ekki upplifun eða byggingarmöguleika við strandlengju.
- Áhrif eru óveruleg á skipulag Gufunes- og Geldinganessvæða.

🟩 Mat: Gangnalausn samræmist betur markmiðum AR2040 um þéttingu og vistvæna þróun borgarinnar.

12.3 Áhrif á virka ferðamáta (gangandi/hjólandi)

Gögn um áhrif á virka ferðamáta eru sérstaklega áberandi í athugasemdum umsagnaraðila, þar á meðal Landssamtaka hjólreiðamanna.

Brúarlausn

- Bætir tengingu milli hverfa með sérstökum göngu- og hjólastíg á brúnni (kafli 5.13)
- Hljóðvarnir og rampauppbygging geta þó skapað hindranir milli hverfa og dregið úr aðgengi á jörðu niðri.

Gangnalausn

- Styður ekki við yfirborðstengingu yfir Kleppsvík.
- Gerir þó kleift að þróa óslitna strandleið meðfram víkinni sem er mikilvæg fyrir útivist og ferðamenn.

🟦 Mat: Brú styður virka ferðamáta yfir víkina, en gangnalausn styður betur við samhengi á yfirborði og strandleiðir. (Jöfnuður).

12.4 Áhrif á kolefnishlutleysi og vistvæna borgarþróun

Samkvæmt AR2040 á borgarskipulag að:

„stuðla að sjálfbærum og kolefnishlutlausum vexti borgarinnar.“
(AR2040, bls. 24)

Brúarlausn

- Eykur yfirborðsumferð og hljóðvistaráhrif en skapar stuttan stíg fyrir hjól og gangandi.
- Verkefnið hefur verulegt gildi, en eykur sjónræna röskun strandsvæða – sem dregur úr gæðum vistvænnar borgarþróunar.

Gangnalausn

- Dregur úr yfirborðsröskun og styður við vistvænar þéttingar við strandlengju.
- Hefur minni langtímaáhrif á landslag og náttúru og er samræmanlegri „grænni þróun“.

🟩 Mat: Gangnalausn fellur mun betur að kolefnishlutleysisstefnu og vistvænni borgarþróun.

12.5 Áhrif á hafnar- og atvinnusvæði í skipulagi

Gögn úr aðalskipulagsdrögum sýna að Sundabraut hefur áhrif á skipulag:

- Sundahafnar,
- Gufuness,
- Álfsnes,
- Geldinganes.

Brúarlausn

- Breytir ásýnd strandlengju og getur heft möguleika Sundahafnar til langtímaþróunar.
- Skapar meiri nálægð við atvinnusvæði við Skútuvog og Gufunes sem getur haft áhrif á framtíðarnýtingu.

Gangnalausn

- Hefur engin áhrif á landnotkun Sundahafnar, Geldinganess eða Gufunes (bein staðfesting í skipulagsgögnum)
- Neðanjarðar mannvirki valda engri sjónrænni röskun eða breytingum í skipulagi.

🟩 Mat: Gangnalausn hefur skýra skipulagslega yfirburði.

12.6 Áhrif á framtíðarsýn Reykjavíkur og AR2040 markmið

Markmið AR2040 sem skipta mestu máli:

1. sjálfbær borgarþróun,
2. minni ferðaþörf,
3. sterk tengsl milli hverfa,
4. vernd strandlengju og grænna svæða,

5. vistvæn samgönguleið.

Brúarlausn

- Skerðir strandlengju og ásýnd strandbyggðar.
- Hefur veruleg framkvæmdatímatruflun sem hamlar þróun í Gufunesi og Skútuvogi.
- Brýtur upp hverfisvernd og getur dregið úr verkefnum um þéttingu og fjölbreytta landnotkun.

Gangnalausn

- Heldur strandlengju opinni og gerir betri möguleika til framtíðarþróunar í:
    - Gufunesi,
    - Geldinganesi,
    - Álfsnesi.
- Samræmist stefnu borgarinnar um vistvæna, aðlaðandi og fjölbreytta borgarbyggð.

🟩 Mat: Gangnalausn er samræmanlegri framtíðarsýn AR2040 og Höfuðborgarsvæðis 2040.

12.7 Áhrif framkvæmdatíma á borgarkerfi og skipulagsmarkmið

Kafli 3.7 í MÁU sýnir að brúarlausn:

- rýrir aðgengi að lykilbyggð (Laugardal, Laugarnes, Skútuvogur),
- truflar þróun atvinnulands í Gufunesi,
- skapar skerðingar á Sæbraut í 5–8 ár,
- dregur úr möguleikum til að framkvæma aðra skipulagsþætti (Borgarlínu, stígakerfi).

Gangnalausn:

- dregur úr yfirborðsáhrifum,
- hefur minni kerfisáhrif,
- samræmist betur þéttingu og skipulagsverkefnum á sama tíma.

12.8 Samanburður valkosta

Skipulagsþáttur	Brúarlausn	Gangnalausn	Mat
Þéttbýlisþróun	Takmarkandi	Stuðlar að þéttingu	Göng betri
Strandbyggð	Rofin og röskuð	Vernduð	Göng betri
Virkir ferðamátar	Yfirborðsstígur en hindranir	Strandstígar og samfella	Jafnt
Borgarmynd	Neikvæð ásýnd	Óveruleg áhrif	Göng betri
Hafnarsvæði	Takmarkanir á uppbyggingu	Engin áhrif	Göng betri
Framtíðarsýn AR2040	Samræmist að hluta	Samræmist betur	Göng betri
Framkvæmdatími	Mjög truflandi	Minni truflun	Göng betri

12.9 Ályktun

Út frá aðalskipulagsmarkmiðum Reykjavíkur, svæðisskipulagi og nýjustu greiningum má fullyrða að:

Gangnalausn (J1) samræmist mun betur framtíðarsýn Reykjavíkur, AR2040 markmiðum og vistvænni þróun borgarinnar.

Brúarlausn veldur:

- meiri röskun á skipulagi,
- skerðingu á strandlengju,
- hljóðvistaráhrifum,
- truflunum á þróun borgarhluta,
- og skapar varanleg áhrif á borgarmynd.

Því er gangnalausn heildrænt betri skipulagslegur kostur fyrir framtíð Reykjavíkur.

Kafli 13 – Áhrif á framkvæmdatíma og efnahag

13.1 Forsendur

Sundabraut er einn stærsti innviðakostur Íslandssögunnar frá stofnun höfuðborgarinnar. Heildarfjárfesting verkefnisins er metin 150–180 milljarðar kr., sem hefur:

- veruleg áhrif á vinnumarkað,
- áhrif á efnisflutninga og innflutning hráefna,
- áhrif á framleiðslugetu,
- verðbólguþrýsting, sérstaklega ef framkvæmdir fara fram samhliða öðrum stórverkefnum (Borgarlínu, Landspítala),
- og langvarandi áhrif á rekstur fyrirtækja, þjónustugreina og hafnarstarfsemi.

Niðurstöður byggja á:

- reynslu sambærilegra stórverkefna á Norðurlöndum (Noregi, Danmörku, Finnlandi),
- MÁU-gögnum um framkvæmdatíma, lokanir og flæðisröskun (kaflar 3.6, 3.7)
- loftgæði og ryk á framkvæmdatíma (5.4.4)
- áhrif á viðkvæma þætti (fuglalíf, vistgerðir og vatnshlot) sem geta valdið kostnaðaraukningu (5.7–5.10)
- áhrifum á verslun, þjónustu og hafnarstarfsemi (kafli 8 í þinni skýrslu og gögn í kafla 3.5.5)

13.2 Áhrif á framkvæmdatíma

TÍMI SKV. MÁU:

- Brúarlausn: 5–8 ár, með mestu röskun á Sæbraut og Holtavegi (kafli 3.6)
- Gangnalausn: 3–4 ár, með minni yfirborðsröskun þar sem stór hluti verksins er neðanjarðar

Brúarlausn

- Umfangi framkvæmda á yfirborði veldur talsverðum röskunum á umferð og þjónustu (kafli 3.7) .

- Lokanir samkvæmt töflu 3.8 eru flestar í brúarlausn og hafa áhrif á Holtaveg, Skútuvog og tengingar við Sæbraut.
- Háð erlendum hráefnum (stál, sement) → útstreymi gjaldeyris og hærri verðbólguáhætta.
- Lengri framkvæmdatími → hærri fjármagnskostnaður og aukinn kostnaður vegna vinnusvæða.

Gangnalausn

- Jarðgangavinna og Sundastokkur valda aðallega tímabundnum neðanjarðar röskunum, með minni áhrifum á meginflæði borgarinnar.
- Minna efnisflæði minnkar álag á efnismarkað og dregur úr útflutningi fjármagns.
- Hentar betur til að framkvæma samhliða öðrum stórverkefnum án þess að mynda „flöskuháls“ í innlendri framleiðslu.

🟩 Mat: Gangnalausn hefur talsvert minni efnahagslega áhættu á framkvæmdatíma.

13.3 Áhrif á vinnumarkað og atvinnu

Báðir valkostir skapa störf, en eðli þeirra er misjafnt.

Brúarlausn

- Skapar fjölda tímabundinna starfa í steypu, mannvirkjagerð og efnisflutningum.
- Mikið ósérhæft vinnuafl → aukinn þrýstingur á innflutning á starfsmönnum.
- Lengri framkvæmdatími dreifir þessum störfum yfir 5–8 ár.

Gangnalausn

- Kallar á hærra hlutfall sérhæfðs vinnuafls, t.d. jarðgangatækni og loftræstikerfi.
- Eykur þekkingaruppbyggingu og bætir langtímaframleiðni íslensks byggingariðnaðar.
- Störf eru færri en hærra í virðiskeðjunni.

🟩 Mat: Gangnalausn skilar meiri þekkingaruppbyggingu og betri framleiðnivexti.

13.4 Áhrif á innlenda framleiðslu og verðbólgu

Brúarlausn – meiri efnisnotkun → meiri verðbólguáhætta

Gögn í MÁU sýna að brúarlausn þarf:

- mun meira efnismagn (tafla 3.7)
- landfyllingar, stokkhluta og umfangsmikla steypuvinnu
- viðkvæma framkvæmd við Gufuneshaug sem getur kallað á dýrar mótvægisaðgerðir (kafli 5.5.6)
- eykur eftirspurn eftir innfluttu hráefni → hærri verðbólga,
- eykur þrýsting á byggingariðnað → hærri launakröfur,
- truflar aðra innlenda framleiðslu, þar sem fjármagn og vinnuafl færist í verkefnið.

Gangnalausn – dreifðari áhrif og lægri byggingarefnisnotkun

Göng:

- nota minna yfirborðsefni,
- valda minni röskun á efnismarkaði,
- dreifa hráefnisþörf meira í tíma,
- og krefjast þekkingar sem ekki ýtir jafnt undir innlenda verðbólgu.

🟩 Mat: Gangnalausn hefur minni verðbólguáhættu og minni þrýsting á gjaldeyrisútstreymi.

13.5 Beinir og óbeinir efnahagsáhrifavaldar

Brúarlausn

- Meiri hætta á flæðisröskun → tafakostnaður atvinnulífs og þjónustu.
- Aukinn rekstrarkostnaður vegna hljóðvarna, viðhalds og veðurs.
- Lengri framkvæmdatími → hærri fjármagnskostnaður.

Gangnalausn

- Bætt rekstraröryggi og færri truflanir (göng eru veðurþolin).
- Minni viðhaldskostnaður til framtíðar (engin ryðvarnasteypa, engir strengir, engir turnar).
- Styttri framkvæmdatími minnkar þjóðhagslegan kostnað og sveiflur á innlendri framleiðslu.
- Betri tengingar við atvinnusvæði skila orkusparnaði, minni flutningskostnaði og styttri leiðum.

Athugasemdir á greiningu Sundabrautar og skýrslu vegagerðar til skipulagsstofnunnar

🟩 Mat: Gangnalausn skilar meiri langtímaframleiðni, minni viðhaldi og stöðugri rekstrarumhverfi.

13.6 Áhrif á þjóðarbúið – framleiðsla, verðbólga, gjaldeyrisflæði

Áhrif framkvæmda á hagkerfið eru margþætt og byggja á:

- verðbólguáhættu,
- framboðsþrýstingi,
- aukinni eftirspurn eftir hráefni,
- áhrifum á atvinnulíf og þjónustu,
- kostnaðarhækkunum vegna seinkana.

Brúarlausn – hærri þjóðhagsleg áhætta

Byggt á gögnunum má meta að brúarlausn:

1. eykur verðbólguþrýsting vegna mikillar eftirspurnar eftir steypu, fyllingarefni, stáli og vinnuafli,
2. eykur útstreymi gjaldeyris vegna innflutnings hráefna,
3. truflar framleiðslu fyrirtækja við Holtaveg, Skútuvog og Gufunes,
4. dregur úr framleiðni vegna tafa og aðgengisbrests,
5. getur valdið varanlegri skerðingu á starfsemi í ferðaþjónustu og hafnarrekstri á framkvæmdatíma.

Verkefnið getur því aukið heildarefnahagslega sveiflu og flýtt fyrir verðbólguspíral.

Gangnalausn – hagkvæmari fyrir þjóðarbúið

Gangnalausn:

- hefur minni áhrif á innlenda verðbólgu og framleiðslugetu,
- krefst minna efnismagns → lægra gjaldeyrisútstreymi,
- skapar stöðugleika fyrir fyrirtæki á framkvæmdatíma,
- og skilar meiri framleiðni eftir opnun.

🟩 Mat: Gangnalausn er hagræn, hagkvæm og þjóðhagslega stöðug lausn.

Athugasemdir á greiningu Sundabrautar og skýrslu vegagerðar til skipulagsstofnunnar

13.7 Samantekt

Þáttur	Brúarlausn	Gangnalausn	Mat
Framkvæmdatími	5–8 ár	3–4 ár	Göng betri
Atvinnusköpun	Mikil en ósérhæfð	Sérhæfð og framleiðnivæn	Jafnt
Verðbólguáhætta	Há	Miðlungs–Lág	Göng betri
Áhrif á innlenda framleiðslu	Þrýstingur, truflanir	Stöðugleiki	Göng betri
Áhrif á þjónustu og hafnarsvæði	Veruleg áhrif	Minni áhrif	Göng betri
Gjaldeyrisútsreymi	Hátt	Lægra	Göng betri
Hætta á kostnaðarhækkunum	Há	Miðlungs	Göng betri
Langtímaframleiðni	Eykst en viðhaldsfrek	Hærri og stöðugri	Göng betri

13.8 Ályktun

Gangnalausn hefur styttri framkvæmdatíma, minni efnahagslega áhættu og skilar stærri langtímaávinningi fyrir samfélagið og hagkerfið.

Brúarlausn skapar:

- meiri framkvæmdatímakostnað,
- aukið álag á innlend efnis- og vinnumarkaði,
- meiri verðbólguþrýsting,
- meira útstreymi gjaldeyris,
- og meiri óvissu fyrir fyrirtæki og hafnarstarfsemi.

Þegar horft er til þjóðhagslegs stöðugleika og efnahagslegs ávinnings er gangnalausn skynsamlegasta og sjálfbærasta leiðin.

Kafli 14 – Áhrif á framtíðarflutninga og orkuskipti

14.1 Forsendur

Ísland hefur sett sér markmið um kolefnishlutleysi árið 2040, og í Landsskipulagsstefnu og AR2040 er skýrt kveðið á um að:

„skipulag verði loftslagsmiðað og feli í sér samþætta stefnu... með áherslu á að draga úr ferðaþörf“

Sundabraut verður hluti af megin samgöngukerfi höfuðborgarsvæðisins til næstu 50–100 ára.
Val á lausn hefur því áhrif á:

- orkuskipti (rafbílar, vetni, aðrar vistvænar lausnir),
- framtíðarflutninga (sjálfkeyrandi farartæki, rafknúin flutningatæki),
- orkudreifingu og innviði,
- kolefnisspor mannvirkja yfir líftíma.

Kolefnisgreining Vegagerðarinnar (MÁU, kafli 5.2, tafla um kolefnisspor) sýnir að kolefnisspor valkosta er mismunandi og að göng eru í dag metin með hærra upphafsspori en brú, einkum vegna jarðgangagerðar .
Hins vegar er endurnýjun og niðurrif mannvirkja ekki tekin með, og það skekkur heildarmyndina.

14.2 Orkuskipti og sjálfbær orka

Brúarlausn

- Hefur mikla efnisþörf í steypu (brú, stoðir, fyllingar), sem er orkufrek og koltvísýringsþung framleiðsla í dag.
- Rekstur krefst tiltölulega lítils rafmagns, en viðhald (málning, ryðvarnir, viðgerð stoða) felur í sér varanlega losun og efnisnotkun.
- Opnar yfirborðsleiðir og viðheldur hefðbundnu umferðarmynstri á yfirborði, sem getur ýtt undir síðar orkuskipti í bílum en minna í ferðamátum (gangandi, hjólandi, almenningssamgöngur).

Gangnalausn

- Krefst meiri raforku í rekstri (loftræsting, lýsing), en þar sem íslenskt rafmagn er nánast kolefnislaust, er þessi rekstrarþáttur lítilvægt kolefnisspor til lengri tíma.

- Göng skapa stöðugt akstursumhverfi (fast hitastig, engir hliðarvindar) sem nýtist vel fyrir rafbíla, vetnistæki og nýja tækni.
- Hægt er að samþætta loftræstikerfi við varmaendurheimt og orkudreifingu (hitaveitu, varmaskipta).

🟩 Mat: Gangnalausn hentar betur fyrir framtíðar orkuskipti og nýtingu endurnýjanlegrar orku í rekstri.

14.3 Sjálfkeyrandi og snjöll farartæki

Sjálfkeyrandi tækni krefst:

- stöðugs og fyrirsjáanlegs umhverfis,
- lágmarkssveiflna í ljósi, veðri og vindum,
- ívilnandi aðstæðna fyrir skynjara (lidar, radar og myndavélar).

Brúarlausn

- Yfirborðsmannvirki er útsett fyrir vindálagi, snjó, glampandi ljósi og rigningu, sem getur flækt skynjunarkerfi sjálfkeyrandi tækja.
- Snjómóð, vatn og saltað yfirborð geta haft áhrif á skynjara og merkingar.

Gangnalausn

- Göng bjóða stöðugt veðrumhverfi, ljósmagn og hitastig – nánast lýsingu og aðstæður sem henta best fyrir sjálfkeyrandi farartæki.
- Hægt er að hanna göng sérstaklega fyrir snjallar innviði: skynjarar í vegi, innbyggð fjarskiptanet, nákvæm staðsetningarkerfi o.fl.

🟩 Mat: Gangnalausn er mun betri innviður fyrir sjálfkeyrandi og snjöll farartæki til framtíðar.

14.4 Flutningakerfi og orkudreifing

Gangnalausn

- Göng mynda öruggan farveg fyrir sameiginlega innviði: rafmagnsstrengi, ljósleiðara, hitaveitu og neyðartengingar milli hverfa.
- Þetta dregur úr þörf á sífelldum yfirborðsframkvæmdum við uppfærslu innviða.

- Getur nýst sem áfallaþolinn innviður (e. resilient infrastructure) ef áföll verða á núverandi kerfi.

Brúarlausn

- Hefur takmarkað svigrúm fyrir innviða-samnýtingu (hreyfingar í burðarvirki, veðurálag, viðhald).
- Innviðir þurfa áfram að fara að mestu um aðrar leiðir í jörðu eða lofti.

🟩 Mat: Gangnalausn styður betur við sveigjanlegt orkudreifikerfi og innviði framtíðar.

14.5 Kolefnisjöfnun, líftími og endurnýting

Vegagerðin hefur metið kolefnisspor mismunandi valkosta fyrir Sundabraut (kafli 5.2, tafla um kolefnisspor) .
Niðurstöður eru, mjög stutt sagt:

- Göng eru með hærra upphafskolefnisspor en brú, vegna:
    - dýpri jarðvinnu,
    - meiri steypu í stokkum og gangamannvirkjum, (Stokkar eiga ekki að vera með í þessum áformum vegna samfélagslegrrar áhættu)
    - lengri mannvirkja í jarðvegi.
- Brú er með lægra upphafsspor í núverandi líkaninu.

🔴 ATHUGASEMD: Kolefnisgreining Vegagerðarinnar:

- tekur á 60 ára rekstrar- og framkvæmdahorfur,
- TEKUR EKKI með endalífsþætti (niðurrif, endurnýjun, förgun),
- gerir ekki ráð fyrir að brú þurfi mögulega aðgengilega endurnýjun eða niðurrif eftir 60–80 ár,
- gerir ráð fyrir að göng standi áfram út fyrir hefðbundinn samanburðarhorfur.

14.5.1 Brú – endalíf og kolefnisjöfnun

Brýr:

- hafa almennt styttri hönnunarlíftíma (t.d. 60–80 ár) en jarðgöng,
- þurfa viðamiklar burðarviðgerðir, styrkingar eða niðurrif þegar líftíma er lokið,
- hafa enginn sérstakan þátt fyrir niðurrif eða endurnýjun í kolefnislíkani Vegagerðar.

Ef brú þarf að:

- annaðhvort stórviðgerð (mikil viðbótarsteypa, stál og efnisnotkun),
- eða niður rifin og endurbyggð á 60–80 ára tímabili,

→ þá tví- eða margfaldast kolefnisspor hennar yfir heildarlíftíma.

🎯 Þetta er alveg sérstaklega mikilvægt:
LCA-líkanið núna „sér“ aðeins fyrsta 60 ár – ekki heildarlíftíma.

14.5.2 Göng – lengri líftími og auðveldari kolefnisjöfnun

Gangnalausn:

- hefur hærra upphafsspor samkvæmt Vegagerðinni, en líftími gangna er mun lengri (100+ ár),
- getur þjónað fleiri kynslóðum án niðurrifs,
- er betur samhæf við framtíðar innviði (orku, fjarskipti).

Rekstrarspor gangna:

- er drifið af raforku, sem á Íslandi er kolefnislítil,
- er því mjög auðvelt að kolefnisjafna með orkustefnu.

14.5.3 Hvað þýðir þetta?

- Núverandi kolefnisgreining Vegagerðarinnar er upphafslíkan sem mælir fyrst og fremst „fyrstu framkvæmdir“.
- Hún metur ekki kolefnisáhrif annarrar brúar eftir 60–80 ár.
- Gangnalausn er líklegri til að vera minna kolefnisspor yfir 100–120 ár, ef brú þarf endurnýjun.

🟩 Mat: Ef tekið er tillit til:

- líftíma brúar,
- mögulegrar endurbyggingar,
- lengri líftíma gangna,

þá er gangnalausn líkleg til að hafa minna kolefnisspor yfir heildarlíftíma, þrátt fyrir hærri upphafslosun í núverandi líkani. En ekki er tekið tillit til að hægt er að hafa kolefnisspor gangna lítið með vinnuvélum knúnum rafmagni sem stiður þá umbreytingu sem verið er að fara vegna orkuskipta.

14.6 Samantekt

Þáttur	Brúarlausn	Gangnalausn	Mat
Stuðningur við orkuskipti	Takmarkað, yfirborðsdrifin	Mjög góður, stöðugt umhverfi	Göng betri
Orkunýting í rekstri	Lág, en ekki auðstýrð	Hærri en kolefnislítil → stýranleg	Göng betri
Sjálfkeyrandi farartæki	Veður-, ljós- og vindháð	Veður- og ljósstöðug	Göng betri
Innviða-samnýting	Takmörkuð	Mjög góð (rafmagn, ljósleiðari, hitaveita)	Göng betri
Kolefnisspor (hefðbundið 60 ára líkan)	Lægri í upphafi	Hærra í upphafi	Brú betri skv. MÁU
Kolefnisjöfnun + endalíf	Niðurrif/endurbygging ekki metin, líkleg stórviðbót	Lengri líftími, rekstrarspor kolefnislítið	Göng betri yfir heildarlíftíma

Ályktun

Gangnalausn er betri til framtíðar:

- orkuskipti,
- vistvæna orku,
- sjálfkeyrandi farartæki,
- sveigjanlega orkudreifingu,
- og heildarlífshring kolefnis.

Brúarlausn:

- kann að virðast með lægra kolefnisspor í núverandi 60 ára líkani Vegagerðar,
- en það mat tekur ekki tillit til niðurrifs, endurnýjunar og mögulegrar „annarri kynslóðar brúar“,

- og byggir á eldri samgönguhugsun, þar sem yfirborðssamgöngur og sjáanleg mannvirki eru ráðandi.

Athugasemd: Til að bera virkilega saman brú vs. göng út frá loftslagsmarkmiðum 2040 og lengra, þarf:

- að uppfæra kolefnisgreiningu með líftímalíkani (100+ ár),
- að reikna niðurrif og endurnýjun brúar,
- og að meta samlegð orkuskipta, sjálfkeyrandi tækni og innviða-samnýtingar.

Með slíkri uppfærslu er mjög líklegt að gangnalausn komi út sem heildrænt kolefnis- og orkulega hagkvæmasti kosturinn.

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Grafarvogi og er **alfarið á móti** því að Sundabraut verði ofanjarðar um Gufunes og Geldingarnes.

Slík framkvæmd myndi **skerða lífsgæði** íbúa á svæðinu með **hávaða-, sjón- og loftmengun** auk þess að **takmarka aðgengi til útivistar** í ósnortinni friðsælli náttúrunni, sem er í dag takmörkuð auðlind. Einnig er ljóst að framkvæmdin er veruleg **ógn við vistkerfi svæðisins** sem er dýrmætur dvalarstaður fugla og sjávardýra.

Leirur gegna mikilvægu hlutverki í bæði hringrás næringarefna og ýmissa efna, þar á meðal kolefnis. Þær **geyma stóran hluta kolefnisforða jarðar** með því að **binda gróðurhúsalofttegundir** og draga því úr áhrifum loftslagsbreytinga. Binding kolefnisins er varanleg sé svæðið látið í friði en við framkvæmdir Sundabrautar kemst súrefni í setið og allt áður bundna kolefnið losnar út í andrúmsloftið sem koltvísýringur, þvert á **umhverfismarkmið í loftlagsmálum** sem er að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda til að tryggja betri lífsgæði komandi kynslóða.

Blikastaðakró – Leiruvogur var **friðlýstur** af ríkum ástæðum og vona ég að svæðið haldist ósnortið og fái áfram að blómstra sem vistkerfi fyrir varpfugla, landseli og líffræðilega fjölbreytni um ókomna tíð.

Framkvæmdin er fráleit ef litið er á þessar staðreyndir. Með **lýðheilsu, náttúru- og umhverfisvernd** að leiðarljósi eru göng eina skynsama leiðin, sé virkilega nauðsynlegt að byggja stofnbraut á þessu svæði. Borgarlínan, sem á að draga úr umferð og þar með losun gróðurhúsalofttegunda, ætti að vera hér í forgangi. Sundabraut hvetur til meiri einkabílanotkunar sem verður vonandi ekki nauðsynleg ef að Borgarlínan verður vel hönnuð. **Sundabrautarhugmyndin er úrelt og þyrfti að endurmeta eftir að Borgarlínan hefur verið reynd.**

Virðingarfyllst,

Harpa Óskarsdóttir

Heimildir:
https://ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/fridlyst-svaedi/sudvesturland/blikastadakro-leiruvogur/
https://www.stjornarradid.is/verkefni/umhverfi-og-natturuvernd/natturuvernd/thjodgardar-og-fridlyst-svaedi/
https://nsv.is/wp-content/uploads/2024/09/2024_Leirur-Fuglar_14.pdf

Höfundur: Harpa Óskarsdóttir

Sent inn þann: 29.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég bý í Grafarvogi vegna nálægðar við náttúruna og geng reglulega um fjöruna og Geldingarnesið til að komast í kyrrð og ró. Börnin mín leika sér í Gufunesi. Sundarbraut mun ekki einungis skemma báða þessa griðarstaði Grafarvogsbúa heldur einnig auka bílaumferð um hverfið sjálft en mörg okkar búa hér einmitt til að komast fjær bílaöngþveiti miðborgarinnar. Mengun og hljóðmengun aukinnar bílaumferðar munu berast að heimili okkar og rýra lífsgæði þannig varanlega. Á sama tíma yrðu mikilvæg útivistarsvæði tekin af okkur við Geldingarnes/Gufunes.

Höfundur: Lilja Magnúsdóttir

Sent inn þann: 29.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Höfundur: Þóra Jóhannesdóttir

Sent inn þann: 29.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Höfundur: Katrín Halldórsdóttir

Sent inn þann: 29.11.2025

Viðhengi:

65.1.Athugasemdir_Sundabraut.pdf

Skipulagsstofnun
Borgartún 7b
105 Reykjavík

Reykjavík 29. október 2025

Efni: Áhrif Sundabrautar á borgarskipulag, vistvænar samgöngur og íbúðarhverfi í Laugardal

Framkvæmt Sundabrautar er kerfislega ósamræmanleg við markmið Samgöngusáttmálans og Borgarlínunnar. Hún mun leiða til aukinnar bílaumferðar inn í íbúðarhverfi, draga úr hvata til vistvænna ferðamáta og veikja grundvöll stefnu sem miðar að sjálfbærum og heilbrigðum borgarsamgöngum. Slík þróun er andstæð markmiðum um að auka hlut almenningssamgangna og minnka losun gróðurhúsalofttegunda. Íbúar Laugardals munu bera þyngstu byrðarnar af þessum neikvæðu áhrifum.

Ef til framkvæmda kemur, er ljóst að jarðgöng eru af tvennu illu betri kostur, þar sem þau draga úr neikvæðum áhrifum á íbúðarbyggð. Jafnframt er nauðsynlegt að framlengja og yfirbyggja Sæbrautarstokk að gangamunna til að vernda íbúðahverfi og lágmarka neikvæð umhverfisáhrif.

Stefnumarkmið eða stefnuleysi?

Sundabraut hefur verið kynnt sem lausn á álagi á stofnæðar höfuðborgarsvæðisins. Nauðsynlegt er þó að meta áhrif framkvæmdarinnar á íbúðarhverfi, sérstaklega í Laugardal, þar sem samgöngur eru samofnar íbúalífi, skólastarfi og frístundaaðstöðu. Í ljósi Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins og markmiða Borgarlínunnar ber að skoða hvort Sundabraut sé í samræmi við stefnu um sjálfbæra borgarþróun og vistvænar samgöngur.

Nútímalegt borgarskipulag byggir á þéttingu byggðar, blandaðri landnotkun og auknum hlut vistvænna ferðamáta. Aukning bílavæðingar er andstæð þessum markmiðum og getur grafið undan þeirri stefnu sem miðar að heilbrigðum og sjálfbærum samgöngum í borgarumhverfi.

Áhrif á kolefnislosun og vistvæna borgarhönnun

Bygging nýrrar stofnbrautar vinnur gegn markmiðum um að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og styðja við vistvæna borgarhönnun. Rannsóknir sýna að aukið framboð akreina leiðir til svokallaðs *induced demand*, sem felur í sér að bættar og hraðari akstursleiðir hvetja til aukinnar notkunar einkabíla í stað þess að minnka umferðarálag. Í stað þess að létta á umferð til lengri tíma, eykst heildarumferð og þar með kolefnislosun.

Þetta er sérstaklega mikilvægt í tilfelli Sundabrautar, þar sem eitt af rökum fyrir framkvæmdinni er að hún skapi tækifæri til frekari uppbyggingar í ytri þéttbýlismörkum borgarinnar og meðfram Vesturlandsvegi. Slík uppbygging leiðir óhjákvæmilega til dreifðrar byggðar, lengri akstursleiða og aukinnar bílanotkunar, sem eykur umferðarálag inn í borgarvefinn.

Jafnvel þótt hluti bíla verði rafknúinn í framtíðinni, leysir það ekki vandann um svifryk, landnotkun og orkuframleiðslu. Aukið bílaflæði krefst umfangsmikilla innviða og viðhalds, sem hefur verulegt kolefnisspor. Stofnbrautir vinna einnig gegn hugmyndinni um „15 mínútna borg“, þar sem íbúar hafa aðgang að þjónustu og útivist innan stuttrar vegalengdar. Með því að styrkja einkabílinn sem

samkeppnishæfasta kostinn dregur Sundabraut úr hvata til að nota almenningssamgöngur, hjólreiðar og göngu og grefur þannig undan markmiðum um sjálfbæra borgarþróun.

Árekstrar við stefnumarkmið Samgöngusáttmálans og Borgarlínu

Samgöngusáttmálinn setur skýr markmið um að árið 2040 verði meirihluti ferða á höfuðborgarsvæðinu farnar með vistvænum samgöngum, þ.e. almenningssamgöngum, hjólreiðum eða gangandi. Borgarlínan er lykilverkefni til að ná þessu markmiði, þar sem hún á að vera hönnuð til að vera hraðvirkari, áreiðanlegri og þægilegri en einkabíllinn.

Framkvæmd Sundabrautar vinnur gegn þessum markmiðum með því að styrkja stöðu einkabílsins sem samkeppnishæfasta ferðamáta, stytta akstursleiðir og auka aðgengi hans að miðborginni fyrir bílaumferð. Slík þróun dregur úr hvata til að skipta yfir í Borgarlínu og aðra vistvæna ferðamáta. Auk þess mun Sundabraut auka umferðarálag á innri borgarvef, sem kallar á frekari fjárfestingar í vegakerfi í stað þess að beina fjármunum í uppbyggingu almenningssamgangna. Þannig er fjármagni í reynd beint í verkefni sem eykur bílaflæði fremur en vistvæna samgöngumáta.

Bein áhrif á íbúa í Laugardal

Áhrif Sundabrautar á íbúa í Laugardal eru bæði veruleg og margþætt. Þau ná til heilsu, öryggis, félagslegrar velferðar og langtímaþróunar ferðavenja. Aukið bílaflæði mun óhjákvæmilega leiða til hækkunar á hávaðamengun og svifryksmengun í hverfinu. Slík mengun hefur bein áhrif á svefn, heilsu og lífsgæði íbúa, þar sem rannsóknir sýna að langvarandi hávaði og loftmengun tengjast aukinni hættu á hjarta- og æðasjúkdómum, öndunarfærasjúkdómum og streitu. Börn og ungmenni eru sérstaklega viðkvæm fyrir svifryki og útblæstri, sem getur haft áhrif á lungnaþroska og aukið tíðni astma og ofnæmis.

Umferðagreiningar sýna að Sundabraut mun beina verulegri umferð inn á Holtaveg, Skeiðarvog og aðrar götur í Laugardal í gegnum tengingar við Miklubraut og Suðurlandsbraut. Íbúðargötur sem nú gegna hlutverki innri tenginga hverfisins verða í reynd að stofnæðum, sem eykur hættu á umferðarþunga, hávaða og mengun. Þetta skerðir öryggi gangandi og hjólandi, sérstaklega barna sem sækja skóla og íþróttaaðstöðu í hverfinu.

Félagsleg áhrif eru einnig áhyggjuefni. Íbúar sem upplifa stöðugan hávaða, mengun og umferðaróöryggi draga sig í hlé frá útivist og samveru í nærumhverfi sínu. Þetta getur veiklað samfélagsleg tengsl í hverfinu og dregið úr notkun grænna svæða sem eru lykilþáttur í heilbrigðu borgarlífi. Laugardalur er í dag eitt stærsta útivistarsvæði höfuðborgarinnar, en Sundabraut ógnar þeirri stöðu með auknu umferðarálag og mengun í næsta nágrenni.

Langtímaáhrif á ferðavenjur barna og ungmenna eru sérstaklega alvarleg. Ef hverfið verður umferðaþungt og óöruggt minnkar hvati til að ganga, hjóla eða nota almenningssamgöngur. Börn sem venjast því að vera skutlað í bíl halda þeirri venju áfram inn í fullorðinsár. Þetta hefur kerfisleg áhrif á þróun samgöngumáta og grefur undan markmiðum samgöngusáttmálans og Borgarlínunnar um aukinn hlut vistvænna samgangna. Sundabraut getur því haft bein neikvæð áhrif á kynslóðaskipti í ferðavenjum og styrkt bílvæðingu í stað þess að draga úr henni.

Val á framkvæmdakosti og áhrif á borgarumhverfi

Ef niðurstaðan verður engu að síður sú að ráðast í framkvæmdina, ber að velja þann kost sem hefur minnst neikvæð áhrif á íbúðarhverfi og borgarlandslag. Brúarkostir eru vissulega hagkvæmari í framkvæmd hvað varðar upphaflegan fjárhagslegan kostnað, en þeir hafa verulega neikvæð áhrif á borgarlandslagið. Brú leiðir til aukinnar yfirborðsumferðar, sem eykur hávaðamengun og loftmengun í

nærliggjandi hverfum. Hún veldur einnig árekstrum við íbúðargötur og rýrir öryggi gangandi og hjólandi innan hverfa. Þar að auki hafa brúarkostir veruleg sjónræn áhrif, skerða útsýni yfir Faxaflóa og geta haft neikvæð áhrif á gildi útivistarsvæða.

Jarðgöng, aftur á móti, beina umferð undir yfirborð og draga þannig úr áhrifum á íbúðargötur og nærliggjandi byggð. Opinberar greiningar sýna að göng valda minni árekstrum við íbúðarhverfi en brúarkostir og hafa jafnframt mun minni sjónræn og hljóðræn áhrif. Með jarðgöngum er hægt að vernda græn svæði, útivistarsvæði og borgarlandslag, sem er í samræmi við stefnumarkmið um sjálfbæra borgarþróun. Þau draga úr hávaða og loftmengun á yfirborði og minnka hættu á að umferð leiti inn í íbúðargötur, sem er lykilatriði til að vernda hverfi eins og Laugardal. Þó jarðgöng séu kostnaðarsamari í upphafi, ber að líta á þau sem langtímafjárfestingu í heilbrigðu borgarumhverfi.

Sérstök ábending: Sæbrautarstokkur

Til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum meðfram Sæbraut, þar sem íbúðarbyggð liggur þétt, er nauðsynlegt að framlengja Sæbrautarstokk og hafa hann yfirbyggðan alveg að gangamunna. Með því er hægt að draga úr hávaða, loftmengun og sjónrænum áhrifum á íbúðarhverfi og tryggja að framkvæmdin verði í samræmi við markmið um heilbrigða og vistvæna borgarþróun.

Lokaorð

Ljóst er að Sundabraut mun ekki aðeins hafa áhrif á umferðarmynstur heldur einnig á heilsu, öryggi og félagslega velferð íbúa Laugardals. Þessi áhrif eru kerfisleg og langtíma og ganga þvert gegn stefnumarkmiðum um sjálfbæra borgarþróun og vistvænar samgöngur.

Í ljósi framangreinds er brýnt að endurmeta forsendur framkvæmdarinnar og tryggja að ákvarðanir um samgönguframtíð höfuðborgarsvæðisins byggi á heildstæðri greiningu, þar sem velferð íbúa, umhverfisvernd og markmið um sjálfbærni eru í forgangi. Sundabraut, í núverandi mynd, samræmist ekki þessum markmiðum og kallar á endurskoðun áður en óafturkræfar ákvarðanir eru teknar.

Virðingarfyllst,
Katrín Halldórsdóttir, Ph.D.
Samgönguverkfræðingur
Sigluvogur 5,
104 Reykjavík
katrin.halldors@gmail.com

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Köllunarklettur ehf. vinnur að þróun og uppbyggingu nýrrar byggðar á Köllunarklettsreit, en hann afmarkast af lóðunum Héðinsgata 1-3, Héðinsgata 2 og Köllunarklettsvegur 3-5. Nú er unnið að deiliskipulagningu reitsins í samstarfi við Reykjavíkurborg. Svæðið hefur verið í þróun miðað við ákveðnar byggingarheimildir og gert er ráð fyrir blandaðri íbúðabyggð á reitnum í samræmi við áherslur í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 fyrir reit M-18. Markmið uppbyggingar er að þróa nýja blandaða byggð þar sem fjölbreytt mannlíf og líflegt borgarumhverfi er í fyrirrúmi, með áherslu á lífsgæði og heilsutengda þjónustu fyrir alla markhópa óháð aldri. Verkefnið tekur mið af viðmiðum Reykjavíkurborgar fyrir lífsgæðakjarna í samræmi við viljayfirlýsingu Reykjavíkurborgar og Köllunarkletts frá maí á síðasta ári.
Á reitnum er m.a. gert ráð fyrir hjúkrunarheimili, þjónustuíbúðum fyrir +60 ára, heilsuhóteli, heilsugæslu, almennum íbúðum fyrir alla aldurshópa, leikskólum, skrifstofuhúsnæði, verslunum og ýmissi þjónustu. Uppbygging á reitnum miðar þannig að því að innan svæðisins verði fjölbreytt og líflegt mannlíf sem leggur áherslu á heilsu, velferð og heilbrigt líferni sem verður algjörlega eyðilagt með því að setja gangnamunna Sundabrautar á þann stað sem tillagan gerir ráð fyrir.
Köllunarklettur ehf. hefur fengið COWI verkfræðistofu til meta áhrif fyrirhugaðrar Sundabrautar á uppbyggingu á
Köllunarklettsreit, en þar kemur m.a. fram:

- Neikvæð áhrif á loftgæði - göng hafa neikvæð áhrif á loftgæði í 100-200 metra fjarlægð. Viðvarandi að loftgæði verði við eða yfir leyfilegum mörkum.
- Neikvæð áhrif á hljóðvist - hækkað hljóðstig við gangamunna.
- Mótvægisaðgerðum vegna hljóðvistar við Sæbraut er vísað til byggingartæknilegra lausna.
- Óvíst er hvort hægt verði með byggingatæknilegum lausnum að uppfylla kröfur byggingarreglugerðar um hljóðvist á Köllunarklettsreit og í núverandi byggingum sem liggja að Sæbraut.
- Neikvæð áhrif á ásýnd frá KK-reit og núverandi aðliggjandi byggingum
- Neikvæð áhrif á tengingar fyrir gangandi og hjólandi frá KK-reit að grunnskóla og þjónustu sunnan megin við Sæbraut.
- Líklegt er að rými fyrir Sundagöng gangi inn á landsvæði M-18 sem myndi hafa neikvæð áhrif á uppbyggingu reitsins.

Við blasir að sú staðsetning á Sundagöngum sem kynnt er í skipulagsgátt, þ.e. fyrir miðjum Köllunarklettsreit, er mjög óheppileg og hefur m.a. veruleg neikvæð áhrif á ásýnd, hljóðvist, samgöngutengingar og loftgæði. Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 og Borgin við Sundin 2021, fylgiskýrsla með aðalskipulagi, er reiturinn M-18, Köllunarklettur, ætlaður fyrir ýmsa þjónustu, íbúðir, skrifstofurými og léttan iðnað. Reiturinn er sérstaklega auðkenndur sem vannýtt svæði, sem er þegar raskað, og er í skýrslunni kortlagður sem eitt af helstu uppbyggingarsvæðum Reykjavíkurborgar. Það vekur því furðu að ekki sé tekið tillit til gildandi skipulags á reitnum þegar unnið er að mikilvægu verkefni sem þessu sem hefur jafn víðtæk áhrif á umhverfi sitt og fram kemur í skýrslunni. Sundagöng eins og þau eru kynnt eru því algerlega á skjön við framan nefnd markmið Aðalskipulags Reykjavíkur, markmið og viljayfirlýsingu Reykjavíkurborgar og Köllunarkletts ehf, um uppbyggingu á reitnum. Jafnframt verður ekki annað og séð en að gert sé ráð fyrir að taka þurfi hluta af lóðum öllunarklettsreits til að koma gangnamunnanum fyrir ásamt nauðsynlegum tengingum og öðrum mannvirkum honum tengt. Síkar fyrirætlanir, ef upp koma, munu kollvarpa þeirri skipulagsvinnu sem nú er í gangi og verður ekki á þær fallist ef til kemur.
Það er mat Köllunarkletts ehf. að sú áætlun sem sett hefur verið fram um að tengingar Sundabrautar verði útfærðar sem brú en ekki göng sé eini raunhæfi og ásættanlegi valkosturinn fyrir Köllunarklettsreit, sem og aðra núverandi byggð beggja vegna Sæbrautar.
Forsvarsaðilar Köllunarkletts fagna framtaki Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar um að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta á svæðinu, stytta vegalengdir og bæta tengingar á milli svæða. Þakkað er fyrir þær kynningar sem lagðar hafa verið fram og óskað eftir góðu samráði og samstarfi um framþróun svæðisins við Köllunarklettsveg.

Fyrir hönd Kollunarkletts ehf., kt: 511119-1890
Pálmar Harðarsson, framkvæmdastóri
Jón Viðar Guðjónsson, verkefnastjóri

Höfundur: Jón Viðar Guðjónsson

Sent inn þann: 29.11.2025

Viðhengi:

66.1.Greining á áhrifum Sundabrautar við Köllunarklettsveg 28.11.25.pdf

11-2025
KÖLLUNARKLETTUR EHF.

GREINING Á ÁHRIFUM SUNDABRAUTAR VIÐ KÖLLUNARKLETTSVEG

COWI

ADDRESS COWI
Urðarhvarfi 6
203 Kópavogur

TEL +354 422 3000
WWW cowi.com

11-2025
KÖLLUNARKLETTUR EHF.

GREINING Á ÁHRIFUM SUNDABRAUTAR VIÐ KÖLLUNARKLETTSVEG

PROJECT NO.	DOCUMENT NO.

VERSION	DATE OF ISSUE	DESCRIPTION	PREPARED	CHECKED	APPROVED

EFNISYFIRLIT

1	Samantekt	6
2	Skipulagsreitir við Köllunarklettsveg	7
3	Greining á áhrifum Sundabrautar	8
4	Yfirferð greiningar	9
4.1	Ásýnd	9
4.2	Hljóðvist	10
4.3	Loftgæði	13
4.4	Samhljómur áætlana	14
4.5	Samantekt	16

1 Samantekt

Vegagerðin í samvinnu við Reykjavíkurborg áformar lagningu Sundabrautar milli Sæbrautar og Kjalarness. Miðað við þau gögn sem eru aðgengileg í skipulagsgátt fyrir Sundabraut og umfjöllun í umhverfismatsskýrslu Eflu er gert ráð fyrir að Sundagöng muni hafa neikvæð áhrif á eftirfarandi þætti á reit M-18, KK-reit Köllunarkletts og aðliggjandi byggðar við Sæbraut.

- *Neikvæð áhrif á loftgæði – Göng hafa neikvæð áhrif á loftgæði í 100-200 metra fjarlægð. Viðvarandi að loftgæði verði við eða yfir leyfilegum mörkum.*
- *Neikvæð áhrif á hljóðvist – Hækkað hljóðstig við gangamunna og mótvægisaðgerðum við Sæbraut vísað til byggingartæknilegra lausna.*
- *Óvíst er hvort hægt verði að uppfylla kröfur byggingarreglugerðar um hljóðvist á KK-reit, núverandi byggingu við Köllunarklettsveg 1 (reit K1) eða íbúðabyggð við Köllunarklettsveg eða Kleppsveg.*
- *Neikvæð áhrif á ásýnd frá KK-reit, reit K1 og aðliggjandi svæðum.*
- *Neikvæð áhrif á tengingar fyrir gangandi og hjólandi frá KK-reit að grunnskóla og þjónustu sunnan megin við Sæbraut.*
- *Neikvæð áhrif á uppbyggingaráform KK-reits þar sem skortur er á samhljómi í áætlunum Sundaganga og uppbyggingar á reit M-18 sem er samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 einn helsti uppbyggingarreitur borgarinnar.*

2 Skipulagsreitir við Köllunarklettsveg

Köllunarklettur ehf. vinnur að þróun, skipulagi og uppbyggingu nýrrar byggðar á Köllunarklettsreits og er yfirstandandi vinna við deiliskipulagningu reitsins í samstarfi við Reykjavíkurborg.

Markmið uppbyggingar er að þróa nýja blandaða byggð þar sem fjölbreytt mannlíf og líflegt borgarumhverfi er í fyrirrúmi, með áherslu á lífsgæði og heilsutengda þjónustu fyrir alla markhópa óháð aldri. Verkefnið tekur mið af viðmiðum Reykjavíkurborgar fyrir lífsgæðakjarna í samræmi við viljayfirlýsingu Reykjavíkurborgar og Köllunarkletts frá maí á síðasta ári. Reiturinn hefur hlotið vinnuheitið KK-reitur sem er vísað til í þessari samantekt. KK-reitur afmarkast af lóðunum Héðinsgata 1-3, Héðinsgata 2 og Köllunarklettsvegur 3-5.

Á reitnum er m.a. gert ráð fyrir hjúkrunarheimili með áherslu á sameiginleg rými og velferðarþjónustu, þjónustuíbúðir fyrir +60 ára, heilsuhótel með áherslu á aldurshópinn +60 ára og samgöngumiðstöð (mobility hub) með áherslu á að samþætta fjölbreytta ferðamáta og heilsugæslu. Þá er gert ráð yfir almennum íbúðum fyrir alla aldurshópa, íbúðum til styttri búsetutíma, leikskólum, skrifstofu húsnæði, verslunum og þjónustu, s.s. heilsurækt, sjúkraþjálfun, nudd-, snyrti- og hárgreiðslustofum o.fl.

Uppbygging KK-reits miðar þannig að því að innan svæðisins sem kallað er Ljósið við sjóinn, verði fjölbreytt og líflegt mannlíf sem leggur áherslu á heilsu, velferð og heilbrigt líferni.

Í þessari skýrslu er jafnframt verið að greina áhrif á Köllunarklettsveg 1. Reiturinn Köllunarklettsvegur 1 og núverandi byggð á reitnum er hluti af þessari umfjöllun og hefur vinnuheitið reitur K1 í þessari skýrslu.

Mynd 1 Skematísk afmörkun af KK-reit og reit K1 og auglýstri staðsetningu Sundaganga.

3 Greining á áhrifum Sundabrautar

Köllunarklettur ehf., sem er landeigandi að skipulagsreitnum við Köllunarklettsveg, hefur óskað eftir því að COWI verkfræðistofa taki saman stutta greiningu á mögulegum áhrifum á uppbyggingu á KK-reit ef tillögur um Sundabraut, sem eru núna til kynningar í skipulagsgátt, verða að veruleika.

Gerð er stutt samantekt á mögulegum áhrifum á skipulagsreitinn miðað við þau gögn sem eru aðgengileg í skipulagsgátt með málsnúmer 627/2023 og heitið Sundabraut. Málsnúmerið 627/2023 er kynning á umhverfismatsskýrslu fyrir Sundabraut ásamt fylgigögnum. Í upplýsingum um málið í skipulagsgátt kemur fram að Vegagerðin í samvinnu við Reykjavíkurborg áformar lagningu Sundabrautar milli Sæbrautar og Kjalarness. Meginmarkmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta á svæðinu, stytta vegalengdir og bæta tengingar á milli svæða. Í fyrirliggjandi umhverfismatsskýrslu leggur Vegagerðin fram tvo aðalvalkosti fyrir þverun Kleppsvíkur, þ.e. milli Sæbrautar við Sundahöfn og Gufuness, annars vegar í jarðgöngum og hins vegar með 30 m hárri brú. Báðir valkostir fylgja sömu veglínu frá Gufunesi um Geldinganes, Gunnunes, Álfsnes og upp á Kjalarnes. Eiðsvík, Leiruvogur og Kollafjörður verða þveruð með landfyllingu og eins stuttri brú og kostur er. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir hefjist árið 2027 og ljúki árið 2031.

Greining COWI verkfræðistofu er að meta möguleg áhrif fyrirhugaðrar staðsetningar gangamunna Sundaganga þar sem þau myndu koma til með að tengjast núverandi vegsniði Sæbrautar við Klettagarða, á uppbyggingu á skipulagsreit Köllunarkletts ehf. við Köllunarklettsveg, sjá mynd 2 hér fyrir neðan.

Mynd 2 Laugarnes, breytt ásýnd (göng). Viðauki L.2. Efla 2025.

4 Yfirferð greiningar

Helstu viðfangsefni þessarar greiningar er að skoða möguleg áhrif fyrirhugaðrar tengingar Sundabrautar við Sæbraut á ásýnd, hljóðvist og loftgæði á skipulagsreit lífsgæðakjarna við Köllunarklettsveg. Einnig verður skoðað hvernig áætlun um Sundabraut fellur að áformum um áherslu uppbyggingar á KK-reit við Köllunarklettsveg. Greiningin er sett fram í formi stuttrar samantektar en er ekki tæmandi umfjöllun um hvern þátt.

4.1 Ásýnd

Metið er að sú staðsetning sem kynnt er í skipulagsgátt fyrir miðju skipulagsreitar Köllunarkletts sé mjög óheppileg í ljósi yfirstandandi vinnu við uppbyggingu KK-reits í samvinnu við Reykjavíkurborg. Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 og Borgin við Sundin 2021, fylgiskýrsla með aðalskipulagi Reykjavíkur 2040, er reiturinn M-18 - Köllunarklettur ætlaður fyrir ýmsa þjónustu, íbúðir, skrifstofurými og léttan iðnað. Reiturinn er sérstaklega auðkenndur í skýrslunni sem vannýtt svæði sem er þegar raskað. Í skýrslunni er reiturinn kortlagður sem eitt af helstu uppbyggingarsvæðum Reykjavíkurborgar. Að staðsetja göng fyrir miðju skipulagsreitsins er talið að falli ekki vel að áherslum svæðisins og uppbyggingaráformum á reitnum í samræmi við gildandi aðalskipulag.

Lögð er mikil áhersla á upplifun á KK-reit með sérstakri áherslu á hönnun húsa, innviða, gatna og tenginga innan svæðis og við aðliggjandi byggð. Gert er ráð fyrir að hverfið og aðliggjandi svæði séu með grænni ásýnd. Gert er ráð fyrir trjágróðri, runnum og sérstökum gróðursvæðum. Við hönnun hefur verið lögð áhersla á að hæðir séu inndregnar og að form húsa og val á frágangi myndi heildarásýnd fyrir svæðið. Upplifun svæðisins og tengingar við aðliggjandi svæði er mjög mikilvægur hönnunarþáttur í uppbyggingu á skipulagsreitnum.

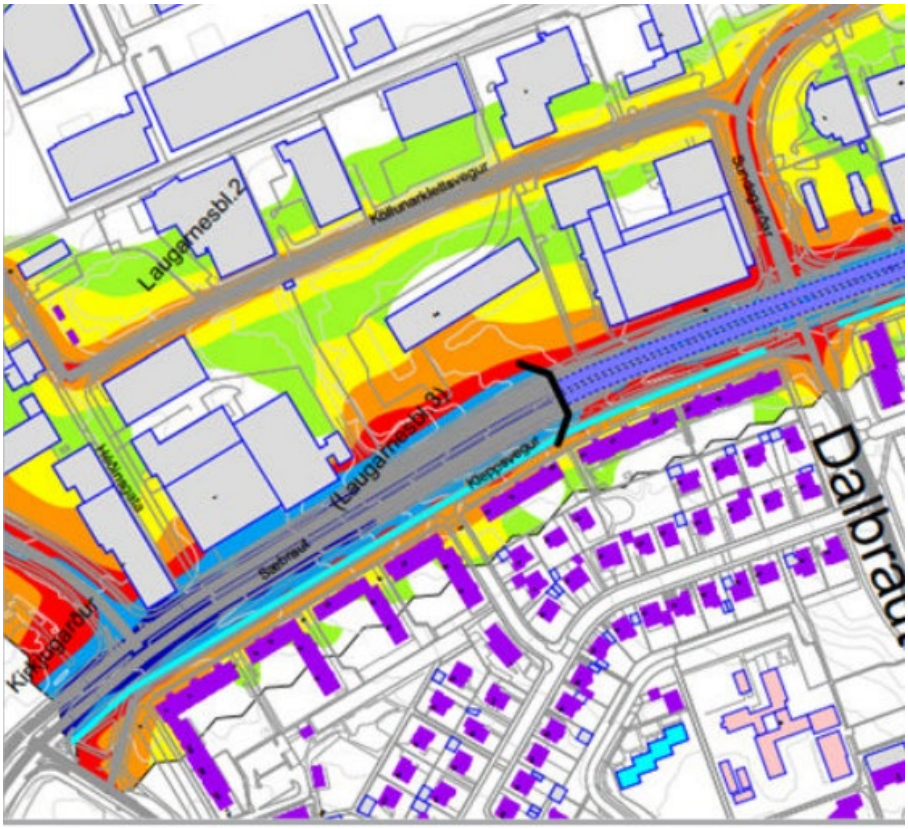
Miðað við ásýndarmynd í hefti 2 frá Eflu (sjá mynd 2 hér á undan) er gert ráð fyrir að gangamunni Sundaganga myndi vera fyrir miðju svæði skipulagsreitar Köllunarkletts. Gert er ráð fyrir að gangamunni Sundaganga myndi koma til með að tengjast núverandi vegsniði Sæbrautar við Klettagarða sjá mynd 1. Gert ráð fyrir gangamunna og stoðveggjum beggja vegna við sem ná um 100 metra frá munna ganganna. Hönnun liggur ekki fyrir og um er að ræða skematíska mynd sem gefur vísbendingar um hvernig endanleg hönnun gæti orðið.

Miðað við núverandi byggingaráform á KK-reit og reit K1 er talið að gangamunni, loftunarturnar og stoðveggir yrðu mjög sýnilegir byggingum sem snúa að eða standa við Sæbraut. Metið er að tilkoma Sundaganga myndi hafa neikvæð áhrif á upplifun svæðisins í heild, sérstaklega á tengsl við svæðið og sjónræna upplifun velferðar- og lífsgæðakjarna á KK-reit. Miðað við þá tvo aðalvalkosti sem eru til kynningar í skipulagsgátt er talið að brú myndi vera fýsilegri valkostur fyrir uppbyggingu á KK-reit og reit K1 þar sem sá valkostur hefur ekki í för með sér afgerandi breytingar á Sæbraut eins og myndi vera ef um Sundagöng væri að ræða. Áhrif á ásýnd sökum tilkomu Sundaganga eru metin neikvæð fyrir KK-reit og reit K1 sjá mynd 2..

4.2 Hljóðvist

Í skýrslu Eflu um niðurstöðu hljóðvistarútreikninga, dags. 20.08.25, kemur fram að hávaði frá umferð ökutækja hefur verið metinn í samræmi við hávaðareglugerð 724/2008. Niðurstöður Eflu sýna að fyrir núllvalkost (framreiknuð umferð til 2040) væri hljóðstig á bilinu 55–69 dB í 2 m hæð fyrir framan húshliðar sem snúa að Sæbraut og á bilinu 55 til 59 dB við Strandveg.

Sett er fram kortlagning á hljóðstigi eftir tilkomu Sundaganga við Sæbraut, sjá mynd 3. Í töflu kemur fram að hljóðstig við Sæbraut aukist um allt að 3,4 dB við 1. hæð bygginga og allt að 2,2 dB við aðrar hæðir við KK-reit.



Mynd 3 Hljóðstig eftir tilkomu Sundaganga við Sæbraut og Vogahverfi miðað við umferðarspá 2040, L_{Aeq} dB í 2 m hæð, Efla 2025.

Mótvægisaðgerðir eru áætlaðar til að bæta hljóðvistina en það kemur fram í skýrslunni að metið er að ekki er hægt að verja öll hús með hefðbundnum hljóðvörnum, sérstaklega við Sæbraut. Þar þarf að grípa til byggingartæknilegra lausna. Sett er fram að ÁDU á Sæbraut milli Langholtsvegar og Sægarða er metin 32.600 miðað við núllvalkost, 31.900 miðað við Sundabraut í göngum og 21.900 miðað við Sundabrú.

Í kafla 4.3.3 kemur fram að jarðgöng hafa í grunninn hart/endurkastandi yfirborð. Þar sem hávaðinn hljóðísogast lítið sem ekkert inni í göngunum leiðir það til aukningar á hávaða (vegna stöðugra endurkasta auk beins hljóðs) og þetta getur valdið aukinni hávaðamengun fyrir íbúðir nálægt gangamunna. Möguleg mótvægisaðgerð er að setja hljóðdempandi efni á hliðarveggi og loft í göngunum til að draga úr heildarhljóðstyrk.

Að auki getur verið nauðsynlegt að setja upp hljóðvarnir þar sem landmótun á svæði dugar ekki. Endanleg hönnun mótvægisaðgerða við gangamunna verður samkvæmt skýrslunni á verkhönnunarstigi, þ.e.a.s. útfærsla hljóðvarna og hljóðdempunar við gangamunna og inni í göngunum.

Mynd 4 Sundabraut, Sæbraut, núllkostur, framtíðar umferð 2040, L_{Aeq} dB í 2 m hæð, Efla 2025.

Þegar núllkostur framtíðar umferðar 2040 og valkostur Sundagöng með framtíðar umferð 2040 eru bornir saman, myndir 3 og 4, sést að tilkoma Sundaganga með tengingu við Sæbraut við KK-reit, hefur í för með sér aukið hljóðstig. Metið er að tilkoma gangamunna fyrir miðju svæðisins hafi neikvæð áhrif á hljóðvist sbr. töflu 4 á bls. 13 í skýrslu Eflu, niðurstaða hljóðvistarútreikninga, dags. 20.08.25. Forsvarsmenn KK-reits telja það ekki ásættanlegt að auka hljóðstig við skipulagsreitinn að jafnaði um allt að 3,4 dB þar sem að ef hljóðstig fer yfir 65 dB þarf það að vera innan við 50 dB við a.m.k. eina hlið íbúðar frá umferð ökutækja. Ef hljóðstig eykst um 3,4 dB að meðaltali við KK-reit gæti það valdið auknum kostnaði í hönnun og útfærslu til að tryggja að a.m.k. ein hlið verði með hljóðstig innan við 50 dB frá umferð ökutækja.

Til samanburðar ef valkostur BS2 – Sundabrú, sem sjá má á teikningu BS2 – 301 í skýrslu Eflu um niðurstöður hljóðreikninga, er skoðaður sést að hljóðstig framtíðarumferðar 2040 er sambærilegt við núllkost og kemur betur út fyrir skipulagsreit Köllunarkletts heldur en áhrif frá Sundagöngum við Sæbraut.

Ljóst þykir að tilkoma Sundaganga, þrátt fyrir mótvægisaðgerðir, muni hafa neikvæð áhrif á hljóðvist á skipulagsreit Köllunarkletts og næsta nágrennis við reitinn og núverandi íbúðabyggðar við Sæbraut þar sem göngin hafi neikvæð áhrif á hljóðvist beggja vegna við Sæbraut frá gangamunna, sjá mynd 3.

Ekki er talið ásættanlegt að með tilkomu Sundaganga verði þörf á að innleiða byggingartæknilegar lausnir til að draga úr áhrifum á hljóðvist á KK-reit, reit K1 og næsta umhverfi. Sérfræðingur COWI í hljóðlausnum telur að jafnvel náist ekki að uppfylla byggingareglugerð þrátt fyrir að innleiddar verði byggingartæknilegar lausnir fyrir svæðið sökum hækkun hljóðstigs frá Sundagöngum eins og þau eru kynnt í skipulagsgátt.

4.3 Loftgæði

Í skýrslu Eflu sem heitir Áhrif Sundabrautar á staðbundin loftgæði, dags. 03.06.25, er gerð grein fyrir útreikningum og mati á áhrifum Sundabrautar á staðbundin loftgæði á rekstrartíma. Mat er lagt á losun og dreifingu köfnunarefnisdíoxíðs (NO_2), grófs svifryks (PM10) og fíns svifryks (PM2,5). Styrkleiki þessara mengunarefna er reiknaður á áhrifasvæði framkvæmdarinnar með hliðsjón af viðmiðunarmörkum reglugerðar, bæði fyrir ársmeðaltöl og sólarhringsmeðaltöl. Tekið er tillit til hertra viðmiðunarmarka nýrrar loftgæðatilskipunar ESB sem reikna má með að taki gildi 2030.

Niðurstöður þessa mats benda til þess að styrkur grófs og fíns svifryks (ársmeðaltöl og sólarhringsmeðaltöl) fari yfir leyfileg mörk í allt að 100-200 m fjarlægð frá gangamunna Sundabrautar. Til mótvægis við þessi áhrif er reiknað með virkri loftun um sérstaka loftunarturna, sem staðsettir væru við hvern munna. Með þessari mótvægisaðgerð verður loftmengun innan leyfilegra marka á mest öllu svæðinu. Svifryksmengun (bæði PM10 og PM2,5) verður þrátt fyrir þetta nærri mörkum við þau íbúðarhús sem standa næst gangamunna í Laugarnesi.

Miðað við ofangreindar upplýsingar er stór hluti KK-reits innan áhrifasvæðis 100-200 m fjarlægðar frá tillögu að staðsetningu gangamunna Sundaganga þar sem þau myndu koma til með að tengjast núverandi vegsniði Sæbrautar við Klettagarða. Í skýrslu Eflu er gert er ráð fyrir mótvægisaðgerðum sem myndu valda því að loftmengun væri innan leyfilegra marka á mestöllu svæðinu.

Þegar um er að ræða uppbyggingu, sem er með megináherslu á velferð, heilsu og lífsgæði, eru settar ríkar áherslur á góð loftgæði á KK-reit í heild sinni. Að miða við leyfileg viðmið fyrir mestallt svæði Köllunarkletts þýðir að innan KK-reits væru svæði sem væru yfir leyfilegum viðmiðum. Metið er að tilkoma Sundaganga á þeim stað sem þau eru sett fram í kynningu í skipulagsgátt komi til með að hafa neikvæð áhrif á loftgæði á skipulagsreit Köllunarkletts, sem hefur áhrif á skynjun og upplifun svæðisins í heild sinni.

Í skýrslu Eflu sem heitir Áhrif Sundabrautar á staðbundin loftgæði, dags. 03.06.25, kemur fram að valkosturinn Sundabrú hefur minni áhrif á loftgæði við KK-reits og reit K1 heldur en valkosturinn Sundagöng.

4.4 Samhljómur áætlana

Forsvarsaðilar KK-reits hafa áform um að leita til Vegagerðarinnar með mögulega þróun ásýndar á Sæbraut og tengingar KK-reits við og yfir Sæbraut til að skapa góðar tengingar á mannlegum skala.

Göngubrú og tenging við grunnskóla

Við uppbyggingu á skipulagsreit Köllunarkletts er lögð áhersla á tengingar við núverandi innviði sem eru í aðliggjandi byggð. Meðal þeirra innviða, sem mikilvægt er að skapa öruggar tengingar við, er grunnskóli svæðisins, sem er staðsettur sunnan við Sæbraut. Tillögur forsvarsaðila KK-reits eru að tengja svæðið við grunnskólann með glæsilegri göngubrú yfir Sæbraut sem myndi gæða svæðið lífi með fallegri hönnun og útfærslu. Tillaga að göngubrú er fyrirhuguð á sambærilegum stað og tillögur um gangamunna Sundabrautar eru staðsettar í skýrslu Eflu. Ljóst er að þessar áætlanir hafa ekki góðan samhljóm.

Landrými og áhrif Sundabrautar

Áætlun um tilkomu Sundaganga, sem myndi koma til með að tengjast núverandi vegsniði Sæbrautar við Klettagarða, sýnir að við munna ganganna er mögulega þörf á landsvæði fyrir akreinar og virka ferðamáta sem myndi ganga inn á KK-reit og reit K1, sjá mynd 1. Mögulega myndi útfærsla tengingar Sundaganga við Sæbraut ná inn á KK-reit og reit K1 eða þrengja að áformum um uppbyggingu á reitunum og græna ásýnd framhliða við Sæbraut.

Í endanlegri hönnun Sundabrautar er að öllum líkindum gert ráð fyrir því að þörf væri á rými fyrir vegrið/árekstrarvarnir, hljóðvarnir, útblásturskerfi/útblástursturna og svæði fyrir vetrarþjónustu ásamt öðrum öryggissvæðum umfram það sem sýnt er á skematískri í skýrslu Eflu, mynd 1 hér að ofan. Gert er ráð fyrir að miðað við fordæmi í Noregi væri þörf á stærra svæði en er til staðar í núverandi götustæði Sæbrautar, sjá myndir 5, 6 og 7.

Göng á mynd 5 og 6 sýna tvær akreinar í hvora átt og er þetta snið fyrir tvær akreinar svokallað T13,5 sem lýsir breiddinni á göngunum. Ekki verður annað séð en miðað við Sundagögn bætist við akreinar sem fara fram hjá göngum beggja vegna og göngu- og hjólastíga sem bætast við sitt hvorum megin.

Að öllum líkindum myndi kennisnið sem gerir ráð fyrir Sundagöngum með tilheyrandi innviðum ekki rúmast innan núverandi rýmis Sæbrautar miðað við núverandi ráðstöfun lands og myndi ganga inn á reit M-18 sem myndi hafa neikvæð áhrif á umsýslu á KK-reit og reit K1.

Mynd 5 Dæmi um gangamunna og landrými. COWI.

Mynd 6 Dæmi um umhverfi gangamunna. COWI.

Áætlun uppbyggingar á KK-reit byggir á greiningum, forhönnun og vali á tillögum á útfærslu reitsins með tilheyrandi þróunarkostnaði. Ljóst er að þessar áætlanir skarast við tilkomu Sundaganga líkt og tillagan er kynnt í skipulagsgátt. Metið er að tilkoma Sundaganga á þeirri staðsetningu sem kynnt er í skipulagsgátt myndi hafa neikvæð áhrif á þau uppbyggingaráform sem liggja fyrir á KK-reit. Talið er að ef tillaga að Sundagöngum verður fyrir valinu hefði það í för með sér aukinn byggingarkostnað á KK-reit og reit K1 í formi mótvægisaðgerða, sem væri ekki fýsilegt fyrir lóðarhafa á reit M-18.

4.5 Samantekt

Áætlanir eru um uppbyggingu á KK-reit með áherslu á velferð og heilsu. Staðsetning gangamunna Sundabrautar fyrir miðjum KK-reit og umhverfisáhrif gangamunna, sem metin eru að hafi neikvæð áhrif á ásýnd, hljóðvist og loftgæði, virðist ekki falla vel að fyrirhugaðri uppbyggingu á KK-reit og reit K1.

Gæði uppbyggingar á KK-reit snúa að áherslu á vellíðan með því að skapa góð tengsl við svæðið, einstaka og jákvæða upplifun og að á reitnum verði góð loftgæði. Metið er að í eðli sínu eigi þessar áætlanir ekki vel saman sökum neikvæðra umhverfisáhrifa Sundaganga samkvæmt skýrslu Eflu.

Fyrir núverandi byggð á reit K1 væri þörf væri á mótvægisaðgerðum með tilheyrandi kostnaði og takmörkun á möguleikum í þróun reitsins ef Sundagöng með fyrirhuguðum umhverfisáhrifum yrðu fyrir valinu.

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Fyrir hönd Akraneskaupstað er meðfylgjandi umsögn.

Höfundur: Halla Marta Árnadóttir

Sent inn þann: 29.11.2025

Viðhengi:

67.1.Umsögn Akraneskaupstaðar.pdf

Akraneskaupstaður

Vegagerðin

Suðurhrauni 3
210 Garðabær

Akranesi, 30. október 2025
2403242 HMA/HB

Efni: Sundabraut mál nr. 2023/627 – Umsögn um kynningu umhverfismatsskýrslu

Akraneskaupstaður veitti umsögn um matsáætlun Sundabrautar og lagði þar áherslu á að samhliða mati á umhverfisáhrifum yrði varpað ljósi á áhrif framkvæmdarinnar á þróun byggðar norðan Hvalfjarðar. Brugðist var við þeirri ábendingu og telur sveitarfélagið það vera mikilvægt innlegg í heildarmat á áhrifum framkvæmdarinnar.

Skýrslan staðfestir þau jákvæðu áhrif sem Sundabraut mun hafa – ekki aðeins fyrir Akraneskaupstað, heldur einnig fyrir byggðir á Vesturlandi og Norðurlandi. Styttri ferðatími og vegalengdir munu styrkja samkeppnisstöðu byggða og fyrirtækja í dreifðari byggðum og stuðla að aukinni tengingu við höfuðborgarsvæðið.

Aukið umferðaröryggi er ein af meginforsendum og ávinningi af framkvæmdinni. Með tilkomu Sundabrautar má búast við verulegri fækkun slysa og öruggari ferðamátum fyrir alla vegfarendur.

Þjóðhagslegur ávinningur af framkvæmdinni er verulegur. Sundabraut mun stuðla að aukinni hagkvæmni í samgöngum, stytta ferðatíma og bæta tengingar milli landsvæða, sem hefur jákvæð áhrif á atvinnulíf og búsetuskilyrði.

Akraneskaupstaður

Akraneskaupstaður leggur áherslu á að við val á leiðum í byggingu Sundabrautar verði horft til hagkvæmni framkvæmdarinnar. Þar sem framkvæmdakostnaður er hár og gert er ráð fyrir að fjármögnun verði endurgreidd með notendagjöldum, er mikilvægt að valkostir séu metnir með það að leiðarljósi að styðja við hagkvæmustu leiðina.

Í fyrsta lagi er hagkvæmni grundvallarþáttur í því hvort ráðist verður í framkvæmdina, sem sveitarfélagið telur vera algjörlega forsenda fyrir jákvæðri byggðaþróun á stórum hluta landsins. Í öðru lagi mun gjaldtaka af notendum byggjast á framkvæmdakostnaði, sem gerir það enn mikilvægara að velja leið sem hámarkar samfélagslegan ávinning og lágmarkar kostnað.

Akraneskaupstaður lýsir því yfir stuðningi við framkvæmd Sundabrautar og telur hana mikilvæga fyrir framtíðarþróun byggðar og samgöngukerfis á landsvísu.

Samþykkt í bæjarstjórn 25. nóvember 2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Höfundur: Svava Svanborg Steinarsdóttir

Sent inn þann: 29.11.2025 , **Fyrir hönd:** Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkurborgar

Viðhengi:

68.1.HER_umsögn_Sundabraut_28_11_25.pdf

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur

Reykjavík 28. nóvember 2025
HER-202510-3920

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um mál nr. 627/2023 í skipulagsgátt, Sundabraut. Kynning umhverfismatsskýrslu.

Vísað er til máls nr. 627/2023 í skipulagsgátt, Sundabraut. Kynning umhverfismatsskýrslu. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur farið yfir málið og gögn þess og gefur eftirfarandi umsögn.

HER vill byrja á að benda á jarðboranir vegna rannsókna í Gufuneshaug eru starfsleyfisskyldar. Þá vill HER einnig árétta að gerð landfyllinga með jarðefnum frá uppgreftri er háð starfsleyfi. Ef um opna landfyllingu er að ræða er starfsemin háð leyfi Umhverfis- og orkustofnunnar en ef um er að ræða lokaða landfyllingu er hún háð starfsleyfi heilbrigðiseftirlits. Því gæti það átt við að sama landfylling sé háð leyfum beggja eftir því hvernig staðið er að framkvæmdinni, sjá nánar í leiðbeiningum Umhverfis- og orkustofnunnar um endurnýtingu úrgangs í fyllingar. Sé landfylling kaflaskipt þarf leyfi fyrir hverjum kafla fyrir sig. Þá er varp í hafið háð leyfi Umhverfis- og orkustofnunnar.

HER telur að kanna mætti betur samlegðaráhrif framkvæmdarinnar við aðrar fyrirhugaðar stórframkvæmdir við Elliðavog. Skoða þarf sérstaklega hvaða framkvæmdir gætu verið í gangi á sama tíma þar sem víxláhrif þeirra geta aukið umhverfisáhrif..

HER vill ítreka fyrri athugasemd úr umsögn um matsáætlun Sundabrautar að æskilegt hefði verið að meta fleiri valkosti, s.s. göng á ákveðnum leggjum leiðarinnar en fallið er frá því vegna mikils kostnaðar. HER telur æskilegt að metin sé kostur gangna á fleiri leggjum leiðarinnar en frá Kleppsvík að Gufunesi og undir Gufuneshaug. Áhrif Sundabrautar á byggð í Grafarvogi yrðu mun minni með tilkomu jarðgangna þar sem brautin á að liggja um íbúðarhverfi auk þess að komast mætti hjá mögulegum áhrifum á náttúrufar sem verða s.s. við þverun brautarinnar frá Geldinganesi að Gunnunesi. Hækkandi sjávarstaða og auknar öfgar í veðurfari gætu haft áhrif á mannvirki í

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

fyrirhugaðri legu yfir sjó, jarðgöng myndu leysa slíkar áskoranir. Vegna mikilla vinda á því svæði sem fyrirhuguð brú yfir Kollafjörð á að liggja gætu skapast erfiðar aðstæður sem gætu orðið verri í kjölfar loftslagsbreytinga.

Hvað varðar þann kafla Sundabrautar sem liggja á um Gufunes þá ítrekar HER fyrri áhyggjur sínar vegna þess valkostar sem framkvæmdaraðili setur í fyrsta sæti, sem er þverun urðunarstaðarins í Gufunesi. Engar heildstæðar rannsóknir liggja fyrir á haugnum en eins og fram kemur í skýrslunni og fylgigögnum hafa ýmsar rannsóknir farið fram í gegnum tíðina, oft á afmörkuðum þáttum s.s. losun á hauggasi. Vegagerðin hefur hafið rannsóknir og rannsóknaráætlun hefur verið lögð fyrir HER og Umhverfis- og orkustofnun (UOS). HER telur þær rannsóknir sem lagðar eru til ekki nægjanlegar til að gefa fullnægjandi upplýsingar um ástand haugsins og hver áhrif þess að hreyfa við honum gætu verið. UOS hefur tilkynnt Reykjavíkurborg að hefja þurfi reglubundna vöktun með haugnum og verður vöktunaráætlun lögð fyrir fljótlega. Safna þarf gögnum yfir lengri tíma til að kortleggja grunnástand áður en hafist er handa við aðgerðir eins og tilraunafergingar, eins þarf mun ítarlegri jarðvegsrannsóknir í samræmi við staðla, ekki aðeins forkönnun á jarðvegsmengun. Eins þarf að horfa til þess að önnur rokgjörn efni en hauggas geta verið að losna frá haugnum, mat á slíkri losun hefur færst í aukana í tengslum við mengaðan jarðveg í nágrannalöndum okkar. Að mati HER er í raun ekki hægt að meta umhverfisáhrif þessa valkosts fyrr en mun meiri upplýsingar liggja fyrir. Þó byggt hafi verið á urðunarstöðum erlendis eru aðstæður ekki sambærilegar og skortur á gögnum ekki sami. Eins eru til erlend dæmi um neikvæðar afleiðingar þess að raska eða breyta jafnvægi urðunarstaða, sérstaklega þeirra er innihalda mikið af spilliefnum eins og raunin er hér. Lagðar eru til mótvægisaðgerðir s.s. léttur vegur/mýrarvegur sem vissulega dregur úr álagi á hauginn en engu að síður felur í sér að rjúfa hann og raska. Valkosturinn að leggja gögn undir hauginn felur samt í sér að rjúfa þar hauginn svo sá kostur er heldur ekki æskilegur. Fullnægjandi áhættugreining á jafn menguðu svæði sem liggur þétt að íbúðarbyggð þarf að liggja fyrir áður en tekin er ákvörðun um legu vegarins, byggja þarf á góðum gögnum og ýtrustu varúð. HER telur öruggara að velja aðra valkosti sem ekki raska Gufuneshaug.

Komið er inn á það í matsskýrslu að gera þurfi áhrifamat fyrir vatnshlot sem verða fyrir áhrifum af framkvæmdinni skv. leiðbeiningum Umhverfis- og orkustofnunar. Hér vill HER benda á að skoða þurfi mögulega losun frá Gufuneshaugum út í sjó sérstaklega. Röskun á haugssvæði vegna vegalagningar gæti haft áhrif á slíka losun. Þá vill HER benda á að betur þarf að skoða áhrif þrengingar Kollafjarðar á ástand fjarðarins. Fram kemur í matsskýrslu í kafla 5.8.3 um grunnástand að uppsöfnun næringarefna hafi ekki orðið vart í firðinum. HER þekkir ekki til nýlegra rannsókna á slíku í firðinum en beðið er frekari gagna frá Veitum til að geta gert viðtakaskilgreiningu. Fyrir liggur nú

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

að tvöfalda á starfsemi fiskeldisfyrirtækis fyrir botni Kollafjarðar og getur það leitt til frekari næringarefnalosunar. Mikil uppbygging stendur fyrir dyrum á Esjumelum og því fyrirséð að magn skólps er losað er í fjörðinn mun aukast. Fram kemur í umhverfismatsskýrslu að metin hafi verið áhrif þrengingar fjarðarins á dreifingu skólps og komist að þeirri niðurstöðu að ekki verði neikvæð áhrif. Ekki liggur fyrir hvaða forsendur eru notaðar við þá útreikninga. HER telur að betri upplýsingar þurfi um áhrif landfyllinga og þrengingar í Kollafirði á fjörðinn sem skólpviðtaka með tilliti til aukinnar losunar á næstu árum.

Í umfjöllun um hljóðvist kemur fram að álag minnkar á ákveðnum svæðum en eykst á öðrum. Í viðauka D er farið nánar inn á greiningar á áhrifum á hljóðvist en í matsskýrslunni sjálfri er helst fjallað um áhrif hávaða á fyrstu hæð. Skv. töflu í viðaukanum verður hækkun á umferðarhávaða almennt meiri á 1. hæð en efri hæðum útsettra húsa. HER telur að skoða þurfi þetta nánar því reynslan sýnir að oft getur hávaði orðið meiri á efri hæðum eftir aðstæðum. Auðveldara er að koma fyrir mótvægisaðgerðum s.s. hljóðmön fyrir 1. hæð en mun erfiðara að hafa áhrif á hækkun hljóðstigs á efri hæðum. Þá telur HER að skoða þurfi áhrif Sundabrúar og Sundabrautar á hljóðstig við hús í Hamrahverfi. Vegna aðstæðna getur hávaði frá umferð borist upp í hverfið og þar eru svæði sem almennt eru ekki útsett fyrir umferðarhávaða. Ljóst er að breyttar aðstæður geta haft áhrif í byggðinni þar.

Þegar kemur að loftgæðum telur HER jákvætt að Sundabraut geti dregið úr umferð í gegnum þéttbýli. Í staðinn verða ný svæði útsett fyrir loftmengun. Sérstaklega verður íbúðarbyggð í Gufunesi fyrir áhrifum en brautin mun liggja í gegnum það hverfi. Svæðið er í dag ekki útsett fyrir mikilli loftmengun og umskipti því mikil. Þá telur HER að loftmengun geti einnig aukist í hluta Hamrahverfis.HER telur æskilegast að farið verði í valkosti sem draga eins og unnt er úr loftmengun í íbúðarbyggð.

Loks vill HER benda á að fyrirhuguð lega Sundabrautar um Álfsnes fer yfir skotæfingasvæði sem þar er. Vegna notkunar á blýhöglum á svæðinu er því hætta á jarðvegsmengun. Fullnægjandi hreinsun þarf að hafa átt sér stað á svæðinu áður en framkvæmdir hefjast.

Virðingarfyllst

f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn Landssamtaka hjólreiðamanna.

Höfundur: Árni Davíðsson

Sent inn þann: 29.11.2025

Viðhengi:

69.1.2025_11_30_BrefUT_LHM_Sundabraut-umhverfismat-adalskipulag.pdf

Landssamtök hjólreiðamanna

Vegagerðin og Reykjavíkurborg, skipulagsgátt
https://skipulagsgatt.is/issues/627
https://skipulagsgatt.is/issues/622

Reykjavík 19. október 2023

Umsögn um:
Sundabraut - umhverfismatsskýrsla og vinnslutillaga aðalskipulagsbreytingar

Umsagnarnefnd Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) hefur skoðað umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar og drög að aðalskipulagsbreytingu. LHM vill koma eftirfarandi ábendingum á framfæri við þessar tillögur.

Ólík áhrif brúa og ganga á virka ferðamáta.
Brú og göng hafa mismunandi áhrif á virka ferðamáta. Göng ná ekki fram jöfnu aðgengi fyrir virkra ferðamáta þar sem umferð gangandi og hjólandi er ekki leyfð í göngum undir sjó. Uppfylla þarf fyrsta markmiðið með Sundabraut, að bæta samgöngur, fyrir alla ferðamáta (akandi, almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi) á norðurhluta höfuðborgarsvæðisins með auknu öryggi og hagræði. Því mæla LHM með því að brú verði fyrir valinu. Það hentar hjólandi og gangandi best að hafa lágbrú en miðbrú sem fer í um 30 m hæð væri næstbesti kosturinn.
Í umhverfismatinu er vel gert grein fyrir mismunandi brúarútfærslum og stígalausnum fyrir hverja þeirra. Erfitt er þó að meta á þessu stigi hvaða brúarútfærsla muni henta best en að öllu jöfnu væri betra að hafa umferð hjólandi og gangandi sunnanmegin á brúnni yfir Kleppsvík frekar en norðan megin. Beinar, greiðar og öruggar leiðir eru bestar fyrir hjólandi og gangandi og mislægar lausnir eru ákjósanlegar þar sem umferð er þung og hröð og hátt hlutfall þungra ökutækja fer um.

Áhrif Sundabrautar á byggðamynstur og dreifingu byggðar og áhrif þess á ferðavenjur og umferð.
Þegar Sundabraut er komin má telja líklegt að öll sveitarfélög innan áhrifasvæðis Sundabrautar muni auka framboð á lóðum og freista þess að auka fjölda íbúa í sveitarfélögunum. Þetta má greinilega sjá af umsögnum þessara sveitarfélaga um þetta Umhverfismat. Íbúum á Akranesi, Borgarnesi, í Hvalfjarðarsveit og í Kjósarhreppi mun fjölga í kjölfarið. Erfitt er að spá um útkomuna en þó má telja að þessi þáttur sé ekki metinn með fullnægjandi hætti í umhverfismatinu. Ennfremur má gera ráð fyrir að Reykjavíkurborg muni leggja Geldinganes undir byggð og þann hluta Kjalarness sem er innan vaxtarmarka höfuðborgarsvæðisins. Á Geldinganesi geta hæglega búið 10-20 þúsund manns og 5-10 þúsund á Kjalarnesi. Sennilega er þessi útþensla byggðar jafnvel nauðsynleg til að

Sundabraut standi undir sér enda er gert ráð fyrir að hún sé byggð utan samgöngusáttmálans og fjármögnuð sem einkaframkvæmd og borguð með veggjöldum.
Í Samgöngugreiningu (bls. 75) kemur fram að: „Miðað við forsendur um íbúaþróun og atvinnusókn í kafla 5.17 er talið að 1.500 - 2.000 fleiri bílferðir verði farnar daglega til og frá höfuðborgarsvæðin um Vesturlandsveg árið 2040 með tilkomu Sundabrautar.“ og „að byggðaþróun muni fjölga eknum kílómetrum en miðað við niðurstöður spár um aukna atvinnusókn frá Akranesi og Borgarnesi vegna tilkomu Sundabrautar (sjá kafla 5.17), er talið að fjölgun ekinna kílómetra vegna byggðaþróunar vegi ekki upp á móti áætlaðri heildarfækkun ekinna kílómetra.“ Að mati LHM er þetta vanmat á áhrifum Sundabrautar. Líkleg niðurstaða er að Sundabraut muni auka umferð og ekna kílómetra umtalsvert með því að ýta undir dreifingu byggðar frá höfuðborgarsvæðinu. Fleira fólk mun aka mun lengra en ef það myndi búa innan höfuðborgarsvæðisins í nánd við almenningssamgöngur eða geta hjólað eða gengið sinna ferða.
Líklegt er að umferðatafir geti orðið algengar á Sundabraut ef þetta verður raunin. Ef svo reynist þarf að huga að mótvægisaðgerðum með öflugum almenningssamgöngum á þessari leið sem gæti tekið kúfinn að einhverju leyti í þessari umferð. Þar þarf að huga að greiðfærni almenningssamgangna frá fyrsta degi því Sundabraut getur verið orðin teppt vegna mikillar umferðar eftir 20 ár. Við hönnun ætti því að skoða möguleikann á forgangi fyrir almenningssamgöngur um Sundabraut.

Fjármögnun Sundabrautar

Ekki virðist fjallað um fjármögnun Sundabrautar eða gerð greining á greiðsluvilja almennings og fyrirtækja. Það er veikur hlekkur í Umhverfismatinu því ákvörðun um byggingu Sundabrautar hlýtur að byggja á því hvort hægt sé að fjármagna framkvæmdina með veggjöldum.

Virðingarfyllst
f.h. stjórnar LHM

Árni Davíðsson
stjórnarmaður

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. Aðildarfélög 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.

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Höfundur: Gísli Guðni Hall

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

70.1.Festing athugasemdir.pdf

Mörkin lögmannsstofa hf.

Reykjavík, 30. nóvember 2025

Efni: Athugasemdir Festingar hf. við umhverfismatsskýrslu um Sundabraut, dags. 13. október 2025.

Festing hf., kt. 550903-4150, hefur falið mér að koma á framfæri athugasemdum við fyrirliggjandi umhverfismatsskýrslu.
æ

1. Festing hf. er eigandi flestra mannvirkja á athafnasvæði Samskipa hf. og hefur sem slíkur mikla hagsmuni af því hver valkostur verður fyrir valinu hvað varðar Sundabraut. Lóðarréttindi eru samkvæmt langtímasamningum við Faxaflóahafnir ohf.

2. Í 4. gr. laga nr. 111/2021 segir að í umhverfismati skuli greina ,lýsa og meta, með tilliti til viðkomandi framkvæmdar eða áætlunar, bein og óbein umtalsverð áhrif m.a. á efnisleg verðmæti.

3. Í áliti Skipulagsstofnunar um matsáætlun, dags. 18. mars 2024, er sérstakur kafli (bls. 9-10) um siglingar og hafnarstarfsemi. Þar kemur m.a. fram að stór hluti viðlega og farmsvæða við Sundahöfn lendi innan brúar, en Sundahöfn er m.a. aðal inn- og útflutningshöfn landsins. Athafnasvæði Samskipa er að verulegu leyti undir, þegar fjallað er um hina fyrirhuguðu Sundabraut.

4. Í áliti Skipulagsstofnunar kemur fram að í svörum framkvæmdaraðila komi fram að í umhverfismatsskýrslu verði fjallað um möguleg áhrif mismunandi valkosta á öryggi sjófarenda og hafnarstarfsemi. Við áframhaldandi hönnun Sundabrautar verði haft samráð við Siglingasvið Vegagerðarinnar og þess gætt að framkvæmdin sé í samræmi við siglingaþéttleika og áhættumat unnið á áhrifum framkvæmdar á siglingar og leiðsögukerfi siglinga sem kann að vera til staðar. Í umhverfismatsskýrslu verði fjallað um tengingar við hafnarsvæðið við Sundahöfn.

5. Hjá Samskipum starfa um 400 manns hér á landi í ýmsum störfum. Sjóflutningar til og frá landinu eru mjög fyrirferðarmiklir í þeirri starfsemi og gegna mikilvægu hlutverki fyrir inn- og útflutningsgreinar landsins. Lykilforsenda starfseminnar er athafnasvæðið við Sundahöfn og mannvirkin sem þar eru.

6. Í umhverfismatsskýrslunni er kafli 5.17.4.3 um áhrif á hafnarstarfsemi, sem nær varla einni blaðsíðu í texta (bls. 405-406). Umfjöllunin þar er svo rýr og yfirborðskennd að umbjóðandi minn er litlu nær.

Suðurlandsbraut 4
108 Reykjavík
Sími 414 4100
www.law.is

7. Í umræðunni hafa verið þrír meginkostir, þ.e. lágbrú, hábrú og jarðgöng. Hver þessara kosta verður fyrir valinu skiptir afar miklu máli fyrir umbjóðanda minn, þar sem áhrif á starfsemi Samskipa eru mjög mismunandi. Leiðirnar eiga þó sammerkt að hafa allar í för sér að ekki verður af stað farið án mikilla eigna- og hagsmunaskerðinga.

8. Umbjóðandi minn saknar þess hversu fáorð skýrslan er um þetta. Ekki verður séð að efnahagslegu áhrifin hafi verið metin með þeim hætti, sem mælt er fyrir um í 4. gr. laga nr. 111/2021. Eðli máls samkvæmt fer slíkt mat ekki fram öðruvísi en með samtali, þar sem skýrsluhöfundar kynna sér starfsemi Samskipa og helstu rekstrarforsendur töluvert nákvæmlega. Það er forsenda fyrir því að þeir geti haft skoðun á uppkaupaþörf og kostnaðarmeti, hver röskun á starfemi Samskipa verður, umferðarmál, ástand meðan á framkvæmdatíma stendur og áfram má telja. Allt eru þetta breytur sem að líkindum munu koma mjög mismunandi út eftir því hvaða kostur verður fyrir valinu. Nánari útfærslur á hverjum kosti fyrir sig geta haft veruleg áhrif einnig.

9. Lóðir Festingar sem verða fyrir beinum áhrifum af brú eru Holtavegur 1, Holtavegur 1b, Holtavegur 6, Holtavegur 8 og Kjalarvogur 7-15. Þær lóðir á athafnasvæði Samskipa sem verða fyrir óbeinum áhrifum af brú eru Kjalarvogur 17 og Kjalarvogur 19. Ljóst er að fasteignir eða hluti fasteigna við Holtaveg þurfa að víkja og áhrifa mun gæta af notkun allra fasteigna Festingar á svæðinu.

10. Samskip hf. mun skila sínum athugasemdum við umhverfismatsskýrsluna og tekur umbjóðandi minn undir allt sem þar kemur fram. Því er beint til þeirra, sem koma til með að fjalla um umhverfismatsskýrsluna og meta hana, kosti og galla o.s.frv., að þeir kynni sér starfsemi og rekstrarforsendur Samskipa hf. sérstaklega og meti efnahagsleg áhrif fyrirhugaðra framkvæmda meðal annars með tilliti til slíkrar kynningar.

virðingarfyllst,

f. h. Festingar hf.

Gísli Guðni Hall, lögmaður

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn Samskipa.

Höfundur: Guðmundur Þór Gunnarsson

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

71.1.Sundabraut Athugasemdir Samskipa nov25.pdf

Sundabraut — Umhverfismatsskýrsla
Athugasemdir Samskipa

Nóvember 2025

Umhverfismatsskýrsla Sundabrautar setur fram þrjá valkosti að þverun Kleppsvíkur: 1) Brú yfir Kleppsvík (lægri) með 12,4 metra siglingarhæð undir brúna, 2) Brú yfir Kleppsvík (hærri) með 30 metra siglingarhæð undir brúna og 3) Jarðgöng undir Kleppsvík.

Allir valkostirnir munu hafa umtalsverð neikvæð áhrif á starfsemi Samskipa en þó mismikil. Þannig eru neikvæðu áhrifin af jarðgöngum fyrst og fremst á framkvæmdatíma en brúarvalkostirnir munu hafa umtalsverð neikvæð áhrif á starfsemi Samskipa á framkvæmdatíma sem og til framtíðar.

Ekki verður fjallað frekar um áhrifin af jarðgöngum á starfsemi Samskipa enda fyrst og fremst um skerðingu á umferð til og frá athafnasvæði félagsins meðan á framkvæmdum stendur.

Umhverfismatsskýrslan gerir hins vegar lítið úr þeim áhrifum sem brúarvalkostirnir[1] hafa á starfsemi Samskipa og kostnaði við uppkaup á mannvirkjum sem nauðsynleg eru til þess að unnt verði að ráðast í framkvæmdir. Þá er ekkert fjallað um framkvæmdir sem nauðsynlega þarf að ljúka áður en framkvæmdir við brú geti hafist.

[1] Sundabraut Umhverfismatsskýrsla 13.10.2025, bls 400-401

Brú yfir Kleppsvík

Sundabrú kæmi til með að þvera athafnasvæði Samskipa og skipta því nokkurn veginn í tvo jafnstóra hluta, sbr. mynd hér að neðan. Þá lendir eitt skipalægi (númer 532) undir brú og eyðileggst þar með, en það er aðalskipalægið fyrir farmskip Samskipa.

Myndin sýnir athafnasvæði Samskipa og hvernig Sundabrú mun þvera athafnasvæðið.

Skip félagsins munu ekki geta siglt undir brúna og þá munu gámalyftarar ekki geta ekið undir brúna. Óþarft er að taka fram að hafnarkranar félagsins munu ekki geta ekið undir brúna. Með öðrum orðum: Færa þarf alla hafnarstarfsemi félagsins norður fyrir hina fyrirhuguðu brú.

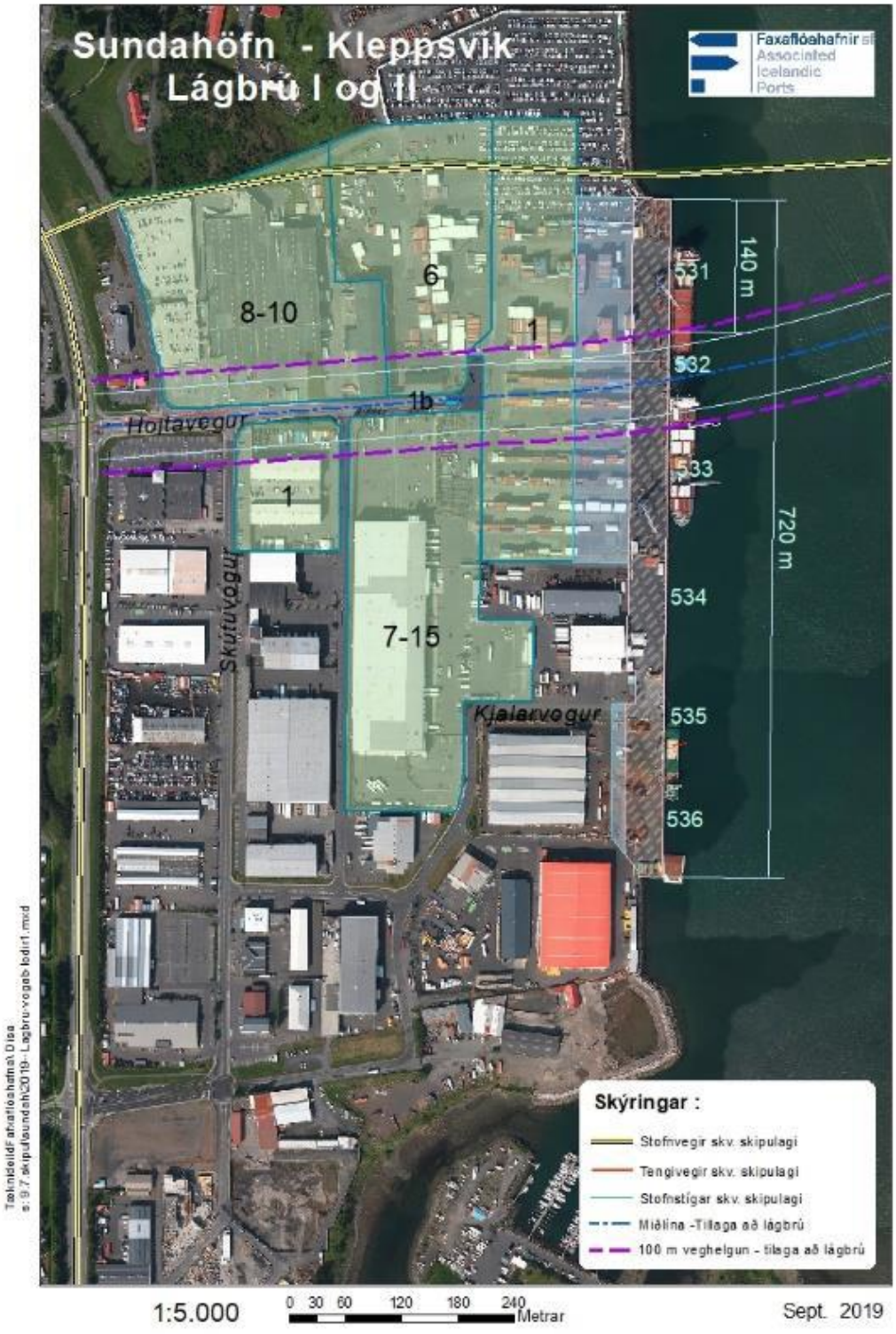
Til að efna núverandi lóðarleigusamning þurfa Faxaflóahafnir að útbúa a.m.k. eitt skipalægi til viðbótar fyrir Samskip norðan við fyrirhugaða brú. Það má gera með framlengingu á Vogabakka (sýndur á myndinni hér að ofan) til norðurs um a.m.k. 200 metra eða með framlengingu á Sundabakka um 400 metra til suðausturs. Sama hvor leiðin verður valin er um umfangsmikla framkvæmd að ræða. Lauslega áætlað má gera ráð fyrir að framkvæmdatími verði þrjú til fjögur ár frá því að ákvörðun er tekin um að fara í framkvæmdir. Ekki er mögulegt að hefja brúarsmíði fyrr en lengingu hafnarbakka er lokið.

Faxaflóahafnir þurfa einnig að útbúa land fyrir athafnasvæði Samskipa norðan við núverandi athafnasvæði í skiptum fyrir núverandi athafnasvæði sem fer undir brúna og það svæði sem verður ónothæft fyrir starfsemi Samskipa sunnan brúar. Þessar framkvæmdir ættu ekki að tefja framkvæmdir við brú yfir Kleppsvík þar sem ráðast má í þær samhliða framkvæmdum við lengingu hafnarbakka.

Faxaflóahafnir hafa samþykki fyrir lengingu Vogabakka til norðurs en ef farið verður í lengingu Sundabakka til suðausturs, skv. nýjustu útfærslu Faxaflóahafna, þarf að sækja um viðeigandi leyfi fyrir þeirri framkvæmd þar með talið breytingu á aðalskipulagi og umhverfismat. Búast má við að það lengi enn framkvæmdatímann.

Að ofansögðu er því ljóst að ekki verður unnt að ráðast í framkvæmdir við brúarhluta Sundabrautar fyrr en a.m.k. þremur til fjórum árum eftir að ákvörðun er tekin um Sundabraut ef annar hvor brúarvalkosturinn verður fyrir valinu.

Eins og fram hefur komið mun brú yfir Kleppsvík þvera athafnasvæði Samskipa og í raun skipta því í tvennt. Ljóst er að athafnasvæði Samskipa sunnan brúar verður ónothæft fyrir hafnarstarfsemi félagsins, þar með talið gámavöllur og a.m.k. önnur frystigeymsla félagsins. Þá munu byggingar við Holtaveg þurfa að víkja. Myndin hér að neðan sýnir hvar brú er fyrirhuguð ásamt helgunarsvæði brúarinnar.



Myndin er tekin úr minnisblaði Faxaflóahafna, dagsettu 8. október 2019.

Myndin sýnir hvar fyrirhuguð brú á að liggja (blá brotalína) ásamt helgunarsvæði brúarinnar (miðað við 100 metra veghelgun). Ljóst er að Holtavegur 6 ásamt hluta af Holtavegi 8 þurfa að víkja. Þá er aðalhlið fyrir gámaakstur til og frá athafnasvæði Samskipa beint undir brúnni og því þarf að finna nýjan stað fyrir aðkomu að gámavelli Samskipa norðan brúar.

Í Holtavegi 6 og 8 eru verkstæði, stjórnstöð og skrifstofur. Nauðsynlegt er að reisa ný hús undir þessa starfsemi norðan brúar áður en framkvæmdir við brú geta hafist. Þá er gámatæming og gámahleðsla á stykkjavöru tengd inn- og útflutningi í Kjalarvogi 7-15 sem er hluti af starfseminni sem þar fer fram en aðgengi að því húsnæði frá gámavelli félagsins mun lokast að minnsta kosti á framkvæmdatíma. Því þarf að reisa nýtt vöruhús undir þá starfsemi norðan brúar.

Frystigeymslur Samskipa að Kjalarvogi 17 og 19 eru beintengdar inn- og útflutningi ásamt togaralosun. Ef lægri brúin verður fyrir valinu mun lokast á aðgengi togara að frystigeymslunum. Þá mun lokast á gámaflæði að og frá frystigeymslunum á framkvæmdatíma. Því þarf að reisa nýja frystigeymslu norðan brúar.

Aðgengi að bílastæði norðan Kjalarvogs 7-15 mun lokast, að minnsta kosti á meðan á framkvæmdatíma stendur. Í dag er þetta bílastæði fyrir alla starfsmenn Samskipa og verktaka sem telja nærri 400 manns. Önnur bílastæði eru ekki fyrir hendi. Finna þarf lausn á þessu áður en framkvæmdir við brúna geta hafist.

Þær lóðir á athafnasvæði Samskipa sem verða fyrir beinum áhrifum af brú eru Holtavegur 1, Holtavegur 1b, Holtavegur 6, Holtavegur 8 og Kjalarvogur 7-15. Þær lóðir á athafnasvæði Samskipa sem verða fyrir óbeinum áhrifum af brú eru Kjalarvogur 17 og Kjalarvogur 19.

Umhverfismatsskýrslan fjallar ekkert um þann kostnað sem hlýst af uppkaupum á eignum og framkvæmdum við nýtt athafnasvæði þegar valkostirnir eru bornir saman. Ef þessi stóri kostnaðarliður hefur ekki verið tekinn með í arðsemisútreikninga er ljóst að kostnaður við brúarvalkostina er verulega vanmetinn.

Vert er að benda á fundargerð stjórnar Faxaflóahafna frá 11. október 2019 og minnisblað varðandi Sundabraut sem henni fylgir. Hún er aðgengileg á heimasíðu Faxaflóahafna. Í samantekt um þetta málefni í fundargerðinni segir:

> *„Samantekt um Sundabraut samkvæmt samþykkt stjórnar frá 20.9.2019.*
> *Hafnarstjóri gerði grein fyrir meginatriðum minnisblaðsins.*
> *Stjórn tekur undir með hafnarstjóra að út frá hagsmunum hafnarinnar og þeirrar samfélagslega mikilvægu starfsemi sem fram fer í Sundahöfn þá sé enginn vafi að jarðgöng eru hagfelldari kostur við þverun Kleppsvíkur. Hinn megin valkosturinn sem nú er til umræðu, lágbrú hefur almennt neikvæð áhrif á þróunarmöguleika Sundahafnar, tekjuþróun hafnarinnar og leiðir af sér fjárfestingarþörf, sem ekki er tímabær í dag. Að auki er ljóst að lágbrú myndi hafa veruleg og jafnvel afdrifarík áhrif á starfsemi margra fyrirtækja á svæði sem yrðu innan brúar og hefði í för með sér mikinn samfélagslegan kostnað í uppbyggingu nýrra mannvirkja sem á endanum myndi ekki síst lenda á skattgreiðendum. Nauðsynlegt er að vinna mun nákvæmari greiningar á þessum valkostum, þ.m.t. með tilliti til kostnaðar – ábatagreiningar og umhverfisáhrifa.“*

Í þessum athugasemdum eru ekki tíundað þau neikvæðu áhrif sem fyrirtæki í nágrenni við Samskip verða fyrir ef brú verður fyrir valinu eins og til dæmis við Holtaveg 8-10, Skútuvog 1, Skútuvog 2, Kjalarvog 12, Kjalarvog 14 og Kjalarvog 16.

Samantekt

Ljóst er að Sundabraut kemur til með að hafa veruleg áhrif á starfsemi Samskipa meðan á framkvæmdatíma stendur og til langs tíma eftir því hvaða valkostur verður fyrir valinu.

- Áhrifin af gangalausninni verða fyrst og fremst á framkvæmdatíma og þá aðallega í að- og fráflæði frá athafnasvæði Samskipa á mótum Holtavegar og Sæbrautar.
- Hvort sem fyrir valinu verður lágbrú eða hærri brú er ljóst að nauðsynlegt verður að færa alla hafnarstarfsemi Samskipa norður fyrir brú, en Samskip eru með samning við Faxaflóahafnir til langs tíma um lóðarleiguréttindi og forgang að hafnarbakka sem að hluta fara undir Sundabrú.
- Í arðsemisútreikninga brúarkosta virðist vanta kostnað vegna flutnings og breytinga á athafnasvæði Samskipa, auk þess sem tímaáætlun brúarframkvæmda virðist vanáætluð vegna þeirra framkvæmda.
- Að minnsta kosti þrjú til fjögur ár tekur fyrir Faxaflóahafnir að útbúa hafnarbakka og athafnasvæði fyrir Samskip, norðan við fyrirhugaða brú ef annar hvor brúarvalkosturinn verður fyrir valinu.
    - Ekki er mögulegt að hefja framkvæmdir við Sundabrú fyrr en Faxaflóahafnir hafa lokið við gerð nýrra hafnarbakka fyrir Samskip í staðinn fyrir þá sem ónýtast með smíði og tilkomu nýrrar brúar.
- Umtalsverð uppkaup á fasteignum eru nauðsynleg til þess að rýma fyrir brú. Í þessum fasteignum er starfsemi sem þarf að koma fyrir með nýbyggingum norðan brúar.
    - Ekki er mögulegt að hefja smíði nýrrar brúar fyrr en þeirri starfsemi sem um ræðir hefur verið fundinn nýr staður.
    - Þar sem starfsemin í þessum húsum er nátengd hafnarstarfsemi Samskipa verður ekki séð að unnt verði að leysa þetta nema með nýbyggingum
- Meðan á framkvæmdatíma stendur verður lokað fyrir umferð undir vegstæði brúarinnar og því verða vöruhús (þurrgeymslur og frystigeymslur) félagsins ónothæf í heild eða að hluta á þeim tíma.
    - Þetta þýðir forsendubrest í notkun þessara eigna í þágu millilandastarfsemi Samskipa því framkvæmdatími við brú er áætlaður fimm ár. Ekkert fyrirtæki þolir þvílíka skerðingu í svo langan tíma.
    - Þá verða starfsmannastæði Samskipa í nyrðri enda Kjalarvogs 7-15 lokuð á framkvæmdatíma en þar leggja að jafnaði 250 til 400 starfsmenn á degi hverjum. Ekki er að sjá að gert sé ráð fyrir öðrum valkosti varðandi bílastæði þessa starfsfólks.

Samskip
Kjalarvogur 7-15
104 Reykjavík, Ísland
+354 458 8000
samskip@samskip.is
www.samskip.is

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Góðan daginn

Ég tel tilefni til þess að ígrunda og endurmeta fyrirliggjandi tillögur um legu og gerð Sundabrautar á milli Reykjavíkur og Gufuness þar sem ég tel að fyrirliggjandi tillögur þjóni ekki með bestum hætti þeim markmiðum sem stefnt er að. Það sé tilefni til þess að skoða aðra kosti gaumgæfilega áður en ráðist er í gerð gagna eða braúar.
Umsögn mína er að finna í viðhengi.

Með bestu kveðju
Ólafur Jón Briem
Stórageröi 36
108 Reykjavík
S 6600525

Höfundur: Ólafur Jón Briem

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

72.1.Sundabraut - skipulagsgátt - umsögn - Ólafur J Briem.docx

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Tveir raunhæfir valkosti sem hefði átt að meta: Laugarnesgöng / Viðeyjarleið (grein höfundar)
Í áliti Skipulagsstofnunar (18. mars 2024) um matsáætlun fyrir Sundabraut var sett fram skýr og bindandi krafa um að framkvæmdaraðili skyldi meta fleiri jarðgangakosti, þar á meðal göng alla leið frá Laugarnesi til Brimnes eða færa fram skýran rökstuðning ef slíkir kostir yrðu ekki teknir til mats.
Í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar eru þó engin göng alla leið metin og engar efnislegar skýringar eru gefnar á því fráviki.
Þetta er því beint brot á fyrirmælum Skipulagsstofnunar.

Skoða hefði átt tengingu Sundabrautar við Sæbraut á Laugarnesi
Í eldri útfærslu Sundabrautar var annar aðalvalkostur tenging Sundabrautar við Kringlumýrarbraut gegnum jarðgöng undir Laugarnes. Þessi leið er nú ekki skoðuð vegna kostnaðar. Í stað þess er nú aðeins skoðuð styttri en mjög flókin og vandasöm göng sem eru látin koma upp undir miðri Sæbraut. Þetta býr til mikið og dýrt flækjustig sem mun að auki valda verulegum truflunum á umferð á framkvæmdatíma.
Göng sem kæmu upp á Laugarnesi (sem er á milli þessara tveggja valkosta) eru að mörgu leyti mun hagstæðari. Þau ná styttra en gamli valkosturinn og eru með mun einfaldari og ódýrari tengingu við Sæbraut sem veldur engum truflunum á framkvæmdatíma. Full ástæða hefði því verið að skoða tenging Sæbrautar í Laugarnesi, en það var ekki gert.

Umhverfissjónarmið Skipulagsstofnunar vanrækt
Í áliti Skipulagsstofnunar segir beinlínis að:
„jarðgöng myndu hafa mun minni áhrif á marga umhverfisþætti samanborið við veg á yfirborði.“
Með því að skoða eingöngu dýrustu jarðgangakosti og hafna þeim síðan út frá þeirri forsendu að þeir séu of dýrir, er umhverfismatið í raun að víkja frá þeirri grunnhugsun umhverfismats að draga eins og kostur er úr neikvæðum áhrifum framkvæmdar.

Svar við fráviki frá fyrirmælum Skipulagsstofnunar
Vegna þessa fráviks – að umhverfismatið skyldi ekki fylgja fyrirmælum Skipulagsstofnunar – útfærði undirritaður sjálfur tvo slíka valkosti og gerði frumkostnaðarmat miðað við þekktar framkvæmdir (t.d. Hvalfjarðargöng og Guldborgsundtunnelen) og þekktan sparnað í gangagerð þegar unnið er í samhliða tveimur göngum samtímis.
Ef aðstæður eru ekkert óeðlilegar ættu báðar þessar lausnir að vera **a.m.k. helmingi hagkvæmari** en hábrú.

Valkostirnir tveir sem ég skoðaði
Valkostur 1: Laugarnesgöng- göng frá Laugarnesi með gatnamót undir Viðey með tengingar við Brimnes (Kjalarnesi) og Gufunes/Geldinganes sem næði áfram til Mosfellsbæjar. (sjá mynd)
Valkostur 2: Viðeyjarleið- botngöng frá Laugarnesi í Viðey með vegtengingu gegnum Viðey á Gufunes og gatnamót undir Viðey með tengingar við Brimnes (Kjalarnesi) og til Mosfellsbæjar. (sjá mynd)
Helstu kostir þessarra viðbótarvalkosta eru:

- Ódýrari
- Engin umhverfisáhrif af Laugarnesgöngum
- Viðeyjaleið gæti verið reiðhjólafær og gerir Viðey aðgengilegri öllum
- Tvöfalt meiri stytting út á Kjalarnes
- Tengir Mosfellsbæ
- Flytur umferð af Sæbraut inn í göng eða um Viðey
- Truflar ekki umferð á Sæbraut á byggingartíma.
- Mun hagkvæmari framkvæmd sem líklega mætti fjármagna 100% af einkaframkvæmd, þ.a. engar aðrar vegabætur myndu tefjast vegna fjárskorts hins opinbera.

Í viðhengi eru myndir af valkostunum tveimur ásamt grein sem ég skrifaði um þá og birtist í morgunblaðinu 10. nóvember 2025.

Ég óska því eftir því að Skipulagsstofnun geri Vegagerðinni að endurskoða frummatsskýrsluna og taka heildstæða gangnalausn alla leið, svipaðar þeim og hér eru birtar, til mats, í samræmi við fyrirmæli stofnunarinnar frá 18. mars 2024.

Höfundur: Jóhannes Loftsson

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

73.1.grein_sundabraut_2.jpg

73.2.videyjarleidin83.jpg

73.3.laugarnesgöng_78.jpg

Nýir valkostir í stað Sundabrautar

Jóhannes Loftsson

Mikilvægt er að meta alla raunhæfa valkosti áður en ráðist er í risaframkvæmd eins og Sundabrautina því til mikils getur verið að vinna. Skipulagsstofnun lagði áherslu á að í umhverfismati yrði metin gangalausn sem næði alla leið – en því var ekki sinnt. Fyrir vikið er stærstu spurningu Sundabrautarinnar enn ósvarað: Þarf virkilega að eyða öllum þessum milljörðum? Er virkilega ekki til nein ódýrari leið?

Í þessari grein sýni ég tvo kosti sem hafa mikla yfirburði yfir Sundabraut, eru ódýrari, arðsamari og skila margföldum ávinningi.

1. Laugarnesgöng – hagkvæmust (78 milljarðar)

Sundabraut gleymdi Mosó. Með göngum frá Laugarnesi væri hægt að tengjast Brimnesi á Kjalarnesi, Grafarvogi og Mosó. Mesta mögulega stytting fengist með slíkum göngum og minnstu mögulegu umhverfisáhrif þar sem ekkert friðland yrði skert. Tengingin á Laugarnesi er að auki besta tengingin við Reykjavík því nóg pláss er fyrir öll umferðarmannvirki og engir umferðarhnútar. Kostnaðarmat ganga er áreiðanlegt, því það er metið út frá sambærilegum göngum í Hvalfirði.

2. Viðeyjarleiðin – framtíðarlausnin (83 milljarðar)

Enn flottari leið, sem yrði reiðhjólafær, fengist með að fara í gegnum Viðey. Viðey yrði tengd Laugarnesinu með botngöngum eins og eru í dönsku „Guldborgsundtunnelen". Tveimur 230 m löngum steyptum stokkaeiningum yrði siglt tilbúnum frá einingaverksmiðju í Danmörku og sökkt niður á miðju Viðeyjarsundi og tengdar í land með römpum. Upplifunin væri á við að keyra ofan í sjóinn. Svona botngöng eru dæmigert hagkvæmust við stuttar tengingar undir sjó. Í Viðeyjarendanum myndi rampurinn lækka áfram að munna jarðganga sem héldu áfram út á Brimnes á Kjalarnesi með gatnamót til Mosó (sem Sundabraut gleymdi).

Afreinar af rampinum í Viðey myndu tengjast nýrri stofnbraut sem tengdist Gufunesi. Landtengingin við Gufunes yrði ódýr vegna mikillar grynningar milli Viðeyjar og Gufuness. Risastórt nýtt útivistarsvæði yrði aðgengilegt Reykvíkingum og hver veit: kannski mun draumur frumkvöðulsins Skúla fógeta með blómlega byggð í Viðey í hjarta Reykjavíkur loks verða að veruleika.

Einfalt er að kostnaðarmeta Viðeyjarleiðina út frá eins framkvæmdum (Hvalfjarðargöng og Guldborgsundtunnelen) og því er matið nokkuð áreiðanlegt.

Sparnaðartækifæri ganga

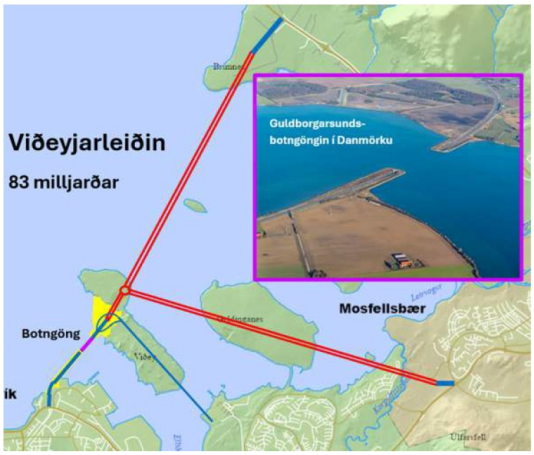
Jarðgangalausnirnar eru mjög hagkvæmar. Eftirfarandi sparnaður var tekinn inn í kostnaðarmatið, sem lækkaði kostnað verulega:

- 14% sparnaður fæst af því að hafa samhliða göng, því þá má samhæfa vinnu í báðum göngum og ná mun betri nýtingu tækjaflotans.
- 8% sparnaður fæst með sölu sprengda efnisins sem kemur úr göngunum.
- 20% tekjuaukning fæst af því að tengja Mosó líka.
- Helmingi ódýrari framkvæmd og þrefalt styttri endurborgunartími gefur betri lánakjör (áætlað 0,8% betri).

Göngin eru þannig kjörin í einkaframkvæmdarverkefni (eins og Hvalfjarðargöng).

Verðmiði Sundabrautar hækkar í 158 milljarða

Ljóst er af umhverfismatinu að kostnaður brúarlausnarinnar er að aukast. Byggja þarf annan rándýran Sæbrautarstokk við Holtagarð, brúarhafið yfir leirvog er að lengjast og ýmislegt annað sem áætlað er mun hækka kostnað um 30 milljarða. Þegar síðasta kostnaðaráætlun er uppfærð miðað við verðlagsbreytingar þýðir þetta að kostnaðurinn fyrir brú er kominn í 158 milljarða. Flókin hönnun er enn eftir og frekari hækkanir því fyrirséðar á síðari stigum.



	Laugarnesgöng	Viðeyjarleið	Sundabraut (brú)
Kostnaður	**78 milljarðar**	**83 milljarðar**	**158 milljarðar**
Lánskjör	*3.40%*	*3.40%*	*4.2%*
Vegtollur			
Stutt leið: Mosó/Gufunes til Laugarness	377 kr.	402 kr.	924 kr.
Löng leið: Brimnes til Laugarnes (þrefalt dýrara)	1.131 kr.	1.206 kr.	2.772 kr.
Verðmunur	**100%**	**107%**	**245%**

> Sundabraut gleymdi að stoppa í Mosó og yfirburðavalkostir hafa enn ekki verið metnir af yfirvöldum.

Samanburður

Ég útbjó samanburð þessara þriggja kosta með umferðartölum úr umhverfismatinu fyrir 2025 og 2040. Spurningin sem ég spyr er:

Hve há þurfa veggjöldin að vera til að borga allar skuldir 2040?

Fyrir þetta dæmi læt ég framkvæmdir byrja á morgun. Fyrstu tvö árin eru byggingartími og síðan taka við 13 ár með tekjur af veggjöldum fram til 2040. Lánskjör eru ámóta og fyrir Hvalfjarðargöng en kjörin eru 0,8% verri fyrir Sundabraut þar sem sú framkvæmd er mun óhagkvæmari. Niðurstöðurnar eru sláandi. Sundabraut þarf 2,5-falt hærri veggjöld. 35 ár mun taka að borga hana á sama veggjaldi og göngin þurfa. Sundabraut verður þá ekki orðin skuldlaus fyrr en 2060.

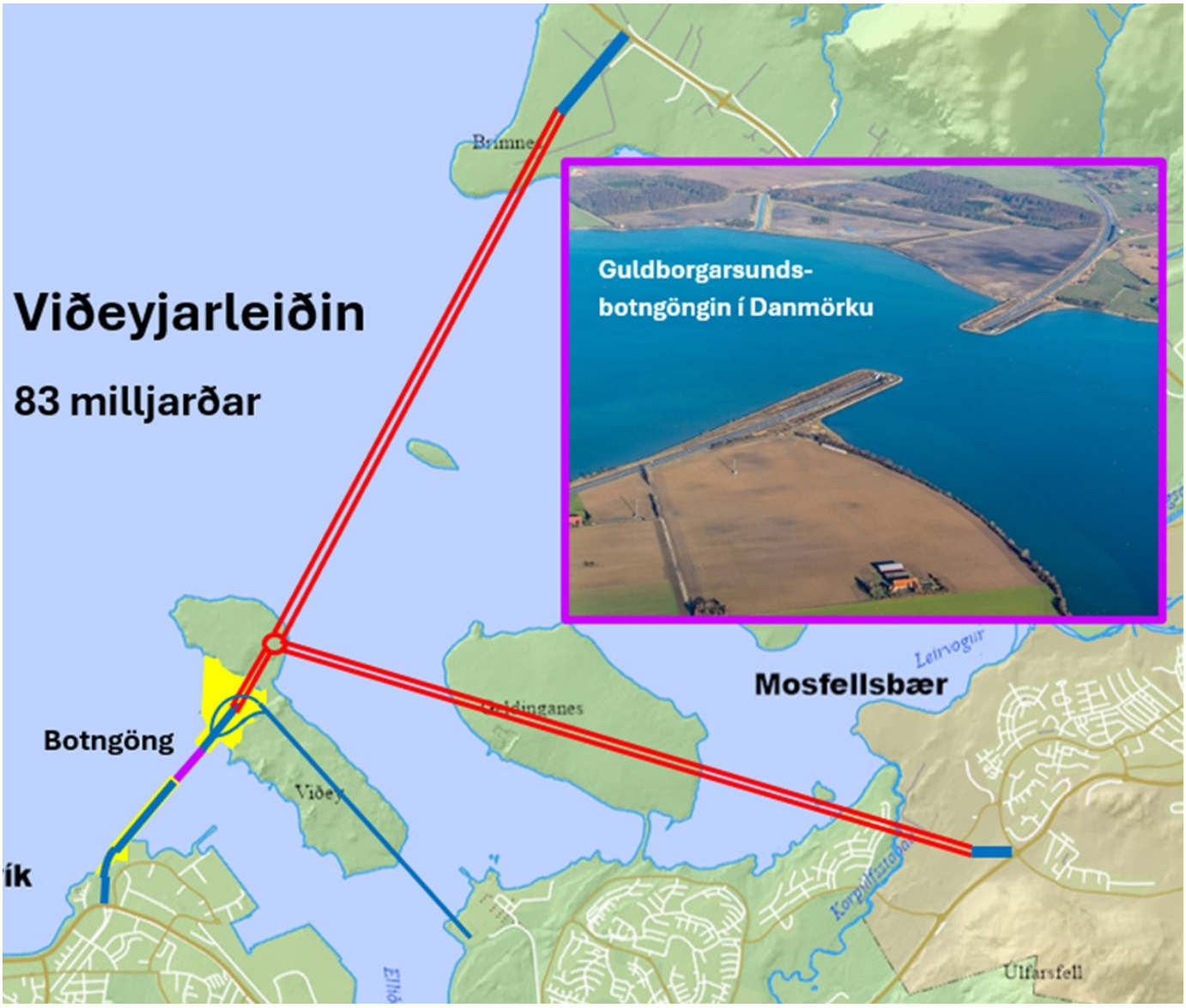
Sundabraut er óverjandi bruðl

Af framantöldu sést að það er vel þess virði að staldra við. Gangalausnirnar eru ríflega helmingi ódýrari, gefa tvöfalt meiri styttingu út á land, þjóna Mosó, engin umhverfisáhrif og trufla ekki umferð á framkvæmdatíma. Það er erfitt að gera betur. Rándýr Sundabraut er óverjandi bruðl þegar slíkir yfirburðakostir blasa við.

Áður en ráðist er í þessa langdýrustu vegaframkvæmd Íslandssögunnar ætti því að meta þessa kosti til fulls.

Sjá nánar næstu daga á www.johannesl.blog.is

Höfundur er verkfræðingur og formaður Ábyrgrar framtíðar.


Viðeyjarleiðin
83 milljarðar
Guldborgarsunds-
botngöngin í Danmörku
Botngöng
Mosfellsbær
Viðey
Brimnes
Leirvogur
Úlfarsfell

Laugarnesgöng
(undir Viðey)
78 milljarðar
Hringtorg í færeyskum göngum
Strendur
Mosfellsbær
Geldinganes
Viðey

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Um er að ræða stórt svæði sem verður fyrir miklum neikvæðum umhverfisáhrifum verði Sundabraut í þessari mynd. Fuglalíf, selir og mögulega neðansjávarlíf mun skaðast, óafturkræfanleg áhrif. Svæðið er auk þess útivistarsvæði borgarbúa og annara, nýtt til kajakferða, útivistar og til ferðaþjónustu. Þrátt fyrir að um mikla samgöngubót sé að ræða er til annar möguleiki sem tryggir sömu gæði í samgöngum en næstum enga sjónmengun og neikvæð umhverfisáhrif verða í algeru lágmarki. Sundabraut í göng er því eini rétti valmöguleikinn. Þakkir. Jónas Guðmundson BA í ferðamálafræði, landvörður og leiðsögumaður

Höfundur: Jónas Guðmundsson

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sjá hjálagða umsögn stjórnar Íbúasamtaka Laugardals og fylgigögn.
Samhljóða umsögn er send vegna þessa mats og vegna umhverfismats við drög að aðalskipulagsbreytingum AR2040.

Höfundur: Lilja Sigrún Jónsdóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

75.1.Umsogn_Sundabraut_IbuasamtokLaugardals2025.pdf

75.2.Sundabraut_2006_GJA_kynning.pdf

Reykjavík 30. nóvember 2025

Erindi:

Umsögn stjórnar Íbúasamtaka Laugardals (ÍL) um umhverfismatsskýrslu um Sundabraut og drög að aðalskipulagsbreytingum AR 2040.

Til þeirra er málið varðar

Kynntar hafa verið leiðir til að leggja Sundabraut frá Sæbraut að Kjalarnesi. Stjórn ÍL mun fyrst og fremst beina sjónum sínum að þeim þáttum vegtenginga sem hafa bein áhrif á íbúa Laugardals.

Vísast einnig til fyrri umsagnar en þar er nokkrum málum enn ósvarað.

Almennar áherslur í umsögn:

Sundabraut er tröllvaxin samgöngulausn sem hefur það aðalmarkmið að auka flæði akandi umferðar um borgina. Hún mun auka heildarakstur bíla og gengur gegn skipulagssamþykktum Reykjavíkurborgar. Því spyrjum við hvernig hún samræmist gildandi markmiðum Aðalskipulags Reykjavíkur um breyttar ferðavenjur og kolefnishlutleysi samgangna.

Framkvæmdinni er stillt upp í þröngum tímaramma og útreikningar um þróun aksturs tekur aðeins mið af tímanum fram til ársins 2040. Því liggur ekki fyrir hvenær umferðateppur á Sæbraut og í Ártúnsbrekku verða aftur orðnar eins og þær eru í dag. Það er þó fyrirsjáanleg þróun þegar farið er í umferðarhvetjandi framkvæmdir og mikla húsnæðisuppbyggingu til norðurs í borginni. Einnig má benda á að útreikningar á kolefnisspori framkvæmdar séu settir fram yfir of stuttan tíma enda líftími bæði brúa og ganga nálægt 100 árum.

Umferðarspá Vegagerðar sem liggur til grundvallar þessari vinnu gerir ekki ráð fyrir tengingu Hallsvegar við Vesturlandsveg sem samt er í Aðalskipulagi AR2040 og því væntanlega hluti af því sem mun breytast á þeim tímaramma sem hér er fjallað um. Þar er töluverð óvissa um þróun umferðar. Í fyrri umsögn fór stjórn ÍL fram á að umferðarspáin, loftgæðamælingar og hljóðmengunarútreikningar væru studdir með raunmælingum vegna fyrri reynslu að umferðarspáin vanmeti umferðina sem þegar er til staðar.

Gjaldskylda er ekki útfærð né reynt að leggja mat á áhrif hennar á arðsemi t.d. Þar er óvissa, t.d. munu þau borga lægra gjald sem fara aðeins hluta leiðarinnar ? Hvað munu þá mörg kjósa að aka eftir 15 ár norðan að í Mosfellsbæ, um Hallsveg og þaðan á Sæbraut (og borga þá lægri vegtoll ef hann verður háður því hve langa leið er ekið?)

Í ljósi þess að Borgarlína, Sæbraut í stokk og Sundabraut eru allt framkvæmdir sem snerta hverfið í Laugardal með beinum hætti þá áréttum við að það sé ekki boðlegt að fara í allar þessar framkvæmdir samtímis vegna þess að umferðarálag þegar þolir ekki margfaldar tafir af þessu tagi. Hvernig hyggst stjórn borgarinnar tryggja að ekki skapist öngþveiti og slysahætta af framkvæmdum þeirra?

Það er álit stjórnar ÍL að umhverfismat sé ekki fullnægjandi úttekt á þessari framkvæmd og áhrifum hennar á borgarsamfélagið. Félags- og hagfræðileg greining auk lýðheilsumats myndi

ná betur utan um heildaráhrif hennar og þá til að rýna samræmi við aðrar stefnur borgarinnar einnig. Íbúasamtök Laugardals gera kröfu um að lýðheilsumat með tilliti til íbúa hverfanna fari fram. Hagræn könnun á Sundabraut metur ábata notenda en ekki allra íbúa. Fullyrt er að Sundabraut sé öruggari kostur en núllkostur hvað varðar umferðaröryggi. Ljóst er að Sundabraut mun vinna gegn notkun almenningssamgangna, þar með talið Borgarlínu og í raun hvetja til dreifðari byggðar og aukins akstur einkabíla.

Landeigandinn Reykjavík

Til að Sundabraut verði lögð þarf Reykjavíkurborg að leggja til 60 hektara lands undir vegaframkvæmdir sem þjóna aðeins að hluta til íbúum Reykjavíkur.

Það eru óvissuþættir er varða framkvæmdina. Lagt er upp með að framkvæmdir verði samhliða á fleiri en einum stað á legu Sundabrautar og að sjálfstætt fyrirtæki sjái um framkvæmdina. Hvaða tryggingar hefur Reykjavíkurborg ef það fyrirtæki fer t.d. á hausinn í miðjum klíðum og þar með verklok í uppnámi. Það getur haft veruleg áhrif á lífsgæði íbúa og t.d. ef aðeins yrði lokið við þverun frá Sæbraut í Gufunes, þá þyrfti að vera hægt að takmarka akstur um brúna t.d. með eingöngu almenningsvagna- og neyðarakstri svo dæmi sé tekið.

Einnig hefur hvergi komið fram hvernig unnt verður að sinna öllum þessum verkefnum, Sundabraut, Borgarlínu og gífurlegri húsnæðisuppbyggingu á sama tíma. Ljóst er að vart er rýmd fyrir öllu þessum framkvæmdum í landinu samtímis og það vekur spurninguna: Hvaðan á vinnuaflið koma og hvar á það að búa?

Hvað myndi síðan einkafyrirtæki hafa yfirráðarétt yfir landinu lengi ef ekki verður af framkvæmd og/eða þegar framkvæmd er lokið og rekstur hafinn. Verður vegurinn og þar með landið varanlega á forræði einkaaðila? Hvaða tekjur hefur þá Reykjavíkurborg af sínu landi ? Öllum þessum spurningum er ósvarað.

Það verða breytingar á umsjón og rekstri gatna í tengslum við gerð Sundabrautar. Hvaða vegir, ef einhverjir, verða undir forræði sveitarfélaganna í rekstri og viðhaldi?

Athugasemd: Í umhverfismatsskýrslu VSÓ er á nokkrum stöðum talað um Sundagöng og svo Sundabraut en við yfirlestur hafa stjórnarmenn talið að óhætt sé að túlka sem svo að vísað sé til Sundabrautar á brú þar sem þetta hefur gerst. Þó er mikilvægt að það sé yfirfarið þannig að ekki sé rangt vísað til texta.

Tillaga um Sundabraut á brú.

> *Sundabraut mætir Sæbraut sunnan Holtagarða á móts við Holtaveg en í gildandi aðalskipulagliggur brautin norðan Holtagarða. Til skoðunar eru mislægar tengingar og stokkalausnir þar sem Sundabraut mætir Sæbraut. 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. Hæð brúar er þó ekki ákvörðuð sérstaklega í aðalskipulagi en gengið var útfrá lausn sem hefði ekki áhrif á hafnarstarfsemi sunnan brúar. (úr umhverfismatsskýrslu VSÓ)*

Stjórn ÍL leggst eindregið gegn legu Sundabrautar á brú á móts við Holtaveg og tíundar hér þætti er varða þær áherslur.

Vegtenging stórrar umferðaræðar á Holtaveg þar sem hann fer inn í hverfið er óásættanleg út frá umhverfisþáttum svo sem svifryksmengun, hávaðamengun og slysahættu. Við Holtaveg eru leikskóli, frístundaheimili og á horni Langholtsvegar og Holtavegar er gönguleið barna í Langholtsskóla, sem og við við Álfheima og Langholtsveg. Ljóst má vera að Sundabrú yki bílaumferð á þessari leið um að minnsta kosti þúsundir bíla á dag, ekki síst ef Sæbrautin er stífluð á annatímum, eins og hún er nú þegar í dag. Nú þegar hafa Íbúasamtökin áhyggjur af viðbragði slökkviliðs og sjúkrabíla inn í hverfið vegna þessa. Ljóst má því vera að Sundabrú mun hafa mjög slæm áhrif á hverfið, heilsu íbúa, ekki síst barna, og einnig almenn lífsgæði önnur.

Brú fylgir ásiglingarhætta fyrir t.d. kajakræðara og minni báta sem sigla að Snarfarahöfn.

Framkvæmdatími mun tefjast og stýrast af gengd laxfiska í Elliðaárnar.

Brú verður ekki nothæf fyrir gangandi og hjólandi allt að 10 – 30 daga á ári vegna veðurs. Það mat byggir ekki á vindmælingum, einungis áætlunum út frá módelum. Nú þegar eru hjólabrýr við Geirsnef yfir Elliðaárvoginn og samkvæmt útreikningum samgönguverkfræðings er tímasparnaðurinn yfir í Grafarvog á Sundabrú heila níu mínútur. Má segja að með áherslunni á hjólasamgöngur yfir Sundabrú miklum hagsmunum fórnað fyrir minni. Ekki hefur verið áætlað hversu margir myndu í raun hjóla á Sundabrú á degi hverjum, en vart yrði það fleiri en 100 ferðir.

Hábrú (30m) er mannvirki sem kallar á sérhönnun til að varna því að hún verði vettvangur sjálfsvíga. Slík hönnun gæti hins vegar takmarkað möguleika á að sigla undir hana.

Kostnaður vegna brúarleiðar er vanmetinn í umhverfismatinu þar sem mótvægisaðgerðir eru ekki metnar né fjárbætur fyrir eignaupptöku lands. Draga má í efa að mótvægisaðgerðir og nýjar vegtengingar við höfnina, auk missir stórs hluta hafnarinnar séu verðmetin að fullu.

Tíundaðar eru í umhverfismati ólíkar leiðir til að tengja Sundabrú en öllum fylgir mikil hávaðamengun frá stóraukinni umferð á Sæbraut samhliða brúnni. Mótvægisaðgerðir sem lýst er (þrefalt gler í glugga, loka svölum og loftun ekki frá götu) eru erfiðar í framkvæmd í eldri húsum. Hljóðmanir er ekki landrými fyrir nema að litlu leyti og þar sem það á við skerðir það útsýni að auki. Ef brúin verður 30 metra há sem er tillaga Vegagerðarinnar nú, þá verður dreifing hávaða um enn stærra svæði.

Kostnaður við mótvægisaðgerðir hefur ekki verið metinn.

Eignaupptaka á viðlegukanti Samskipa og skerðing á nýtingu á m.a. verðmætum húsum á athafnasvæði er ekki lögð fram sem kostnaður né heldur kostnaður við dýpkun hafnar og viðbót við viðlegukant Faxaflóahafna norðan brúar sem er gert ráð fyrir samkvæmt samkomulagi frá 2021 ef brú yrði fyrir valinu.

Umhverfisáhrif

Talað er um að til brúargerðar í Sundabraut þurfi mikinn jarðveg en auk þess er hluti af umhverfisáhrifum af brúargerð yfir Kleppsvík það að fyllilega nothæfur viðlegukantur fer undir brú að hluta og verður nýttur minna en ella. Því verður annar viðlegukantur stækkaður. Til þeirrar framkvæmdar þarf ýmis konar efnivið sem er bein afleiðing af brúargerð.

Tillaga um Sundabraut í göngum.

> *Í umhverfismatsskýrslu VSÓ er farið yfir Sundabraut í göngum frá Gufunesi að Sæbraut. Gert ráð fyrir gangamunnum á Sæbraut á tveimur stöðum, á móts við Köllunarklettssvæðið og sunnan Holtavegar, með tilheyrandi stokkum og römpum. Gert er ráð fyrir að stokkur á Sæbraut, norðan Skeiðarvogs, mæti gangamunnum Sundabrautar og þeir verði neðanjarðar (úr skýrslu VSÓ)*

Sundagöng liggja neðanjarðar og að lokinni framkvæmd skýlir sú lausn aðlægum byggðum varanlega fyrir hávaðamengun af umferðinni. Í ljósi þess hve margir íbúar verða ella útsettir fyrir umferðarhávaða umfram leyfileg mörk í brúarlausn þá vegur það þungt.

Í umhverfismatinu eru göngin tekin upp á yfirborðið á Sæbraut á móts við Kleppsveg vestan Dalbrautar. Þarna saknar stjórn ÍL þess að fyrri tillaga hafi ekki verið með í matinu, þ.e. að bæði að göngin hafi ekki verið lengri og að opnun hafi ekki verið metin inn á hafnarsvæðið. Furðu gegnir raunar að ekki sé gert ráð fyrir opnun inn á hafnarsvæðið.

Það er metið neikvætt fyrir gangalausn í samanburði við brúarlausn að ekki séu eins góðar tengingar við hafnarsvæðið. Því hefði mátt bæta úr með opnun ganga inn á hafnarsvæðið. Því gæti einnig fylgt loftun um turn sem væri staðsettur á iðnaðarsvæði og því fjær íbúðarbyggð. Lengri göng (að Kringlumýrarbraut) voru dæmd of dýr en það var ekki skoðað að fara aðrar leiðir til að taka göngin upp á yfirborðið.Til dæmis hefði mátt hugsa sér að göngin hliðruðust til norðurs til að færa umferðina fjær íbúðarbyggð á þeim kafla sem má búast við mestum hávaða (við gangamunnann). Skerðing á lóðum við Héðinsgötu (næst Sæbraut) hefði getað bætt heildarlausnina við opnun ganga á þessu svæði. Það verður að horfa til þess að breytt landnýting í borgarlandi geti komið til greina samhliða svo stórum framkvæmdum ef miklir hagsmunir eru í húfi.

Loftun á göngum fylgir samsöfnun á svifryksmengun sem ella dreifist um vegina. Margar leiðir eru færar til úrbóta við hönnun ganga. Hér gert ráð fyrir tveimur turnum til loftunar 10 – 20 metra háum. Það hefði mátt bæta úr með þeim þriðja og eða ef farið yrði í opnun ganga inn á hafnarsvæðið að staðsetja loftunarturn þar.

Sundagöng eru öruggari fyrir vegfarendur en brú. Það er mikils virði þegar markmið um fækkun slysa er í brennidepli.

Hvaða framkvæmd er í samræmi við aðstæður og skipulagsfræði dagsins í dag ?

Fyrri lota skipulagsvinnu vegna Sundabrautar var á árunum 2004 – 2006. Þá var stofnaður *Samráðshópur um Sundabraut* með þátttöku Reykjavíkurborgar, Vegagerðarinnar, Faxaflóahafna og Íbúasamtaka Grafarvogs og Laugardals. Sá hópur skilaði í desember 2006 tillögu til samgönguráðherra um að Sundagöng yfir Kleppsvík og að Laugarnesi, með tengingu við hafnarsvæðið, færu í umhverfismat.

Undanfari þessarar seinni lotu vinnu vegna Sundabrautar var *Starfshópur um Sundabraut á vegum ríkisins og Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu* sem skilaði skýrslu 2019 til samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra. Þar var tíundað að göng eða lágbrú væru fýsilegustu kostirnir. Þar segir:

Starfshópurinn telur jarðgöng eina raunhæfa möguleikann fyrir útfærslu Sundabrautar miðað við gildandi skipulag, stefnu stjórnvalda og framtíðaráform Faxaflóahafna og skipafélaganna um hafnarsvæðið.

Og jafnframt er þar lýst:

Um leið og Sundabraut eykur umferðarrýmd er hætt við að hún muni verða til þess að auka heildarumferð á höfuðborgarsvæðinu (í gegnum fyrirbærið "framboðsstýrða eftirspurn", e. induced demand), draga úr hvata til breytinga á samgöngumáta og auka á neikvæð ytri áhrif umferðar, svo sem loftmengun.

Í þeirri skýrslu eru göngin sýnd í sömu legu og var áður, út að Kringlumýrarbraut í vestur.

Í framhaldi fól ráðherra starfshóp á vegum Vegagerðarinnar að vinna þá valkosti nánar og starfshópur skilaði greinargerð í janúar 2021. Starfshópurinn hefur undirbúið samanburð í umhverfismati á þverun Kleppsvíkur í göngum, á lágbrú og hábrú á Holtavegi. Rökin fyrir styttri útgáfu af göngum var sparnaður án þess að gögn væru lögð til grundvallar og tenging við hafnarsvæði tekin út á þeim grunni að þar færu aðeins um 3000 bílar miðað við áætlanir. Það má færa fyrir því rök að þeir bílar séu þungaflutningabílar sem fylgir mikið ónæði af í akstri.

Sjá skýrslur sem vísað er til:

https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Sundabraut-skyrsla.pdf

https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Sundabraut-jan-21-greinargerd-1/$file/VEG_Sundabraut-skyrsla-vinnuhops-jan2021-1.pdf

Í hvorugum hópnum áttu íbúar sæti við borðið og fyrri tillaga um legu ganga og tengileiðir sem var full sátt um fyrir 20 árum ekki lögð fram til umhverfismats. Það er ekki í samræmi við áherslur íbúa og þær hafa ekki breyst (sjá meðfylgjandi kynningu frá fundi Íbúasamtaka Laugardals á Grand Hótel).

Íbúasamtök Laugardals hafa lengi talað fyrir Sundabraut í göngum frá Gufunesi að Sæbraut vestan Laugarness með aukatengingu að Faxaflóahöfnum. Sú leið var ekki sett í matsferlið. Það var tekin ákvörðun um að göng að Kringlumýrarbraut væru of löng (án rökstuðnings) og tenging ganga inn á svæði Faxaflóahafna afskrifuð án formlegrar umfjöllunar. Nú er ljóst að slík tenging hefði gefið gangaleiðinni betri stöðu vegna tenginga við Gufunes fyrir þungaflutninga en göng án þess og því sá hluti málsins vanreifaður á þessu stigi.

Enn og aftur áréttar stjórn Íbúasamtaka Laugardals að Sundabraut í göngum er arðbær lausn og ætti að vera í forgangi til framkvæmda vegna annarra gæða sem henni fylgir; minni hávaðamengun fyrir íbúa í nærliggjandi hverfum, meira öryggi fyrir vegfarendur og sparnaður vegna þess að ekki þarf að raska viðlegukanti skipafélaga né heldur taka áhættu með vegalögn yfir gamla öskuhauga sem bæði Umhverfisstofnun og Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur hafa goldið varhug við.

Fulltrúar Íbúasamtaka Laugardals hafa tekið þátt í þessari skipulagsvinnu og samráði af heilindum og vegið valkosti sem hafa verið metnir. Í ljósi þeirrar vinnu spyrjum við hvort smæð Íslands valdi því að þörf sé fyrir utanaðkomandi fagaðila til að meta fyrirhugaða framkvæmd og áhrif hennar á byggðaþróun.

Aðgerðir strax

Nú þegar er umferðarálag um Sæbraut við eða yfir þol- og heilsuverndarmörkum við Kleppsveg og víðar. Því er það eðlileg krafa að þegar verði lækkaður hámarkshraði í 50 km /klst þar til að minnka hávaðamengun og slysahættu af umferðinni sem þar er nú. Vöktun svifryks og nýting á heimildum til takmarkana á akstri þegar svifryk mælist yfir mörkum er einnig sjálfsögð krafa.

Meta þarf hvort aðrar aðgerðir gætu nýtt betur þann helming borgarlandsins sem þegar er ráðstafað undir vegi og náð sömu eða svipuðum markmiðum.

- Lokun á vinstri beygju af Breiðholtsbraut til norðurs inn á Bústaðarveg er ein leið.
- Breytt stýring á umferðarflæði á þeim stuttu tímum dags þegar umferðartafir myndast
- Stýring á forgangi bíla þar sem fólk fer samferða
- Uppbygging styðjandi úrlausna við almenningssamgöngur í nágrannasveitarfélögunum (t.d. vöktuð hjóla- og bílastæði þar sem fólk getur hoppað í strætó sem er á hraðferð og forgangsreinum)
- Takmarkanir á ferðatíma þungaflutninga á sama hátt og hægfara ökutækja svo dæmi séu tekin.

Það er á ábyrgð borgarfulltrúa að taka skynsamlegar ákvarðanir með hagsmuni heildarinnar í huga og vakta hagsmuni borgarbúa. Íbúasamtök Laugardals gera kröfu um að lýðheilsumat með tilliti til íbúa hverfanna fari fram. Laugardalur er perla í hjarta borgarinnar með ríkulegum trjágróðri. Sjálfur dalurinn hýsir miðstöð íþrótta á landinu og fjölmargir nota dalinn til útivistar og hreyfingar. Aukin mengun mun rýra gæði Laugardals sem útivistarsvæðis.

Framkvæmdir af þessu tagi eru varanlegar og þarf að ígrunda vel, slík skref eru ekki aftur tekin. Því þurfa þau að spyrja sig fyrir hverja þetta skipulag er og hvernig samrýmist það stefnu og alþjóðlegum skuldbindingum yfirvalda.

Fyrir hönd stjórnar Íbúasamtaka Laugardals,

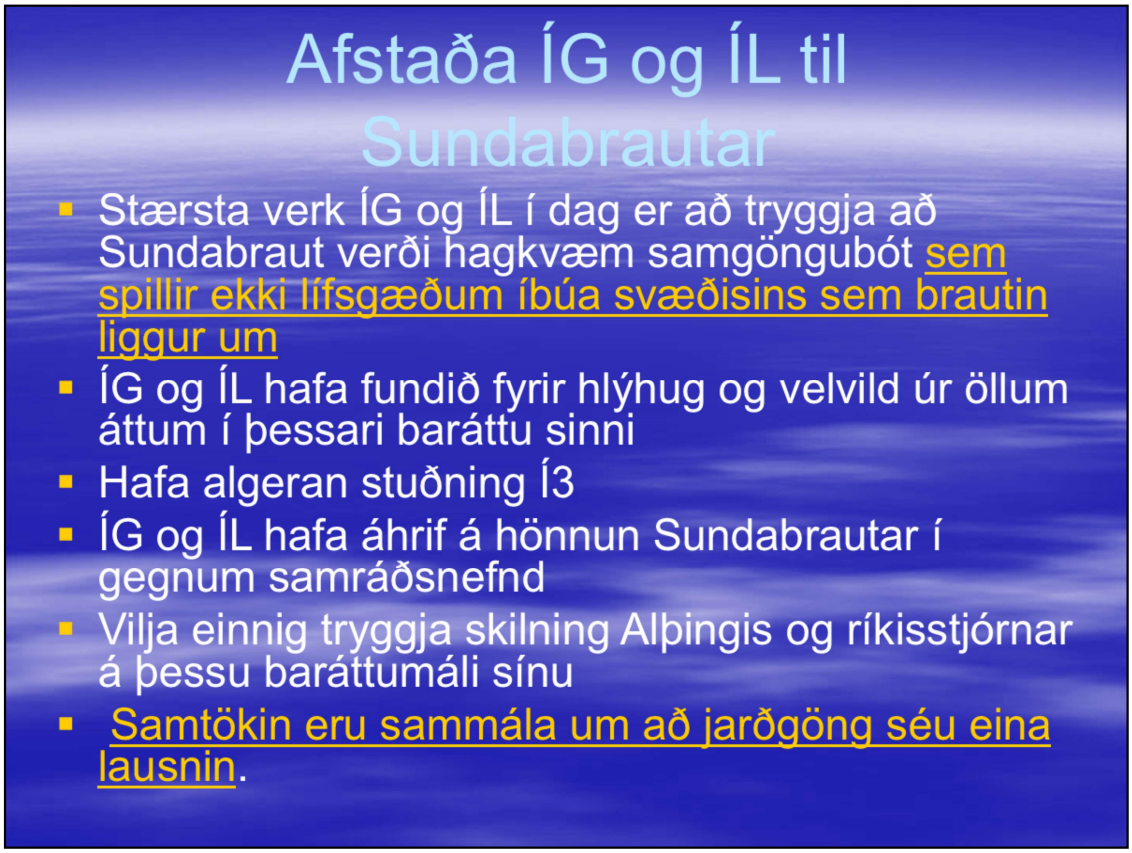
Lilja Sigrún Jónsdóttir formaður

Kynning frá íbúafundi vegna Sundabrautar

Höfundur:
Guðmundur J Arason fyrrverandi formaður Íbúasamtaka Laugardals

Íbúasamtök Grafarvogs, Laugardals-hverfa og 3. hverfis (ÍG, ÍL, Í3)

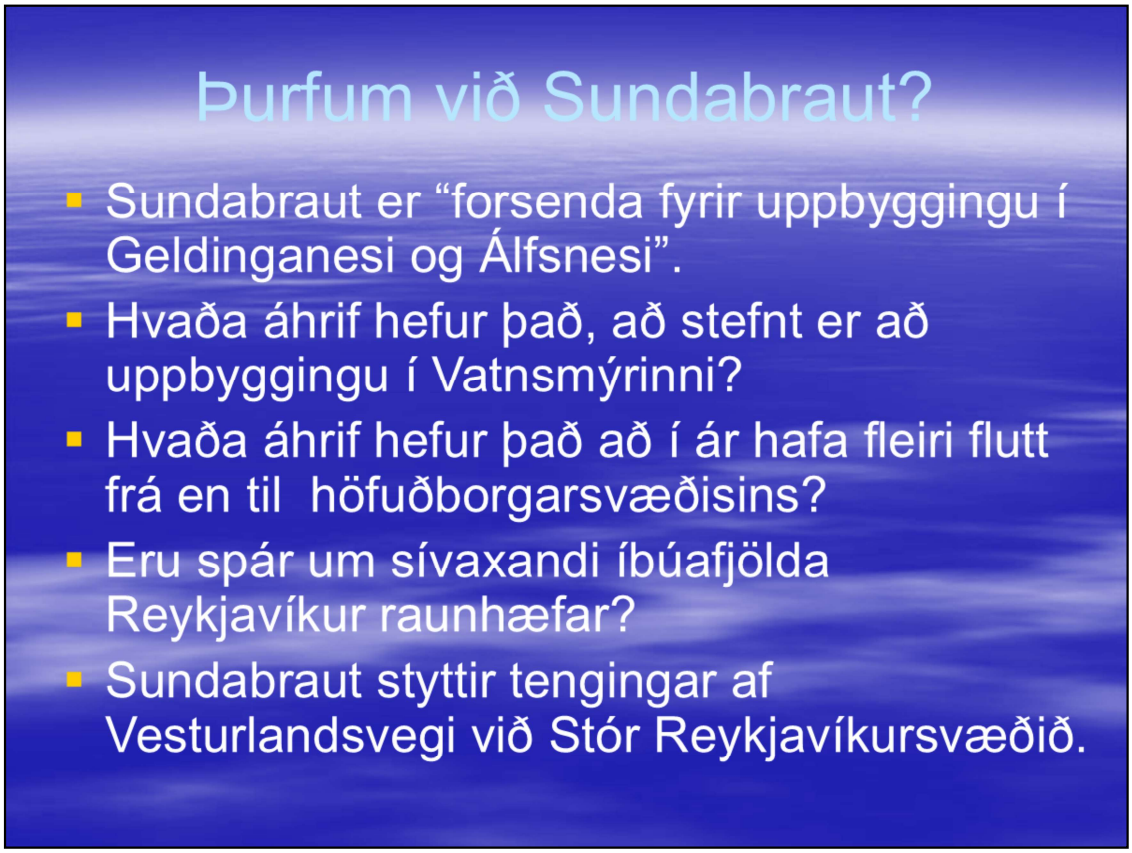
Íbúasamtök Laugardals voru stofnuð 27. sept. 2005. Hverfið sem hér um ræðir er eitt það stærsta í Reykjavík með 15-20.000 íbúa. Í Reykjavík voru áður starfandi nokkur íbúasamtök, og hefur hvað mest virkni verið í Íbúasamtökum Grafarvogs sem eru 20 ára gömul. Í haust voru einnig stofnuð Íbúasamtök Þriðja hverfis (Í3) sem nær yfir Hlíðar og Norðurmýri.



Stærsta verk ÍG og ÍL í dag er að tryggja að Sundabraut verði hagkvæm samgöngubót sem ekki spillir lífsgæðum íbúa svæðisins sem brautin liggur um.

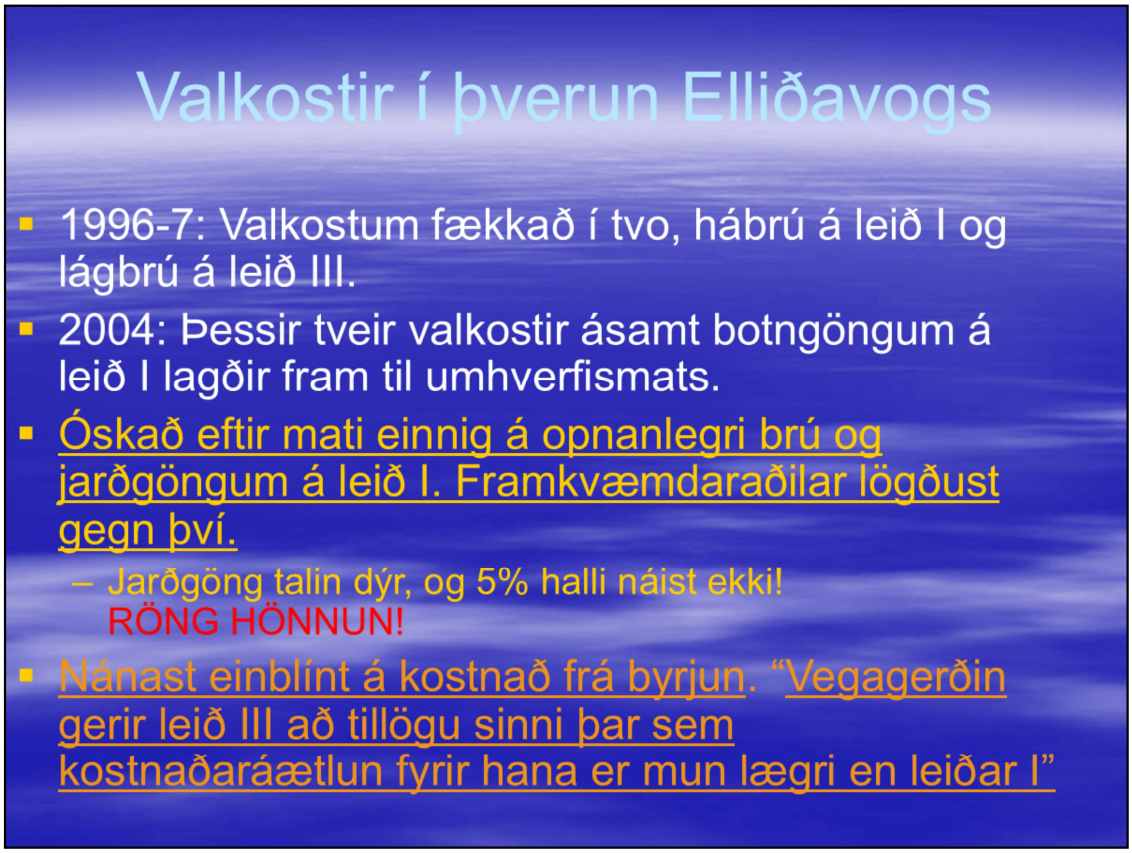
ÍG og ÍL hafa fundið fyrir hlýhug og velvild frá öllum áttum í þessari baráttu sinni. Bæði íbúasamtökin hafa fundað með fulltrúum allra flokka sem eiga sæti í borgarstjórn, og hafa einnig fundað með öllum þingmönnum Reykjavíkur Norður sem náðst hefur til. Einnig hefur verið fundað með formanni samgöngunefndar Alþingis og samgönguráðherra. Meðal þeirra þingmanna Reykjavíkur Norður sem fundað hefur verið með, eru tveir ráðherrar, þ.e. forsætisráðherra og dómsmálaráðherra.

ÍG og ÍL hafa áhrif á hönnun Sundabrautar í gegnum samráðsnefnd, en vilja einnig tryggja skilning Alþingis og ríkisstjórnar á þessu baráttumáli sínu. Samtökin eru sammála um að jarðgöng séu eina lausnin.



Samkvæmt mati framkvæmdaaðila er “fjárfesting í Sundabraut vart réttlætanleg nema í tengslum við uppbyggingu í Gufunesi, Geldinganesi og Álfsnesi”. Vinna við hönnun Sundabrautar hófst í ársbyrjun 1996. Hvaða áhrif hefur það að nú er stefnt að flutningi Reykjavíkurflugvallar og uppbyggingu byggðar í Vatnsmýri? Hvaða áhrif hefur það að 2005 flutti fleira fólk frá en til höfuðborgarsvæðisins? Eru framtíðarspár um sífellt vaxandi íbúafjölda Reykjavíkur raunhæfar? Í dag virðist raunhæft að skipuleggja byggð í borgarlandinu á þann veg að halda öllum möguleikum opnum, og byggja upp ný hverfi með mátulegum hraða og gætni miðað við íbúaþróun landsins alls.

Sundabraut er í rauninni ekkert annað en Vesturlandsvegur. Það er verið að beintengja Þjóðveg númer eitt ofan í gróið íbúðasvæði. Það er grundvallaratriði í þessu máli að Sundabraut er ekki til komin vegna þarfa íbúa við Elliðavog. Hún getur að vísu orðið þeim hagkvæm samgöngubót, en til að íbúar geti boðið hana velkomna verður að vera algerlega tryggt að hún rýri ekki lífsgæði íbúanna eða verðmæti eigna þeirra.



Fyrsti áfangi Sundabrautar er þverun Elliðavogs. Þetta er langerfiðasti áfanginn þar sem verið er að setja þjóðveg ofan í gróna íbúabyggð. Það vekur því athygli að valkostum var fækkað í tvo strax í byrjun verksins, lágbrú á innri leið og hábrú á ytri leið. Þetta hefur haft afar mikil áhrif á alla þróun málsins og íbúarnir hafa algerlega sannfærst um að þetta hafi leitt til þess að miklu vænlegri kostir hafi dottið út af borðinu. Sundabraut verður að stærsta skipulagsslysi í sögu Reykjavíkur ef málið er ekki skoðað ofan í kjölinn áður en lengra er haldið. Botngöng á leið I voru lögð fram sem þriðji valkostur til umhverfismats, en óskir sem fram voru bornar um að einnig væri lagt mat á opnanlega brú og jarðgöng á ytri leið voru hunsaðar.

Báðir þessir valkostir voru sagðir of dýrir en í gögnum framkvæmdaaðila kemur skýrt fram að báðir eru þeir mun ódýrari en botngöng og raunar líka hábrú, og virðast þessi rök því afar þversagnarkennd.

Það vekur athygli að allt frá byrjun virðist nánast einblínt á kostnað, og það er hann sem liggur til grundvallar afstöðu Vegagerðarinnar. Vegagerðinni mun vera skylt að mæla með ódýrasta kostinum hverju sinni, svo í sjálfu sér er þetta ekki óeðlilegt ef allir kostnaðarútreikningar eru réttir. En það eru sem sé útreikningar á kostnaði sem lágu til grundvallar þess að valkostum var fækkað í tvo strax 1997. Í dag virðist alveg ljóst að það kostnaðarmat var afar óraunhæft, því þar var kostnaður við jarðgöng gróflega ofmetinn en kostnaður við brýr vanmetinn.

Samantekt á kostnaði og arðsemi

(Framkvæmdasvið Reykjavíkurborgar 17-11-2005)

Lausn	Kostnaður milljarðar	Umferð 2024 þús bílar á sólarhr.	Arðsemi %
Leið I: Hábrú	15.0	53	8
Leið I: Botngöng	17.0	53	7
Leið I: Jarðgöng	12.2	30	7
Leið III: Eyjalausn	9.4	51	14
Leið V: Jarðg. að Kirkjusandi	16.3	42	8

Eftir er að reikna aukna arðsemi á leið V ef gangamunnar eru einnig til austurs og að Sundahöfn

Verðlag: uppfært til nóv. 2005. Miðað er við þverun Elliðavogs, 4 akreinar, mislægar tengingar við Hallsveg, Sundabraut plantengd við Borgaveg og síðan framlengd í tveimur akreinum upp í Geldinganes. Framkvæmdir til 2016.

Þessi samantekt er frá síðasta ári. Lítum fyrst á kostnaðinn, sem íbúum til nokkurrar furðu hefur verið sá þáttur sem hefur vegið þyngst á metunum í stað þess að hugað sé fyrst og fremst að áhrifum á lífsgæði íbúanna.

Hér sést að leið III, eyjalausn, sem í daglegu tali er kölluð “innri leið” kostar 9.4 milljarða. En við höfum gagnrýnt að vegbætur við Skeiðarvog og mislæg gatnamót við Holtaveg voru EKKI reiknaðar inn í þann kostnað. Þetta er kostnaður upp á a.m.k. 1,5-2 milljarða og því er borðliggjandi að lágbrú á innri leið kostar aldrei undir 11 milljörðum á verðlagi 2004 og trúlega 12 milljörðum nú.

Lágbrú á YTRI leið hefði verið langódýrust, en sá valkostur var felldur út 1997 vegna hagsmuna hafnarinnar, sem metnir voru á 4 milljarða. Íbúar leggja á það þunga áherslu að ekki sé síður mikilvægt að taka tillit til hagsmuna íbúanna, sem eru klárlega uppá 5-10 milljarða. Íbúarnir benda á að þetta mál á sér engin fordæmi þar sem aldrei áður hefur komið til talsins að færa Þjóðveg númer eitt ofan í gróna íbúabyggð. Því þarf að meta líka hagsmuni íbúa vegna skertra lífsgæða og hugsanlega breytinga á fasteignaverði. Íbúar telja að í þessu máli hafi um of verið einblínt á kostnað við sjálft verkið og hagsmuni hafnarinnar. Minna verður á, að íbúarnir hafa fjárfest aleigu sinni í fasteignum á svæðinu.

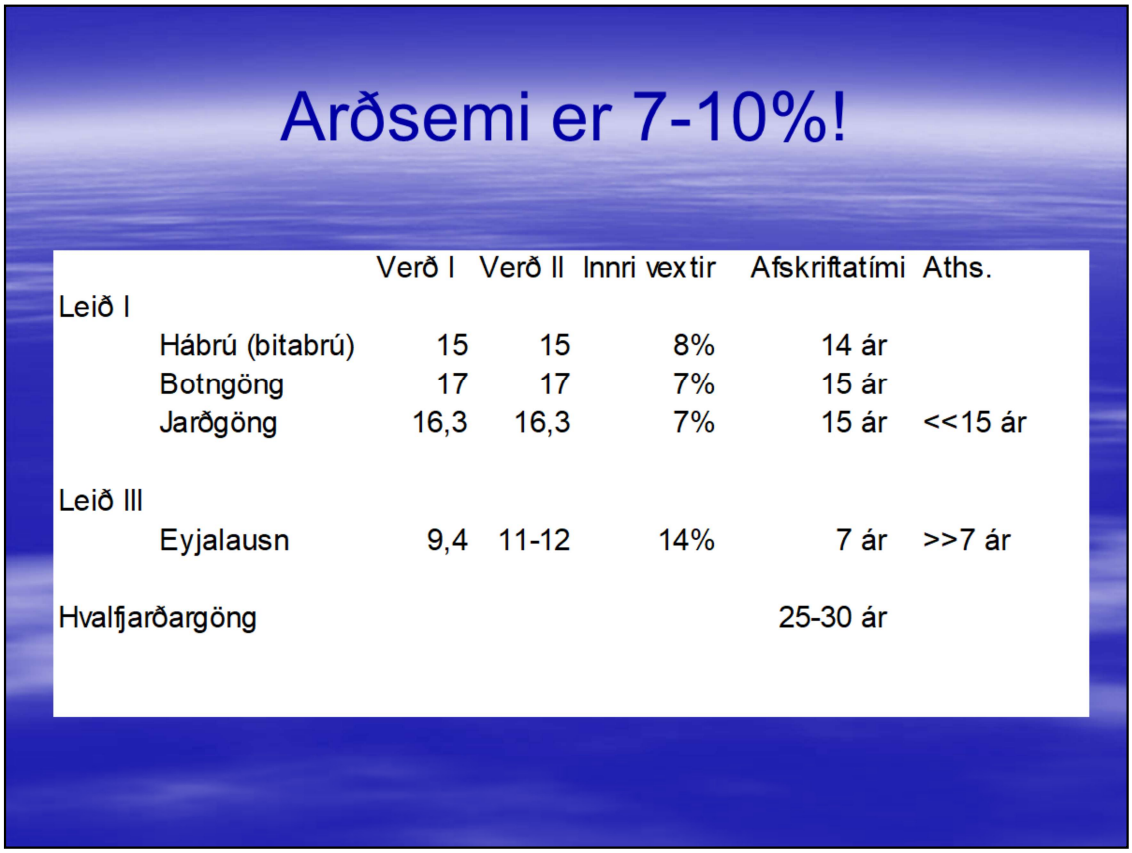
En hér er ekki síður um vert, að í dag sést að það kostnaðarmat sem fækkun valkosta var byggt á árið 1997 var gallað. Í því var kostnaður við brýr vanmetinn m.v. þær útfærslur sem síðar kom í ljós að verkið krafðist, en kostnaður jarðgangna var ofmetinn, enda fékkst engin reynsla af slíkum valkosti fyrr en seinna, þ.e. við opnun Hvalfjarðargangna 1998. Reynslan af þeim fór fljótlega fram úr björtustu vonum og nú er öllum fyrir löngu ljóst að allt frá opnun þeirra átti að taka jarðgöng en ekki hábrú sem aðalvalkost á móti lágbrú á innri leið. Það er hreint og beint óskiljanlegt hvers vegna, og á ábyrgð hvers, jarðgöngum var ýtt út af borðinu við umhverfismat 2004. Þau jarðgöng sem íbúar hafa látið teikna munu trúlega kosta 12-16 milljarða en þau eru líka eini valkosturinn sem getur gefið borgarbúum þessa hagkvæmu samgöngubót án þess að valda um leið varanlegu og óbætanlegu tjóni á lífsgæðum íbúa nærlægra hverfa.

Í umræðu um hversu mikið Sundabraut megi kosta, þá er það íbúum undrunarefni hversu mikið er gert úr því áliti Vegagerðarinnar að fara eigi í lágbrú á innri leið vegna þess að hún sé ódýrust. Lögin segja að “taka eigi ódýrasta kost, af tveim jafn góðum” en hér er ekki um tvo jafn góða kosti að ræða. Lágbrúin leysir vandamál vegfarenda en skapar jafn stór ef ekki stærri vandamál fyrir íbúa. Jarðgöng leysa öll vandamál langtum betur og skapa engin ný. Vara sem er léleg getur verið ódýrari en vara sem dugir lengur eða leysir málið betur, en við íbúarnir höfum ekki áhuga á slíkum innkaupum.

Það er fróðlegt að rifja upp þær ákvarðanir sem teknar voru til að leysa vandamál Siglfirðinga, sem voru 1.352 talsins um síðustu áramót. Vegagerðin reiknaði það út að til að gera góðan uppbyggðan veg yfir Lágheiði þyrfti 150 milljónir, og að slíkur vegur hefði 15.3% arðsemi. Vegagerðin lagði því þennan kost til sem sinn valkost.

Alþingi tók hins vegar þá ákvörðun að bora skyldi jarðgöng, en það kostar 5,739 milljarða. Íbúar Reykjavíkur voru 114.074 um síðustu áramót, en á höfuðborgarsvæðinu búa alls um 165.000 manns. Þeir hafa ekki mótmælt þessu heldur samfagnað Siglfirðingum að ná þessari mikilvægu vegtengingu. Valkostur Vegagerðarinnar var margfaldaður með 38 og afhentur Siglfirðingum að gjöf.

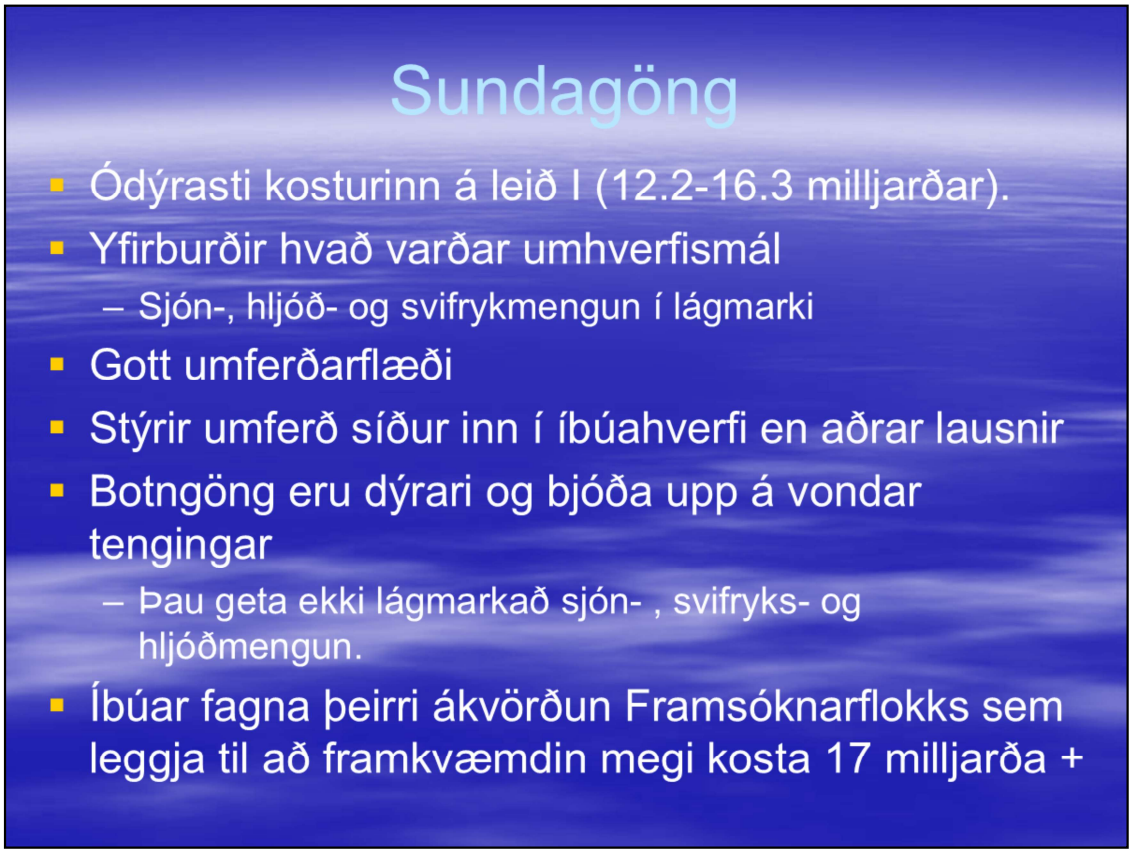
Sundabraut er ekki bara gjöf þjóðarinnar til 114.074 íbúa Reykjavíkur, heldur er hún samgöngubót fyrir allt landið, og mun nýtast mun fleiri landsmönnum mun betur en samsvarandi vegabætur á Tröllaskaga. En ef litið er svo á, að Sundabraut sé gjöf til Reykjavíkur en Héðinsfjarðargöng gjöf til Siglfirðinga, þá þarf Alþingi að sýna borgarbúum þau veglegheit að bæta líka 5.5 milljarða ofan á ódýrasta kost Vegagerðarinnar, sem vel að merkja er ekki 8.3 heldur mun nær 12 milljörðum króna. Eða á kannski frekar að taka valkost Vegagerðar og margfalda hann með 38, eins og gert var fyrir norðan, og þá vaknar líka spurning hvort ekki eigi að margfalda töluna líka með 30 til að miða við höfðatölu?



Í þessu sambandi er rétt að benda á, að það er undarlegt að arðsemisútreikningar Vegagerðar virðast ekki taka mið af bílafjölda! Augljóslega passar það ekki að 5,7 milljarða samgöngubót á Tröllaskaga sem einungis 350 bílar aka um á dag, geti haft 14.5% arðsemi, meðan að samgöngubót í N-Reykjavík sem 40.000 bílar aka um á dag, og sem kostar bara þrefalda upphæð Héðinsfjarðagangna, nái einungis 8% arðsemi. Hér er eitthvað vantalið, og er ekki réttara að þessir útreikningarnir séu í höndum Hagfræðistofnun Háskólans?

Svo mikið er þó víst, að tekjur vegna styttri vegalengda, tímasparnaðar og fækkunar óhappa, gefur arðsemi uppá a.m.k. 7% hvaða leið sem farin er. Þetta þykir dálagleg arðsemi hjá hvaða fyrirtæki sem er. Framkvæmdin borgar sig algerlega upp á einum áratug sama hvaða leið er farin. Munur á arðsemi er allur til kominn vegna mismunar á útreiknum kostnaði, og þangað til búið er að uppfæra tölur um kostnað er allt á huldu um raunverulega arðsemi. Í töflunni að ofan miðast verð I við eldri útreikninga en verð II við okkar mat. Íbúarnir neita því alfarið að 7% arðsemi sé ekki nægjanleg, og benda á, að Hvalfjarðargöng voru frá upphafi talin arðbær þótt þau væru ekki talin borga sig upp fyrr en á 40 árum. Sú spá reyndist of varkár og þau skila nú eigendum arði á innan við 30 árum en það er mun lengri afskriftatími en gildir um þverun Elliðavogs jafnvel þótt dýrasti kosturinn væri tekinn, þ.e. botngöng á leið I. Íbúarnir krefjast ennfremur að varanleg skaðsemi lágbrúar á innri leið á lífsgæði íbúanna verði reiknuð til kostnaðar við framkvæmina og munu þá arðsemisútreikningar lágbrúarinnar hrapa til grunna. Í samræmi við þetta lögðu ÍG, ÍL og Í3 það til við borgarstjórn Reykjavíkur í dag, að hún setji sér reglur um mat á áhrifum framkvæmda á lífsgæði íbúa. Það væri reyndar líka vert fyrir Alþingi að kynna sér slíkar reglur og

koma þeim inn í landslög.

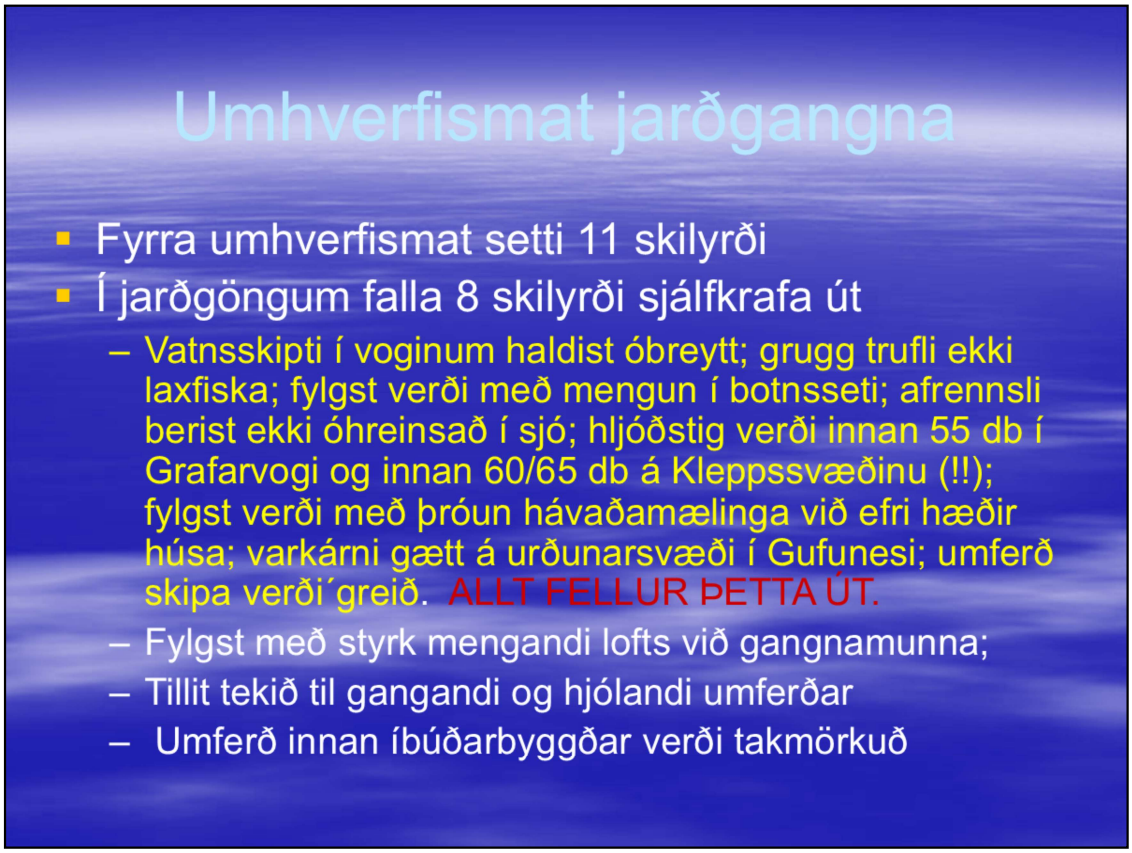


Jarðgöng voru sögð of dýr í skýrslu til mats á umhverfisáhrifum, en í sömu skýrslu sést að þau voru mun ódýrari en hábrú og botngöng, hvaða skýringar eru á því? Athugasemdir Bjarna Gunnarssonar verkfræðings til Skipulagsstofnunar 2005 var í raun ekki virt svars, og ósk hans um að jarðgöng yrðu tekin til umhverfismats var hafnað af framkvæmdaraðilum. Hver réði því? Vegagerðin fer með frumkvæði í málinu þar sem framkvæmdin er greidd af vegafé. Ef tafir hafa orðið í þessu máli hlýtur sökin á því að skiptast jafnt á milli ríkis og borgar.

Jarðgöng hafa augljósa yfirburði hvað varðar umhverfismál, umferðarflæði, góðar tengingar við Sæbraut og hafnarsvæðin, minna álag á Sæbraut meðfram Kleppsvegi, og síðast en ekki síst, þau stýra umferð mun síður inn í íbúahverfi en aðrar lausnir. Botngöng eru dýrari og bjóða upp á vondar tengingar við Sæbraut með tilheyrandi sjón- og hljóðmengun. En íbúar fagna því að öðrum af ríkisstjórnarflokkunum vaxi ekki í augum að borga 17 milljarða. Það verður þjóðinni til sóma þegar veglegheitin sem Siglfirðingum er sýnd verður endurtekin gagnvart íbúum höfuðborgarinnar.

Árið 1913 hófst gerð Reykjavíkurhafnar, sem er dýrasta mannvirki borgarinnar til þessa. Reykjavík var þá fimmti stærsti bær landsins á eftir Hafnarfirði, Akureyri, Ísafirði og Seyðisfirði, en Alþingi samþykkti að verja fjórðungi af landsfé til hafnargerðar í “þorpinu”, og var það gert fjögur ár í röð. Þetta jafngildir heilum fjárlögum íslensku þjóðarinnar, sem í dag eru 300 milljarðar. Landsmenn sáu að ekki dugði annað til framtíðar en að eiga veglega höfuðborg. Við íbúarnir vonum að hreppapólitík sé liðin tíð, og að ný öld geti hafist á því líkt og sú síðasta, að Reykjavík geti vænst þess að aftur sé gert við hana til að tryggja góðar samgöngur ekki bara innan borgarinnar heldur líka frá landsbyggð til borgar.

Við sjáum hér lauslegan uppdrátt af nýjum hugmyndum sem vaknað hafa í samráðsnefnd; hér eru mislæg gatnamót öll neðanjarðar, svo og auðvitað göngin sjálf, sem þýðir að bæði sjónmengun, hljóðmengun og mengun vegna svifryks eru í lágmarki. Þá er augljóst að þessi valkostur er langtum ólíklegri til að stýra umferð gegnum viðkvæm íbúahverfi heldur en aðrir kostir. Það er ótvíræður kostur að gert er ráð fyrir að þau geti legið undir íbúabyggð og opnast nálægt Kringlumýrarbraut þar sem það léttir mjög á umferð á Sæbraut við Kleppsveg. Þessu fylgja ótvíræðir kostir fyrir nálæga íbúabyggð. Sú hugmynd að láta göngin koma upp nálægt Kringlumýrarbraut var reyndar upphaflega lögð fram af sjálfum framkvæmdaaðilum, en var tekin út af borðinu m.a. vegna kostnaðarmats. Ekki er hins vegar sanngjarnt að bera slíka lausn saman við lausnir sem einungis lúta að þverun Elliðavogs og hafa framkvæmdaaðilar raunar viðurkennt það sjálfir. Í hugmyndum sem Bjarni Gunnarsson verkfræðingur hefur lagt fram var hins vegar gerður sjálfstæður útreikningur á þveruninni, og göngum undir Sæbraut haldið aðskildum, og er óskiljanlegt að þeirri nálgun hans hafi ekki verið haldið til haga heldur alltaf talinn allur kostnaður framkvæmdarinnar. Þetta leiddi til þess að sá kostur sem jarðgöng hafa umfram aðra kosti, að leysa í leiðinni verulegt umferðarvandamál á stofnbrautum höfuðborgarinnar, hefur aldrei verið talinn með í reikningnum heldur alltaf látið að því liggja að þeir 16-17 milljarðar sem þau eru talin kosta séu algerlega sambærilegir við kostnað vegna lágbrúar, hábrúar eða botngangna sem skapa jafn mörg vandamál og þessir kostir leysa.



Fyrra umhverfismat setti 11 skilyrði fyrir framkvæmdinni. Í jarðgöngum falla 8 skilyrði sjálfkrafa út. Þau lúta að lífríkinu í Elliðavogi, bæði í sjó og í botnset, en jarðgöng fara undir voginn og spilla engu í lífríki, skipagengd eða sjávarföllum. Önnur skilyrði eru um hljóðstig við hús og vekur þar athygli að leyfin eru sniðin að þeim hávaða sem lágbrú, hábrú og botngöng munu klárlega valda, þannig að það eru ekki einu sinni sett sömu skilyrðin vestan og austan megin vogsins. Einnig er skilyrði um urðunarsvæðið í Gufunesi, vegna þeirrar árättu framvæmdaraðila að umfram allt verði að tengja Hallsveg við framkvæmdina og þess vegna eigi að fara yfir urðunarsvæðið. Öll þessi atriði falla út þegar jarðgöng eru skoðuð.

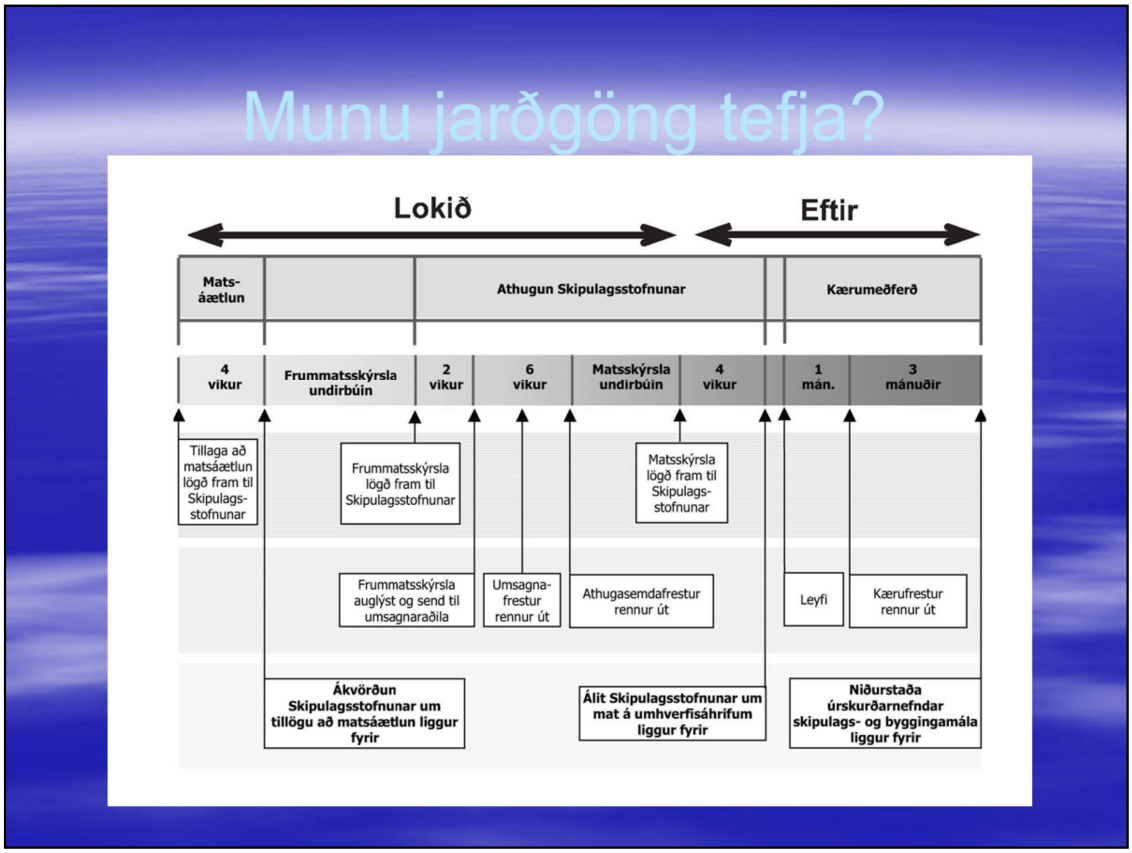
Það sem eftir er, eru þrjú atriði:

Fylgst með styrk mengandi lofts við gangnamunna; þetta var vegna botngangna, en jarðgöngin deila umferðinni í tvennt eða þrennt vestan Elliðavogs, og þá er enn minni hætta á loftmengun. Svifryksmengun er lágmörkuð þar sem göngin haldast þurr allt árið.

Skilyrði var um að tillit sé tekið til gangandi og hjólandi umferðar. Þetta er hægt að gera með því að skylda alla strætisvagna sem um göngin aka, til að taka við hjólreiðamönnum, jafnvel hafa sér skutlu í ferðum milli gangnamunna. Við viljum reyndar líka fá létta brú yfir ósa Elliðaáa (Geirsnefsoddann) fyrir gangandi og hjólandi umferð, og aðra yfir mynni Grafarvogs, kostnaður slíks mannvirkis er undir milljarði.

Umferð innan íbúðarbyggðar verði takmörkuð. Þetta er betur gert með jarðgöngum en öðrum kostum eins og áður segir. En samt þarf að gera ráðstafanir til að hindra gegnumakstur um Holtaveg og Skeiðarvog.

Framtíðarlausnin þar er að þvera Langholtið með jarðgöngum eða stokk.

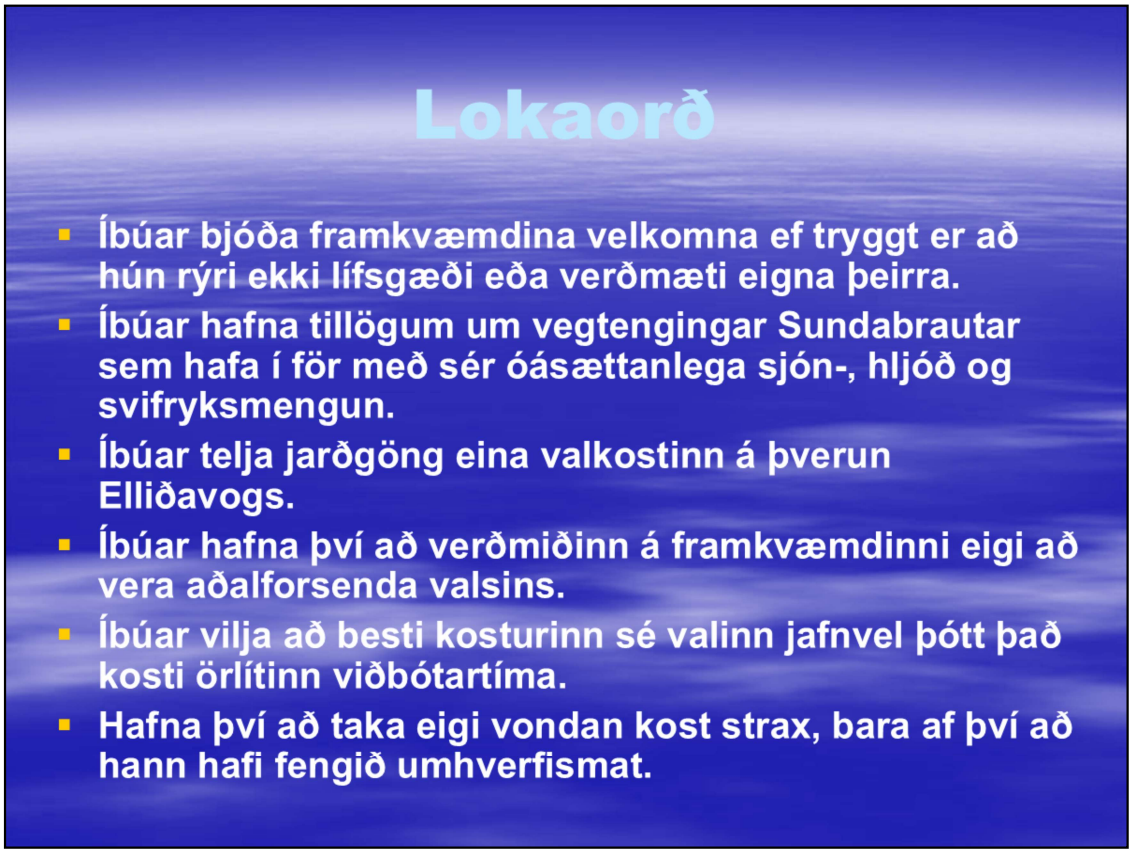


Munu jarðgöng tefja? Við svörum því afdráttarlaust neitandi. Niðurstöðu samráðsins ber að virða, annars er allt tal um samráð innantóm orð. Allar tafir sem hingað til hafa orðið, eru vegna þess að ríkisstjórn og borgarstjórn hafa ekki átt neinar beinar viðræður um málið heldur látið stofnanir, embættismenn og ráðgjafa þeirra eina um málið í heilan áratug. Fyrst ríki og borg geta undirritað samning um 12.5 milljarða tónlistarhús ættu þessir aðilar að geta komið sér saman um fyrsta áfanga Sundabrautar fyrir svipaða upphæð.

En til að friða þá sem eru vonsviknir yfir að íbúar vilji ekki neinn af þeim kostum sem hafa þegar fengið umhverfismat þá bendum við á, að skv. nýjum lögum um umhverfismat þá þarf ekki lengur úrskurð Skipulagsstofnunar heldur bara álit hennar, síðan má borgin gefa út leyfi til framkvæmdarinnar, og málinu lýkur þar með á tveim mánuðum, nema ef framkvæmdaleyfið er kært, þá lengist málið um 3 mánuði á meðan úrskurðarnefnd skipulags- og byggingamála er að kveða upp sinn dóm. Hverjir ættu að kæra? Engu er spillt, hvorki fyrir íbúum né öðru lífríki á svæðinu.

Matsskýrsla framkvæmdaraðila frá 2004 lýsti ekki bara þeim þrem kostum sem beðið var um umhverfismat á, heldur voru þar líka tæmandi upplýsingar um opnanlega brú á ytri leið, og jarðgöngum með gangnamunna í Kirkjusandi, nálægt Kleppi, og í Gufunesi. Ekki ætti að taka langan tíma fyrir framkvæmdaraðila að semja viðauka við þessa skýrslu, með lýsingu á gangnamunna á svæði Áburðarverksmiðju og eftir það liggja allar upplýsingar fyrir handa Skipulagsstofnun til að gefa sitt álit. Framkvæmdaraðilar tóku sér góðan tíma síðast til að skoða athugasemdir sem bárust í matsferlinu, en þá er það líka búið. Þessir 2-5 mánuðir lengjast ekki nema athugasemdir berist við viðaukanum sem

lýsir umhverfi Áburðarverksmiðjunnar. Á því svæði hefur öllu þegar verið spillt, það er ekkert eftir sem framkvæmdin mundi raska umfram fyrri framkvæmdir á svæðinu.



Lokaorð hljóta að vera þau, að áform um Sundabraut eru ekki tilkomin beinlínis vegna þarfar íbúa við Elliðavog; íbúarnir geta boðið framkvæmdina velkomna, en einungis að því tilskyldu að hún rýri ekki lífsgæði íbúanna eða verðmæti eigna þeirra. Íbúarnir hafna tillögum um vegtengingar Sundabrautar sem hafa í för með sér óásættanlega sjón-, hljóð og svifryksmengun. Íbúarnir telja jarðgöng eina valkostinn á þverun Elliðavogs sem tekur tillit til þarfa íbúanna í þessu sambandi og lágmarkar þann skaða sem annars hlýst af framkvæmdinni.

Íbúarnir hafna því að verðmiðinn á framkvæmdinni eigi að vera aðalforsenda valsins og þeir hafna því að fá bakreikning þvert ofan í þá hefð sem myndast hefur um slíkt.

Íbúarnir vilja að besti kosturinn sé valinn jafnvel þótt það kosti viðbótartíma og hafna því að taka eigi vondan kost strax bara af því að hann hafi fengið umhverfismat. Umhverfismat jarðgangna tekur 2-6 mánuði ef vel er að verki staðið.

Íbúarnir minna á, að engin arðsemi myndast af Sundabraut fyrr en eftir að hún hefur verið opnuð. Alger amstaða hefur náðst um að opna ekki Sundabraut fyrr en búið er að ljúka við alla áfanga hennar, en það verður ekki gert fyrr en áfangar 2-4 hafa verið hannaðir og umhverfismetnir. Hún verður því ekki opnuð næstu 3-4 árin. Engin ástæða er til að hafa áhyggjur af þeim tíma sem fullt umhverfismat á fyrsta áfanga getur tekið, í fyrsta lagi er óráð að rjúka af stað með fyrsta áfanga uppá 12-20 milljarða á meðan krónan er veik og menn hafa áhyggjur af verðbólgu. Í öðru lagi liggja nánast öll gögn fyrir, og endanlegt mat á jarðgöngum á því að vera auðvelt. Í þriðja lagi hafa landsmenn engan hag af fyrsta áfanga á meðan opnun hans bíður þess að lokið sé við hina áfangana, en að opna göng eða brú strax og hönnun er lokið er ávísun á stríð um Hallsveg. Í því stríði myndu íbúar í Grafarvogi, Laugardalshverfum og Þriðja hverfi standa þétt

saman.

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sundabrú og Sundagöng, eins og þær eru útfærðar í umhverfismatsskýrslu munu hafa verulega neikvæð áhrif á lífsgæði fólks í Grafarvogi og valda óafturkræfum áhrifum á Blikastaðakró og Leiruvog sem voru friðlýst árið 2022. Ég sem íbúi í Grafarvogi er því alfarið á móti verkefninu.
Með Sundabraut verður Grafarvogurinn klofinn í sundur með einni umferðamestu götu höfuðborgarsvæðisins sem veldur tilheyrandi hávaða- og loftmengun. Í skýrslunni kemur fram að öryggi vegfarenda verði aukið með tilkomu Sundabrautar en erfitt er að sjá það gerast í Grafarvoginum. Útfærslan sem kynnt er í umhverfismatsskýrslunni kemur verulega á óvart þar sem Sundabrú gerir ráð fyrir miklum umferðarmannvirkjum í Grafarvogi og Sundagöng eru stutt og ná aðeins að norðurenda byggðarinnar í Grafarvogi. Svo virðist sem framkvæmdin taki lítið tillit til lífsgæða fólks og náttúru og það vekur furðu að slíkar hugmyndir séu uppi árið 2025 (*sjá viðauka L.2 Ásýndarmyndir, hefti 2 (https://skipulagsgatt.is/files/ba6cbb07-9fa5-48d9-90be-bd081628778a)*).
Útivistarsvæði verða skert verulega og á það bæði við um Gufunes, Geldinganes, Eiðsvík og strandlegjuna frá Hamrahverfi og inn í Blikastaðkró og Leiruvog. Blikastaðakró og Leiruvogur voru friðlýst sem friðland árið 2022 og hefur hátt verndargildi (sjá *Auglýsing nr. 1102/2022 um friðlýsingu Blikasaðakróar - Leiruvogs (https://ust.is/library/sida/Nattura/Augl%C3%BDsing%20Blikasta%C3%B0akr%C3%B3%20Leiruvogur.pdf)*). Blikastaðakró og Leiruvogur eru vinsæl útivistarsvæði þar sem fólk getur notið kyrrðar, ríkulegs fuglalífs og landsela sem flatmaga á skerjum í Blikastaðakró. Um er að ræða óraskaða strandlengju sem mikil verðmæti eru í. Markmið friðlýsingarinnar er að:
„..viðhalda og vernda til framtíðar þetta mikilvæga búsvæði fugla og sjávarhryggleysingja auk líffræðilega fjölbreytni þess þannig að það fái að þróast samkvæmt náttúrulegum lögmálum og á eigin forsendum“.
Markmið friðlýsingarinnar mun ekki nást ef farið er í þessa framkvæmd en fyrirhuguð brú mun hafa áhrif á hafstrauma og setflutninga. Í skýrslunni má sjá að mikil óvissa ríkir um áhrif framkvæmdarinnar á lífríkið en áhrifin eru metin talsvert neikvæð. Ljóst er að hún muni valda óafturkvæfum áhrifum á friðlandið. Óraskaðar strandlengjur eru náttúrugæði sem ekki er hægt að endurgera eftir að röskun hefur átt sér stað.
Ef byggja á Sundabraut er mikilvægt að endurhugsa framkvæmdina þannig að hún hafi sem minnst áhrif á lífsgæði fólks og náttúru. Lengri göng en fyrirhuguð eru munu valda mun minni áhrifum en þær tillögur sem nú eru uppi. Fyrirhuguð framkvæmd mun klippa Grafarvoginn í sundur, valda hávaðamengun, rýra loftgæði, eyðileggja útivistarsvæði og valda óafturkræfum áhrifum á friðland í Blikastaðakró og Leiruvogi. Vöndum til verka og ráðumst ekki í framkvæmd sem rýrir lífsgæði fólks með þessum hætti.

Höfundur: Guðrún Þóra Magnúsdóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Undirrituð Rúna Hauksdóttir Hvannberg 020762-2259 og Guðmundur Hermannsson 280347-2999 eru eigendur að landi á Kjalarnesi bæði í séreign og sameign sem tilkoma Sundabrautar mun hafa afrif á. Við og þau sem eiga með okkur land í sameign eru líklega ein af fáum einkaeigendum sem sem þessi framkvæmd mun hafa bein áhrif á og því hlýtur okkar álit að vega þungt m.t.t. almannahagsmuna.
Mikilvægt er að velja þá leið við innkomu á Kjalarnes sem veldur sem minnstu tjóni fyrir landeigendur og horft verði til neðangreindra 4 atriða sem við höfum sérstakar áhyggjur af og viljum að sé brugðist við.
1.Ásýnd - framkvæmdin mun hafa áhrif á ásýnd lands okkar og þar með verðmæti með hvaða hætti verður það metið og bætt.
2.Hljóðmengun – margir hafa áhyggjur af því en fyrir okkur er þetta í okkar bakgarði.
Mikilvægi er að hávaði verði metinn bæði á framkvæmdatíma og rekstrartíma. Einnig sé ekki nóg að skoða bara áhrif af framkvæmdarsvæðinu sjálfu heldur þurfi að horfa til afleiddra áhrifa fyrirhugaðra framkvæmda á aðliggjandi íbúðarhverfi.Við óskum eftir að okkar land sé með í sömu viðmiðunarmörkum og fyrir íbúðahús skv reglugerð um hávaða. Þar sem skipulag byggðar og mögulega sala lands getur breyst mjög hratt. Við höfum í áratugi búið við mjög mikla hljóðmengun af Skotsvæðum á svæðinu og lítið sem ekkert hefur verið gert í þeim málum sem ekki er gott forspágildi fyrir framkvæmd á forræði Reykjavíkurborgar m.a
3.Loftgæði – við höfum áhyggjur á að þau fari yfir mörk.
Því óskum við eftir því að ef hljóðvist eða loftgæði fara yfir ákveðin mörk eða áhrif á ásýnd verða neikvæð fyrir eigendur þá verði farið í einhverjar mótvægisaðgerðir til rýra ekki virði okkar lands.
4.Framkvæmd og umgengni um okkar land – við erum enn að eiga við regnvatnstjón á okkar landi vegna breikkunar á Hringvegi og undirganga því tengdu. **Því óskum við eftir að við framkvæmd á Sundabraut sé tiltekið hvernig er tekið á afleiddu tjóni vegna framkvæmda á nærliggjanda landi.**

Höfundur: Rúna Hauksdóttir Hvannberg

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er ekki sammála því að eyðileggja Gufunes.
Gufunes er fyrir mig miklu meira en grænt svæði á korti. Það er staður þar sem ég get andað, slakað á frá borginni, verið í náttúrunni og fundið frið. Þetta svæði er mjög mikilvægt fyrir íbúa, fyrir heilsu, daglegt líf og tilfinninguna að Reykjavík sé borg fyrir fólk, ekki bara fyrir bíla.
Þess vegna er ég mjög uggandi yfir áætluninni um að byggja nýjan veg sem á að fara í gegnum Gufunes.
Veg sem tekur frá okkur ró, græn svæði og öryggi.
Veg sem eyðileggur það sem er mikilvægt og ómetanlegt fyrir okkur mörg.
Ég vil ekki horfa á sameiginlegt náttúrusvæðið okkar verða að enn einum akreinum.
Ég vil ekki að framtíðarkynslóðir þekki Gufunes bara úr sögum: „það var einu sinni fallegt hér“.

Höfundur: Klaudia Elzbieta Pokladowska

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Grafarvogi og er alfarið á móti því að Sundabraut verði lögð ofanjarðar um Gufunes og Geldingarnes. Slík framkvæmd myndi hafa varanleg og neikvæð áhrif á náttúru, dýralíf og útivistarsvæði sem margir íbúar nýta sér daglega. Þetta er eitt af síðustu óspilltu grænu svæðum nálægt borginni, og ég vil hvorki brú né göng á þessu svæði. Slík mannvirki myndu eyðileggja einstakt umhverfi og draga úr lífsgæðum okkar sem búum hér. Sundabraut þarf að leysa á annan hátt, án þess að fórna þessum mikilvægu náttúru og útivistarsvæðum.

Höfundur: Viktor Smári Elmarsson

Sent inn þann: 30.11.2025 , **Fyrir hönd:** Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkurborgar

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Höfundur: Sæmundur Karl Finnbogason

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

80.1.Skipulagsgátt - Sundabraut - Umsögn 30.11.2025.pdf

Skipulagsgátt - Sundabraut
Innsend umsögn

Sæmundur K. Finnbogason
30. nóvember 2025

Athugasemdir við umhverfismat og fyrirhugaða framkvæmd Sundabrautar

Undirritaður, íbúi í Reykjavík, legg hér með fram formlega andstöðu við Sundabrautarverkefnið eins og það hefur verið kynnt í matsskýrslu Vegagerðarinnar. Að mínu mati er framkvæmdin í núverandi mynd óásættanleg vegna neikvæðra áhrifa á íbúðarhverfi, ónógra mótvægisaðgerða og skorts á heildstæðri greiningu sem taki mið af langtímahagsmunum íbúa, umhverfis og samgöngustefnu.

Sundabraut í núverandi útfærslu bætir við bílaumferð á höfuðborgarsvæðinu án fullnægjandi innviða til að taka við henni. Nú þegar er Sæbrautin, sem Sundabraut á að tengjast, orðin mjög þung umferðargata með litlu svigrúmi. Umhverfismatið sýnir að með Sundabraut myndi umferð á Sæbraut aukast enn meir. Það er **algerlega óraunhæft** að ætla að bæta svo mikilli viðbótarumferð inn á núverandi umferðarkerfi án stórfelldra breytinga á samgönguæðunum inn í borgina (t.d. Miklubraut, Kringlumýrarbraut eða Sæbraut sjálfri). Engar slíkar breytingar virðast vera inni í myndinni.

Af þessu má ráða að skipulagningin skortir heildarsýn. Vegagerðin hyggst opna umferðaræð inn í Reykjavík en skilur eftir spurninguna hvernig á að hýsa allan þann aukna bílafjölda í borgarlandinu (bæði á vegum og bílastæðum). Slíkt er ekkert annað óábyrgt skipulag, léleg vinnubrögð og mun skapað ný **umferðarteppu- og mengunarvandamál** innan borgarinnar.

Hér á eftir eru helstu athugasemdir mínar:

Aukið umferðarálag um íbúðarhverfi

Laugardalur og nágrenni: Í umhverfismatinu kemur fram að allt að **30 þúsund bílar á sólarhring** muni nýta Sundabraut og fara um gatnamót Sæbrautar og Holtavegs. Sú umferð mun ekki einungis lenda á Holtavegi heldur einnig dreifast um nærliggjandi íbúðagötur eins og Skipa- og Efstasund, Laugarásveg, Álfheima og Skeiðarvog. Á þessum götum eru leikskólar, skólar og frístundaheimili þar sem fjöldi barna fer um daglega. Veruleg umferðaraukning um þessa íbúðavegi þýðir aukna loftmengun, meira hávaða og meiri slysahættu, sérstaklega á álagstímum þegar börn fara til og frá skóla. Slík umhverfis- og öryggisskerðing er óásættanleg fyrir íbúa Laugardals og nærhverfa. Á kynningarfundum Vegagerðarinnar þar sem brúarlausn virtist vera eina svarið létu íbúar Laugardalsins í ljós miklar áhyggjur af þessari þróun og telja

ótækt að fórna lífsgæðum síns hverfis svo að umferð um Sundabraut komist hraðar inn í miðbæ. Leita þarf leiða að betri lausn, til að mynda að tengja Sundabraut við stórt iðnaðar- og hafnarsvæði (Sundahöfn) þar sem minna byggð er fyrir, í stað þess að beina gífurlegri umferð beint inn í rótgróin íbúðarhverfi.

Grafarvogur: Samkvæmt samgöngugreiningu Vegagerðarinnar mun Sundabraut leiða verulega aukna umferð um Grafarvog, sérstaklega eftir Strandvegi og Korpúlfsstaðarvegi. Vegirnir þjóna nú hverfis- og skólaumferð en gætu orðið að aðkomuleið fyrir bíla frá Mosfellsbæ og væntanlegum hverfum á Blikastöðum sem sækja Sundabraut í gegnum íbúðarhverfi. Engar tillögur eru kynntar um hvernig bregðast eigi við þessari viðbótarumferð í Grafarvogi. Það er óviðunandi að fjölgun bíla um hverfisgötur Grafarvogs sé hunsuð í áætlunum – sérstaklega í ljósi þess að umræddir vegir liggja í gegnum þétt íbúðarsvæði þar sem börn og gangandi vegfarendur eru á ferð. Aukin umferð eykur umferðarteppur innan hverfisins og hættu á slysum.

Umferðaröryggi og börn

Slysahætta eykst augljóslega nema gripið verði til sérstakra úrbóta, t.d. með öruggri gönguþverun eða ljósaðgerðum. Umferðarflæðislíkön í viðauka B (Samgöngugreiningu) sýna stórfellda aukningu bílaumferðar um helstu innkomuleiðir í gegnum Vogahverfi, Langholtshverfi og Laugardal, sem óhjákvæmilega felur í sér meiri slysahættu fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur, sérstaklega börn. Slíkt gengur þvert á markmið skipulagslaga nr. 123/2010 um **öruggt og heilnæmt umhverfi fyrir íbúa**. Áður en ráðist er í framkvæmdina verður að tryggja fullnægjandi öryggisaðgerðir fyrir viðkvæma vegfarendur, annars er verið að fórna öryggi barna í þágu hraðari bílaumferðar til og frá Reykjavík. Afar lítið er fjallað um mótvægisaðgerðir í matsskýrslu Vegagerðarinnar.

Hljóðvist og loftgæði

Í hljóðvistarútreikningum (viðauka D) kemur fram að hljóðstig við Strandveg og Korpúlfsstaðarveg í Grafarvogi sé nú þegar á bilinu **55–59 dB**, sem er yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða á íbúðarsvæðum. Þrátt fyrir þetta er í matsskýrslunni **ekki gert ráð fyrir neinum nýjum hljóðvörnum** meðfram þessum götum, jafnvel þó ljóst sé að umferð um þá muni aukast vegna Sundabrautar. Núverandi hljóðmanir eru ófullnægjandi og munu íbúar við þessa vegi verða fyrir verulegri röskun á hljóðvist nema bætt verði úr. Sama máli gegnir um loftgæði: Samkvæmt viðauka E.1–E.2 (loftgæðagreiningu) mun framkvæmdin leiða til aukins svifryks og nituroxíðmengunar á þéttbýlum svæðum þar sem mengun er nú þegar nærri mörkum.

Sérfræðingar sjálfir viðurkenna í skýrslunum að **viðkvæmir hópar – börn, aldraðir og hjartasjúkir – verði útsettir fyrir aukinni heilsufarslegri áhættu** vegna þessa. Þessi neikvæða áhrif á hljóðvist og loftgæði í íbúðarhverfum eru ósamrýmanleg markmiðum laga nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir, sem og stefnu Reykjavíkurborgar um að draga úr bílaumferð og mengun í íbúðarsvæðum. Vegagerðin getur ekki horft framhjá þessum þáttum;

nauðsynlegt er að grípa til mótvægisaðgerða á borð við hljóðveggi, trjágróður, hraðatakmarkanir og aðrar mengunarvarnir til að verja heilsu íbúa. Að öðrum kosti mun Sundabraut rýra lífsgæði og heilbrigði þeirra sem búa við fyrirhugaða leið.

Skortur á mótvægisaðgerðum og áætlanagerð

Engar fullnægjandi lausnir eru lagðar til að milda þá neikvæðu þætti sem hér hafa verið nefndir. Til að mynda er **ekkert í kortunum um að takmarka umferð annarra hverfa í gegnum rótgróin hverfi.** Einnig vantar í skýrsluna ákvæði um **öruggar gönguþveranir** (göngubrýr eða umferðarljós) á stöðum þar sem börn þurfa að komast yfir fjölfarna vegi vegna Sundabrautarumferðar, s.s. í Grafarvogi og Langholtshverfi.

Þær mótvægisaðgerðir sem þó eru reifaðar í umhverfismatinu virðast ómarkvissar. Reyndar sýnir greining Vegagerðarinnar sjálfrar að flestar tillögur (A1, A3, A4 í matsskýrslu) til að draga úr bílaumferð um íbúðahverfi **virka þveröfugt** í sumum tilvikum – t.d. auka sumar aðgerðir fremur umferð um Skeiðarvog samkvæmt töflu í viðauka B. Einu “aðgerðirnar” sem draga úr umferð væru í formi himinn há vegggjalda á Sundabraut (A2), sem þýðir í raun að framkvæmdin (mótvægisaðgerðin) myndi einungis skila tilætluðum árangri ef gjaldið yrði svo hátt að bílstjórar forðist að nota Sundabrautina. Slíkar ráðstafanir vekja spurningar um grundvöll framkvæmdarinnar yfir höfuð. Það blasir við að matsskýrslan tekst ekki á við kjarna vandans.

Áhrif á hafnarsvæði og framkvæmdaáætlun

Sundabrúin sem kynnt er (oftast sem brú yfir Kleppsvík) myndi hafa víðtæk áhrif á hafnarsvæðið í Sundahöfn. Brúin þverar núverandi athafnasvæði Samskipa við Vogabakka og **stöðvar aðgengi stærri flutningaskipa** að innri hluta hafnarinnar. Í reynd felur þessi kostur í sér að flytja verður stóran hluta hafnarstarfseminnar út fyrir brúna, með tilheyrandi kostnaði, nýframkvæmdum og margra ára undirbúnings- og byggingartíma. Umhverfismatið gerir ekki fullnægjandi grein fyrir því **hver á að koma upp nýjum hafnaraðstöðu og hvernig sú kostnaðarsama framkvæmd fellur að tímalínu Sundabrautar, né er rætt um þau umhverfislegu áhrif sem þessar framkvæmdir munu augljóslega hafa**.

Ljóst er að ekki er hægt að ráðast í brúargerðina fyrr en búið er að byggja nýjan viðlegukant og flutningamiðstöð utan brúarsvæðis, sem eitt og sér gæti tekið nokkur ár. Þá má búast við að framkvæmdatími brúarinnar sjálfrar verði talsvert lengri en kynnt er (2027–2031 virðist óraunhæft) vegna verndaraðgerða fyrir lífríki.

Framkvæmdum í sjó verður að hlíta ströngum skilyrðum – t.d. banni við gruggmyndun yfir sumarmánuði vegna laxagöngu í Elliðaár. Það þýðir að vinna í sjó (sbr. undirstöður brúar og vegfyllingar) væri aðeins möguleg yfir vetrartímann, sem **lengir og eykur kostnað verkefnisins verulega**. Þessir þættir, flókið samspil hafnarframkvæmda og umhverfissjónarmiða, hafa lítið verið ræddir opinberlega og virðast vanmetnir í mati framkvæmdaraðila… eða viljandi sleppt í skýrslunni og umræðunni um brúarlausn.

Auk þessa má nefna að brúarvalkosturinn mun setja varanlegar skorður á hafnarsvæðið í Kleppsvík. Stór hluti Sundahafnar (allt að 40% af núverandi hafnarrými) yrði óvirkur fyrir stærri skip, sem bitnar á rekstri fjölmargra fyrirtækja sem þar starfa og fjölda starfsmanna þeirra. Óhjákvæmilegt er að til komi umfangsmiklar **bætur, lóðakaup eða aðflutningsmannvirki fyrir þessa aðila; kostnaður sem hvergi kemur fram í samanburði á brú og göngum.** Reyndar hefur Faxaflóahöfn mótmælt þessum brúarhugmyndum áður, en niðurstaða minnisblaðs hafnar frá 2019 var að **jarðgöng séu eini raunhæfi kosturinn** ef ekki á að skerða hagsmuni hafnarinnar verulega. Sú afstaða á fyllilega rétt á sér enn í dag.

Ég tel brýnt að áður en lengra er haldið verði gerð ítarleg úttekt á hagkvæmni og fýsileika jarðganga, þar sem teknar eru með í myndina þær samfélagslegu og umhverfislegu áskoranir sem brúarvalkosturinn skapar. Ódýrari framkvæmd á pappír (brú) getur reynst dýrkeypt fyrir samfélagið þegar heildarmyndin er ekki skoðuð á ábyrgan og gegnsæann hátt líkt og í núverandi skýrslu.

Ófullnægjandi greining og ósamræmi við stefnu

Matsskýrsla Vegagerðarinnar sannfærir engan um að helsti draumu vegagerðarinnar (brú yfir Kleppsvík) sé skynsamlegasta lausnin þegar litið er til heildarhagsmuna. Í skýrslunni eru sex markmið verkefnisins talin upp, en þau virðast takmarkast við vegtæknilega og fjárhagslega þætti og varpa ekki ljósi á félagsleg og umhverfisleg gildi. Öll markmið eru vegin jafnt í samanburði kosta, sem er fjarri raunveruleikanum, því áhrif á **lífsgæði íbúa og umhverfi** verða að vega þyngra en smávægilegur munur á framkvæmdakostnaði eða tæknilegum atriðum.

Það er áberandi í matinu að sjónarmið íbúa á áhrifasvæðinu, t.d. þeirra sem búa í Grafarvogi, Gufunesi, Vogahverfi, Langholtshverfi og Laugardal, fá lítil sem engin vægi í niðurstöðum. Þvert á móti er lítið gert úr neikvæðum þáttum brúarinnar: **Umferðaröryggi** er metið „verulega jákvætt“ fyrir brú án þess að tölulegur samanburður sýni nokkurn ávinning umfram göng; **loftslagsáhrif** eru talin „talsvert jákvæð“ fyrir brú en „óveruleg jákvæð“ fyrir göng, sem byggist á þjóðhagslegum útreikningum á CO_2-losun en skiptir engu máli staðbundið fyrir íbúana; **hljóðvist** er sögð svipuð fyrir brú og göng þrátt fyrir að ljóst sé að brú myndi feykja útbreiddum hávaða yfir nálæga byggð meðan göng valda varla nokkrum yfirborðshávaða.

Jafnframt er því haldið fram að **loftgæði** verði betri með brú en göngum, án nokkurs rökstuðnings, reyndin er sú að útblástur frá umferð í jarðgöngum fer um loftræstivirkis og má hreinsa/dreifa betur, en á brú losnar mengunin jafnt og þétt við jörðina í nálægð við íbúðarbyggð. **Landslag og sjónræn áhrif** af brú eru viðurkennt neikvæð og eru vissulega gríðarleg. Brúin myndi rjúfa strandlandslengju Grafarvogs og Gufuness en samt er látið í veðri vaka að brúin hafi „talsvert jákvæð“ áhrif á **útivist** vegna hjóla- og göngustíga. Þessa fullyrðingu verður að mótmæla; brúarmannvirki af þessu tagi myndi eyðileggja verðmætt útivistarsvæði og aðskilja fólk og náttúru sem nú njóta samvista við voginn.

Þá ber að nefna að sjálf matsskýrslan staðfestir að Sundabraut muni fjölga ökumferðum en fækka ferðum með almenningssamgöngum og hjóli. Þetta er **í beinni andstöðu við markmið**

stjórnvalda um eflingu almenningssamgangna (sbr. uppbyggingu Borgarlínu) og bætta loftgæði. Það er mótsagnakennt að Reykjavíkurborg og ríkið vinni annars vegar að Borgarlínu til að draga úr bílaumferð, en ýti jafnframt á Sundabraut sem mun margfalda aðstreymi einkabíla inn í borgina. Enn hefur ekki verið sýnt fram á með haldbærum gögnum að Sundabraut sé nauðsynleg miðað við núverandi og fyrirsjáanlega samgönguþróun – sérstaklega ef horft er til annarra valkosta, s.s. jarðgangna eða umbóta í almenningssamgöngum. Það vekur einnig athygli að engin ný, óháð **kostnaðar- og ábatagreining** liggur fyrir um Sundabraut í heild í ljósi breyttra forsendna (fólksfjölgun, ferðavenjur, orkuskipti í samgöngum o.s.frv.), sem er óásættanlegt áður en ráðist er í dýrustu vegaframkvæmd Íslandssögunnar.

Niðurstaða og tillögur

Í ljósi alls framangreinds er lítið annað hægt en að **leggjast alfarið gegn framkvæmd Sundabrautar í núverandi mynd**. Umhverfismatsskýrslan gefur ekki raunhæfa né heildstæða mynd af áhrifum mannvirkisins á nærumhverfi, samfélag og náttúru. Vegagerðin hefur einfaldlega ekki sinnt skyldu sinni til fulls við að bera saman kosti út frá langtímahagsmunum íbúa og umhverfis. **Jarðgöng undir Kleppsvík (eða aðrar sambærilegar lausnir) þar sem gangamunni er fundinn betri staður en áætlanir Vegagerðarinnar gera ráð fyrir, eru umhverfislega hagstæðasti og samfélagslega ábyrgasti kosturinn** fyrir Sundabraut. Slík lausn myndi minnka yfirborðs röskun, hljóðmengun og uppskiptingu hverfa, jafnframt því sem hún tekur betur mið af viðkvæmum svæðum, hafnarsvæðinu og íbúðarhverfum.

Verulegar endurskoðanir þurfa að fara fram áður en haldið verður áfram, þar á meðal ítarleg úttekt á jarðgangakosti, fullmótuð áætlun um vernd íbúa gegn stóraukinni umferð og mengun, og raunhæf greining á samspili Sundabrautar og annarra samgöngulausna (s.s. Borgarlínu). Endanleg ákvörðun hlýtur að taka mið af **langtímahagsmunum íbúa og náttúru** á svæðinu en ekki einungis skammtíma hagkvæmni í framkvæmd og hentugustu leiðum fyrir flutningafyrirtæki. Vegagerðin verður einfaldlega að vinna betur og í samræmi við samþykkta stefnu um sjálfbærar, mannmiðaðar samgöngur. Ég tel að betur fari á að bíða með ákvörðun, minnka ágreining og endurhanna verkefnið með hagsmuni borgarbúa að leiðarljósi, fremur en að keyra í gegn úrelda framkvæmd sem mun hafa óafturkræf neikvæð áhrif á borgarsamfélagið.

Ég treysti því að Skipulagsstofnun taki framangreind atriði alvarlega í afgreiðslu málsins og tryggi að vandað verði til verka í samræmi við lög og reglur um skipulag og umhverfisvernd. **Að svo stöddu get ég ekki annað en að leggjast gegn framkvæmd Sundabrautar eins og henni er lýst í fyrirliggjandi umhverfismatsskýrslu.**

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Gufunesi og er alfarið á móti því að Sundabraut verði lögð um Gufunes og Geldingarnes. Slík framkvæmd myndi hafa veruleg og varanleg neikvæð áhrif á náttúru, fuglalíf og útivistarsvæði sem margir nýta sér daglega. Ég vil hvorki brú né göng hér á þessu svæði, enda myndi það rýra lífsgæði íbúa. Einnig spyr ég: Hvað varð um planið hjá Reykjavíkurborg varðandi að fækka bílastæðum, hvetja fólk til að hjóla meira og draga úr bílaumferð? Sundabraut á þessu svæði gengur þvert gegn þeim markmiðum og því er ég eindregið á móti framkvæmdinni.

Höfundur: Viktoría Giorgia Cottino

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Efni: Athugasemd við frummatsskýrslu um Sundabraut – lög nr. 111/2021 um mat á umhverfisáhrifum
Ég, undirritaður **Árni Geir Pálsson**, íbúi að **Sæviðarsundi 78, Reykjavík**, sem stendur á horni Holtavegar og Sæviðarsunds, sendi hér með formlega athugasemd og andmæli vegna frummatsskýrslu um Sundabraut, dags. 13. október 2025, sem unnin var af Vegagerðinni í samvinnu við Reykjavíkurborg. Heimili mitt er í aðeins um **9 metra fjarlægð frá Holtavegi**, sem þegar ber þunga umferð og verður heimilisfólk hér reglulega fyrir verulegum áhrifum frá Holtavegi vegna umferðartafa og hljóð- og loftmengunar.
Ég mótmæli harðlega öllum áformum um að heimila akstur af fyrirhugaðri Sundabraut yfir á efri hluta Holtavegar, en áætlað er að flóðbylgja 43.400 – 50.300 bíla fari um brúna á Kleppsvogi á sólarhring, eftir því hvaða brúarkostur verður valinn (bls. 149). Slík tenging myndi valda verulegum og varanlegum neikvæðum áhrifum á heilsu, öryggi, lífsgæði íbúa við Holtaveg og í nærliggjandi götur. Markmið Reykjavíkurborgar og íbúa hefur lengi verið að **hemja gegnumakstur og vernda Holtaveg sem hverfisgötu**, ekki að gera hann að hluta stofnleiðar. Var þessi áhersla í skipulagi meðal forsendna fyrir kaupum mínum á húsinu árið 2016. Frummatsskýrslan nær ekki að sýna fram á fullnægjandi mat á þessum áhrifum, tillögur um viðeigandi mótvægisaðgerðir, né að fram hafi farið samráð við þá íbúa sem málið varðar mest í nágrenni Holtavegar. Miðað við efni frummatsskýrslunnar má búast við að við verðum fyrir fjárhagslegu tjóni og þar með skerðingu á eignarrétti.
Ég legg ríka áherslu á að **Holtavegur verði áfram hverfisgata með takmörkuðum gegnumakstri**. Frummatsskýrslan metur áhrif á hljóðvist í Laugardal sem „óveruleg neikvæð“, en sú flokkun er í hróplegri andstöðu við raunverulegt ástand og áætlaðan umferðarþunga samkvæmt gögnum frá Reykjavíkurborg. Að leyfa þessa tengingu án frekari greiningar og samráðs væri í andstöðu við markmið laga nr. 111/2021 um mat á umhverfisáhrifum og varúðarreglu umhverfisréttar.
Því mótmæli ég harðlega öllum áformum um að heimila akstur af fyrirhugaðri Sundabraut yfir á efri hluta Holtavegar, en eins og áður sagði er áætlað að flóðbylgja 43.400 – 50.300 bíla fari um brúna á Kleppsvogi á sólarhring, eftir því hvaða brúarkostur verður valinn (bls. 149). **Þess er krafist, ef að Sundabraut verði opnuð í brúarlausn yfir Kleppsvík, að lokað verði fyrir alla umferð af Sundabraut yfir á efri hluta Holtavegar.**
Meðfylgjandi er frekari rökstuðningur í PDF skjali.

Höfundur: Árni Geir Pálsson

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

82.1.Skipulagsstofnun A´GP 30.11.2025.pdf

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Reykjavík,30. nóvember 2025

Efni: Athugasemd við frummatsskýrslu um Sundabraut – lög nr. 111/2021 um mat á umhverfisáhrifum

Ég, undirritaður **Árni Geir Pálsson**, íbúi að **Sæviðarsundi 78, Reykjavík**, sem stendur á horni Holtavegar og Sæviðarsunds, sendi hér með formlega athugasemd og andmæli vegna frummatsskýrslu um Sundabraut, dags. 13. október 2025, sem unnin var af Vegagerðinni í samvinnu við Reykjavíkurborg.
Heimili mitt er í aðeins um **9 metra fjarlægð frá Holtavegi**, sem þegar ber þunga umferð og verður heimilisfólk hér reglulega fyrir verulegum áhrifum frá Holtavegi vegna umferðartafa og hljóð- og loftmengunar.

Almenn athugasemd

Ég mótmæli harðlega öllum áformum um að heimila akstur af fyrirhugaðri Sundabraut yfir á efri hluta Holtavegar, en áætlað er að flóðbylgja 43.400 – 50.300 bíla fari um brúna á Kleppsvogi á sólarhring, eftir því hvaða brúarkostur verður valinn (bls. 149). Slík tenging myndi valda verulegum og varanlegum neikvæðum áhrifum á heilsu, öryggi, lífsgæði íbúa við Holtaveg og í nærliggjandi götur. Markmið Reykjavíkurborgar og íbúa hefur lengi verið að **hemja gegnumakstur og vernda Holtaveg sem hverfisgötu**, ekki að gera hann að hluta stofnleiðar. Var þessi áhersla í skipulagi meðal forsendna fyrir kaupum mínum á húsinu árið 2016. Frummatsskýrslan nær ekki að sýna fram á fullnægjandi mat á þessum áhrifum, tillögur um viðeigandi mótvægisaðgerðir, né að fram hafi farið samráð við þá íbúa sem málið varðar mest í nágrenni Holtavegar. Miðað við efni frummatsskýrslunnar má búast við að við verðum fyrir fjárhagslegu tjóni og þar með skerðingu á eignarrétti. **Þess er krafist, ef að Sundabraut verði opnuð í brúarlausn yfir Kleppsvík, að lokað verði fyrir umferð af Sundabraut yfir á efri hluta Holtavegar.**

1. Kostnaðar- og valkostagreining

Rök: Aðrir valkostir – svo sem jarðgöng, mislæg gatnamót eða stokklausnir við Holtaveg – hafa ekki verið metnir á til jafns við þann sem lagt er upp með í tillögunni. Í matsskýrslunni er ekki lagt mat á kostnað við brú eða jarðgöng, aðeins er sagt að göng verði 10 milljörðum dýrari. Undirritaður krefst allra gagna málsins og sérstaklega þeirra sem sýna fram á réttmæti þessarar fullyrðingar.

Krafa: Undirritaður krefst þess að allir raunhæfir valkostir verði bornir saman á

sambærilegum kostnaðargrunni ásamt því sem allar forsendur útreikninga verði jafnframt lagðar fram í samræmi við 23. gr. laga nr. 111/2021.

2. Hljóðmengun og titringur

Rök: Aukinn umferðarþungi mun líklega valda enn frekari hávaða sem fer yfir viðmiðunarmörk (55 dB(A) í íbúðahverfum að degi til og 50 dB(A) í íbúðahverfum að nóttu til). Nú þegar er umferðin töluverð (tilfinningin segir okkur 2.000-3.000 bílar á sólarhring eftir árstímum), einnig er töluvert um að að stærri bílar, vinnuvélar og tæki nýti götuna, stytti sér leið til og frá t.d. hafnarsvæðinu, með þeim hávaða sem þeim fylgir – á öllum tímum sólarhringsins. Þetta umferðarmagn styður rök um að íbúagata eins og Holtavegur sé nú þegar í dag að gegna hlutverki umferðaræðar án þess að innviðirnir (breidd, gangstéttar, hraðatakmarkanir, hljóðvist, skjól) hafi verið hannaðir fyrir það. Flest hús við Holtaveg standa í aðeins 2–10 m fjarlægð frá götunni og má því leiða líkur að því að möguleikar til mótvægisaðgerða séu afar takmarkaðir.
Áhrif: Rannsóknir[1] hafa sýnt fram á að hljóðmengun og titringur hafa veruleg neikvæð áhrif á heilsu, svefn og lífsgæði íbúa.
Krafa: Undirritaður fer fram á að gerðar verði ítarlegar hljóðmælingar við Holtaveg og Sæviðarsund 78, bæði fyrir framkvæmdir og við rekstur Sundabrautar. Einnig skuli endurskoða hugmyndir skýrslunnar um mögulegar hljóðvarnir við Holtaveg, þar sem háir veggir mundu valda skuggavarpi og skerða birtu og hafa mikil áhrif á gróður. Ekki verður séð að öðrum staðbundnum hljóðvörnum verði við komið.

3. Loftmengun og loftgæði

Rök: Aukning á umferð eykur útblástur (NOx, PM10, CO_2 o.s.frv.) og hefur bein áhrif á heilsu íbúa, en á svæðinu eru auk íbúa viðkvæmir hópar s.s. börn, unglingar og fatlaðir.
Áhrif: Við Holtaveg á kaflanum frá Sæbraut að Langholtsvegi er leikskólinn Brákarborg, frístundaheimilið Þróttheimar og sambýli fatlaðra að Hólmasundi 2, á horni Holtavegar. Auk þess sem Langholtsskóli stendur við Holtaveg, leikskólinn Vinagarður er við Holtaveg 28, KFUM og KFUK eru einnig að Holtavegi 28 og skammtímavistun unglinga að Holtavegi 27, en allir þeir sem fara á þann hluta Holtavegar þurfa að fara um gatnamót Holtavegs og Langholtsvegar.
Krafa: Fram fari mælingar á raunverulegri loftmengun og gerðar verði tillögur að umferðartakmörkunum og grænum lausnum, svo sem hljóðmönum og -veggjum, hraðatakmörkunum og umferðastýringu. Ekki verður séð að slíkum staðbundnum hljóðvörnum verði við komið vegna þess hversu nálæg götunni íbúabyggð er.

4. Áhrif á fasteignaverð og eignarrétt

Rök: Umferðaráhrif af þessari stærðargráðu munu lækka fasteignaverð og skerða nýtingu lóða og hljóðvist. Bent er á rannsókn[2] frá Kaupmannahöfn sem sýnir beina marktæka fylgni

[1] Evrópska umhverfisstofnunin (EEA) 2025
[2] Kaupmannahöfn (Danmörk): Tveggja þrepa hedoníska verðmat á ~100.000 fasteignaviðskiptum sýnir að hver 1 dB(A) aukning í veggötu-hávaða lækkar húsnæðisverð; rannsóknin kennir NDI (Noise Depreciation Index) og finnur marktæka neikvæða verðlínu.
https://ideas.repec.org/a/eee/jeeman/v90y2018icp1-22.html?utm_source=chatgpt.com

milli lækkaðs íbúðaverðs með auknum hávaða frá umferðargötum. NDI ≈ 0,35–0,9 % á hvern 1 dB(A) hávaðaaukningu. Það þýðir að ef hávaðastig hækkar um t.d. 10 dB(A) (sem samsvarar tvöföldun í skynjuðum hávaða), lækkar fasteignaverð að jafnaði um 3,5–9 %.
Áhrif: Þetta felur í sér fjárhagslegt tjón og skerðingu á eignarrétti íbúa.
Krafa: Krafist er endurmats á kostnaðar- og ábatagreiningu framkvæmdarinnar og mati á mögulegu umfangi bóta til íbúa vegna verðrýrnunar og skerðingar á búsetugæðum. Þess er einnig krafist að reiknað verði út afmarkað fyrir þá staði þar sem mest breyting verður á umferð og umferðarþunga s.s. við Holtaveg, hver vænt áhrif á fasteignaverð séu með ofangreindri hugmyndafræði og með hliðsjón af heilsu, öryggi og lífsgæðum íbúa.

5. Umferðaröryggi og aðgengi

Rök: Aukið umferðarflæði og ný gatnamót geta aukið slysahættu, sérstaklega fyrir gangandi og hjólandi. Gatnamót Holtavegs og Langholtsvegar eru nú þegar mjög oft yfirfull á álagstímum. Auk þess má benda á það að leikskóli á á gatnamótum Langholtsvegar og Laugarásvegar og þar er iðulega umferðarstífla líka á álagstímum.

Þá þarf að tryggja greiðar leiðir fyrir neyðarakstur frá fyrirhugaðri öryggismiðstöð opinberra viðbragðsaðila við Holtagarða (bls. 151), en ljóst má vera að aukið álag á Holtaveg getur orðið að verulegri hindrun við forgangsakstur á álagstímum s.s. frá Holtagörðum í Skeifu eða Laugardal.
Áhrif: Ógn við öryggi barna, unglinga, fatlaðra og eldri borgara er augljóst. Auk tafa á umferð viðbragðsaðila um Holtaveg.
Krafa: Krafist er endurskoðunar á hönnun með áherslu á öruggar tengingar milli hverfa og öruggt aðgengi að leikskólum og þjónustu. Umsagnir og mat viðbragðsaðila (lögreglu og slökkviliðs) skulu liggja fyrir áður en ákvörðun er tekin.

6. Skortur á samráði og gagnsæi

Rök: Frummatsskýrslan um Sundabraut byggir að hluta á gögnum sem eru annaðhvort úrelt eða ekki fullnægjandi til að endurspegla raunveruleg áhrif framkvæmdarinnar á íbúabyggð við Holtaveg, Sæviðarsund og nærliggjandi götur. Þannig eru gögn um umferðarflæði, hljóðvist og loftgæði að hluta byggð á spám og líkani frá 2019–2022, sem endurspegla hvorki núverandi né fyrirsjáanlegt ástand í ljósi nýrra umferðargagna, þéttingar byggðar og aukins álags á Holtaveg.

Þá hefur samráð við íbúa á áhrifasvæðinu verið ófullnægjandi. Enginn formlegur íbúafundur var haldinn í Laugardal eða við Holtaveg, Sæviðarsund og nærliggjandi götur, þrátt fyrir að svæðið sé eitt þeirra sem verður fyrir mestu beinu og varanlegu áhrifunum samkvæmt frummatsskýrslunni sjálfri. Samkvæmt skýrslunni segir á bls. 149;

> „Bílaumferð um Holtaveg, Langholtsveg, Skeiðarvog og Skútuvog eykst, en með breyttu fyrirkomulagi gatna og mótvægisaðgerðum má draga úr þessari aukningu."

Samkvæmt töflu sem birt er á sömu síðu mun umferðin vaxa úr 3.700 bílum á sólahring í 5.700-6.600, eftir því hvaða brúarkostur verður valinn. Ekki er gerð tilraun til að sýna fram hverjar fyrirhugaðar mótvægisaðgerðir geti verið eftir því sem við á c. lið laga nr. 111/2021 um umhverfismat.

Íbúar fengu ekki tækifæri til að leggja fram athugasemdir eða spurningar á undirbúningsstigi matsins („matsáætlunarfasa"), sem lög kveða á um að sé nauðsynlegt. Ekki er í skýrslunni lýsing á fyrirhuguðum áhrifum skv. b. lið laga nr. 111/2021 né lýsing eða mat á raunhæfum valkostum við áætlunina sbr. c. lið laga nr. 111/2021 um mótvægisaðgerðum og vöktun við Holtaveg, eftir því sem við á í lögum nr. 111/2021 um umhverfismat. Þvert á móti er á myndum á blaðsíðum 376-378 í skýrslunni sýndar myndir af gatnamótunum þar Sundabraut tengist beint við efri hluta Holtavegar (Fylgiskjöl A.).

Þessi annmarki á ferlinu brýtur í bága við bæði 6. og 14. gr. laga nr. 111/2021 um mat á umhverfisáhrifum og skuldbindingar Íslands samkvæmt Aarhus-samningnum (samningur Efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna um aðgang að upplýsingum, þátttöku almennings og aðgang að réttlátri málsmeðferð í umhverfismálum), sem tók gildi hér á landi árið 2011

Lagaleg stoð og ábendingar:

- **Samkvæmt 8. gr. og 14. gr. laga nr. 111/2021** skal almenningi gefinn kostur á að koma að athugasemdum á öllum stigum matsferlisins, þar á meðal við mótun matsáætlunar, kynningu frummatsskýrslu og endanlegt mat. Þar segir jafnframt að framkvæmdaraðili og Skipulagsstofnun skuli tryggja að almenningur fái „nægilegan tíma og raunhæft tækifæri til að tjá sig áður en ákvörðun er tekin."
  Það hefur ekki verið uppfyllt í þessu tilviki — kynningarferlið hefur verið bundið við almenna netbirtingu án beins samráðs eða tilkynningar til íbúa í nánasta grennd við Holtaveg, Sæviðarsund og nærliggjandi götur, þrátt fyrir að svæðið sé eitt þeirra sem verður fyrir mestu beinu og varanlegu áhrifunum samkvæmt frummatsskýrslunni sjálfri (bls. 149).
- **Samkvæmt 6. gr. Árósarsamningsins** ber stjórnvöldum skylda til að tryggja að almenningur „fái viðeigandi, tímanlega og skiljanlega upplýsingar" um fyrirhugaðar framkvæmdir sem kunna að hafa veruleg áhrif á umhverfið. Þar segir jafnframt að þátttaka almennings skuli eiga sér stað á meðan allar valkostagreiningar eru enn opnar, þannig að sjónarmið almennings geti haft raunveruleg áhrif á niðurstöður. Þetta þýðir að jafnvel þótt framkvæmdin sé lítil í heild eða hafi jákvætt eða ásættanlegt heildarmat, þá ber stjórnvöldum að tryggja að þeir sem verða fyrir staðbundnum neikvæðum áhrifum séu sérstaklega upplýstir og fái raunverulegt tækifæri til þátttöku. Það hefur augljóslega ekki verið gert hér, þar sem frummatsskýrslan leggur nú þegar fram tvo „aðalvalkosti" (Sundagöng og Sundabrú) án þess að samráð við íbúa hafi farið fram áður en sú stefna var mótuð. Kynning og samráð á þessu stigi virðast því formleg að nafninu til en ekki efnisleg, þar sem raunveruleg tækifæri til þátttöku og umræðu hafa ekki verið tryggð.
  Þetta rýrir traust á ferlinu og brýtur gegn markmiðum laganna um gagnsæi, jafnræði og lýðræðislega aðkomu almennings að skipulags- og umhverfisákvörðunum.

Áhrif: Skortur á samráði leiðir til þess að sjónarmið og áhyggjur þeirra sem búa á áhrifasvæðinu s.s. við Holtaveg — m.a. varðandi heilsu, hljóðvist, umferðaröryggi, loftgæði, áhrif á fasteignaverð — koma ekki fram í matsferlinu. Þannig getur ákvörðun verið tekin á röngum eða ófullnægjandi forsendum. Þetta brýtur gegn tilgangi laga nr. 111/2021 og viðurkenndum alþjóðlegum reglum um varúðar- og þátttökuviðmið í umhverfismálum.

Krafa: Krafist er að Skipulagsstofnun hafni því að ljúka mati á umhverfisáhrifum án þess að fram fari:

1. Ný, opin kynning á frummatsskýrslunni með íbúafundi fyrir Holtaveg, Sæviðarsund og nærliggjandi götur í Laugardal, þar sem íbúar geta komið á framfæri athugasemdum og spurningum.
2. Endurskoðun á gögnum um hljóðvist og loftgæði miðað við núverandi aðstæður og uppfærðar forsendur um umferðarþunga.
3. Tryggt verði að Skipulagsstofnun uppfylli ákvæði 14. gr. laga nr. 111/2021 og 6. gr. Árósarsamningsins með því að veita almenningi raunhæft, tímanlegt og upplýst tækifæri til þátttöku áður en ákvörðun er tekin.

Lokaorð

Íbúar við Sæviðarsund 78, á horni Holtavegar, leggja ríka áherslu á að **Holtavegur verði áfram hverfisgata með takmörkuðum gegnumakstri**.
Frummatsskýrslan metur áhrif á hljóðvist í Laugardal sem „óveruleg neikvæð“, en sú flokkun er í hróplegri andstöðu við raunverulegt ástand og áætlaðan umferðarþunga samkvæmt gögnum frá Reykjavíkurborg.
Að leyfa þessa tengingu án frekari greiningar og samráðs væri í andstöðu við markmið laga nr. 111/2021 um mat á umhverfisáhrifum og varúðarreglu umhverfisréttar.

Því mótmæli ég harðlega öllum áformum um að heimila akstur af fyrirhugaðri Sundabraut yfir á efri hluta Holtavegar, en eins og áður sagði er áætlað að flóðbylgja 43.400 – 50.300 bíla fari um brúna á Kleppsvogi á sólarhring, eftir því hvaða brúarkostur verður valinn (bls. 149). **Þess er krafist, ef að Sundabraut verði opnuð í brúarlausn yfir Kleppsvík, að lokað verði fyrir alla umferð af Sundabraut yfir á efri hluta Holtavegar.**

Virðingarfyllst,

Árni Geir Pálsson
Sæviðarsundi 78
104 Reykjavík
Sími: 898 3349
Netfang: agp@simnet.is

MYND 5.125 Sjónarhorn 10. Horft til norðausturs frá Sæbraut. Núverandi ásýnd. Mynd: EFLA, 2025.

MYND 5.126 Sjónarhorn 10. Horft til norðausturs frá Sæbraut. Ásýnd með tilkomu Sundabrautar. Myndin sýnir valkost á hluta I þar sem Kleppsvík er þveruð með lægri brú (valkostur BK1) og aðalvalkost þar sem Sæbraut er í stokki við gatnamót Holtavegar (valkostur BS1). Mynd: EFLA, 2025.

MYND 5.127 Sjónarhorn 10. Horft til norðausturs frá Sæbraut. Ásýnd með tilkomu Sundabrautar. Myndin sýnir valkost á hluta I þar sem Kleppsvík er þveruð með lægri brú (valkostur BK1) og gatnamót Sundabrautar í plani við Holtaveg (valkostur BS2). Mynd: EFLA, 2025.

MYND 5.128 Sjónarhorn 10. Horft til norðausturs frá Sæbraut. Ásýnd með tilkomu Sundabrautar. Myndin sýnir aðalvalkost A_B á hluta I þar sem Kleppsvík er þveruð með hærri brú (valkostur BK2) og Sæbraut í stokki við gatnamót Holtavegar (valkostur BS1). Mynd: EFLA, 2025.

MYND 5.129 Sjónarhorn 10. Horft til norðausturs frá Sæbraut. Ásýnd með tilkomu Sundabrautar. Myndin sýnir aðalvalkost á hluta I þar sem Kleppsvík er þveruð með hærri brú (valkostur BK2) og gatnamót Sundabrautar í plani við Holtaveg (valkostur BS2). Mynd: EFLA, 2025.

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Umhverfismatsskýrslan er gölluð og því ber að endurtaka hana.

Stórir hlutar matsins eru byggðir á umferðamódeli sem er vísvitandi með rangar forsendur til þess að það virðist vera minni áhrif af framkvæmdinni.
Það er gert með því að gera ráð fyrir að Hallsvegur verði ekki tengdur við Vesturlandsveg þrátt fyrir að sú tenging sé á aðalskipulagi og verði jafnvel komin áður en Sundabraut verður vígð.

Með Sundabraut og tengingu Hallsvegar við Vesturlandsveg mun umferð í gegnum Grafarvog margfaldast, og þrýstingur mun vaxa um tvöföldun Hallsvegar sem mun auka umferðina ennfrekar.
Með því að gera ekki ráð fyrir þessari tengingu er **umferðarmódelið í raun falsað** og allir þættir sem nýta það, svo sem loft- og hljóðmengun frá Sundabraut ómarktækt.

Ekki er hægt að samþykkja umhverfismat sem ekki tekur raunhæft mat á loft og hljómengun.

Ekki er ásættanlegt að beina svo mikilli umferð í gegnum hverfið sem er líkleg ástæða þess að umferðarmódelið var falsað með þessum hætti.

Þar fyrir utan tel ég göng væru skárri kostur en brú, en þar til umhverfismatið er endurtekið með réttum forsendum er erfitt er að fullyrða nokkuð um framkvæmdina.

Ingólfur Hermannsson
Verkfræðingur

Höfundur: Ingólfur Harri Hermannsson

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sem íbúi í Grafarvogi legg ég ríka áherslu á að framkvæmdum við Sundabraut verði hagað þannig að þær trufli líf íbúa sem minnst og hafi eins lítil og afturkræf áhrif á friðlýsta náttúruna og unnt er. Brú eða yfirborðsbraut myndi valda varanlegri sjón- og hljóðmengun, skerða strandlengju og setja lífríki svæðisins í hættu. Við höfnum að vegtengins Hallsvegar uppá Vesturlandsveg. Það myndi klippa hverfið í tvennt og valda gríðalegri hávaðamengun.
Ég tel því að jarðgöng eða botngöng séu langbesti kosturinn. Slík lausn verndar umhverfið, dregur úr hávaða og sjónrænum áhrifum og heldur lífsgæðum íbúa í fyrirrúmi. Göng hafa einnig framtíðargildi, þau eru öruggari, veðurvarin, hagkvæmari til langs tíma og valda minnstu röskun á landi og lífríki. Það er mikilvægt að áður en ákvörðun um endanlega legu Sundabrautar er tekin verði gerð fullnaðar skoðun á göngum sem heildarlausn. Við eigum ekki að ráðast í framkvæmdir sem hafa óafturkræf áhrif þegar til er valkostur sem lágmarkar skaðann og hámarkar ávinning samfélagsins.

Höfundur: Sigrún Linda Guðmundsdóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Athugasemdir við áform Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar um Sundabraut, mál nr. 627/2023, eru í viðhengi.

Höfundur: Ásdís Kristinsdóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

85.1.Sjónarmið um Sundabraut.docx

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn Náttúrugriða, náttúruverndarsamtaka.

Snæbjörn Guðmundsson, formaður

Höfundur: Snæbjörn Guðmundsson

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

86.1.Na´ttu´rugrið Sundabraut umso¨gn 30no´v2025.pdf

Náttúrugrið

Til Skipulagsstofnunar

Reykjavík, 30. nóvember 2025

UMSÖGN

Sundabraut - umhverfismatsskýrsla 13. október 2025 – mál 627/2023

Skýrslan getur ekki orðið grundvöllur leyfisveitinga þar sem hún uppfyllir ekki kröfur laga nr. 111/2021 sbr. lög nr. 36/2011. Nauðsynlegt er að slíkt komi glöggt fram í áliti Skipulagsstofnunar, og þá eftir atvikum með því að leita sérfræðiþekkingar sem ekki er til staðar innan stofnunarinnar, hyggist stofnunin ekki hafna skýrslunni, eins og heimilt hefði verið skv. 23. gr. laga nr. 111/2021. Náttúrugrið hafa við gerð þessarar umsagnar leitað ráðgjafar sérfræðinga á sviðinu, þ.m.t. lögmanns.

Niðurstaða umhverfismatsskýrslunnar neðst á bls. 279 í kafla 5.9.6 er:

> **„ …hvorki [er] talið að framkvæmdin leiði til þess að ástandi vatnshlotanna hnigni né að þau nái ekki umhverfismarkmiðum sínum.“**

Þessi niðurstaða er **röng** af því hún byggir hvorki á lögum nr. 36/2011, reglugerð nr. 535/2011 né útgefnum leiðbeiningum. Hún virðist öllu heldur byggja á því að slengja saman þremur strandsjávarhlotum, giska óvísindalega á e.k. *meðaltal áhrifa* á þau og *heildarviðkvæmni* („Umfang áhrifa er mismikið eftir vatnshlotum en í heildina metið miðlungs“) án þess þó að vistfræðilegt ástand allra vatnshlotanna hvert fyrir sig liggi fyrir og efnafræðilegt ástand ekki í neinu tilviki, sjá vatnavefsjá og töflu 5.18, („Viðkvæmni umhverfisþáttar er einnig mismikil eftir vatnshlotum, metin mikil fyrir Blikastaðakró-Leirárvogur vegna verndargildis en lítil til miðlungs fyrir önnur vatnshlot. Í heildina er viðkvæmnin því metin miðlungs“). Slíkt umhverfismat gæti aldrei orðið grundvöllur lögmæts framkvæmdaleyfis af þeirri einföldu ástæðu að það liggur fyrir að meira en líklegt er að sum eða öll þessi strandsjávarhlot myndu bæði verða fyrir *varanlegum vatnsformfræðilegum breytingum* („ …mannvirki Sundabrautar munu hafa varanleg áhrif á vatnshlot vegna breytinga á vatnsformfræði“) og það liggur þegar fyrir niðurstaða um að gæðaþáttum* myndi *a.m.k. hnigna tímabundið vegna botnrofs og setflutninga*.

Aðferðarfræði við vistfræðilegt mat á ástandi vatnshlota og áhrifa á þau er bundin í lög, sbr. reglugerð nr. 535/2011, sbr. viðauka með henni, og tilskipun 2000/60/EB með viðaukum. Skýrsla Vatnaskila 25. ágúst 2025 í viðauka G.1 uppfyllir ekki þær kröfur og styður ekki við þá niðurstöðu sem komist er að í umhverfismatsskýrslu. Álit Jörundar Svavarssonar frá 27. desember 2022 í viðauka H.1 og minnisblað hans frá 3. febrúar 2025 í viðauka H.2 um botndýralíf gerir það heldur ekki. Hvorugt álitið er unnin út frá lögbundnum viðmiðum skv. lögum nr. 36/2011. Þýðing þeirra fyrir það mat er því takmörkuð. Skýrslan gengur gegn e-lið 1. mgr. 14. gr. laga nr. 111/2021 því í lögbundinni **Samantekt** kemur ekkert fram um áhrif að þessu leyti. Í töflu sem þar er afrituð (tafla 6.1) eru áhrif á gæði vatns *rangt* tilgreind.

Aðferðarfræði umhverfismatsskýrslu stenst því ekki lög nr. 36/2011 og getur aldrei orðið lögmætur grundvöllur leyfisveitingar, heldur ekki þó úr yrði bætt síðar og utan umhverfismats,

því allar upplýsingar verða að koma fram á meðan almenningur hefur möguleika til þátttöku í umhverfismatinu, sbr. tilskipun 2011/92/ESB. Að mati Náttúrugriða kemst Skipulagsstofnun ekki hjá því að beita lagaheimild til þess að leita sérfróðra á sviði löggjafar um vatnamál í tengslum við þennan þátt umhverfismats.

Ofangreindu til áréttingar er vísað í skýringar dómstóla á tilskipun 2000/60/EB og tilskipun 2011/92/ESB og lögum um umhverfismat framkvæmda sem og úrskurð úrskurðarnefndar umhverfis og auðlindamála:

Dómur EFTA-dómstólsins í máli E-18/24 um afleiðingar brota á umhverfismatslöggjöf.
Dómur Evrópudómstólsins í máli C-461/13 um bann við leyfisveitingu hnigni gæðum vatns.
Dómur Evrópudómstólsins í máli C-535/18 um upplýsingar sem liggja þurfa fyrir í umhverfismati.
Dómur Evrópudómstólsins í máli C-525/20 um bann við tímabundinni hnignun vatnsgæða.
Dómur Hæstaréttar Íslands í máli 575/2016 um að annmarki á umhverfismati leiði til ógildingar leyfis.
Dómur Hæstaréttar Íslands í máli 11/2025 um að skorti lagaheimild til undanþágu er leyfi ógilt.
Úrskurður ÚUA í máli 57/2025 20. nóvember 2025 á hér við:

> "…þær upplýsingar sem umhverfismatsskýrsla framkvæmdarinnar hafði að geyma um áhrif hennar á vatn tók að litlu leyti tillit til umhverfismarkmiða laga nr. 36/2011 og var tilefni til nánari og greinarbetri umfjöllunar svo sem fram kom af hálfu Umhverfisstofnunar og Hafrannsóknastofnunnar. Ítarlegra áhrifamat, sem lagt var til grundvallar mati á áhrifum vatns í áliti Skipulagsstofnunar, kom fyrst fram að aflokinni kynningu og samráði um umhverfismatsskýrsluna. Við það áhrifamat verður að gera þá athugasemd að óvissu virðist til að dreifa um hver séu sett umhverfismarkmið hlutaðeigandi vatnshlota. Verður að álíta að í þessu samanlögðu hafi falist verulegur annmarki á ferli umhverfismats sem geri að verkum að sá þáttur þess sem fjallar um áhrif framkvæmdarinnar á vatn verði ekki lagður til grundvallar og því verði að fella hina kærðu ákvörðun úr gildi".

***Um gæðaþætti fyrir strandsjó**

Gæðaþættir fyrir strandsjó í skilningi laga nr. 36/2011 eru nítrat, fosfat, blaðgræna, hryggleysingjar á mjúkum botni, botnþörungar á hörðum botni og forgangsefnamælingar, auk fiska til stuðnings mati. Vatnsformfræðilegir gæðaþættir, s.s. straumhraði, dýpi, botngerð, sjávarstraumar og sjávarföll, set og setflutningar sem þveranir, vegir og aðrar framkvæmdir geta haft áhrif á. Þetta kom skýrt fram strax í umsögn Umhverfisstofnunar um matsáætlun 19. október 2023.

Samantekið um strandsjávarhlotin þrjú

Straumsvík-Kjalarnes (nr. 104-1391-C)
Lykilatriði er, að vistfræðilegt ástand stóra strandsjávarhlotsins utan við Sundin og Leiruvog er hið eina sem liggur fyrir – og það er *mjög gott*, í skilningi laga, skráð í vatnavefsjá 7. maí 2025. Af því leiðir einnig að engum gæðaþætti þess má hnigna og hnigni einum, fellur vatnshlotið úr þeim flokki að vera mjög gott í það að vera gott, og það er óleyfilegt. Umhverfismatsskýrslan svarar því ekki hvort slík varanleg eða tímabundin hnignun eins gæðaflokks eða fleiri, í skilningi reglugerðar nr. 535/2011 gæti orðið, en þessar upplýsingar

hefðu orðið að liggja fyrir á meðan þátttökuréttar almennings naut við, eða þannig að almenningur gæti gert athugasemd í dag, 30. nóvember. Þær lágu ekki fyrir.

Innri Sund-Elliðaárvogur-Grafarvogur (nr. 104-1303-C) og Blikastaðakró-Leirárvogur (nr. 104-1304-C)

Bæði hin strandsjávarhlotin, sem hér verða kennd við Sund og Leiruvog (Innri Sund-Elliðaárvogur-Grafarvogur 104-1303-C og Blikastaðakró-Leirárvogur 104-1304-C) hafa *óflokkað vistfræðilegt ástand*, þó í síðarnefnda tilvikinu hafi komið fram tilgáta um að það sé mjög gott, en það er óstaðfest og aðeins handflokkað út frá álagsgreiningu, þó þeirra forsendna tilgátunnar sé ekki getið í umhverfismatsskýrslu. Í umhverfismati verður hinsvegar að liggja fyrir hvert vistfræðilegt ástands hvers og eins viðkomandi vatnshlots er. Það liggur ekki fyrir. Því er ekki unnt að leggja mat á áhrif framkvæmdar. Upplýsingar um ástand og áhrif hefðu orðið að liggja fyrir á meðan þátttökuréttar almennings naut við, eða þannig að almenningur gæti gert athugasemd í dag, 30. nóvember. Þær lágu ekki fyrir.

Umhverfismatsskýrsla ekki í samræmi við matsáætlun

Í umhverfismati ber að meta áhrif framkvæmdar á vatn, sbr. c-liður 4. gr. laga nr. 111/2021. Í umsögn Hafrannsóknastofnunar 19. október 2023 kom einungis fram ein athugasemd; að meta þyrfti áhrif í samræmi við lög nr. 36/2011. Umsögn Umhverfisstofnun 19. október 2023 var ítarlegri og þar kom fram að framkvæmdin *myndi hafa áhrif* á strandsjávarhlotin þrjú sem nefnd voru hér fyrir framan en þau hefðu *ekki verið ástandsflokkuð*, þ.e. að vistfræðilegt og eðlisefnafræðilegt ástand vatnshlotanna væri ekki þekkt (hér athugast að það mat fór fram síðar að því er varðar vistfræðilegt ástand varðandi hlotið *Straumsvík-Kjalarnes nr. 104-1391-C*, og er skráð í vatnavefsjá 7. maí 2025 eins og áður segir). Þar sem umsagnirnar og svör við þeim eru hluti matsáætlunar, og í samræmi við allt ofangreint, liggur fyrir að **umhverfismatsskýrsla er í ósamræmi við matsáætlun** sbr. 1. mgr. 22. gr. laga nr. 111/2021 og álit Skipulagsstofnunar 18. mars 2024.

Virðingarfyllst,

Snæbjörn Guðmundsson

Snæbjörn Guðmundsson, formaður Náttúrugriða

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Hi,
I am a resident of Gufunes.
I am categorical not accepting about this Sundabraut plan through my home area Gufunes. It's green zone living area! It will destroy everything. I choose live here of this nature around! Pollution, noise and destruction of nature main and most important reasons for all us -residents of Gufunes.

Höfundur: Gintare Zabielaite

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Umsögn frá Faxaflóahöfnum

Höfundur: Laufey Björk Sigmundsdóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

88.1.Umsögn Sundabraut - Faxaflóahafnir 30.11.2025.pdf

Vegagerðin og Reykjavíkurborg

Reykjavík, 29. nóvember 2025

Efni: Samhljóða umsögn vegna kynningar á umhverfismatsskýrslu vegna Sundabrúar og vegna kynningar á drögum á aðalskipulagsbreytingu vegna Sundabrúar

Umsögn:

Góðar tengingar vöru- og farþegahafnar við umhverfi sitt á landi eru ein af meginforsendum skilvirks hafnareksturs. Faxaflóahafnir leggja mikla áherslu á að Sundahöfn geti áfram sinnt sínu mikilvæga hlutverki í innflutningi og vörudreifingu.

Vel útfærð Sundabraut, að því gefnu að mótvægisaðgerðir séu skipulagðar og fjármagnaðar með skýrum hætti, auk uppbyggingar nýrra hafnarinnviða, gæti í raun styrkt rekstur Sundahafnar til framtíðar. Til þess þarf þó að tryggja að öll mannvirki og lóðir sem verða fyrir neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar verði bættar Faxaflóahöfnum með sanngjörnum og gagnsæjum hætti. Mikilvægt er að Faxaflóahöfnum sé tryggður nægur tími og fullt svigrúm til að skipuleggja og byggja ný hafnarsvæði, og að uppbyggingu þeirra sé lokið áður en framkvæmdir við Sundabraut byrji að hafa varanleg áhrif á rekstur hafna innan hennar. Áfangaskipting við Sundabrú verður að taka mið af því.

Tryggja verður að Faxaflóahafnir komi að samráði, skipulagsvinnu og ákvörðunum sem snerta framtíð Sundahafnar svo rekstur og staða hafnarinnar verði ávallt nokkrum skrefum á undan framkvæmdum við Sundabraut.

1. Þjóðhagslegt mikilvægi Sundahafnar og gámastarfsemi Samskipa

Sundahöfn er einn mikilvægasti innviður landsins, fyrir inn- og útflutning auk flutningskeðju Íslands í heild. Þar starfa fjölmörg fyrirtæki við inn- og útflutning, gámastarfsemi, birgðahald, þjónustu, vörudreifingu og hafnarrekstur. Faxaflóahafnir minna á að Sundahöfn er lífæð samfélagsins, þar berst stærstur hluti neysluvara til landsins. Það er því þjóðhagslegt hagsmunamál að tryggja óslitna starfsemi hennar.

Ljóst er að hafnarbakkar sem þjónusta meðal annars Samskip, sem reka einn stærsta gámaflutningarekstur landsins verða fyrir verulegum áhrifum í tveimur af þeim þremur útfærslum sem nú eru til athugunar. Samkeppni milli skipafélaga er grundvallaratriði fyrir verðmyndun í flutningi, þjónustustig og öryggi birgðakeðju landsins. Ef myndast ástand þar sem ekki er búið að

koma upp nýjum hafnarinnviðum áður en framkvæmdir Sundabrautar hefjast gæti það haft mjög neikvæð áhrif á flutninga til og frá landinu.

Af þessum ástæðum er algert grundvallaratriði að Sundabraut taki mið af mikilvægi Sundahafnar og að kostnaður, tímaþörf og aðgengi að nýjum hafnarbökkum sé tryggt. Ekki er unnt að loka svæðinu eða gera verulegar breytingar á hafnarsvæðum nema fullkomlega sambærileg, fullbúin gámahöfn sé til staðar annars staðar. Undirbúningur slíkra mannvirkja tekur langan tíma og eru kostnaðarsamar.

2. Kostnaður og tímaþörf við flutning hafnarstarfsemi

Flutningur gámastarfsemi, uppbygging nýrrar hafnaraðstöðu og farmsvæðis, dýpkun við viðlegur og breyting á innsiglingum eru umfangsmiklar og tímafrekar framkvæmdir. Vinna þarf kostnaðaráætlun og skýra hvernig bótum vegna skerðingar hafnarbakka og farmsvæða verður háttað.

Tafir á byggingu nýrra hafnarbakka hefðu áhrif á getu Sundahafnar til að sinna vöruflutningum á meðan á umbreytingunni stendur. Slík óvissa er óviðunandi þegar um er að ræða innviði sem hafa áhrif á nær allt atvinnulíf landsins og hefur áhrif á mataröruggi landsins.

3. Athugasemdir sem lúta að framkvæmdatíma og kostnaði

3.1 Framkvæmdatími

Tryggja þarf nægan tíma fyrir allan undirbúning á flutning á hafnarstarfsemi og að ríki og borg taki þátt í slíkum undirbúningi með Faxaflóahöfnum og tryggi framgang þeirra áætlana sem settar verða fram.

Varlega athugað tekur skipulag og framkvæmd vegna nýrra hafnarsvæða um 5 ár, og mögulega lengri tíma. Framkvæmdin sem slíkt er tímafrek og háð aðstæðum, en það kemur þó ekki til framkvæmda fyrr en að undangenginni umfangsmikilli vinnu sem felst í skipulagsvinnu, leyfisveitingum og lögboðnum útboðum. Þetta eru allt ferli sem ekki er unnt að flýta. Þess má geta að, til að vinna tíma, hafa Faxaflóahafnir nú þegar lagt fram tillögu að lengingu á Sundabakka umfram það sem nú er í aðalskipulagi og lagt inn fyrirspurn um matskyldu fyrir þeirri framkvæmd. Sú framkvæmd væri liður í mótvægisaðgerðum vegna framkvæmdar við Sundabrú.

3.2 Efnahagsleg áhrif og kostnaður

Eftirfarandi atriði þarf að greina:

- kostnaður við ný hafnarmannvirki og undirbúning vegna þeirra,
- rekstrarumhverfi Samskipa og annarra fyrirtækja við þessar breytingar,
- meta aukinn rekstrarkostnað sem gæti komið til,
- og meta áhrif á birgðakeðju og þjónustu.

Þetta eru lykilatriði sem verða að liggja fyrir.

3.3 Röskun á hafnarstarfsemi á framkvæmdatíma

Vinna þarf ítarlega greiningu á:

- siglinga- og innsiglingaröryggi,
- skipulagi framkvæmda í tengslum við reglulegar komur skipa,
- samhæfingu dýpkunar og landfyllinga við daglega starfsemi,
- áhrifum á umferð skipa á framkvæmdartíma.

Að auki þarf að taka tillit til að framkvæmdir við dýpkun í Kleppsvík eru bundnar við tímabil utan laxagengdar.

3.5 Ábyrgð og mótvægisaðgerðir

Tryggja þarf eftirfarandi:

- að Faxaflóahöfnum verði bætt tjón á mannvirkjum og lóðum með uppbyggingarmöguleikum á svæðinu
- að félagshagfræðileg greining verði unnin vegna skipulagsbreytinga vegna Sundabrúar þar sem heildaráhrif þess svæðis sem ekki nýtist áfram sem hafnarsvæði er skoðað sérstaklega,
- að mótaðar verði mótvægisaðgerðir fyrir fyrirtæki á svæðinu.

4. Samanburður á útfærslum Sundabrautar

Vegagerðin skoðar þrjár útfærslur með mismunandi áhrifum. Hér eru helstu áhrif þeirra á starfsemi Faxaflóahafna reifuð í stuttu máli:

Útfærsla	Mögulegar mótvægisaðgerðir	Kostir	Ókostir
Göng undir Sundin	-Lítil þörf á mótvægisaðgerðum	-Lítil röskun á hafnarstarfsemi	-Minni tímasparnaður en í öðrum kostum -Ekki allur varningur leyfður í göngin -Kostnaðarsamari framkvæmd - Tengingar við hafnarsvæðið fjær svæðinu
Hábrú	-Lenging Sundabakka um eina legu -Lenging Vogabakka um eina legu	-Bættar vegtengingar	Skert aðgengi að hafnarbökkum við Kleppsvík - Óhagræði í fjárfestingum þar sem ekki er hægt að samnýta kranaspor
Lágbrú	- Ný höfn í Álfsnesi fyrir heilfarmaskip -Lenging Sundabakka um tvær viðlegur -Ný landfylling fyrir stækkað farmsvæði -Breytt skipulag innan brúar	-Bættar vegtengingar -Sameinuð farmsvæði með aukinni skilvirkni - Samnýting fjárfestinga í hafnarbakka og kranaspori auk innviða - Auðveldari aðkoma fyrir nýja viðskiptavini	-Tímafrekar mótvægisaðgerðir nauðsynlegar

Faxaflóahafnir setja sig ekki upp á móti ákveðnum útfærslum en leggja áherslu á að fá tíma og rúm til þess að vinna í kringum þá útfærslu sem valin verður.

5. Niðurstaða umsagnar

Faxaflóahafnir styðja ekki einn tiltekinn kost. Mikilvægast er að tryggja að:

- Faxaflóahafnir hafi nægan tíma og svigrúm til undirbúnings,
- ný hafnarsvæði verði fullbúin áður en framkvæmdir við Sundabraut hefjast í Kleppsvík,
- allar ákvarðanir séu teknar í fullu samráði við Faxaflóahafnir,
- skýra þurfi hvernig Faxaflóahöfnum verður bætt skerðing á hafnarsvæðum og lóðum,
- ríki, borg og hafnaryfirvöld vinni saman að heildarlausn sem uppfyllir þjóðhagsleg markmið.

Sundahöfn er burðarás íslensks efnahagslífs og öryggis. Allar framkvæmdir á svæðinu verða að styrkja rekstraröryggi, samkeppnishæfni og framtíðarmöguleika hafnarinnar, ekki grafa undan þeim.

Fyrir hönd Faxaflóahafna,

_____

Inga Rut Hjaltadóttir

Sviðsstjóri Framkvæmdasviðs

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Gufunesi og mótmæli Sundabraut hér í gegnum hverfið harðlega. Íbúum þessa hverfis var seld sú fallega mynd af Reykjavíkurborg að hér yrði byggt yndislegt hverfi fyrir ungt fólk og fjölskyldur. Hér eru aðeins nokkrar lýsingar af hverfinu sem okkur var selt, teknar af Gufunesid.is:

”360 gráðu útsýni yfir höfuðborgina. Gufunesið er að ganga í endurnýjun lífdaga og þar er að rísa nýtt íbúahverfi með óþrjótandi útivistarmöguleikum í mikilli náttúruparadís.”

”Lífsgæði að búa í nálægð við hafið … hið stórbrotna útsýni, bæði sjávar- og fjalla, fái að njóta sín til hins ýtrasta”

“Náttúruperla þar sem mannlíf og útivist er í fyrirrúmi“

”Það er einstakt að eiga kost á slíkri náttúruperlu í miðri höfuðborginni”

”Gamalt iðnaðarhverfi breytist í útivistar paradís. Í Gufunesi eru einstök landgæði sem gera íbúum svæðisins kleift að stunda sjósund, fara á kajak og anda að sér sjávarilmi fyrir framan heimilið sitt.”

”Vel hannaðar og fjölbreyttar íbúðir með stórbrotnu útsýni“

Það ætti hver maður að sjá að með því að setja umferðarbraut þvert yfir hverfið er ekki að fylgja þeim áætlunum og loforðum sem okkur íbúum voru gefin. Umferðin myndi auka hljóðmengun og loftmengun, ásamt því að hverfið yrði enn óaðgengilegra fyrir íbúa þess en það er nú þegar.

Til þess að tryggja lífsgæði íbúa þá er eini raunhæfi kosturinn að byggja jarðgöng frekar en brú. Brú er kannski hagkvæmari kosturinn þegar litið er til skammtíma, en á móti kemur að brúin myndi ekki nýtast jafn vel og göngin, m.a. vegna veðurs, en hér er oft mikið rok og snjókoma. Við Íslendingar verðum að taka tillit til veðurfarsins hér, en það mun án efa gera notkun brúnnar erfiðari og minna aðlaðandi en göng. Einnig þyrfti líklegast að loka brúnni í lélegri færð sem þyrfti ekki að gera með göng.

Mér finnst Sundabrautin reyndar alveg ferleg hugmynd í alla staði, enda er kostnaðurinn gífurlegur og að mínu mati ætti miklu frekar að nýta fjármagn í að byggja upp heilbrigðiskerfið okkar, skólakerfi eða aðra mikilvægari hluti, en ef Reykjavíkurborg hefur alveg gert upp hug sinn að Sundabraut VERÐI að fara í framkvæmd, þá eru göng EINA lausnin. Þau eru hagkvæmari til lengdar, tryggja öryggi íbúa í þeim hverfum sem brautin mun hafa mest áhrif á, ásamt því að vernda þessa fallegu náttúruperlu sem Gufunesið er og viðhalda þeirri friðsæld sem hér ríkir.

Reykjavíkurborg ber skylda til að hlusta á ákall íbúa eftir endurskoðun á þessu máli áður en að nokkuð verður samþykkt.

Höfundur: Berglind María Ólafsdóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég bý í Gufunesinu og vill að sundabraut fari í göng til þess að minnka ónæði sem fylgir umferðarþungum götum. Sem sagt hljóðmengun og líka sjónmengun. Hljóðmön myndi bara gagnast íbúum á fyrstu hæðum byggingar. Einnig myndi vegur ofan jarðar raska því dýralífi sem fyrir er í Gufunesinu. Held það sé lang besti kosturinn að hafa sundabraut í göngum og útfæra það þannig að Grafarvogur breytist ekki í umferðamiðstöð fyrir bíla sem vilja nota sundabrautina. Tenging í göngin yrði á nokkrum stöðum, mosfellsbæ, grafarvogi og mögulega einhverstaðar sem er aðgengilegt fyrir íbúa Garafarholts án þess að þurfa að keyra þvert í gegnum Grafarvoginn. Nógu mikill umferð er í gegnum Grafarvog fyrir og ef ekki er gætt að getur myndast talsverð umferðastífla þar, sérstaklega ef hugmyndir Borgarlínu um að taka undir sig heilu akreinarnar ganga í gegn. Ásamt því að ef farið er í að setja Sundarbraut í göng þá er alltaf hægt að bæta við hana tengingum í framtíðinni að hverfum sem rísa í framtíðinni.

Höfundur: Símon Þorkell Símonarson Olsen

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Undirritaður, Bjarni Gunnarsson, spyr hér Skipulagsstofnun hvort einhver haldbær rök hafi komið fram fyrir því að botngöng um Kleppsvík, sem voru annar aðalvalkostur í mati á umhverfisáhrifum 1. áfanga Sundabrautar árið 2004, séu ekki valkostur núna í mati á umhverfisáhrifum Sundabrautar.

Hér er tekið saman í stuttu máli hvernig það þróaðist að botngöng um Kleppsvík, sem voru talin góður kostur á ytri leið frá byrjun til ársins 2019, voru allt í einu lélegur valkostur og ekki þess verðugur að skoða vel í mati á umhverfisáhrifum Sundabrautar. Texti sem er birtur innan gæsalappa er tekinn orðrétt úr viðkomandi skýrslum.

ÁRIÐ 2004
Þá var gefið út mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar, 1. áfanga.
Þar voru lagðir fram 3 aðalvalkostir:
* Leið I, hábrú (50 m há)
* Leið I, botngöng
* Leið III, eyjalausn
Miðað við þessa stöðu mála árið 2004 er merkilegt að annar aðalvalkosturinn þá er ekki valkostur núna árið 2025.

ÁRIÐ 2019
Þá var gefin út skýrslan "Sundabraut-Viðræður ríkisins og SSH"
Eftirfarandi kemur þar fram:
* "Ókostur botnganga er að engin reynsla er af gerð botnganga hér og kostnaðaráætlanir því ótryggar."
* Botnganga lausnin er talin of dýr, en er áætluð 10% dýrari en 30 m há brú, 3% dýrari en 55 m há brú og 10% ódýrari en jarðganga lausn.
* Botngöng og 55 m hábrú eru ekki fýsilegir kostir vegna kostnaðar og að kröfur um hæð undir brú og dýptar yfir göngum hafa aukist.
* Tveir kostir eftir, jarðgöng og 30 m há brú verði breytingar gerðar á hafnarsvæðinu. "Faxaflóahafnir og skipulagsyfirvöld í borginni hafa hins vegar verið skýr um það að engar slíkar breytingar skuli gerðar á hafnarsvæðinu í fyrirsjáanlegri framtíð."
* Niðurstaða starfshópsins: "Aðeins einn raunhæfur möguleiki fyrir útfærslu Sundabrautar þvert yfir Kleppsvík, jarðgöng."

Athugasemdir undirritaðs við skýrsluna og niðurstöður hennar:
* Sérkennilegt að botngöng séu útilokuð aðallega vegna þess að þau séu dýr, 10% dýrari en 30 m háa brúin (hvað ef hún hækkar eins og Fossvogsbrúin?)
* Sérkennilegt að ókostur við botngöng séu auknar kröfur um dýpi ofan á þau meðan að það sé lagt til að byggja 30 m háa brú sem takmarkar mjög með miklum kostnaði nýtingu hafnarbakka og hafnarsvæðisins innan við brúna.
* Sérkennilegt að mæla með 30 m hárri brú sem krefst breytinga á hafnarsvæðinu sem Faxaflóahafnir og borgin segja að ekki verði í fyrirsjáanlegri framtíð.
* Sérkennilegt að niðurstaða skýrslunnar sé einn raunhæfur kostur, jarðgöng, sem er áætlaður 10% dýrari en botnganga lausnin.

ÁRIÐ 2021
Þá var gefin út skýrslan "Sundabraut-Greinargerð starfshóps" sem var framhald skýrslunnar frá árinu 2019.
Eftirfarandi kemur þar fram:
* Botngöng væru of dýr.
* Að niðurstaða vinnuhópsins frá 2019 væri að einungis tveir megin valkostir stæðu eftir, jarðgöng og 30 m há brú.

Athugasemd undirritaðs við þessa skýrslu er að það var með skilyrðum að 30 m há brú væri annar af tveimur aðal valkostum Sundabrautar. Skilyrðin voru, eins og áður hefur komið fram, að breyta þyrfti hafnarsvæðinu sem "Faxaflóahafnir og borgin segja að ekki verði í fyrirsjáanlegri framtíð". Hefur þessi skoðun hafnar og borgar breyst?

ÁRIÐ 2023
Þá kemur út skýrslan "SUNDABRAUT-Matsáætlun"

Eftirfarandi kemur þar fram sem snertir botngöng:
* Fjallað er um þá ókosti botnganga að bygging þeirra hafi veruleg áhrif á starfsemi hafnarinnar á framkvæmda tíma.
* Kostnaður er sagður hár og "botngöng voru á fyrri stigum talin vera um 50% dýrari kostur en hábrú".
* Þá er týnt til að "tenging Sundabrautar við Sæbraut og lóð viðbragðsaðila er erfið" með botnganga lausn.

Varðandi nefnda ókosti í skýrslunni vill undirritaður taka fram eftirfarandi:
Bygging brúar hefur líka mikil áhrif á framkvæmdatíma.
Að botngöng séu um 50% dýrari kostur en hábrú er kolröng fullyrðing.
Tenging Sundabrautar við Sæbraut er erfið í öllum valkostum og tengingin við lóð viðbragðsaðila verður sérstaklega auðveld með botnganga lausn þar sem lóðin væri að tengjast beint inn á Sæbrautina með neyðar umferðarljósum.

ÁRIÐ 2025
Þá kemur út "Sundabraut-Umhverfismatsskýrsla"
Eftirfarandi kemur þar fram sem snertir botngöngin og er þar ekkert nýtt á ferðinni:
Í gr. 3.3.1 segir: "Lýsingu á þessum lausnum (þ.e. lausnum sem ekki eru lengur til skoðunar) og umfjöllun um ástæður þess að þær eru ekki lengur til skoðunar er að finna í matsáætlun vegna Sundabrautar".
Síðan er tínt til það sama og í matsáætlun Sundabrautar: " Botngöng: Trufla starfsemi hafnar á framkvæmdatíma, hár kostnaður, tenging Sundabrautar við Sæbraut og lóð viðbragðsaðila erfið."
Um þessi atriði fjallaði undirritaður í athugasemdum sínum um matsáætlun Sundabrautar og var þar sýnt fram á hve rökin fyrir því að botngöng séu ekki valkostur í mati á umhverfisáhrifum Sundabrautar eru máttlaus.

Niðurstaða undirritaðs:
Eins og kemur fram hér á undan eru flest rökin fyrir því að botngöng séu ekki valkostur í mati á umhverfisáhrifum Sundabrautar rökleysur. Það helsta sem er tínt til er :
* Botngöng of dýr, en þau sögð um 10% dýrari en 30 m há brú sem enginn veit hvað kostar (sbr. Fossvogsbrú o.fl. brýr).
* Dýpi ofan á botngöng er sagt vandræða mál og farið fram á 13,8 m dýpi ofan á botngöngin meðan að þróunar áætlun Sundahafnar gerir ráð fyrir að mesta dýpi í Sundahöfn verði 12,5 m. En 30 m há brú sem skerðir mjög hafnarsvæðið með miklum tilkostnaði virðist vera lítið vandamál.
* Tínt er til að truflun á hafnarstarfsemi verði mikil á framkvæmdatíma. Órökstutt er að truflun á hafnarstarfseminni verði meiri með botngangalausn miðað við aðrar lausnir.
* Tenging við Sæbraut og lóð viðbragðsaðila er sögð erfið. Því er til að svara, að tenging Sundabrautar við Sæbraut verður alltaf erfið og tenging við lóð viðbragðsaðila ætti að verða góð með botngangalausn.

Af framansögðu telur undirritaður að pólitík sé á bakvið ástæður þess að botngöng um Kleppsvík séu ekki valkostur í mati á umhverfisáhrifum Sundabrautar.

Virðingarfyllst, Bjarni Gunnarsson vegaverkfræðingur.

Höfundur: Bjarni Gunnarsson

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Við búum í laugardalnum og viljum fá jarðgöng frekar en brú.

Höfundur: Elísabet Einarsdóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sjá meðfylgjandi umsögn Eikar fasteignafélags hf.

Höfundur: Árni Huldar Sveinbjörnsson

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

93.1.Umsögn Eikar fasteignafélags hf um umhverfismatsskýrslu vegna Sundabrautar - 30.11.2025.pdf

EIK

Kópavogi, 30.11.2025

UMSÖGN EIKAR FASTEIGNAFÉLAGS HF.

um umhverfismatsskýrslu um Sundabraut, dags. 13. október 2025

1. INNGANGUR OG HAGSMUNIR EIKAR FASTEIGNAFÉLAGS HF.

1.1 Eik fasteignafélag hf. („**Eik**") hefur gert bindandi kaupsamning um kaup á öllu hlutafé Festingar hf. („**Festing**"), eiganda þeirra atvinnuhúsnæða og hafnarmannvirkja á athafnasvæði Samskipa hf. („**Samskip**") við Sundahöfn sem fyrirhuguð Sundabraut, einkum ef brú verður fyrir valinu, mun samkvæmt framlagðri tillögu skerða, takmarka eða gera ónothæf. Við kaupin er gert ráð fyrir nýjum langtíma leigusamningum við Samskip og byggir fjárfestingin sem slík á stöðugum rekstrarforsendum, óskertu athafnasvæði, fullri nýtingu fasteigna og ótrufluðum inn- og útflutningi um Sundahöfn.

1.2 Í verðmati á Festingu var lagt til grundvallar að heildarvirði félagsins væri upp á um 15 milljarða króna. Ljóst er að brúarframkvæmdir, bæði að því leyti sem áhrif hennar eru nefnd í skýrslunni og að því leyti sem áhrifum er þar alfarið sleppt, getur haft verulega íþyngjandi áhrif á stöðu Eikar, á verðmæti eigna Festingar og á þær rekstrarforsendur sem kaupsamningurinn byggist á. Að mati Eikar er skýrslan ófullnægjandi og uppfyllir ekki þær kröfur sem leiða af lögum nr. 111/2021, stjórnsýslulögum og stjórnarskrárvarinni eignarréttarvernd. Hvorki er gerð fullnægjandi grein fyrir efnislegum verðmætum, áhrifum á fasteignir, áhrifum á rekstur né þeim eignarréttarlegu og þjóðhagslegu afleiðingum sem framkvæmdin hefur í för með sér.

2. ÁHRIF FYRIRHUGAÐRAR BREYTINGAR Á AÐALSKIPULAGI REYKJAVÍKUR (MÁL NR. 622/2023)

2.1 Í tengslum við Sundabraut liggur jafnframt fyrir mál nr. 622/2023 sem varðar breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur, þar sem fyrirhugað er að skilgreina legu Sundabrautar sem nýs þjóðvegar um miðjan grunnrekstrarkjarna Samskipa í Sundahöfn. Sú breyting er stjórnvaldsákvörðun með bindandi réttaráhrifum. Hún afmarkar landnotkun, skilgreinir helgunarsvæði þjóðvegar, takmarkar byggingarheimildir og mótar framtíðarnýtingu þess landsvæðis sem Eik er í raun að fjárfesta í.

2.2 Skilgreining þjóðvegar og helgunarsvæða í aðalskipulagi hefur í för með sér verulega takmörkun á nýtingu fasteigna, bæði núverandi nýtingu og möguleika á framtíðarnýtingu. Slíkt helgunarsvæði útilokar í reynd uppbyggingarmöguleika á svæðinu og hamlar frekari þróun þess. Fyrir þær fasteignir sem eru í eigu Festingar, og sem reiða sig á aðgengi, landnæði og byggingarheimildir, felur breytingin í sér varanlega skerðingu á notkun og verðmæti. Svo umfangsmikil og íþyngjandi skipulagsákvörðun getur ekki talist samrýmanleg 72. gr. stjórnarskrárinnar nema hún byggist á fullnægjandi gögnum, heildstæðu mati og meðalhófi.

2.3 Í gögnum máls nr. 622/2023 er hins vegar ekki að finna mat á áhrifum skipulagsbreytingarinnar á eignarrétt Festingar, á rekstrarforsendur eða á langtímasamninga sem byggja á óbreyttu athafnasvæði. Þá skortir heildarsýn á áhrif breytingarinnar á aðgengi, samgöngur, rekstur og þjóðhagslega þætti. Þar sem helgunarsvæði þjóðvegar getur valdið verðrýrnun og nýtingarskerðingu er óhjákvæmilegt að slíkt mat liggi fyrir áður en ákvörðun er tekin en það mat er ekki að finna í gögnum málsins.

2.4 Skipulagsbreytingin hefur jafnframt bein áhrif á kaupsamning Eikar og Festingar. Þar er gert ráð fyrir langtíma leigusamningi við Samskip á grundvelli óskerts athafnasvæðis og óbreyttra rekstrarforsendna. Ef lóðir eða mannvirki verða ónothæf, skert eða lokað vegna þjóðvegar og helgunarsvæða hans, hefur slíkt umtalsverð áhrif á forsendur, verðmat, tekjustreymi og eignastöðu Eikar. Slíkar breyttar forsendur verða að vera sérstaklega metnar við töku skipulagsákvörðunar, enda geta slíkar ákvarðanir leitt til bótaskyldu vegna verulegrar skerðingar á nýtingu fasteigna samkvæmt stjórnarskrárvarinni eignarréttarvernd og skipulagslögum.

2.5 Samkvæmt rannsóknarreglu 10. gr. stjórnsýslulaga ber stjórnvaldi að afla allra nauðsynlegra gagna áður en ákvörðun er tekin og tryggja að mál sé nægjanlega upplýst. Að mati Eikar er sú krafa ekki uppfyllt í skipulagsmálinu, þar sem hvorki liggur fyrir mat á verðrýrnun fasteigna, rekstraráhrifum, þjóðhagslegum áhrifum né valkostagreining á vægari úrræðum. Þá ber stjórnvaldi samkvæmt meðalhófsreglu 12. gr. stjórnsýslulaga að velja þá lausn sem er vægust gagnvart einkaaðilum og veldur minnstu röskuninni en nær þó markmiðum sínum. Þar sem jarðgöng eru raunhæfur valkostur og valda hvorki helgunarsvæðum, nýtingarskerðingu né uppkaupum, verður að meta hvort brúarkostir Sundabrautar uppfylli í raun skilyrði meðalhófs.

2.6 Með vísan til alls framangreinds telur Eik að fyrirhuguð breyting á Aðalskipulagi Reykjavíkur sé ófullnægjandi að formi og efni og geti ekki talist lögmætur grundvöllur ákvörðunar þar til framangreind sjónarmið hafa verið tekin til fullrar skoðunar.

3. SAMFÉLAGSLEGT MIKILVÆGI SAMSKIPA OG SUNDAHAFNAR

3.1 Samskip gegna lykilhlutverki í flutnings- og birgðakeðju landsins og hafa um áratugaskeið verið einn mikilvægasti hlekkur íslensks inn- og útflutnings. Starfsemin byggir á sérhæfðum innviðum og fasteignum á athafnasvæðinu við Sundahöfn, þar sem umsvifin eru umfangsmikil og ómissandi fyrir flutningsgetu landsins. Sundahöfn er sú höfn þar sem meginhluti gámaflutninga til og frá landinu fer um, og er hún þannig hluti af grunnstoðum innviðakerfis þjóðarinnar. Röskun á starfsemi á svæðinu hefur því ekki einungis áhrif á rekstrargrundvöll eins atvinnurekanda, heldur á verðlag, matvælaöryggi og þjóðhagslegan stöðugleika.

3.2 Mikilvægi þessara þátta er ekki tekið til skoðunar í umhverfismatsskýrslunni eða í skipulagsgögnum, þrátt fyrir að breytingar á aðkomu, aðgengi og skipalægjum hafi skýrar afleiðingar fyrir flutningskerfi landsins. Verulegar truflanir á gámaflutningum hafa óhjákvæmilega áhrif á verð á nauðsynjavörum, flutningskostnað, afkomu útflutningsgreina og á viðkvæma keðju birgða og dreifingar sem byggir á reglubundnum komum skipa og tryggu aðgengi að hafnaraðstöðu. Starfsemi Samskipa er þannig ekki einkamál fyrirtækisins heldur samfélagslega mikilvægt viðfang og skerðing á athafnasvæði þeirra eða aðkomu getur haft áhrif sem ná langt út fyrir efnahagslega hagsmuni einstakra aðila.

3.3 Einnig hefur Sundahöfn grundvallarþýðingu fyrir höfuðborgarsvæðið og landið allt, bæði hvað varðar atvinnusköpun og starfsemi sem er háð reglulegri og öruggri flutningsgetu. Truflanir á starfsemi eða breytingar á lóðar- og aðgengisskilyrðum geta skekkt rekstrarumhverfi flutningsfyrirtækja með tilheyrandi kostnaðarauka sem mun óhjákvæmilega skila sér til neytenda. Í ljósi þess ber að gera mun ítarlegri greiningu á áhrifum á flutningsgetu, verðlag, keðju birgðaflutninga og þjóðaröryggi en fram kemur í skýrslunni.

3.4 Það er mat Eikar að þau samfélagslegu áhrif sem af framkvæmdinni leiða séu umfangsmikil, gagnvart fyrirtækjum, neytendum og hagkerfinu í heild, og verði að taka til efnislegrar skoðunar áður en ákvörðun

er tekin. Röskun á Sundahöfn er í eðli sínu röskun á einum mikilvægasta hlekk innviða landsins og verður að meta með tilliti til þess.

4. ÓFULLNÆGJANDI UMFJÖLLUN UM ÁHRIF Á FASTEIGNIR OG REKSTUR

4.1 Umhverfismatsskýrslan gerir ekki fullnægjandi grein fyrir þeim víðtæku áhrifum sem fyrirhuguð Sundabraut í formi brúar mun hafa á fasteignir Festingar eða á rekstur Samskipa. Framkvæmdir samkvæmt framlagðri tillögu myndu hafa í för með sér niðurrif, skerðingu eða varanlega rýrnun notagildis mannvirkja á Holtavegi 1, 1b, 6 og 8 og verulega skerðingu á aðgengi og notagildi fasteigna á Kjalarvogi 7–15. Þá munu fasteignir á Kjalarvogi 17 og 19 verða fyrir óbeinum en verulegum áhrifum vegna breytinga á aðkomu, umferð og starfsemi. Þverun yfir athafnasvæðið mundi skipta því í tvennt og leiða til þess að endurbyggja þyrfti innviði norðan brúar til að starfsemi gæti haldið áfram með eðlilegum hætti. Þar að auki myndi aðal skipalægi Samskipa á hafnarsvæðinu hverfa, sem hefur alvarlegar rekstrarlegar afleiðingar.

4.2 Efnisleg verðmæti atvinnuhúsnæðis og hafnarmannvirkja á svæðinu telja tugi þúsunda í skilningi laga nr. 111/2021. Þrátt fyrir það er engin heildstæð greining á áhrifum framkvæmdarinnar á þessi verðmæti að finna í skýrslunni. Þetta er verulegur ágalli á umhverfismatinu og brýtur gegn lögbundinni skyldu til að meta áhrif á mannvirki, byggð og efnahagslega hagsmuni.

4.3 Sama gildir um áhrif framkvæmdarinnar á rekstur Samskipa. Ef fasteignir verða ónothæfar, lokaðar eða skertar til lengri tíma, breytast forsendur verulega og hætta skapast á verulegum rekstrartruflunum, tjóni og verðrýrnun sem hefur bein áhrif á verðmæti. Þrátt fyrir að þessi áhrif tengist beint lagaskilyrðum 4. gr. laga nr. 111/2021 er hvergi fjallað um þau í skýrslunni.

4.4 Að lokum er ljóst að framkvæmdatími verður langur. Fyrst þarf að byggja nýtt hafnarsvæði, sem tekur að minnsta kosti 3–4 ár, og síðan munu brúarframkvæmdir taka um það bil 5 ár. Heildartími röskunar verður því að líkindum 8–10 ár, án þess að þessi áhrif séu tekin með í umhverfismatinu. Engin viðleitni er gerð til að meta þann rekstrar- og samfélagslega kostnað sem felst í svo langvarandi truflun á meginflutningsmiðstöð landsins.

5. LAGALEG ÁLITAEFNI – EIGNARRÉTTUR, MEÐALHÓF, BÓTASKYLDA

5.1 Áhrif framkvæmdarinnar og fyrirhugaðrar skipulagsbreytingar fela í sér verulega og varanlega skerðingu á eignarrétti í skilningi 72. gr. stjórnarskrárinnar. Slíkar takmarkanir eru aðeins heimilar að uppfylltum ströngum skilyrðum um lögmæti, meðalhóf og fullnægjandi rannsókn. Þar sem skýrslan metur hvorki verðrýrnun, rekstraráhrif né áhrif helgunarsvæða þjóðvegar á fasteignir, er matið ekki byggt á nægilega upplýstum gögnum. Það brýtur gegn rannsóknarreglu 10. gr. stjórnsýslulaga.

5.2 Að sama skapi stenst valkostagreiningin ekki meðalhófsregluna. Jarðgöng eru mun vægara úrræði sem ná sama markmiði með mun minni röskun, bæði á eignum, rekstri og þjóðhagslegum þáttum. Í ljósi þess að yfirborðsleið veldur mikilli þörf á uppkaupum, niðurrifi og rýrnun verðmæta og rekstrarforsendna, er óljóst að hún fullnægi skilyrðum meðalhófs án þess að til staðar sé ítarleg greining sem sýni fram á nauðsyn hennar.

6. NIÐURLAG

Að mati Eikar eru bæði umhverfismatsskýrslan og tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur ófullnægjandi að lögum. Mat á efnislegum verðmætum vantar, rekstrarleg og þjóðhagsleg áhrif eru ekki rædd og hvorki meðalhóf né rannsóknarskylda eru virt. Þar sem jarðgangnakostur liggur fyrir sem raunhæfur valkostur með mun minna íþyngjandi áhrifum er ljóst að framlagðir brúarkostir fullnægja ekki lagaskilyrðum.

F.h. Eikar fasteignafélags hf.

Árni Huldar Sveinbjörnsson
Yfirlögfræðingur

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Í viðhengi er umsögn Náttúrufræðistofnunar.

Höfundur: Snorri Sigurðsson

Sent inn þann: 30.11.2025 , **Fyrir hönd:** Náttúrufræðistofnun

Viðhengi:

94.1.Sundabraut - Umhverfismatsskýrsla - Umsögn Náttúrufræðistofnunar.pdf

Náttúrufræðistofnun

Skipulagsstofnun
Jón Ágúst Jónsson
Borgartúni 7b
105 REYKJAVÍK

Garðabær, 30. nóvember 2025
Málsnúmer: 202510-0035
SS

Efni: Sundabraut, umhverfismatsskýrsla

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar sem barst í gegnum Skipulagsgátt þann 13. október 2025 þar sem óskað er umsagnar Náttúrufræðistofnunar um umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar fyrir Sundabraut. Náttúrufræðistofnun veitti umsögn um matsáætlun fyrir framkvæmdina þann 17. október 2023 og er vísað í þá umsögn hér á eftir eins og við á.

Framkvæmdin lýtur að nýrri tengingu milli Sæbrautar og Kjalarness. Fyrir flesta leiðarhluta er einn aðalvalkostur hvað varðar þverun sunda og fjarða og það er með brú og fyllingum en fyrir þverun Kleppsvíkur eru tveir aðalvalkostir, Sundabrú eða Sundagöng og fylgja þeim valkostum mismunandi útfærslur einkum á brúarhæð og legu brautarinnar um Gufunes þ.m.t. misstórar landfyllingar sem og á tengingum við stofnbrautir vestan Kleppsvíkur. Í Geldinganesi er endanleg lega brautarinnar ekki skilgreind heldur stærra belti sem kemur til greina fyrir leguna. Í Gunnunesi og Álfsnesi er að stærstum hluta einn skýr valkostur fyrir legu brautarinnar. Göng undir Eiðsvík, milli Gunnuness og Álfsnes og undir Kollafjörð hafa verið útilokuð og eru það einkum kostnaðarrök sem þar eru tilgreind, en einnig tiltekin flækjustig í hönnun og framkvæmd, mismikil þó eftir atvikum.

Náttúrufræðistofnun hefur kynnt sér umhverfismatsskýrsluna og vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri:

Almennar ábendingar um umhverfismatsskýrslu

Í umhverfismatsskýrslunni er að finna góða lýsingu á framkvæmdasvæðinu, völdum valkostum og eiginleikum þeirra. Þá er ítarleg umfjöllun um þá umhverfisþætti sem fjallað er um í matinu, í allmörgum viðaukum og tekið saman í skýrslunni sjálfri.

Náttúrufræðistofnun hefur í rýni sinni á umhverfismatsskýrsluna einblínt á þá kafla er fjalla um umhverfisþætti er tengjast fagsviði stofnunarinnar og varða náttúrufarsþætti þ.e.a.s. fugla, gróður og vistgerðir, jarðminjar, fiska og önnur sjávardýr en einnig kafla um hafstrauma, öldufar og setflutninga, landslag og ásýnd, vatnshlot og verndarsvæði.

Þá er í umsögninni einkum horft til þeirra valkosta og framkvæmdaþátta sem hafa helst áhrif á þessa umhverfisþætti og útilokar það t.d. að mestu þann hluta framkvæmdasvæðisins sem er vestan Kleppsvíkur þar sem það er að nær öllu leyti innan byggðs umhverfis.

Í einstaka tilfellum byggist matið ekki á fullnægjandi gögnum að mati Náttúrufræðistofnunar t.d. er stundum einungis byggt á eldri gögnum sem sum eru komin nokkuð vel til ára sinna. Ekki hefur öllum ráðleggingum stofnunarinnar úr umsögn hennar um matsáætlun verið fylgt eftir hvað varðar gagnaöflun. Er vikið að því frekar hér á eftir í umfjöllun um einstaka umhverfisþætti.

Mat á sjávarspendýrum var t.a.m. fellt inn í kafla um fiska en ljóst er að gagnasöfnun um sjávarspendýr var afar takmörkuð og t.d. lítið sem ekkert rýnt í erlendar heimildir um möguleg áhrif af framkvæmdum af þessum toga á seli og hvali.

Þá vantar alveg umfjöllun um ljósmengun og áhrif framkvæmdar á myrkurgæði og hvernig það getur haft áhrif á lífverur. Það er t.d. vel þekkt að ljósmengun hafi áhrif á far fiska og einnig geta björt ljós truflað fugla og spendýr. Framkvæmdinni en ekki síst rekstur Sundabrautar mun fylgja mikil breyting á lýsingu á svæði sem í dag er að stórum hluta lítið sem ekkert upplýst.

Hafstraumar, öldufar og setflutningar

Afar mikilvægt er að meta vandlega hvaða áhrif framkvæmdin getur haft á hafstrauma, öldufar og setflutninga, sér í lagi fyrir innan áformaðar þveranir s.s. í Leiruvogi og Kollafirði. Innan Leiruvogs eru friðlýst leiru- og fjörusvæði sem eru í senn víðfeðm og mikilvæg búsvæði fyrir margar lífverur þ.m.t. varp- og fæðuöflunarstöðvar fugla, dvalarstaðir sela, farleiðir laxfiska og búsvæði ýmissa botndýra. Allar breytingar á eðli strauma og setflutninga sérstaklega geta haft margs konar áhrif á lífríki sem nauðsynlegt er að leggja sem best mat á út frá bestu mögulegu þekkingu.

Í umhverfismatinu er stuðst við ýmis gögn. Athygli vekur að t.d. gögn á kornastærð eru misný á nálinni og ekki er enn búið að fullvinna úr sýnatöku við áformað brúarstæði í Kollafirði og því óvissa til staðar við mat á mögulegum setflutningum. Þar sem botnrofs- og setflutningaútreikningar eru mjög næmir kornastærð er athyglisvert að ekki séu fullnægjandi kornastærðargögn til staðar við öll brúarstæði. Þá vantar mælingar á svifaursstyrk og ljósstyrk í Leiruvogi. Skýrt kemur fram í skýrslu Vatnaskila (Viðauki G1) og í umhverfismatsskýrslunni að þetta skapar töluverða óvissu við mat á t.d. gruggmyndun sem og mögulegum setflutningum innan brúarstæða þ.m.t. á töluvert stóru svæði í Leiruvogi.

Samkvæmt áhrifamatinu munu þveranir hafa staðbundin áhrif á straumsvið og öldufar en áhrif á vatnsskipti og sjávarföll fyrir innan þveranir eru talin verða óveruleg. Í Leiruvogi benda líkön til þess að engar breytingar yrðu á fjörum vegna sjávarfallabreytinga og vatnsskipti ættu að haldast fullnægjandi með áformuðu brúaropi. Það er jákvætt að niðurstöður virðast afdráttarlausar um þetta. Þó kemur fram að með tímanum aukist líkur á uppsöfnun sets innan þverana og að stórstraumsmörk fjöru færist út og rennsli í gegnum veglínu gæti minnkað. Það gæti leitt til áhrifa á vatnsskipti en líkur á því að þau áhrif verði veruleg eru taldar litlar. Óvissa um þennan þátt er þó töluverð. Áhrif þverunar á seltu og dreifingu mögulegra mengandi efna eru talin hverfandi.

Við áformað brúarstæði í Leiruvogi mun aukning á straumhraða hafa áhrif á far laxaseiða á allstóru svæði, og aukast þau áhrif tilfinnanlega eftir því sem brúaropið er minna. Ljóst er að 200 metra lengd á brúaropi er algjört lágmark til að aðstæður verði ekki of krefjandi fyrir laxaseiðin og er það þetta atriði sem vegur hvað þyngst þegar kemur að ákvörðun um lengd brúarops.

Þá er búist við töluverðri gruggmyndun nálægt brúarstæðinu og að hún geti varið í töluverðan tíma. Þörf er á frekari rannsóknun á botnseti við brúarstæði í mynni Leiruvogar. Þar sem gruggmengunin gæti reynst sérstaklega mikilvægt atriði þegar kemur að áhrifum á lífríki, er nauðsynlegt að bæta stoðir þekkingar fyrir líkanagerð þessu tengt. Stefnt er að frekari sýnatöku og líkanagerð til að minnka óvissu. Þá er þörf á að skilgreina betur vöktun og mótvægisaðgerðir til að draga úr gruggmengun.

Um heildaráhrif á þennan umhverfisþátt segir í umhverfismatsskýrslunni:

“Niðurstöður benda til þess að áhrif Sundabrautar á hafstrauma, öldufar og setflutninga verði ólík eftir svæðum. Á framkvæmdatíma er talið að áhrif geti orðið nokkuð neikvæð. Á rekstrartíma er talið að áhrifin geti orðið nokkuð neikvæð

í Kollfirði en óveruleg neikvæð í Eiðsvík og Kleppsvík. Í Leiruvogi-Blikastaðakró telur framkvæmdaraðili að áhrif geti orðið talsverð neikvæð. Talin er ríkja óvissa um niðurstöður varðandi setflutninga og gruggmyndun á framkvæmda- og rekstrartíma og því mun framkvæmdaraðili leggja áherslu á vöktun og að gripið verði til mótvægisaðgerða, ef þörf verður á."

Að mati Náttúrufræðistofnunar vega væntanleg talsvert neikvæð áhrif framkvæmdar á setflutninga, gruggmyndun og strauma í Leiruvogi og nálægt áformuðum landfyllingum og brúarstæðum í mynni vogarins hvað þyngst við mat á heildaráhrifum framkvæmdarinnar, enda það atriði sem talið er hafa mest neikvæð áhrif á ýmsa náttúrufarsþætti s.s. fiska, fugla, botndýr, vatnshlot og verndarsvæði, eins og vikið er að í umfjöllun um þá þætti hér á eftir. Það að töluverð óvissa sé um heildaráhrif til framtíðar hvað þetta varðar er óheppilegt og vekur upp ýmsar spurningar um þennan áformaða hluta framkvæmdarinnar og útfærslu á honum.

Botndýralíf

Umfjöllun um botndýralíf byggist á töluverðu magni gagna víða af áhrifasvæði framkvæmdarinnar en einnig á nálægum svæðum. Hins vegar er megnið af þeim gögnum komið nokkuð til ára sinna. Þrátt fyrir að þær rannsóknir t.d. nálægt brúarstæðum í Leiruvogi, við Kleppsvík og víðar bentu til þess að ekki væri um mjög tegundaauðug búsvæði að ræða með fremur lítið verndargildi þá finnast þar ýmsir hópar botndýra s.s. lindýr, krabbadýr og burstaormar. Þá eru á áhrifasvæði framkvæmdarinnar mjög mikilvæg fæðuöflunarsvæði fugla, laxfiska og sjávarspendýra og allar breytingar á botndýrasamfélögum geta haft keðjuverkandi áhrif á þessa lífveruhópa. Það má því gagnrýna að ekki hafi verið tekin fleiri og nýrri sýni af botndýrum, til að staðfesta það sem fyrri rannsóknir hafa sýnt fram á og til að skapa betri grundvöll fyrir þá vöktun sem stefnt er að samhliða og í framhaldi af framkvæmdinni. Sú vöktun ætti að miðast við núverandi stöðu. Svæðin hafa verið undir ýmsu álagi og breytingar hafa átt sér stað í umhverfinu á síðustu áratugum t.d. útþensla byggðar, ný athafnastarfsemi, nýir landnemar þ.m.t. framandi ágengar botndýrategundir, efnistaka o.fl. Forsendur fyrir að uppfæra gögn eru því sannarlega fyrir hendi að mati Náttúrufræðistofnunar eins og bent var á í umsögn stofnunarinnar um matsáætlun.

Bein áhrif verða á búsvæði botndýra þar sem stefnt er á fyllingar vegna brúargerðar þ.e. í Kleppsvík, Eiðsvík, í mynni Leiruvogs og í Kollafirði. Eins og fjallað er um hér að framan benda líkön til þess að fullum vatnsskiptum verði haldið í Leiruvogi og Kollafirði þannig að áhrif á botndýralíf fyrir innan fyllingar/brúarstæði ættu ekki að verða mikil eða skyndileg. Hins vegar er óvissa um setflutninga sem og gruggmyndun eins og áður hefur komið fram og í því felst óvissa um langtíma breytingar og áhrif þeirra á botndýr sem t.d. sía fæðu úr vatnsbolnum eða eru háð tiltekinni setgerð. Með þeirri óvissu skapast jafnframt óvissa um áhrif á þær lífverur sem nýta sér botndýr sem fæðu s.s. fiska, fugla og seli.

Niðurstaða umhverfismatsins er að vegna takmarkaðs verndargildis botndýra á svæðinu sé áhrif framkvæmdarinnar á botndýralíf metin óveruleg. Náttúrufræðistofnun telur þó að vegna þeirrar óvissu sem ríkir um framtíðaráhrif mikilvægra botndýrabúsvæða undir vernd einkum leirusvæða í Leiruvogi sé ekki hægt að fullyrða um að botndýralíf verði fyrir óverulegum áhrifum.

Fiskar og önnur sjávardýr

Umtalsverð gögn eru til um laxfiska á áhrifasvæði framkvæmdarinnar enda var farið í sérstakar rannsóknir fyrir utan að vöktun á laxfiskum í bæði ám og strandsjó hefur verið stunduð víða á svæðinu. Rannsóknirnar sýna að Elliðaárvogur og Leiruvogur eru allt mjög mikilvæg svæði fyrir laxfiska þ.m.t. lax og sjóbirting.

Niðurstaða umhverfismatsskýrslunnar er mjög afgerandi fyrir þennan umhverfisþátt. Talið er að framkvæmdin geti haft umtalsverð áhrif á göngur, búsvæði og fæðu laxfiska, sér í lagi í Leiruvogi. Áhrif

vegna brúargerðar á aðstæður fyrir göngur laxfiskaseiða vegna breytinga á straumhraða og grugghættu eru metin sérstaklega mikilvæg og neikvæð. Þá ríkir óvissa um heildaráhrif á búsvæði og lífslíkur fisktegunda sem ganga um og dvelja um bæði Leiruvog og Kollafjarðar vegna þeirrar óvissu sem fjallað er um í kaflanum um hafstrauma, öldur og setflutninga. Stefnt er að töluverðri vöktun, á laxfiskum sem og öðrum nytjafiskitegundum.

Náttúrufræðistofnun tekur undir niðurstöðuna og telur að mikilvægt sé að eyða óvissu um t.d. áhrif gruggmengunar, því ef hætta er á að áhrif á fiska geti reynst talsvert eða jafnvel verulega neikvæð þá vekur það upp ýmsar spurningar um hvort áætluð útfærsla á framkvæmdinni sem hefur áhrif á Leiruvog sé ásættanleg í ljósi mikilvægi svæðisins fyrir fiska og annað lífríki. Þá má spyrja sig hvort sú lágmarksstærð á brúaropi sem er áformuð sé nægileg til að tryggja að áhrif á far laxfiskaseiða verði ekki of neikvæð.

Í kafla um fiska er stuttlega fjallað um önnur sjávardýr þ.e.a.s sjávarspendýr einkum seli og um sjávarhryggleysingjann risaskera, sem er nokkuð einkennandi tegund fyrir Leiruvog og Blikastaðakró. Hvers vegna umfjöllun um þessa tegund ratar í þennan kafla en ekki um botndýralíf vekur nokkra furðu. Hvað varðar umfjöllun um seli, eins og áður hefur verið bent á taldi Náttúrufræðistofnun í umsögn sinni um matsáætlun framkvæmdar mikilvægt að lagt yrði mat á áhrif á sjávarspendýr. Umfjöllunin í umhverfismatsskýrslunni er full lítil og einföld, vissulega eru lagðar fram upplýsingar um fjölda landsela sem sáust í tengslum við fuglatalningar, en betur hefði mátt greina mögulega áhættuþætti fyrir tegundirnar í tengslum við áhrif framkvæmdarinnar. Almenn óvissa um áhrif á grunnsævisbúsvæði í Leiruvogi, á þó einnig við um seli sem og risaskera, eins og annað lífríki sem reiðir sig á fæðuframboð á svæðinu.

Vatnshlot

Í umfjöllun um áhrif á vatnshlot er vikið að stórum hluta að sömu atriðum og fjallað er um hér að framan í tengslum við áhrif á hafstrauma og setflutninga sem og áhrif á botndýralíf (sem er mikilvægur vistfræðilegur vísir á ástand strandsjávarvatnshlota).

En til viðbótar er fjallað um mengunarhættu sem vatnshlotunum getur stafað af, annars vegar umferð á rekstratíma sem og efnamengun frá ruslahaugum á Gufunesi, en sumir valkostir um Sundagöng liggja um þá hauga og hætta er á að skaðleg efni losni úr þeim og berist í umhverfið þ.m.t. strandsjó í Kleppsvík. Mjög mikilvægt er að vöktun á losun úr Gufuneshaugunum sé markviss og að gripið verði til mótvægisaðgerða til að koma í veg fyrir alla mengun. Athyglisvert er að í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur (HER) frá 29. nóvember kemur fram að HER telur ekki nægilegar upplýsingar til staðar um mögulega losun skaðlegra efna frá haugnum til að hægt sé að leggja endanlegt mat á möguleg áhrif þess að Sundabraut liggi yfir hauginn. Náttúrufræðistofnun tekur undir áhyggjur HER um þetta og telur mjög brýnt að óvissu um mögulega hættu sem umhverfi og náttúru gæti stafað af mengun frá haugnum sé eytt.

Fuglar

Safnað var nýjum gögnum um fuglalíf svæðisins bæði á svæðum þar sem framkvæmdin mun skerða beint búsvæði sem og á mikilvægum fuglasvæðum sem eru á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Eins og skýrt kemur fram í viðauka J sem fjallar um athuganir á fuglum og mat á áhrifum framkvæmdarinnar á fuglalíf eru sum af verðmætustu fuglasvæðum á Suðvesturhluta landsins innan áhrifasvæðisins en það eru sérstaklega leiru- og fjörusvæðin í Leiruvogi og Blikastaðakró.

Athuganir sýndu að fuglalíf er mjög auðugt og ríkulegt á þessu svæði, sem og annars staðar á framkvæmdasvæðinu t.d. í Eiðisvík og á Álfsnesi. Þéttleiki varpfugla var metinn á sniðum þar sem framkvæmdin mun raska varpsvæðum. Það er jákvætt en vegna mjög lítillar sýnastærðar er til staðar hætta á skekkju í þessu mati. Ljóst er þó að töluverður fjöldi fuglategunda er í varpi á framkvæmdasvæðinu og hvað mestur í Geldinganesi.

Á áhrifasvæðinu fundust 69 fuglategundir og í umhverfismatsskýrslunni er greint frá því að allstór hluti þeirra eru tegundir sem metnar eru í hættu eða yfirvofandi hættu á válista Náttúrufræðistofnunar, einnig eru margar skilgreindar sem íslenskar ábyrgðartegundir. Vert er að benda á að válisti Náttúrufræðistofnunar fyrir fugla var uppfærður fyrr á þessu ári (sjá https://www.natt.is/is/midlun/utgafa/valistar/fuglar/valisti-fugla-2025) og hefur tegundum á honum fjölgað t.d. eru ábyrgðartegundirnar heiðlóa, lóuþræll og spói, sem allar finnast á áhrifasvæði framkvæmdar, nú allar metnar í nokkurri hættu (VU) vegna fækkunar á landsvísu.

Niðurstaða umhverfismatsins er að áhrif framkvæmdarinnar á fugla eru metin talsverð neikvæð á hlutum I og IV og verulega neikvæð á hlutum II og III. Þar vega eyðilegging búsvæða víða á framkvæmdasvæðinu þungt enda ljóst að veglínan liggur um töluvert stór gras- og mólendi sem fuglar nýta til varps og dvalar, á Gufunesi, Geldinganesi, Álfsnesi og Kjalarnesi. Framkvæmdin mun einnig valda truflun og hættu af ýmsum toga á bæði framkvæmda- og rekstrartíma. Fjalla hefði mátt ítarlegar um hvernig truflun frá stórum samgönguæðum eins og Sundabraut getur verið á fugla - bæði vegna árekstrarhættu sem og fælandi áhrif t.d. vegna ljós- og hávaðamengunar.

Eitt veigamesta atriðið er þó óneitanlega möguleg langtímaáhrif á leirusvæðin í Leiruvogi og Blikastaðakró vegna áhrifa brúargerðar milli Geldinganess og Gunnuness, og sú óvissa sem ríkir um þau áhrif eins og rætt hefur verið hér að framan. Vegna mikilvægi leirusvæðana fyrir fæðuöflun fjölmargra fugla þ.m.t. margra ábyrgðartegunda sem nýta svæðið á fartíma en einnig varptegunda, er áhætta til staðar um að ef áhrif á t.d. botndýralíf og fiska verði neikvæð þá muni það geta haft neikvæð áhrif á fæðuöflunarmöguleika fugla á svæðinu. Mjög mikilvægt er að áhrif á fuglalíf þar verði vöktuð gaumgæfilega eins og stendur til.

Náttúrufræðistofnun tekur undir þessa niðurstöðu um áhrif á fugla og telur margþátta áhrif framkvæmdarinnar á fugla sem og óvissu um umfang þeirra áhrifa vera afar veigamikinn þátt þegar kemur að heildarmati á framkvæmdinni og ljóst að mjög mikilvægum fuglasvæðum á landsvísu stendur umtalsverð ógn af framkvæmdinni.

Gróður og vistgerðir

Safnað var nýjum gögnum um gróðurfar og vistgerðir á framkvæmdasvæðinu, með áherslu á svæði þar sem beint rask verður. Jákvætt er að vistgerðir voru kortlagðar og tegundasamsetning háplantna skoðuð, en ítarlegri lýsing á aðferðafræði við vistgerðagreiningu og kortlagningu hefði mátt fylgja. Athyglisvert er að ný tegund fyrir landið, seftegundin *Juncus tenuis,* hafi fundist í Álfsnesi. Náttúrufræðistofnun telur þó ekki hægt að fullyrða um að líklega eigi sú tegund erindi á válista eða í friðlýsingu. Algjörlega á eftir að leggja mat á stöðu tegundarinnar m.t.t. uppruna og útbreiðslu.

Við kortlagningu vistgerða kemur í ljós að flestar landvistgerðir á áhrifasvæðinu eru á röskuðu landi og hafa lágt verndargildi. Náttúrufræðistofnun telur þetta líklegt miðað við eðli svæðanna sem um ræðir þar sem umtalsvert rask og alls konar starfsemi hefur mótað gróðurfar. Það á sérstaklega við um Gufunes og stóra hluta af Álfsnesi. Á stöku stað eru þó votlendisleifar, gras- og mólendisvistgerðir með hátt verndargildi sem nauðsynlegt er að hlífa sem mest fyrir raski.

Fjöruvistgerðir eru víðast hvar með mjög hátt verndargildi, einkum í Leiruvogi, við Geldinganes og í Gufunesi. Þar eru leirur, sjávarfitjar og þangfjörur sem hýsa fjölbreytt lífríki og eru mikilvægar fyrir fæðuöflun fugla og annarra dýra. Eins og í umfjöllun um aðra umhverfisþætti er óvissa til staðar um hver langtímaáhrif á fjöruvistgerðir vegna þverana, einkum í Leiruvogi en einnig Kollafirði, geta orðið.

Ljóst er að töluverður munur er á raski á vistgerðum bæði á þurrlendi og í fjörum í Gufunesi, eftir því hvort Sundabrú eða Sundagöng verða fyrir valinu. Áhrifin verða meiri vegna brúarinnar þar sem ýmis gróðurlendi sem og fjörusvæði í Kleppsvík verða fyrir beinu raski, meðan mun minna svæði er raskað í kringum framkvæmdir við gangnamunna.

Niðurstaða umhverfismatsins er að á framkvæmdahlutum II-IV eru áhrifin á vistgerðir metin nokkuð neikvæð, en í hluta I yrðu þau metin óveruleg ef Sundagöng eru valin. Náttúrufræðistofnun tekur undir þessa niðurstöðu og þótt lítið sé um að mjög verðmætar vistgerðir verði fyrir raski og engum plöntutegundum á válista sé ógnað, er um töluvert mikið beint rask á lítt snortnu vel grónu svæði að ræða á nær öllu framkvæmdasvæðinu.

Jarðfræði og jarðminjar

Gögn um jarðfræði framkvæmdasvæðisins eru frekar góð og er áhrifasvæði Sundabrautar svæði þar sem jarðfræðileg myndun einkennist af móbergs- og grágrýtismyndunum frá síðasta jökulskeiði, ásamt setlögum sem hafa safnast í sjó og leirum við strandlínu. Á svæðinu er víða að finna jarðmyndanir og jarðminjar sem varpa ljósi á þróun landslags við lok ísaldar og hækkandi sjávarstöðu. Fram kemur að engar sérstakar jarðminjar með hátt verndargildi séu skráðar á framkvæmdasvæðinu, en að við Gufunes og Geldinganes og í Álfsnesi eru berg- og setlög sem hafa fræðilegt gildi sem jarðsöguleg tímamerki.

Náttúrufræðistofnun vill benda á mjög nýja uppgötvun en við athuganir fyrr á þessu ári fundust steingervingalög í strandseti við sunnanverða Eiðsvík. Við frekari skoðun hefur verið staðfest að þar er um að ræða samlokur, kuðunga, hrúðurkarla og götunga frá lokum síðustu framrásar og í kjölfarið hopunar ísaldarjökulsins á höfuðborgarsvæðinu. Lögin eru ólík öðrum setlögum að því leyti að þau eru mjúk og geyma m.a. lífveruför sem ekki eru þekkt annarsstaðar. Nákvæmri aldursgreiningu er ekki lokið en ljóst er að um lög frá lokum ísaldar er að ræða og þessi fundur því mikilvæg viðbót til að varpa ljósi á sögu síðasta kuldaskeiðs og þess lífríkis sem var einkennandi fyrir þann tíma á þessum slóðum. Verndargildi steingervingalaganna er því mögulega töluvert og æskilegt væri að kanna það betur. Hluti þeirra mun verða fyrir beinu raski vegna framkvæmdar við brú yfir Eiðsvík og meta þarf hvaða aðgerðir sé hægt að fara í til að koma í veg fyrir rask eins og hægt er. Þar sem um ný óbirt gögn, sem enn er verið að skoða, er að ræða, er Náttúrufræðistofnun tilbúin til frekari ráðgjafar um málið.

Við allar framkvæmdir þarf að forðast óþarfa jarðrask og tryggja að sýnilegar jarðmyndanir verði ekki eyðilagðar við uppfyllingar eða vegskeringar. Sérstaklega varlega þarf að fara í kringum þekkt setlög sem metin eru með hátt verndargildi.

Í umfjöllun um niðurstöðu umhverfismatsins fyrir áhrif á jarðmyndanir er einkum fjallað um áhrif í Gufunesi og muninn á jarðgöngum og brú. Í jarðgangakostinum undir Kleppsvík eru áhrif á jarðminjar óveruleg, þar sem megnið af framkvæmdinni fer fram undir yfirborði. Brúarkosturinn felur í sér fyllingar og niðurgreftranir sem geta raskað náttúrulegri strandlínu og leirum sem hafa jarðfræðilegt og líffræðilegt gildi sem og raskað berg- og setmyndunum í Gufunesi. Í ljósi nýrra uppgötvana á steingervingum í EIðsvík þyrfti að innleiða betur mat af áhrifum Eiðsvíkurbrúar á þær jarðminjar inn í heildarmatið.

Náttúruminjar og verndarsvæði

Áhrifasvæðið liggur í nálægð við nokkur friðlýst svæði og svæði sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum. Þar á meðal eru Leiruvogur og Blikastaðakró, sem hafa verið friðlýst vegna fjölbreytilegs lífríkis, fjöruvistgerða og fuglalífs. Svæði við Geldinganes og Gufunes eru einnig á náttúruminjaskrá eða undir hverfisvernd. Fleiri verndarsvæði eru skammt frá t.d. Lundey sem er friðlýst og Elliðaár og Grafarvogur eru einnig á fjaráhrifasvæði framkvæmdarinnar.

Framkvæmd Sundabrautar mun valda beinu raski á hverfisverndarsvæði í Geldinganesi sem og á nokkur votlendissvæði sem falla undir ákvæði um sérstaka vernd. Framkvæmdin getur einnig haft óbein áhrif á nálæg verndarsvæði, einkum eins og ítarlega hefur verið fjallað um hér að framan áhrif fyllinga og brúargerðar sem valda breytingum á straumum og setflutningi og aukinni mengunarhættu á framkvæmdatíma á friðlýst leiru- og fjörusvæði og mikilvæg búsvæði fugla og annarra lífvera í Leiruvogi og Blikastaðakró.

Niðurstaða umhverfismatsins er að áhrif geta orðið talsvert neikvæð á friðlýsta svæðið í Leiruvogi og Blikastaðakró og tekur Náttúrufræðistofnun undir það. Í ljósi óvissu um ákveðna áhrifaþætti er það áhyggjuefni að þau áhrif gæti reynst enn neikvæðari sem væri verulegt áhyggjuefni vegna mikilvægi verndarsvæðisins. Áhrif á hverfisverndaða strandlínu Geldinganess eru metin nokkuð neikvæð, þar sem um beint rask er að ræða, en ekki á mjög stóru svæði.

Landslag og ásýnd

Framkvæmdasvæðið er í dag að stórum hluta lítt raskað eða í það minnsta án áberandi mannvirkja. Landslag svæðisins er metið misviðkvæmt en hluti þess telst þó með mikla viðkvæmni, og þar vega eyjar og sund Kollafjarðar hæst að mati Náttúrufræðistofnunar enda líklega þær landslagsheildir þar sem mest áhrif verða af framkvæmdinni. Tilkoma Sundabrautar mun enda gjörbreyta ásýnd og landslagi þar sem hún mun liggja að stórum hluta. Ásýndarmyndir frá ýmsum sjónarhornum sem sýndar eru í þessum kafla umhverfismatsskýrslunnar sýna þetta á skýran hátt og ljóst að sum sjónarhorn eru viðkvæmari en önnur.

Náttúrufræðistofnun telur sérkennilegt að við mat á ásýnd sé einungis horft til mannvirkisins en ekki metið hvernig áhrif af hreifanlegri bílaumferð á ásýndina eru, en þau hljóta að geta verið umtalsverð, sérstaklega í návígi. Einnig vantar að meta ásýndaráhrif vegna lýsingar, bæði frá mannvirkjum og bílaumferðinni. Í dag er þetta svæði ekki mikið upplýst og bílaumferð lítil og sums staðar engin. Mun meiri ljós munu því berast frá svæðinu sem breyta ásýnd í rökkri og myrkri. Náttúrufræðistofnun telur slæmt að mat á þessum þáttum inn í ásýndarmatið vanti alveg.

Niðurstaða umhverfismatsins er að áhrif á landslag og ásýnd eru almennt metin nokkuð neikvæð, en mismikil við Kleppsvík eftir útfærslum þar sem áhrif af Sundagöng verða eðlilega mun minni en af Sundabrú. Náttúrufræðistofnun telur að mögulega sé vanmat á þessi áhrif fyrir viðkvæmustu hluta framkæmdasvæðisins, sér í lagi frá Geldinganesi yfir í Álfsnes en þar er minnst um mannvirki í dag og sýnileiki mannvirkjana mun vera mikill. Þá vantar að taka tillit til ásýndaráhrifa frá umferð og ljósum inn í matið.

Samantekt á umhverfismati og mótvægisaðgerðir

Framkvæmd Vegagerðarinnar á Sundabraut er afar stór og flókin framkvæmd og áhrifasvæði hennar er víðfemt. Á þessu áhrifasvæði finnst fjölbreytt náttúra og svæði sem teljast í senn verðmæt og mikilvæg á landsvísu fyrir lífríki þ.m.t. fæðuöflunar- og farsvæði fugla og fiska, búsvæði sela og botnsjávardýra og fjöruvistgerðir með mjög hátt verndargildi. Nokkuð stór hluti áhrifasvæðisins er undir vernd þar með

talið friðlýst svæði. Merkar jarðminjar er einnig að finna á framkvæmdasvæðinu m.a. setlög með steingervingum frá lok ísaldar. Þá eru sundin og nesin sem veglínan liggur um sterk kennileyti í landslagi höfuðborgarsvæðisins, eru víða lítt snortin og fá mannvirki þar fyrir.

Framkvæmdin mun fela í sér mikið inngrip í umhverfi og náttúru og áhrif hennar verða víða á framkvæmdasvæðinu veruleg og fyrir all marga umhverfisþætti neikvæð, jafnvel talsvert neikvæð. Sú niðurstaða er skýr í umhverfismatsskýrslunni þó í einhverjum tilfellum vanti klárlega upp á meiri og betri gögn til að gefa ítarlegri mynd af væntanlegum áhrifum og eyða óvissu sem til staðar er.

Ásýndaráhrif verða mikil og landslag mun breytast með tilheyrandi áhrifum á útivistargildi. Þó skortir betri umfjöllun um áhrif umferðar og ljósmengunar á ásýnd.

Beint rask verður vegna framkvæmda á jarðminjar og gróðurlendi, að stærstum hluta á svæði sem eru ekki metin með hátt verndargildi en þó munu bæði þurrlendis- og strandvistgerðir og merkileg setlög frá lok ísaldar, þar af sum með steingervingum verða fyrir raski. Í Gufunesi munu ólíkir valkostir við þverun Kleppsvíkur leiða til mismikils rasks á vistgerðum og jarðminjum. Náttúrufræðistofnun telur Sundagöng mun heppilegri kost í því sambandi en Sundabrú.

Óvissa er um áhrif þess að leggja veglínu yfir Gufuneshauga og þörf er á betra mati á mengunarhættu.

Veigamest eru áhrif þverana og brúargerðar á lífríki - einkum vistgerðir og búsvæði lífvera á grunnsjávar- og strandsvæðum innan svæða þar sem þveranir verða, sérstaklega í Kollafirði og friðlýstum svæðum í Leiruvogi og Blikastaðakró. Þrátt fyrir að vatnsskipti munu að öllum líkindum vera tryggð sem er algjört grunnskilyrði, er ljóst að áhrif á fiska þ.m.t. far laxfiska, fullorðinna sem seiða, og ýmissa fugla m.a. ábyrgðartegunda og tegunda á válista, eru metin talsvert og jafnvel verulega neikvæð. Hversu mikil og langvinn þau áhrif geta orðið er ekki að fullu þekkt því óvissa er til staðar um áhrif á setflutninga og gruggmyndun vegna þess að betri gögn skortir enn um t.d. kornastærð botnsets, svifaursstyrk og ljósstyrk í Leiruvogi og Kollafirði. Þá eru gögn um botndýralíf ekki nýleg og þörf á að fá skýrari mynd um hvaða breytingar gætu átt sér stað í botndýrafánu í Leiruvogi og Blikastaðakró og hvaða áhrif það gæti haft á dýr sem nýta þau sér til fæðu s.s. fugla, fiska og sjávarspendýr.

Að mati Náttúrufræðistofnunar vekur það upp spurningar um réttmæti framkvæmdarinnar eins og hún er kynnt, að ekki er horft til fleiri valkosta hvað varðar þverun sunda - sérstaklega þverun mynni Leiruvogs - þegar ljóst er að áhrifin á friðlýst svæði og lífríki þess verða svo neikvæð, og mögulega neikvæðari ef áhætta vegna þekktrar óvissu er tekin inn í myndina. Aðrar mögulegar útfærslur s.s. göng á milli Geldinganess og Gunnuness voru ekki tekin með sem valkostir í umhverfismatinu, fyrst og fremst vegna kostnaðar. Þá eru heldur ekki til umfjöllunar valkostir þar sem brýr eru lengri og fyllingar styttri, en slíkt gæti dregið úr neikvæðum áhrifum, einnig vegna kostnaðar sem og hærra kolefnisspors skv. umhverfismatsskýrslunni. Verndarstaða og –gildi þessara merkilegu og mikilvægu náttúrusvæða sem Leiruvogur og Blikastaðakró sannarlega eru (sem metin eru meðal verðmætustu búsvæða fyrir fugla á öllum Innesjum, og meðal fárra nær alveg óraskaðra, sem eftir eru á þessum slóðum) ætti að mati Náttúrufræðistofnunar að fá sérstaklega mikið vægi þegar lykilforsendur eru metnar samtímis þ.m.t. kostnaður og kolefnispor. Ekki er ásættanlegt að mati Náttúrufræðistofnunar að slá áður en umhverfismat er framkvæmt út af borði framkvæmdarvalkosti sem myndu fela í sér miklu minni áhrif á nátttúru og umhverfi, þegar svo mikið er undir.

Fjallað er um ýmsar mótvægisaðgerðir, sumar snúa að því að lágmarka rask og neikvæð áhrif af einstaka framkvæmdaþáttum en flestar snúa að miklu leyti að frekari rannsóknum og vöktun á framkvæmdatíma og eftir að framkvæmd er lokið m.a. á lífríki. Bætt þekkingarstaða og vöktun er mjög mikilvæg en kemur

ekki í veg fyrir skaða sem verður vegna rasks og mögulegra breytinga á straumum og setflutningum, gruggmengun o.fl. Fram kemur að mögulegar aðgerðir til að draga úr gruggmengun verði metnar. Þetta er afar mikilvægt atriði og þörf er á ítarlegri umfjöllun um hvers eðlis slíkar aðgerðir væru og hver raunhæfni þeirra er. Skýrt er að lenging brúaropa væri sterkasta mótvægisaðgerðin til að draga úr neikvæðum áhrifum vegna þverunar, en í umhverfismatsskýrslunni er tilgreint að lenging brúa komi ekki til greina sem mótvægisaðgerð. Eðlilegast væri því eins og áður hefur komið fram að minnka áhættuna með því að lengja áætlaðar brýr þótt í því felist meiri kostnaður.

Náttúrufræðistofnun gerir ekki frekari athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna en telur mikilvægt að eitt og annað við áætlaða framkvæmd sé skoðað betur, óvissu eytt þar sem hún er enn til staðar og fleiri valkostir hafðir á borðinu. Það verðmæt og viðkvæm náttúra er í húfi.

Virðingarfyllst,

Snorri Sigurðsson

Sviðsstjóri náttúruverndar

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sem íbúi í Laugardal vil ég vísa í umsögn/ athugasemd Önnu Sigurrósar Steinarsdóttur:

Íbúi í Laugardal. Miklar umræður hafa verið um áhrif Sundabrautar á Grafarvog, en sem íbúi Laugardals vil ég vekja athygli á þeim áhrifum sem fyrirhuguð tenging við Holtaveg hefði á okkar hverfi.
Gert er ráð fyrir allt að 30.000 bílar muni nýta sér Sundabrautina á hverjum degi og fara um Holtaveg. Við Holtaveg eru staðsett t.d. leikskóli, skóli og frístundaheimili og þar eru börn daglega á ferð. Þetta mun ekki aðeins auka umferð um Holtaveg, heldur einnig um Laugarásveg, Álfheima og aðrar götur í íbúðahverfi. **Aukin umferð þýðir meiri mengun, hávaða og slysahættu**, sérstaklega á álagstímum þegar börn eru að koma til og frá skóla. Þetta mun skerða lífsgæði okkar í Laugardal og stofna öryggi barna í hættu.
Við íbúar Laugardalsins erum ekki tilbúin að fórna okkar lífsgæðum til þess að umferð utan af landi berist hraðar inn í hverfið . Hér þarf að finna betri lausn sem hentar bæði borgarbúum og fólki utan af landi.
Við erum t.d. með risastórt iðnaðarsvæði beint fyrir neðan, væri ekki heppilegra að hafa endann á Sundabraut þar ?

Höfundur: Stella Andrea Guðmundsdóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég undirritaður Guðjón Hreiðar Árnason, Fannafold 171 ,112 Reykjavík,
Kem hér með á framfæri mótmælum mínum við lagningu Sundabrautar, eins og hún er kynnt í Umhverfismatsskýrslu (EFLU).
Það er mín skoðun að hönnun framkvæmdarinnar frá sunnanverðri Eyðisvík og yfir Eiðisvík, Geldinganes yfir Leiruvog og Kollafjörð, sé mjög vanhugsuð.
Búið er að leggja mikla vinnu í leiðina frá Reykjavík og að Eiðisvík. Þó ekki hafi náðst sátt um útfærslu. Getur Vegagerðin skoðað möguleika á að leggja botngöng yfir Kleppsvík í sömu legu og brýrnar eru teiknaðar? Svo vegtengingar við Holtaveg og Hallsveg geti haldið sér? Hafa ekki fleyri þjóðir en Japanir lagt botngöng með góðum árangri?

Frá norðanverðum Grafarvogi er ein veglína til skoðunar. Það er ótrúlegt að framkvæmdaaðilum detti í hug að það sé ásættanlegt að setja vegfyllingar og stutta brú og loka af Eiðsvík.
Verra er þó að leggja til eins og það sé ásættanlegt að leggja vegfyllingu frá Geldinganesi að Gunnunesi og loka af Blikastaðakró og Leiruvog og trufla þar með gönguleið laxfiska að tveimur vinsælum laxveðiám. Það er einnig sjóbirtingsstofn í Kaldá, Varmá og áðurnefndum laxám. Hvað með verndun alls lífs í Leiruvogi og Blikastaðakró, Flóru og Fánu? Núverandi útfærsla á vegfyllingu yfir Kollafjörð er einnig vanhugsuð og óhugnarlega ljót. Mynd 3.31. Fyrsta val hlýtur að vera að leggja jarðgöng frá sunnanverðri Eyðsvík og undir hana og Geldinganes og koma upp á hagstæðasta stað á Gunnunesi. Hvers vegna er þessi forsenda ekki fyrsta val vegagerðarinnar? Vel mætti hugsa sér að hagkvæmt gæti verið að leggja jarðgöng yfir Kollafjörð eins og Ytri leið er sýnd á Mynd 1.3.

Rétt er að beda á að illa er farið með byggingarland á Geldinganesi MYND 3.41. "Áhrif á hljóðvist á rekstrartíma Sundabrautar eru talin óveruleg jákvæð fyrir íbúa í Laugardal
og óveruleg neikvæð fyrir íbúa í Grafarvogi, að teknu tilliti til mótvægisaðgerða." Þetta er ótrúleg fullyrðing varðand íbúa í Grafarvogi. Hvaða vitrænar mótvægisaðgerðir getur Vegagerðin bent á til að minnka hávaða frá núverandi útfærslu á vegfyllingu og brúm yfir Leiruvog? Allt sem Vegagerðin hefur nefnt myndi auka sjónmengun og framkvæma umhverfislýti.
Vonandi verður þetta leyst með jarðgöngum.

Það er mín skoðun að ekki egi að leggja Sundbraut fyrr en Borgarlína er komin vel á veg. Ennig þurfi að bæta vegyfirborð og tvöfalda brýr áður en lagt verður í þessa framkvæmd.

Sjálfsagt er að bæta hönnun Sundabrautar svo framkvæmdin öll geti orðið landi og þjóð til sóma.

Höfundur: Guðjón Hreiðar Árnason

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sammála umsögn íbúa samtaka Laugardals.
mbk

_
Þórdís

Höfundur: Þórdís Karelsdóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég tel að Sundabraut eigi að vera í göngum fyrir lífsgæði, lýðheilsu, náttúru og öryggi.

Höfundur: Tómas Orri Halldórsson

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Brot úr umsögn Heilbrigðiseftirlits um Sundabraut.

HER talar bæði gegn því að Sundabraut fari yfir og undir hauginn:

„Valkosturinn að leggja göng undir hauginn felur samt í sér að rjúfa þar hauginn svo sá kostur er heldur ekki æskilegur. Fullnægjandi áhættugreining á jafn menguðu svæði sem liggur þétt að íbúðarbyggð þarf að liggja fyrir áður en tekin er ákvörðun um legu vegarins, byggja þarf á góðum gögnum og ýtrustu varúð. HER telur öruggara að velja aðra valkosti sem ekki raska Gufuneshaug.“

HER gagnrýnir að aðeins séu skoðuð áhrif á hljóðvist 1. hæðar en ekki efri hæða, hægt sé að setja hljóðmön fyrir 1. hæð en lítið sé hægt að gera fyrir efri hæðir:

„Í umfjöllun um hljóðvist kemur fram að álag minnkar á ákveðnum svæðum en eykst á öðrum. Í viðauka D er farið nánar inn á greiningar á áhrifum á hljóðvist en í matsskýrslunni sjálfri er helst fjallað um áhrif hávaða á fyrstu hæð. Skv. töflu í viðaukanum verður hækkun á umferðarhávaða almennt meiri á 1. hæð en efri hæðum útsettra húsa. HER telur að skoða þurfi þetta nánar því reynslan sýnir að oft getur hávaði orðið meiri á efri hæðum eftir aðstæðum. Auðveldara er að koma fyrir mótvægisaðgerðum s.s. hljóðmön fyrir 1. hæð en mun erfiðara að hafa áhrif á hækkun hljóðstigs á efri hæðum.“

Um aukna loftmengun:

„Í staðinn verða ný svæði útsett fyrir loftmengun. Sérstaklega verður íbúðarbyggð í Gufunesi fyrir áhrifum en brautin mun liggja í gegnum það hverfi. Svæðið er í dag ekki útsett fyrir mikilli loftmengun og umskipti því mikil.“

Talað hefur verið um að vinna hafi farið fram í samráði við íbúa, sem ekki hefur verið gert - enda hefur íbúaráð verið lagt niður - og að fara eigi fram mat á sálfræðilegum áhrifum framkvæmdarinnar á íbúa en það hefur ekki heldur verið gert.

Að öllu metnu þá er einungis hægt að draga þá ályktun að ekki sé borin virðing fyrir íbúum Gufuness og má leiða líkur að því að það sé vegna þess að sumar íbúðir svæðisins hafi verið seldar á undirverði og að forysta borgarstjórnar telji það réttlætanlegt að troða á réttindum efnaminni íbúa.

Höfundur: Tinna Þorvaldsdóttir Önnudóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Grafarvogi og vil taka fram að ég er **ekki á móti Sundabraut** sem samgöngubót. **Ég hafna hins vegar <u>báðum þeim valkostum</u>** sem nú liggja fyrir í Skipulagsgátt milli Sæbrautar og Kjalarness. Báðir valkostir hafa, að mínu mati, **verulega neikvæð áhrif á lífsgæði íbúa Grafarvogs og mjög alvarleg og að hluta óafturkræf áhrif á lífríki í Leiruvogi og nágrenni**.

Ég hef áhyggjur af auknum hávaða og loftmengun í íbúðahverfum Grafarvogs, stóraukinni umferð í gegnum um hverfið, skerðingu útivistarsvæða og mikilla inngripa í viðkvæm fjöru- og leirusvæði í Leiruvogi, Blikastaðakró og við Geldinganes. Ég tel að ekki sé forsvaranlegt að fórna þessum náttúrugæðum og lífsgæðum íbúa fyrir þá valkosti sem hér eru til umsagnar, valkosti sem þegar liggur fyrir að eru umdeildir og óvissir til lengri tíma.

Ég krefst þess að Sundabraut verði lögð í göngum alla leið frá Sæbraut til Kjalarness. Slíkur kostur er mun vænlegri og mun best tryggja bættar samgöngur til framtíðar, draga úr mengun, hávaða og slysahættu og um leið vernda náttúru, útivistarsvæði og íbúðabyggð í Grafarvogi.

Ég vísa nánar til umsagna **Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Íbúasamtaka Grafarvogs og Náttúrufræðistofnunar Íslands**, sem fylgja þessari umsögn.

Höfundur: Sigrún Ásta Einarsdóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

100.1.HER_umsögn_Sundabraut_28_11_25.pdf

100.2.Sundabraut - Umhverfismatsskýrsla - Umsögn Náttúrufræðistofnunar.pdf

100.3.Umsögn Íbúasamtaka Grafarvogs um umhverfismat Sundabrautar.pdf

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur

Reykjavík 28. nóvember 2025
HER-202510-3920

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um mál nr. 627/2023 í skipulagsgátt, Sundabraut. Kynning umhverfismatsskýrslu.

Vísað er til máls nr. 627/2023 í skipulagsgátt, Sundabraut. Kynning umhverfismatsskýrslu. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur farið yfir málið og gögn þess og gefur eftirfarandi umsögn.

HER vill byrja á að benda á jarðboranir vegna rannsókna í Gufuneshaug eru starfsleyfisskyldar. Þá vill HER einnig árétta að gerð landfyllinga með jarðefnum frá uppgreftri er háð starfsleyfi. Ef um opna landfyllingu er að ræða er starfsemin háð leyfi Umhverfis- og orkustofnunnar en ef um er að ræða lokaða landfyllingu er hún háð starfsleyfi heilbrigðiseftirlits. Því gæti það átt við að sama landfylling sé háð leyfum beggja eftir því hvernig staðið er að framkvæmdinni, sjá nánar í leiðbeiningum Umhverfis- og orkustofnunnar um endurnýtingu úrgangs í fyllingar. Sé landfylling kaflaskipt þarf leyfi fyrir hverjum kafla fyrir sig. Þá er varp í hafið háð leyfi Umhverfis- og orkustofnunnar.

HER telur að kanna mætti betur samlegðaráhrif framkvæmdarinnar við aðrar fyrirhugaðar stórframkvæmdir við Elliðavog. Skoða þarf sérstaklega hvaða framkvæmdir gætu verið í gangi á sama tíma þar sem víxláhrif þeirra geta aukið umhverfisáhrif..

HER vill ítreka fyrri athugasemd úr umsögn um matsáætlun Sundabrautar að æskilegt hefði verið að meta fleiri valkosti, s.s. göng á ákveðnum leggjum leiðarinnar en fallið er frá því vegna mikils kostnaðar. HER telur æskilegt að metin sé kostur gangna á fleiri leggjum leiðarinnar en frá Kleppsvík að Gufunesi og undir Gufuneshaug. Áhrif Sundabrautar á byggð í Grafarvogi yrðu mun minni með tilkomu jarðgangna þar sem brautin á að liggja um íbúðarhverfi auk þess að komast mætti hjá mögulegum áhrifum á náttúrufar sem verða s.s. við þverun brautarinnar frá Geldinganesi að Gunnunesi. Hækkandi sjávarstaða og auknar öfgar í veðurfari gætu haft áhrif á mannvirki í

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

fyrirhugaðri legu yfir sjó, jarðgöng myndu leysa slíkar áskoranir. Vegna mikilla vinda á því svæði sem fyrirhuguð brú yfir Kollafjörð á að liggja gætu skapast erfiðar aðstæður sem gætu orðið verri í kjölfar loftslagsbreytinga.

Hvað varðar þann kafla Sundabrautar sem liggja á um Gufunes þá ítrekar HER fyrri áhyggjur sínar vegna þess valkostar sem framkvæmdaraðili setur í fyrsta sæti, sem er þverun urðunarstaðarins í Gufunesi. Engar heildstæðar rannsóknir liggja fyrir á haugnum en eins og fram kemur í skýrslunni og fylgigögnum hafa ýmsar rannsóknir farið fram í gegnum tíðina, oft á afmörkuðum þáttum s.s. losun á hauggasi. Vegagerðin hefur hafið rannsóknir og rannsóknaráætlun hefur verið lögð fyrir HER og Umhverfis- og orkustofnun (UOS). HER telur þær rannsóknir sem lagðar eru til ekki nægjanlegar til að gefa fullnægjandi upplýsingar um ástand haugsins og hver áhrif þess að hreyfa við honum gætu verið. UOS hefur tilkynnt Reykjavíkurborg að hefja þurfi reglubundna vöktun með haugnum og verður vöktunaráætlun lögð fyrir fljótlega. Safna þarf gögnum yfir lengri tíma til að kortleggja grunnástand áður en hafist er handa við aðgerðir eins og tilraunafergingar, eins þarf mun ítarlegri jarðvegsrannsóknir í samræmi við staðla, ekki aðeins forkönnun á jarðvegsmengun. Eins þarf að horfa til þess að önnur rokgjörn efni en hauggas geta verið að losna frá haugnum, mat á slíkri losun hefur færst í aukana í tengslum við mengaðan jarðveg í nágrannalöndum okkar. Að mati HER er í raun ekki hægt að meta umhverfisáhrif þessa valkosts fyrr en mun meiri upplýsingar liggja fyrir. Þó byggt hafi verið á urðunarstöðum erlendis eru aðstæður ekki sambærilegar og skortur á gögnum ekki sami. Eins eru til erlend dæmi um neikvæðar afleiðingar þess að raska eða breyta jafnvægi urðunarstaða, sérstaklega þeirra er innihalda mikið af spilliefnum eins og raunin er hér. Lagðar eru til mótvægisaðgerðir s.s. léttur vegur/mýrarvegur sem vissulega dregur úr álagi á hauginn en engu að síður felur í sér að rjúfa hann og raska. Valkosturinn að leggja gögn undir hauginn felur samt í sér að rjúfa þar hauginn svo sá kostur er heldur ekki æskilegur. Fullnægjandi áhættugreining á jafn menguðu svæði sem liggur þétt að íbúðarbyggð þarf að liggja fyrir áður en tekin er ákvörðun um legu vegarins, byggja þarf á góðum gögnum og ýtrustu varúð. HER telur öruggara að velja aðra valkosti sem ekki raska Gufuneshaug.

Komið er inn á það í matsskýrslu að gera þurfi áhrifamat fyrir vatnshlot sem verða fyrir áhrifum af framkvæmdinni skv. leiðbeiningum Umhverfis- og orkustofnunar. Hér vill HER benda á að skoða þurfi mögulega losun frá Gufuneshaugum út í sjó sérstaklega. Röskun á haugssvæði vegna vegalagningar gæti haft áhrif á slíka losun. Þá vill HER benda á að betur þarf að skoða áhrif þrengingar Kollafjarðar á ástand fjarðarins. Fram kemur í matsskýrslu í kafla 5.8.3 um grunnástand að uppsöfnun næringarefna hafi ekki orðið vart í firðinum. HER þekkir ekki til nýlegra rannsókna á slíku í firðinum en beðið er frekari gagna frá Veitum til að geta gert viðtakaskilgreiningu. Fyrir liggur nú

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

að tvöfalda á starfsemi fiskeldisfyrirtækis fyrir botni Kollafjarðar og getur það leitt til frekari næringarefnalosunar. Mikil uppbygging stendur fyrir dyrum á Esjumelum og því fyrirséð að magn skólps er losað er í fjörðinn mun aukast. Fram kemur í umhverfismatsskýrslu að metin hafi verið áhrif þrengingar fjarðarins á dreifingu skólps og komist að þeirri niðurstöðu að ekki verði neikvæð áhrif. Ekki liggur fyrir hvaða forsendur eru notaðar við þá útreikninga. HER telur að betri upplýsingar þurfi um áhrif landfyllinga og þrengingar í Kollafirði á fjörðinn sem skólpviðtaka með tilliti til aukinnar losunar á næstu árum.

Í umfjöllun um hljóðvist kemur fram að álag minnkar á ákveðnum svæðum en eykst á öðrum. Í viðauka D er farið nánar inn á greiningar á áhrifum á hljóðvist en í matsskýrslunni sjálfri er helst fjallað um áhrif hávaða á fyrstu hæð. Skv. töflu í viðaukanum verður hækkun á umferðarhávaða almennt meiri á 1. hæð en efri hæðum útsettra húsa. HER telur að skoða þurfi þetta nánar því reynslan sýnir að oft getur hávaði orðið meiri á efri hæðum eftir aðstæðum. Auðveldara er að koma fyrir mótvægisaðgerðum s.s. hljóðmön fyrir 1. hæð en mun erfiðara að hafa áhrif á hækkun hljóðstigs á efri hæðum. Þá telur HER að skoða þurfi áhrif Sundabrúar og Sundabrautar á hljóðstig við hús í Hamrahverfi. Vegna aðstæðna getur hávaði frá umferð borist upp í hverfið og þar eru svæði sem almennt eru ekki útsett fyrir umferðarhávaða. Ljóst er að breyttar aðstæður geta haft áhrif í byggðinni þar.

Þegar kemur að loftgæðum telur HER jákvætt að Sundabraut geti dregið úr umferð í gegnum þéttbýli. Í staðinn verða ný svæði útsett fyrir loftmengun. Sérstaklega verður íbúðarbyggð í Gufunesi fyrir áhrifum en brautin mun liggja í gegnum það hverfi. Svæðið er í dag ekki útsett fyrir mikilli loftmengun og umskipti því mikil. Þá telur HER að loftmengun geti einnig aukist í hluta Hamrahverfis.HER telur æskilegast að farið verði í valkosti sem draga eins og unnt er úr loftmengun í íbúðarbyggð.

Loks vill HER benda á að fyrirhuguð lega Sundabrautar um Álfsnes fer yfir skotæfingasvæði sem þar er. Vegna notkunar á blýhöglum á svæðinu er því hætta á jarðvegsmengun. Fullnægjandi hreinsun þarf að hafa átt sér stað á svæðinu áður en framkvæmdir hefjast.

Virðingarfyllst

f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

Náttúrufræðistofnun

Skipulagsstofnun
Jón Ágúst Jónsson
Borgartúni 7b
105 REYKJAVÍK

Garðabær, 30. nóvember 2025
Málsnúmer: 202510-0035
SS

Efni: Sundabraut, umhverfismatsskýrsla

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar sem barst í gegnum Skipulagsgátt þann 13. október 2025 þar sem óskað er umsagnar Náttúrufræðistofnunar um umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar fyrir Sundabraut. Náttúrufræðistofnun veitti umsögn um matsáætlun fyrir framkvæmdina þann 17. október 2023 og er vísað í þá umsögn hér á eftir eins og við á.

Framkvæmdin lýtur að nýrri tengingu milli Sæbrautar og Kjalarness. Fyrir flesta leiðarhluta er einn aðalvalkostur hvað varðar þverun sunda og fjarða og það er með brú og fyllingum en fyrir þverun Kleppsvíkur eru tveir aðalvalkostir, Sundabrú eða Sundagöng og fylgja þeim valkostum mismunandi útfærslur einkum á brúarhæð og legu brautarinnar um Gufunes þ.m.t. misstórar landfyllingar sem og á tengingum við stofnbrautir vestan Kleppsvíkur. Í Geldinganesi er endanleg lega brautarinnar ekki skilgreind heldur stærra belti sem kemur til greina fyrir leguna. Í Gunnunesi og Álfsnesi er að stærstum hluta einn skýr valkostur fyrir legu brautarinnar. Göng undir Eiðsvík, milli Gunnuness og Álfsnes og undir Kollafjörð hafa verið útilokuð og eru það einkum kostnaðarrök sem þar eru tilgreind, en einnig tiltekin flækjustig í hönnun og framkvæmd, mismikil þó eftir atvikum.

Náttúrufræðistofnun hefur kynnt sér umhverfismatsskýrsluna og vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri:

Almennar ábendingar um umhverfismatsskýrslu

Í umhverfismatsskýrslunni er að finna góða lýsingu á framkvæmdasvæðinu, völdum valkostum og eiginleikum þeirra. Þá er ítarleg umfjöllun um þá umhverfisþætti sem fjallað er um í matinu, í allmörgum viðaukum og tekið saman í skýrslunni sjálfri.

Náttúrufræðistofnun hefur í rýni sinni á umhverfismatsskýrsluna einblínt á þá kafla er fjalla um umhverfisþætti er tengjast fagsviði stofnunarinnar og varða náttúrufarsþætti þ.e.a.s. fugla, gróður og vistgerðir, jarðminjar, fiska og önnur sjávardýr en einnig kafla um hafstrauma, öldufar og setflutninga, landslag og ásýnd, vatnshlot og verndarsvæði.

Þá er í umsögninni einkum horft til þeirra valkosta og framkvæmdaþátta sem hafa helst áhrif á þessa umhverfisþætti og útilokar það t.d. að mestu þann hluta framkvæmdasvæðisins sem er vestan Kleppsvíkur þar sem það er að nær öllu leyti innan byggðs umhverfis.

Í einstaka tilfellum byggist matið ekki á fullnægjandi gögnum að mati Náttúrufræðistofnunar t.d. er stundum einungis byggt á eldri gögnum sem sum eru komin nokkuð vel til ára sinna. Ekki hefur öllum ráðleggingum stofnunarinnar úr umsögn hennar um matsáætlun verið fylgt eftir hvað varðar gagnaöflun. Er vikið að því frekar hér á eftir í umfjöllun um einstaka umhverfisþætti.

Mat á sjávarspendýrum var t.a.m. fellt inn í kafla um fiska en ljóst er að gagnasöfnun um sjávarspendýr var afar takmörkuð og t.d. lítið sem ekkert rýnt í erlendar heimildir um möguleg áhrif af framkvæmdum af þessum toga á seli og hvali.

Þá vantar alveg umfjöllun um ljósmengun og áhrif framkvæmdar á myrkurgæði og hvernig það getur haft áhrif á lífverur. Það er t.d. vel þekkt að ljósmengun hafi áhrif á far fiska og einnig geta björt ljós truflað fugla og spendýr. Framkvæmdinni en ekki síst rekstur Sundabrautar mun fylgja mikil breyting á lýsingu á svæði sem í dag er að stórum hluta lítið sem ekkert upplýst.

Hafstraumar, öldufar og setflutningar

Afar mikilvægt er að meta vandlega hvaða áhrif framkvæmdin getur haft á hafstrauma, öldufar og setflutninga, sér í lagi fyrir innan áformaðar þveranir s.s. í Leiruvogi og Kollafirði. Innan Leiruvogs eru friðlýst leiru- og fjörusvæði sem eru í senn víðfeðm og mikilvæg búsvæði fyrir margar lífverur þ.m.t. varp- og fæðuöflunarstöðvar fugla, dvalarstaðir sela, farleiðir laxfiska og búsvæði ýmissa botndýra. Allar breytingar á eðli strauma og setflutninga sérstaklega geta haft margs konar áhrif á lífríki sem nauðsynlegt er að leggja sem best mat á út frá bestu mögulegu þekkingu.

Í umhverfismatinu er stuðst við ýmis gögn. Athygli vekur að t.d. gögn á kornastærð eru misný á nálinni og ekki er enn búið að fullvinna úr sýnatöku við áformað brúarstæði í Kollafirði og því óvissa til staðar við mat á mögulegum setflutningum. Þar sem botnrofs- og setflutningaútreikningar eru mjög næmir kornastærð er athyglisvert að ekki séu fullnægjandi kornastærðargögn til staðar við öll brúarstæði. Þá vantar mælingar á svifaursstyrk og ljósstyrk í Leiruvogi. Skýrt kemur fram í skýrslu Vatnaskila (Viðauki G1) og í umhverfismatsskýrslunni að þetta skapar töluverða óvissu við mat á t.d. gruggmyndun sem og mögulegum setflutningum innan brúarstæða þ.m.t. á töluvert stóru svæði í Leiruvogi.

Samkvæmt áhrifamatinu munu þveranir hafa staðbundin áhrif á straumsvið og öldufar en áhrif á vatnsskipti og sjávarföll fyrir innan þveranir eru talin verða óveruleg. Í Leiruvogi benda líkön til þess að engar breytingar yrðu á fjörum vegna sjávarfallabreytinga og vatnsskipti ættu að haldast fullnægjandi með áformuðu brúaropi. Það er jákvætt að niðurstöður virðast afdráttarlausar um þetta. Þó kemur fram að með tímanum aukist líkur á uppsöfnun sets innan þverana og að stórstraumsmörk fjöru færist út og rennsli í gegnum veglínu gæti minnkað. Það gæti leitt til áhrifa á vatnsskipti en líkur á því að þau áhrif verði veruleg eru taldar litlar. Óvissa um þennan þátt er þó töluverð. Áhrif þverunar á seltu og dreifingu mögulegra mengandi efna eru talin hverfandi.

Við áformað brúarstæði í Leiruvogi mun aukning á straumhraða hafa áhrif á far laxaseiða á allstóru svæði, og aukast þau áhrif tilfinnanlega eftir því sem brúaropið er minna. Ljóst er að 200 metra lengd á brúaropi er algjört lágmark til að aðstæður verði ekki of krefjandi fyrir laxaseiðin og er það þetta atriði sem vegur hvað þyngst þegar kemur að ákvörðun um lengd brúarops.

Þá er búist við töluverðri gruggmyndun nálægt brúarstæðinu og að hún geti varið í töluverðan tíma. Þörf er á frekari rannsóknun á botnseti við brúarstæði í mynni Leiruvogar. Þar sem gruggmengunin gæti reynst sérstaklega mikilvægt atriði þegar kemur að áhrifum á lífríki, er nauðsynlegt að bæta stoðir þekkingar fyrir líkanagerð þessu tengt. Stefnt er að frekari sýnatöku og líkanagerð til að minnka óvissu. Þá er þörf á að skilgreina betur vöktun og mótvægisaðgerðir til að draga úr gruggmengun.

Um heildaráhrif á þennan umhverfisþátt segir í umhverfismatsskýrslunni:

“Niðurstöður benda til þess að áhrif Sundabrautar á hafstrauma, öldufar og setflutninga verði ólík eftir svæðum. Á framkvæmdatíma er talið að áhrif geti orðið nokkuð neikvæð. Á rekstrartíma er talið að áhrifin geti orðið nokkuð neikvæð

í Kollfirði en óveruleg neikvæð í Eiðsvík og Kleppsvík. Í Leiruvogi-Blikastaðakró telur framkvæmdaraðili að áhrif geti orðið talsverð neikvæð. Talin er ríkja óvissa um niðurstöður varðandi setflutninga og gruggmyndun á framkvæmda- og rekstrartíma og því mun framkvæmdaraðili leggja áherslu á vöktun og að gripið verði til mótvægisaðgerða, ef þörf verður á."

Að mati Náttúrufræðistofnunar vega væntanleg talsvert neikvæð áhrif framkvæmdar á setflutninga, gruggmyndun og strauma í Leiruvogi og nálægt áformuðum landfyllingum og brúarstæðum í mynni vogarins hvað þyngst við mat á heildaráhrifum framkvæmdarinnar, enda það atriði sem talið er hafa mest neikvæð áhrif á ýmsa náttúrufarsþætti s.s. fiska, fugla, botndýr, vatnshlot og verndarsvæði, eins og vikið er að í umfjöllun um þá þætti hér á eftir. Það að töluverð óvissa sé um heildaráhrif til framtíðar hvað þetta varðar er óheppilegt og vekur upp ýmsar spurningar um þennan áformaða hluta framkvæmdarinnar og útfærslu á honum.

Botndýralíf

Umfjöllun um botndýralíf byggist á töluverðu magni gagna víða af áhrifasvæði framkvæmdarinnar en einnig á nálægum svæðum. Hins vegar er megnið af þeim gögnum komið nokkuð til ára sinna. Þrátt fyrir að þær rannsóknir t.d. nálægt brúarstæðum í Leiruvogi, við Kleppsvík og víðar bentu til þess að ekki væri um mjög tegundaauðug búsvæði að ræða með fremur lítið verndargildi þá finnast þar ýmsir hópar botndýra s.s. lindýr, krabbadýr og burstaormar. Þá eru á áhrifasvæði framkvæmdarinnar mjög mikilvæg fæðuöflunarsvæði fugla, laxfiska og sjávarspendýra og allar breytingar á botndýrasamfélögum geta haft keðjuverkandi áhrif á þessa lífveruhópa. Það má því gagnrýna að ekki hafi verið tekin fleiri og nýrri sýni af botndýrum, til að staðfesta það sem fyrri rannsóknir hafa sýnt fram á og til að skapa betri grundvöll fyrir þá vöktun sem stefnt er að samhliða og í framhaldi af framkvæmdinni. Sú vöktun ætti að miðast við núverandi stöðu. Svæðin hafa verið undir ýmsu álagi og breytingar hafa átt sér stað í umhverfinu á síðustu áratugum t.d. útþensla byggðar, ný athafnastarfsemi, nýir landnemar þ.m.t. framandi ágengar botndýrategundir, efnistaka o.fl. Forsendur fyrir að uppfæra gögn eru því sannarlega fyrir hendi að mati Náttúrufræðistofnunar eins og bent var á í umsögn stofnunarinnar um matsáætlun.

Bein áhrif verða á búsvæði botndýra þar sem stefnt er á fyllingar vegna brúargerðar þ.e. í Kleppsvík, Eiðsvík, í mynni Leiruvogs og í Kollafirði. Eins og fjallað er um hér að framan benda líkön til þess að fullum vatnsskiptum verði haldið í Leiruvogi og Kollafirði þannig að áhrif á botndýralíf fyrir innan fyllingar/brúarstæði ættu ekki að verða mikil eða skyndileg. Hins vegar er óvissa um setflutninga sem og gruggmyndun eins og áður hefur komið fram og í því felst óvissa um langtíma breytingar og áhrif þeirra á botndýr sem t.d. sía fæðu úr vatnsbolnum eða eru háð tiltekinni setgerð. Með þeirri óvissu skapast jafnframt óvissa um áhrif á þær lífverur sem nýta sér botndýr sem fæðu s.s. fiska, fugla og seli.

Niðurstaða umhverfismatsins er að vegna takmarkaðs verndargildis botndýra á svæðinu sé áhrif framkvæmdarinnar á botndýralíf metin óveruleg. Náttúrufræðistofnun telur þó að vegna þeirrar óvissu sem ríkir um framtíðaráhrif mikilvægra botndýrabúsvæða undir vernd einkum leirusvæða í Leiruvogi sé ekki hægt að fullyrða um að botndýralíf verði fyrir óverulegum áhrifum.

Fiskar og önnur sjávardýr

Umtalsverð gögn eru til um laxfiska á áhrifasvæði framkvæmdarinnar enda var farið í sérstakar rannsóknir fyrir utan að vöktun á laxfiskum í bæði ám og strandsjó hefur verið stunduð víða á svæðinu. Rannsóknirnar sýna að Elliðaárvogur og Leiruvogur eru allt mjög mikilvæg svæði fyrir laxfiska þ.m.t. lax og sjóbirting.

Niðurstaða umhverfismatsskýrslunnar er mjög afgerandi fyrir þennan umhverfisþátt. Talið er að framkvæmdin geti haft umtalsverð áhrif á göngur, búsvæði og fæðu laxfiska, sér í lagi í Leiruvogi. Áhrif

vegna brúargerðar á aðstæður fyrir göngur laxfiskaseiða vegna breytinga á straumhraða og grugghættu eru metin sérstaklega mikilvæg og neikvæð. Þá ríkir óvissa um heildaráhrif á búsvæði og lífslíkur fisktegunda sem ganga um og dvelja um bæði Leiruvog og Kollafjarðar vegna þeirrar óvissu sem fjallað er um í kaflanum um hafstrauma, öldur og setflutninga. Stefnt er að töluverðri vöktun, á laxfiskum sem og öðrum nytjafiskitegundum.

Náttúrufræðistofnun tekur undir niðurstöðuna og telur að mikilvægt sé að eyða óvissu um t.d. áhrif gruggmengunar, því ef hætta er á að áhrif á fiska geti reynst talsvert eða jafnvel verulega neikvæð þá vekur það upp ýmsar spurningar um hvort áætluð útfærsla á framkvæmdinni sem hefur áhrif á Leiruvog sé ásættanleg í ljósi mikilvægi svæðisins fyrir fiska og annað lífríki. Þá má spyrja sig hvort sú lágmarksstærð á brúaropi sem er áformuð sé nægileg til að tryggja að áhrif á far laxfiskaseiða verði ekki of neikvæð.

Í kafla um fiska er stuttlega fjallað um önnur sjávardýr þ.e.a.s sjávarspendýr einkum seli og um sjávarhryggleysingjann risaskera, sem er nokkuð einkennandi tegund fyrir Leiruvog og Blikastaðakró. Hvers vegna umfjöllun um þessa tegund ratar í þennan kafla en ekki um botndýralíf vekur nokkra furðu. Hvað varðar umfjöllun um seli, eins og áður hefur verið bent á taldi Náttúrufræðistofnun í umsögn sinni um matsáætlun framkvæmdar mikilvægt að lagt yrði mat á áhrif á sjávarspendýr. Umfjöllunin í umhverfismatsskýrslunni er full lítil og einföld, vissulega eru lagðar fram upplýsingar um fjölda landsela sem sáust í tengslum við fuglatalningar, en betur hefði mátt greina mögulega áhættuþætti fyrir tegundirnar í tengslum við áhrif framkvæmdarinnar. Almenn óvissa um áhrif á grunnsævisbúsvæði í Leiruvogi, á þó einnig við um seli sem og risaskera, eins og annað lífríki sem reiðir sig á fæðuframboð á svæðinu.

Vatnshlot

Í umfjöllun um áhrif á vatnshlot er vikið að stórum hluta að sömu atriðum og fjallað er um hér að framan í tengslum við áhrif á hafstrauma og setflutninga sem og áhrif á botndýralíf (sem er mikilvægur vistfræðilegur vísir á ástand strandsjávarvatnshlota).

En til viðbótar er fjallað um mengunarhættu sem vatnshlotunum getur stafað af, annars vegar umferð á rekstratíma sem og efnamengun frá ruslahaugum á Gufunesi, en sumir valkostir um Sundagöng liggja um þá hauga og hætta er á að skaðleg efni losni úr þeim og berist í umhverfið þ.m.t. strandsjó í Kleppsvík. Mjög mikilvægt er að vöktun á losun úr Gufuneshaugunum sé markviss og að gripið verði til mótvægisaðgerða til að koma í veg fyrir alla mengun. Athyglisvert er að í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur (HER) frá 29. nóvember kemur fram að HER telur ekki nægilegar upplýsingar til staðar um mögulega losun skaðlegra efna frá haugnum til að hægt sé að leggja endanlegt mat á möguleg áhrif þess að Sundabraut liggi yfir hauginn. Náttúrufræðistofnun tekur undir áhyggjur HER um þetta og telur mjög brýnt að óvissu um mögulega hættu sem umhverfi og náttúru gæti stafað af mengun frá haugnum sé eytt.

Fuglar

Safnað var nýjum gögnum um fuglalíf svæðisins bæði á svæðum þar sem framkvæmdin mun skerða beint búsvæði sem og á mikilvægum fuglasvæðum sem eru á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Eins og skýrt kemur fram í viðauka J sem fjallar um athuganir á fuglum og mat á áhrifum framkvæmdarinnar á fuglalíf eru sum af verðmætustu fuglasvæðum á Suðvesturhluta landsins innan áhrifasvæðisins en það eru sérstaklega leiru- og fjörusvæðin í Leiruvogi og Blikastaðakró.

Athuganir sýndu að fuglalíf er mjög auðugt og ríkulegt á þessu svæði, sem og annars staðar á framkvæmdasvæðinu t.d. í Eiðisvík og á Álfsnesi. Þéttleiki varpfugla var metinn á sniðum þar sem framkvæmdin mun raska varpsvæðum. Það er jákvætt en vegna mjög lítillar sýnastærðar er til staðar hætta á skekkju í þessu mati. Ljóst er þó að töluverður fjöldi fuglategunda er í varpi á framkvæmdasvæðinu og hvað mestur í Geldinganesi.

Á áhrifasvæðinu fundust 69 fuglategundir og í umhverfismatsskýrslunni er greint frá því að allstór hluti þeirra eru tegundir sem metnar eru í hættu eða yfirvofandi hættu á válista Náttúrufræðistofnunar, einnig eru margar skilgreindar sem íslenskar ábyrgðartegundir. Vert er að benda á að válisti Náttúrufræðistofnunar fyrir fugla var uppfærður fyrr á þessu ári (sjá https://www.natt.is/is/midlun/utgafa/valistar/fuglar/valisti-fugla-2025) og hefur tegundum á honum fjölgað t.d. eru ábyrgðartegundirnar heiðlóa, lóuþræll og spói, sem allar finnast á áhrifasvæði framkvæmdar, nú allar metnar í nokkurri hættu (VU) vegna fækkunar á landsvísu.

Niðurstaða umhverfismatsins er að áhrif framkvæmdarinnar á fugla eru metin talsverð neikvæð á hlutum I og IV og verulega neikvæð á hlutum II og III. Þar vega eyðilegging búsvæða víða á framkvæmdasvæðinu þungt enda ljóst að veglínan liggur um töluvert stór gras- og mólendi sem fuglar nýta til varps og dvalar, á Gufunesi, Geldinganesi, Álfsnesi og Kjalarnesi. Framkvæmdin mun einnig valda truflun og hættu af ýmsum toga á bæði framkvæmda- og rekstrartíma. Fjalla hefði mátt ítarlegar um hvernig truflun frá stórum samgönguæðum eins og Sundabraut getur verið á fugla - bæði vegna árekstrarhættu sem og fælandi áhrif t.d. vegna ljós- og hávaðamengunar.

Eitt veigamesta atriðið er þó óneitanlega möguleg langtímaáhrif á leirusvæðin í Leiruvogi og Blikastaðakró vegna áhrifa brúargerðar milli Geldinganess og Gunnuness, og sú óvissa sem ríkir um þau áhrif eins og rætt hefur verið hér að framan. Vegna mikilvægi leirusvæðana fyrir fæðuöflun fjölmargra fugla þ.m.t. margra ábyrgðartegunda sem nýta svæðið á fartíma en einnig varptegunda, er áhætta til staðar um að ef áhrif á t.d. botndýralíf og fiska verði neikvæð þá muni það geta haft neikvæð áhrif á fæðuöflunarmöguleika fugla á svæðinu. Mjög mikilvægt er að áhrif á fuglalíf þar verði vöktuð gaumgæfilega eins og stendur til.

Náttúrufræðistofnun tekur undir þessa niðurstöðu um áhrif á fugla og telur margþátta áhrif framkvæmdarinnar á fugla sem og óvissu um umfang þeirra áhrifa vera afar veigamikinn þátt þegar kemur að heildarmati á framkvæmdinni og ljóst að mjög mikilvægum fuglasvæðum á landsvísu stendur umtalsverð ógn af framkvæmdinni.

Gróður og vistgerðir

Safnað var nýjum gögnum um gróðurfar og vistgerðir á framkvæmdasvæðinu, með áherslu á svæði þar sem beint rask verður. Jákvætt er að vistgerðir voru kortlagðar og tegundasamsetning háplantna skoðuð, en ítarlegri lýsing á aðferðafræði við vistgerðagreiningu og kortlagningu hefði mátt fylgja. Athyglisvert er að ný tegund fyrir landið, seftegundin *Juncus tenuis,* hafi fundist í Álfsnesi. Náttúrufræðistofnun telur þó ekki hægt að fullyrða um að líklega eigi sú tegund erindi á válista eða í friðlýsingu. Algjörlega á eftir að leggja mat á stöðu tegundarinnar m.t.t. uppruna og útbreiðslu.

Við kortlagningu vistgerða kemur í ljós að flestar landvistgerðir á áhrifasvæðinu eru á röskuðu landi og hafa lágt verndargildi. Náttúrufræðistofnun telur þetta líklegt miðað við eðli svæðanna sem um ræðir þar sem umtalsvert rask og alls konar starfsemi hefur mótað gróðurfar. Það á sérstaklega við um Gufunes og stóra hluta af Álfsnesi. Á stöku stað eru þó votlendisleifar, gras- og mólendisvistgerðir með hátt verndargildi sem nauðsynlegt er að hlífa sem mest fyrir raski.

Fjöruvistgerðir eru víðast hvar með mjög hátt verndargildi, einkum í Leiruvogi, við Geldinganes og í Gufunesi. Þar eru leirur, sjávarfitjar og þangfjörur sem hýsa fjölbreytt lífríki og eru mikilvægar fyrir fæðuöflun fugla og annarra dýra. Eins og í umfjöllun um aðra umhverfisþætti er óvissa til staðar um hver langtímaáhrif á fjöruvistgerðir vegna þverana, einkum í Leiruvogi en einnig Kollafirði, geta orðið.

Ljóst er að töluverður munur er á raski á vistgerðum bæði á þurrlendi og í fjörum í Gufunesi, eftir því hvort Sundabrú eða Sundagöng verða fyrir valinu. Áhrifin verða meiri vegna brúarinnar þar sem ýmis gróðurlendi sem og fjörusvæði í Kleppsvík verða fyrir beinu raski, meðan mun minna svæði er raskað í kringum framkvæmdir við gangnamunna.

Niðurstaða umhverfismatsins er að á framkvæmdahlutum II-IV eru áhrifin á vistgerðir metin nokkuð neikvæð, en í hluta I yrðu þau metin óveruleg ef Sundagöng eru valin. Náttúrufræðistofnun tekur undir þessa niðurstöðu og þótt lítið sé um að mjög verðmætar vistgerðir verði fyrir raski og engum plöntutegundum á válista sé ógnað, er um töluvert mikið beint rask á lítt snortnu vel grónu svæði að ræða á nær öllu framkvæmdasvæðinu.

Jarðfræði og jarðminjar

Gögn um jarðfræði framkvæmdasvæðisins eru frekar góð og er áhrifasvæði Sundabrautar svæði þar sem jarðfræðileg myndun einkennist af móbergs- og grágrýtismyndunum frá síðasta jökulskeiði, ásamt setlögum sem hafa safnast í sjó og leirum við strandlínu. Á svæðinu er víða að finna jarðmyndanir og jarðminjar sem varpa ljósi á þróun landslags við lok ísaldar og hækkandi sjávarstöðu. Fram kemur að engar sérstakar jarðminjar með hátt verndargildi séu skráðar á framkvæmdasvæðinu, en að við Gufunes og Geldinganes og í Álfsnesi eru berg- og setlög sem hafa fræðilegt gildi sem jarðsöguleg tímamerki.

Náttúrufræðistofnun vill benda á mjög nýja uppgötvun en við athuganir fyrr á þessu ári fundust steingervingalög í strandseti við sunnanverða Eiðsvík. Við frekari skoðun hefur verið staðfest að þar er um að ræða samlokur, kuðunga, hrúðurkarla og götunga frá lokum síðustu framrásar og í kjölfarið hopunar ísaldarjökulsins á höfuðborgarsvæðinu. Lögin eru ólík öðrum setlögum að því leyti að þau eru mjúk og geyma m.a. lífveruför sem ekki eru þekkt annarsstaðar. Nákvæmri aldursgreiningu er ekki lokið en ljóst er að um lög frá lokum ísaldar er að ræða og þessi fundur því mikilvæg viðbót til að varpa ljósi á sögu síðasta kuldaskeiðs og þess lífríkis sem var einkennandi fyrir þann tíma á þessum slóðum. Verndargildi steingervingalaganna er því mögulega töluvert og æskilegt væri að kanna það betur. Hluti þeirra mun verða fyrir beinu raski vegna framkvæmdar við brú yfir Eiðsvík og meta þarf hvaða aðgerðir sé hægt að fara í til að koma í veg fyrir rask eins og hægt er. Þar sem um ný óbirt gögn, sem enn er verið að skoða, er að ræða, er Náttúrufræðistofnun tilbúin til frekari ráðgjafar um málið.

Við allar framkvæmdir þarf að forðast óþarfa jarðrask og tryggja að sýnilegar jarðmyndanir verði ekki eyðilagðar við uppfyllingar eða vegskeringar. Sérstaklega varlega þarf að fara í kringum þekkt setlög sem metin eru með hátt verndargildi.

Í umfjöllun um niðurstöðu umhverfismatsins fyrir áhrif á jarðmyndanir er einkum fjallað um áhrif í Gufunesi og muninn á jarðgöngum og brú. Í jarðgangakostinum undir Kleppsvík eru áhrif á jarðminjar óveruleg, þar sem megnið af framkvæmdinni fer fram undir yfirborði. Brúarkosturinn felur í sér fyllingar og niðurgreftranir sem geta raskað náttúrulegri strandlínu og leirum sem hafa jarðfræðilegt og líffræðilegt gildi sem og raskað berg- og setmyndunum í Gufunesi. Í ljósi nýrra uppgötvana á steingervingum í EIðsvík þyrfti að innleiða betur mat af áhrifum Eiðsvíkurbrúar á þær jarðminjar inn í heildarmatið.

Náttúruminjar og verndarsvæði

Áhrifasvæðið liggur í nálægð við nokkur friðlýst svæði og svæði sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum. Þar á meðal eru Leiruvogur og Blikastaðakró, sem hafa verið friðlýst vegna fjölbreytilegs lífríkis, fjöruvistgerða og fuglalífs. Svæði við Geldinganes og Gufunes eru einnig á náttúruminjaskrá eða undir hverfisvernd. Fleiri verndarsvæði eru skammt frá t.d. Lundey sem er friðlýst og Elliðaár og Grafarvogur eru einnig á fjaráhrifasvæði framkvæmdarinnar.

Framkvæmd Sundabrautar mun valda beinu raski á hverfisverndarsvæði í Geldinganesi sem og á nokkur votlendissvæði sem falla undir ákvæði um sérstaka vernd. Framkvæmdin getur einnig haft óbein áhrif á nálæg verndarsvæði, einkum eins og ítarlega hefur verið fjallað um hér að framan áhrif fyllinga og brúargerðar sem valda breytingum á straumum og setflutningi og aukinni mengunarhættu á framkvæmdatíma á friðlýst leiru- og fjörusvæði og mikilvæg búsvæði fugla og annarra lífvera í Leiruvogi og Blikastaðakró.

Niðurstaða umhverfismatsins er að áhrif geta orðið talsvert neikvæð á friðlýsta svæðið í Leiruvogi og Blikastaðakró og tekur Náttúrufræðistofnun undir það. Í ljósi óvissu um ákveðna áhrifaþætti er það áhyggjuefni að þau áhrif gæti reynst enn neikvæðari sem væri verulegt áhyggjuefni vegna mikilvægi verndarsvæðisins. Áhrif á hverfisverndaða strandlínu Geldinganess eru metin nokkuð neikvæð, þar sem um beint rask er að ræða, en ekki á mjög stóru svæði.

Landslag og ásýnd

Framkvæmdasvæðið er í dag að stórum hluta lítt raskað eða í það minnsta án áberandi mannvirkja. Landslag svæðisins er metið misviðkvæmt en hluti þess telst þó með mikla viðkvæmni, og þar vega eyjar og sund Kollafjarðar hæst að mati Náttúrufræðistofnunar enda líklega þær landslagsheildir þar sem mest áhrif verða af framkvæmdinni. Tilkoma Sundabrautar mun enda gjörbreyta ásýnd og landslagi þar sem hún mun liggja að stórum hluta. Ásýndarmyndir frá ýmsum sjónarhornum sem sýndar eru í þessum kafla umhverfismatsskýrslunnar sýna þetta á skýran hátt og ljóst að sum sjónarhorn eru viðkvæmari en önnur.

Náttúrufræðistofnun telur sérkennilegt að við mat á ásýnd sé einungis horft til mannvirkisins en ekki metið hvernig áhrif af hreifanlegri bílaumferð á ásýndina eru, en þau hljóta að geta verið umtalsverð, sérstaklega í návígi. Einnig vantar að meta ásýndaráhrif vegna lýsingar, bæði frá mannvirkjum og bílaumferðinni. Í dag er þetta svæði ekki mikið upplýst og bílaumferð lítil og sums staðar engin. Mun meiri ljós munu því berast frá svæðinu sem breyta ásýnd í rökkri og myrkri. Náttúrufræðistofnun telur slæmt að mat á þessum þáttum inn í ásýndarmatið vanti alveg.

Niðurstaða umhverfismatsins er að áhrif á landslag og ásýnd eru almennt metin nokkuð neikvæð, en mismikil við Kleppsvík eftir útfærslum þar sem áhrif af Sundagöng verða eðlilega mun minni en af Sundabrú. Náttúrufræðistofnun telur að mögulega sé vanmat á þessi áhrif fyrir viðkvæmustu hluta framkæmdasvæðisins, sér í lagi frá Geldinganesi yfir í Álfsnes en þar er minnst um mannvirki í dag og sýnileiki mannvirkjana mun vera mikill. Þá vantar að taka tillit til ásýndaráhrifa frá umferð og ljósum inn í matið.

Samantekt á umhverfismati og mótvægisaðgerðir

Framkvæmd Vegagerðarinnar á Sundabraut er afar stór og flókin framkvæmd og áhrifasvæði hennar er víðfemt. Á þessu áhrifasvæði finnst fjölbreytt náttúra og svæði sem teljast í senn verðmæt og mikilvæg á landsvísu fyrir lífríki þ.m.t. fæðuöflunar- og farsvæði fugla og fiska, búsvæði sela og botnsjávardýra og fjöruvistgerðir með mjög hátt verndargildi. Nokkuð stór hluti áhrifasvæðisins er undir vernd þar með

talið friðlýst svæði. Merkar jarðminjar er einnig að finna á framkvæmdasvæðinu m.a. setlög með steingervingum frá lok ísaldar. Þá eru sundin og nesin sem veglínan liggur um sterk kennileyti í landslagi höfuðborgarsvæðisins, eru víða lítt snortin og fá mannvirki þar fyrir.

Framkvæmdin mun fela í sér mikið inngrip í umhverfi og náttúru og áhrif hennar verða víða á framkvæmdasvæðinu veruleg og fyrir all marga umhverfisþætti neikvæð, jafnvel talsvert neikvæð. Sú niðurstaða er skýr í umhverfismatsskýrslunni þó í einhverjum tilfellum vanti klárlega upp á meiri og betri gögn til að gefa ítarlegri mynd af væntanlegum áhrifum og eyða óvissu sem til staðar er.

Ásýndaráhrif verða mikil og landslag mun breytast með tilheyrandi áhrifum á útivistargildi. Þó skortir betri umfjöllun um áhrif umferðar og ljósmengunar á ásýnd.

Beint rask verður vegna framkvæmda á jarðminjar og gróðurlendi, að stærstum hluta á svæði sem eru ekki metin með hátt verndargildi en þó munu bæði þurrlendis- og strandvistgerðir og merkileg setlög frá lok ísaldar, þar af sum með steingervingum verða fyrir raski. Í Gufunesi munu ólíkir valkostir við þverun Kleppsvíkur leiða til mismikils rasks á vistgerðum og jarðminjum. Náttúrufræðistofnun telur Sundagöng mun heppilegri kost í því sambandi en Sundabrú.

Óvissa er um áhrif þess að leggja veglínu yfir Gufuneshauga og þörf er á betra mati á mengunarhættu.

Veigamest eru áhrif þverana og brúargerðar á lífríki - einkum vistgerðir og búsvæði lífvera á grunnsjávar- og strandsvæðum innan svæða þar sem þveranir verða, sérstaklega í Kollafirði og friðlýstum svæðum í Leiruvogi og Blikastaðakró. Þrátt fyrir að vatnsskipti munu að öllum líkindum vera tryggð sem er algjört grunnskilyrði, er ljóst að áhrif á fiska þ.m.t. far laxfiska, fullorðinna sem seiða, og ýmissa fugla m.a. ábyrgðartegunda og tegunda á válista, eru metin talsvert og jafnvel verulega neikvæð. Hversu mikil og langvinn þau áhrif geta orðið er ekki að fullu þekkt því óvissa er til staðar um áhrif á setflutninga og gruggmyndun vegna þess að betri gögn skortir enn um t.d. kornastærð botnsets, svifaursstyrk og ljósstyrk í Leiruvogi og Kollafirði. Þá eru gögn um botndýralíf ekki nýleg og þörf á að fá skýrari mynd um hvaða breytingar gætu átt sér stað í botndýrafánu í Leiruvogi og Blikastaðakró og hvaða áhrif það gæti haft á dýr sem nýta þau sér til fæðu s.s. fugla, fiska og sjávarspendýr.

Að mati Náttúrufræðistofnunar vekur það upp spurningar um réttmæti framkvæmdarinnar eins og hún er kynnt, að ekki er horft til fleiri valkosta hvað varðar þverun sunda - sérstaklega þverun mynni Leiruvogs - þegar ljóst er að áhrifin á friðlýst svæði og lífríki þess verða svo neikvæð, og mögulega neikvæðari ef áhætta vegna þekktrar óvissu er tekin inn í myndina. Aðrar mögulegar útfærslur s.s. göng á milli Geldinganess og Gunnuness voru ekki tekin með sem valkostir í umhverfismatinu, fyrst og fremst vegna kostnaðar. Þá eru heldur ekki til umfjöllunar valkostir þar sem brýr eru lengri og fyllingar styttri, en slíkt gæti dregið úr neikvæðum áhrifum, einnig vegna kostnaðar sem og hærra kolefnisspors skv. umhverfismatsskýrslunni. Verndarstaða og –gildi þessara merkilegu og mikilvægu náttúrusvæða sem Leiruvogur og Blikastaðakró sannarlega eru (sem metin eru meðal verðmætustu búsvæða fyrir fugla á öllum Innesjum, og meðal fárra nær alveg óraskaðra, sem eftir eru á þessum slóðum) ætti að mati Náttúrufræðistofnunar að fá sérstaklega mikið vægi þegar lykilforsendur eru metnar samtímis þ.m.t. kostnaður og kolefnispor. Ekki er ásættanlegt að mati Náttúrufræðistofnunar að slá áður en umhverfismat er framkvæmt út af borði framkvæmdarvalkosti sem myndu fela í sér miklu minni áhrif á nátttúru og umhverfi, þegar svo mikið er undir.

Fjallað er um ýmsar mótvægisaðgerðir, sumar snúa að því að lágmarka rask og neikvæð áhrif af einstaka framkvæmdaþáttum en flestar snúa að miklu leyti að frekari rannsóknum og vöktun á framkvæmdatíma og eftir að framkvæmd er lokið m.a. á lífríki. Bætt þekkingarstaða og vöktun er mjög mikilvæg en kemur

ekki í veg fyrir skaða sem verður vegna rasks og mögulegra breytinga á straumum og setflutningum, gruggmengun o.fl. Fram kemur að mögulegar aðgerðir til að draga úr gruggmengun verði metnar. Þetta er afar mikilvægt atriði og þörf er á ítarlegri umfjöllun um hvers eðlis slíkar aðgerðir væru og hver raunhæfni þeirra er. Skýrt er að lenging brúaropa væri sterkasta mótvægisaðgerðin til að draga úr neikvæðum áhrifum vegna þverunar, en í umhverfismatsskýrslunni er tilgreint að lenging brúa komi ekki til greina sem mótvægisaðgerð. Eðlilegast væri því eins og áður hefur komið fram að minnka áhættuna með því að lengja áætlaðar brýr þótt í því felist meiri kostnaður.

Náttúrufræðistofnun gerir ekki frekari athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna en telur mikilvægt að eitt og annað við áætlaða framkvæmd sé skoðað betur, óvissu eytt þar sem hún er enn til staðar og fleiri valkostir hafðir á borðinu. Það verðmæt og viðkvæm náttúra er í húfi.

Virðingarfyllst,

Snorri Sigurðsson

Sviðsstjóri náttúruverndar

Umsögn Íbúasamtaka Grafarvogs um umhverfismat Sundabrautar

(til Skipulagsstofnunar, vegna máls 627/2025)

Íbúasamtök Grafarvogs hafa kynnt sér skýrslu um mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar og fylgiskjöl hennar. Íbúasamtökin hafa einnig lesið skýrslu um mat á umhverfisáhrifum breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur vegna Sundabrautar sem virðist um margt byggjast á umhverfismatsskýrslu Sundabrautar. Samtökin telja að þau gögn sem liggja fyrir sýni að fyrirhuguð brúar- og yfirborðslausn muni hafa **verulega neikvæð áhrif á náttúru, lífríki og lífsgæði íbúa Grafarvogs**, auk þess að **vera ófullnægjandi með tilliti til umferðaröryggis og framtíðarþróunar borgarinnar**.

Við ítrekum eindregna kröfu um að áður en frekari ákvarðanir eru teknar verði **gerð full og óháð fýsileikagreining á jarðgöngum / botngöngum sem heildarlausn fyrir Sundabraut**, þar sem slíkur valkostur myndi lágmarka neikvæð áhrif á lífsgæði íbúa og á viðkvæma, friðlýsta náttúru á norðanverðu höfuðborgarsvæðinu.

Meginatriði umsagnarinnar eru:

- ***Við erum á móti brúarlausn** yfir Kleppsvík, Eiðsvík og Leiruvog, þar sem hún myndi valda varanlegu tjóni á náttúru, lífríki og útivistarsvæðum. Við leggjumst einnig gegn 4ra akreina vegi með möguleika á mislægum gatnamótum yfir Geldinganes. gengur þvert á markmið um vistvæna byggð og bætt lífsgæði með þá kyrrð og ró í nálægð við náttúru sem einkennir hverfið.*

- ***Við styðjum jarðgöng / botngöng sem heildarlausn** sem verndar náttúruna, dregur úr hávaða og sjónmengun, viðheldur lífsgæðum íbúa og eru framtíðarlausn fyrir borgina.*

- ***Við styðjum jarðgöng þar sem þau viðhalda mikilvægum útivistarsvæðum** en svæðið er vinsælt útivistarsvæði fyrir gangandi, hjólandi, kayakræðara, golfara o.fl. ekki síst vegna rósemdar og kyrrðar.*

- ***Við óttumst verulega aukna gegnumstreymis umferð um Grafarvog** frá Mosfellsbæ og Blikastaðalandi um Strandveg og Korpúlfsstaðaveg, og frá Grafarholti og Úlfarsárdal um Víkurveg, Hallsveg og Borgarveg með hávaða, mengun og slysahættu ekki síst fyrir börn sem þurfa að fara yfir umferðaræðar á leið í skóla. Slíkt gengur þvert á markmið um vistvæna byggð og bætt lífsgæði í nálægð við náttúru sem einkennir hverfið.*

- ***Friðlýst og viðkvæm svæði eins og Leiruvogur, Blikastaðakró og Geldinganes** eru sett í hættu með löngum landfyllingum og brúm; áhrif á fuglalíf, botndýr og kolefnisbindingu leira eru vanmetin og ófullnægjandi rannsökuð.*

- ***Rannsóknir á áhrifum af hljóðmögnun og á vindafari** eru ófullnægjandi eða ekki til staðar fyrir brýr Eiðsvík, Leiruvog/ Þerneyjarsund, sem og Kleppsvík.*

- ***Við krefjumst þess að gerð verði heildstæð, óháð fýsileikagreining á göngum sem raunverulegum valkosti**, áður en tekin er ákvörðun um að festa brúarlausnina í sessi.*

1. Áhrif á Grafarvog – aukin umferð, hávaði og skerðing lífsgæða

1.1 Aukin umferð í gegnum íbúahverfi Grafarvogs

Samkvæmt umferðarspám í umhverfismatinu mun Sundabraut leiða til **verulegrar aukningar umferðar um Grafarvog**, sérstaklega um:

- **Strandveg**
- **Korpúlfsstaðarveg**
- **Borgarveg**
- **Hallsveg (framlengdan)**

Gagnvirk áhrif íbúabyggðar á norðanverðu svæðinu eru algjörlega vanmetin. Engar fullnægjandi mótvægisaðgerðir eru lagðar til að halda umferð utan við íbúðargötur, þrátt fyrir að Sundabraut verði aðlaðandi leið í miðborgina fyrir:

- Mosfellsbæ
- Blikastaðahverfi
- Úlfarsárdal
- Kjalarnes
- Eystri hverfi borgarinnar

1.2 Hljóðmengun yfir viðmiðunarmörkum

Hljóðvistar útreikningar sýna að núverandi hávaði við Strandveg og Korpúlfsstaðaveg er þegar 55–59 dB yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar fyrir íbúðasvæði.

Með Sundabraut í formi brúar og yfirborðsleiðar mun:

- Hávaði aukast verulega
- Áhrifin munu ná til stórra hluta Rima-, Borga-, Víkur-, Engja- og Gufunesshverfa
- Íbúar Gufuness munu verða fyrir umferðarhljóði alla daga, allan sólarhringinn

Engin hljóðvistarúttekt hefur verið gerð um áhrif brúa yfir :

- **Eiðsvík**
- **Þerneyjarsund**
- **Geldinganes–Gunnunes**
- **Og Kleppsvík**

Þegar vitað er að hljóð berst margfalt betur yfir sjávarflöt blasir við að umfang framkvæmda og hávaðamengun sé stórlega vanmetin. Nægir þar að vitna um nýlega úttekt á hljóðmengun frá skotsvæði á Álfsnesi.

1.3 Öryggi barna í aukinni umferð um Grafarvogshverfin

Aukin umferð um Strandveg eykur hættu fyrir börn úr Staðarhverfi sem þurfa að fara yfir veginn á leið í Engja- og Víkurskóla (eftir lokun hverfisskóla). Þá eru börn á ferð í íþróttir og aðra afþreyingu yfir Borgarveg og Hallsveg m.a. á Fjölnissvæðinu
Umhverfismat fjallar ekki með fullnægjandi hætti um þessa hættu né leggur til neinar lausnir.

2. Áhrif á náttúru, lífríki og friðlýst svæði

2.1 Leiruvogur og Blikastaðakró – friðlýst og alþjóðlega mikilvægt svæði

Landfyllingar og 200 m brú munu hafa **alvarleg og óafturkræf áhrif** á:

- Fuglalíf
- Botndýralíf
- Seli
- Laxfiska og aðra stofna nytjafiska
- Vatnsskipti
- Setflutninga
- Kolefnisbindingu leira

Friðlandið **Blikastaðakró–Leiruvogur** er eitt síðasta óraskaða leirusvæði höfuðborgarsvæðisins og hefur mikið og alþjóðlegt verndargildi. Umhverfismat viðurkennir óvissu og töluverð neikvæð áhrif en leggur samt til framkvæmdir. Það er óásættanlegt. Í matsskýrslu með aðalskipulagsbreytingu er ekki minnst á friðlandið. Í hvorugri skýrslunni er minnst á friðaða fundarstaði steingervinga í ætluðu brúarstæði yfir Eiðsvík.

2.2 Blikastaðakró - Leiruvogur er einstakt útivistarsvæði og búsvæði fugla

- Vinsælt útivistarsvæði íbúa Grafarvogs og borgarbúa allra en með ströndinni er fjölfarin hjóla- og gönguleið.
- Sérlega vinsælt lausagöngusvæði hunda er í Geldinganesi
- Þar er aðstaða kayakræðara sem raskast verulega verði þverað með brúm.
- Geldinganeseiði er vinsælt leiksvæði ungra sem aldinna m.a. til sjósunds
- Við Friðlandið eru tveir **golfvellir** með þúsundum félaga.
- Mikilvægur viðkomustaður farfugla (IBA) vor og haust m.a. Margæsa og varp- og fæðusvæði hundraða eða þúsunda fugla þ.m.t. tvö æðarvörp og Ugla í Geldinganesi.
- Í Blikastaðakró - Leiruvog renna þrjár ár þar af tvær **laxveiðiár**.
- Í Blikastaðakró er langstærsta **sellátur** á suðvesturlandi en þar má á fjöru sjá allt að 40 landselir liggja á skerjum.
- Á svæðinu lifir **Risaskeri** í leirunni, Sandmaðkur og fleira sem laðar að fugla
- Á fáum stöðum finnst meira af Kúskel auk sandskelja, Hnífskelja, Kræklings, Öðu og fjölda kuðunga þ.m.t. Beitukóngs.

Brúin og landfyllingin myndu eyðileggja þessa náttúru varanlega þar sem 200 m brú tengd landi með 450 metra löngum grjótgörðum gæti tryggt vatnsskipti en set myndi safnast fyrir í grunnar víkurnar en dýpi á fjöru er víða aðeins 2-3 metrar. Þá mun brú hafa veruleg áhrifa á seiði laxfiska, annarra nytjafiska, seli og kayakræðara þar sem miklar straumrastir munu myndast við fallaskipti.

2.3 Óvissa í rannsóknum eða ófullnægjandi rannsóknir

Í umhverfismatinu er víða talað um:

- „óvissu“
- „frekar þarf að rannsaka“
- „takmarkaðar upplýsingar liggja fyrir“

Slíkt ástand getur **ekki** talist fullnægjandi grundvöllur fyrir stærstu einstöku framkvæmd höfuðborgarsvæðisins í áranna rás. Slíkt tekur til lífríkis og jarðfræði. Sumar rannsóknir sem byggt er á eru áratuga gamlar og jafnvel ekki gerðar á áhrifasvæði framkvæmdarinnar.

3. Áhrif á aðalskipulag, svæðismyndun og framtíðarbyggð

3.1 Ósamræmi við nýja íbúðabyggð í Gufunesi

Í Gufunesi eru þegar komin fjöldi nýrra íbúða, og skipulag segir að áhersla sé á:

- vistvænar lausnir
- mannmiðað umhverfi
- að gengið sé vel um strandlengjuna

Sundabraut, eins og hún er lögð fram, gengur þvert gegn öllum þessum markmiðum. Útfærsla Vegagerðarinnar gerir ekki ráð fyrir raunverulegum hljóðvistar- og mengunar áhrifum á þessa nýju byggð.

3.2 Grafarvogur sem „gegnumstreymishverfi“

Með Sundabraut + tengingu í gegnum íbúðagötur Grafarvogs verður hverfið:

- Gegnumstreymissvæði fyrir mikinn akstur
- Með skertri hljóðvist
- Með aukna slysahættu
- Með aukna loftmengun og svifryk

Þetta er andstætt öllum markmiðum um bætt lífsgæði í borginni.

4. Áhrif brúar vs. jarðganga – samanburður

Allt sem liggur fyrir bendir til þess að brú:

- Skerði útsýni og landslag
- Valdi miklum hávaða
- Sé umhverfislega skaðleg
- Muni auka umferðarmengun og draga úr lífsgæðum
- Muni raska friðlýstum svæðum
- Hafi óljós og ófullnægjandi tengsl við Sæbraut og umferðarlögum borgarinnar

Jarðgöng (eða botngöng) myndu hins vegar:

- Lágmarka umhverfisáhrif
- Valda engum hljóð- eða sjónmengun
- Vernda útivistarsvæði og strendur
- Vera öruggari í rekstri og veðri
- Minnka viðhaldskostnað til framtíðar
- Tryggja sjálfbæra heildarlausn fyrir höfuðborgarsvæðið

Við teljum að **engin efnisleg rök í umhverfismatinu** standist samanburð sem réttlætir brú fram yfir göng.

5. Kröfur Íbúasamtaka Grafarvogs

Við leggjum fram eftirfarandi kröfur:

5.1 Að hafin verði óháð fýsileikagreining á jarðgöngum / botngöngum sem fullum valkosti

Slík greining hefur aldrei verið gerð til hlítar, þrátt fyrir að gögn bendi til þess að það sé hagkvæmari, öruggari og mun umhverfisvænni kostur.

5.2 Að frekari rannsóknir verði gerðar á áhrifum á friðlýst svæði og lífríki

Sérstaklega:

- Leiruvogur
- Blikastaðakró
- Geldinganes
- Steingervingalög í Eiðsvík
- Laxagöngur í Úlfarsá og Leirvogsá

5.3 Að fullgreint verði um hljóðvist í Gufunesi, Rimum, Engjum, Borgum, Víkum og á jaðri Mosfellsbæjar

Slík greining vantar að verulegu leyti í framlagða skýrslu.

5.4 Að hugsað verði um raunhæfar umferðartengingar án þess að Grafarvogur verði gegnumstreymishverfi

5.5 Að endurskoðuð verði stefna um tengingu við Sæbraut

Sæbraut hefur takmarkað burðarmagn og engin úttekt hefur sýnt að hún taki við þeirri umferð sem Sundabraut skapar.

5.6 Að brúarlausnin verði ekki áfram talin „aðalvalkostur“ fyrr en göng hafa verið metin á sambærilegan hátt

6. Niðurstaða Íbúasamtaka Grafarvogs

Íbúasamtök Grafarvogs mótmæla því að Sundabraut verði lögð í formi brúar eða yfirborðsvegar yfir Kleppsvík, Leiruvog eða Geldinganes. Slík framkvæmd myndi:

- Skaða friðlýst svæði
- Rýra lífsgæði íbúa varanlega
- Valda mikilli hljóð- og sjónmengun
- Brjóta upp hverfi og útivistarsvæði
- Gera Grafarvog að gegnumstreymishverfi
- Auka umferðar,slysaáhættu og loftmengun

Við teljum að valkosturinn sem felur í sér **göng alla leið** sé bæði samfélagslega og umhverfislega ábyrgasta leiðin og í samræmi við markmið um sjálfbæra framtíðar skipulagningu.

Íbúasamtök Grafarvogs skora á Skipulagsstofnun að hafna brúarlausninni og krefjast frekari valkostagreininga sem vernda bæði náttúru og lífsgæði þeirra sem búa á áhrifasvæðinu.

F.h. Íbúasamtaka Grafarvogs
Stjórnin

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Grafarvogi og vil taka fram að ég er **ekki á móti Sundabraut** sem samgöngubót. **Ég hafna hins vegar <u>báðum þeim valkostum</u>** sem nú liggja fyrir í Skipulagsgátt milli Sæbrautar og Kjalarness. Báðir valkostir hafa, að mínu mati, **verulega neikvæð áhrif á lífsgæði íbúa Grafarvogs og mjög alvarleg og að hluta óafturkræf áhrif á lífríki í Leiruvogi og nágrenni**.

Ég hef áhyggjur af auknum hávaða og loftmengun í íbúðahverfum Grafarvogs, stóraukinni umferð í gegnum um hverfið, skerðingu útivistarsvæða og mikilla inngripa í viðkvæm fjöru- og leirusvæði í Leiruvogi, Blikastaðakró og við Geldinganes. Ég tel að ekki sé forsvaranlegt að fórna þessum náttúrugæðum og lífsgæðum íbúa fyrir þá valkosti sem hér eru til umsagnar, valkosti sem þegar liggur fyrir að eru umdeildir og óvissir til lengri tíma.

Ég krefst þess að Sundabraut verði lögð í göngum alla leið frá Sæbraut til Kjalarness. Slíkur kostur er mun vænlegri og mun best tryggja bættar samgöngur til framtíðar, draga úr mengun, hávaða og slysahættu og um leið vernda náttúru, útivistarsvæði og íbúðabyggð í Grafarvogi.

Ég vísa nánar til umsagna **Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Íbúasamtaka Grafarvogs og Náttúrufræðistofnunar Íslands**, sem fylgja þessari umsögn.

Höfundur: Freyr Ómarsson

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

101.1.HER_umsögn_Sundabraut_28_11_25.pdf

101.2.Sundabraut - Umhverfismatsskýrsla - Umsögn Náttúrufræðistofnunar.pdf

101.3.Umsögn Íbúasamtaka Grafarvogs um umhverfismat Sundabrautar.pdf

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur

Reykjavík 28. nóvember 2025
HER-202510-3920

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um mál nr. 627/2023 í skipulagsgátt, Sundabraut. Kynning umhverfismatsskýrslu.

Vísað er til máls nr. 627/2023 í skipulagsgátt, Sundabraut. Kynning umhverfismatsskýrslu. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur farið yfir málið og gögn þess og gefur eftirfarandi umsögn.

HER vill byrja á að benda á jarðboranir vegna rannsókna í Gufuneshaug eru starfsleyfisskyldar. Þá vill HER einnig árétta að gerð landfyllinga með jarðefnum frá uppgreftri er háð starfsleyfi. Ef um opna landfyllingu er að ræða er starfsemin háð leyfi Umhverfis- og orkustofnunnar en ef um er að ræða lokaða landfyllingu er hún háð starfsleyfi heilbrigðiseftirlits. Því gæti það átt við að sama landfylling sé háð leyfum beggja eftir því hvernig staðið er að framkvæmdinni, sjá nánar í leiðbeiningum Umhverfis- og orkustofnunnar um endurnýtingu úrgangs í fyllingar. Sé landfylling kaflaskipt þarf leyfi fyrir hverjum kafla fyrir sig. Þá er varp í hafið háð leyfi Umhverfis- og orkustofnunnar.

HER telur að kanna mætti betur samlegðaráhrif framkvæmdarinnar við aðrar fyrirhugaðar stórframkvæmdir við Elliðavog. Skoða þarf sérstaklega hvaða framkvæmdir gætu verið í gangi á sama tíma þar sem víxláhrif þeirra geta aukið umhverfisáhrif..

HER vill ítreka fyrri athugasemd úr umsögn um matsáætlun Sundabrautar að æskilegt hefði verið að meta fleiri valkosti, s.s. göng á ákveðnum leggjum leiðarinnar en fallið er frá því vegna mikils kostnaðar. HER telur æskilegt að metin sé kostur gangna á fleiri leggjum leiðarinnar en frá Kleppsvík að Gufunesi og undir Gufuneshaug. Áhrif Sundabrautar á byggð í Grafarvogi yrðu mun minni með tilkomu jarðgangna þar sem brautin á að liggja um íbúðarhverfi auk þess að komast mætti hjá mögulegum áhrifum á náttúrufar sem verða s.s. við þverun brautarinnar frá Geldinganesi að Gunnunesi. Hækkandi sjávarstaða og auknar öfgar í veðurfari gætu haft áhrif á mannvirki í

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

fyrirhugaðri legu yfir sjó, jarðgöng myndu leysa slíkar áskoranir. Vegna mikilla vinda á því svæði sem fyrirhuguð brú yfir Kollafjörð á að liggja gætu skapast erfiðar aðstæður sem gætu orðið verri í kjölfar loftslagsbreytinga.

Hvað varðar þann kafla Sundabrautar sem liggja á um Gufunes þá ítrekar HER fyrri áhyggjur sínar vegna þess valkostar sem framkvæmdaraðili setur í fyrsta sæti, sem er þverun urðunarstaðarins í Gufunesi. Engar heildstæðar rannsóknir liggja fyrir á haugnum en eins og fram kemur í skýrslunni og fylgigögnum hafa ýmsar rannsóknir farið fram í gegnum tíðina, oft á afmörkuðum þáttum s.s. losun á hauggasi. Vegagerðin hefur hafið rannsóknir og rannsóknaráætlun hefur verið lögð fyrir HER og Umhverfis- og orkustofnun (UOS). HER telur þær rannsóknir sem lagðar eru til ekki nægjanlegar til að gefa fullnægjandi upplýsingar um ástand haugsins og hver áhrif þess að hreyfa við honum gætu verið. UOS hefur tilkynnt Reykjavíkurborg að hefja þurfi reglubundna vöktun með haugnum og verður vöktunaráætlun lögð fyrir fljótlega. Safna þarf gögnum yfir lengri tíma til að kortleggja grunnástand áður en hafist er handa við aðgerðir eins og tilraunafergingar, eins þarf mun ítarlegri jarðvegsrannsóknir í samræmi við staðla, ekki aðeins forkönnun á jarðvegsmengun. Eins þarf að horfa til þess að önnur rokgjörn efni en hauggas geta verið að losna frá haugnum, mat á slíkri losun hefur færst í aukana í tengslum við mengaðan jarðveg í nágrannalöndum okkar. Að mati HER er í raun ekki hægt að meta umhverfisáhrif þessa valkosts fyrr en mun meiri upplýsingar liggja fyrir. Þó byggt hafi verið á urðunarstöðum erlendis eru aðstæður ekki sambærilegar og skortur á gögnum ekki sami. Eins eru til erlend dæmi um neikvæðar afleiðingar þess að raska eða breyta jafnvægi urðunarstaða, sérstaklega þeirra er innihalda mikið af spilliefnum eins og raunin er hér. Lagðar eru til mótvægisaðgerðir s.s. léttur vegur/mýrarvegur sem vissulega dregur úr álagi á hauginn en engu að síður felur í sér að rjúfa hann og raska. Valkosturinn að leggja gögn undir hauginn felur samt í sér að rjúfa þar hauginn svo sá kostur er heldur ekki æskilegur. Fullnægjandi áhættugreining á jafn menguðu svæði sem liggur þétt að íbúðarbyggð þarf að liggja fyrir áður en tekin er ákvörðun um legu vegarins, byggja þarf á góðum gögnum og ýtrustu varúð. HER telur öruggara að velja aðra valkosti sem ekki raska Gufuneshaug.

Komið er inn á það í matsskýrslu að gera þurfi áhrifamat fyrir vatnshlot sem verða fyrir áhrifum af framkvæmdinni skv. leiðbeiningum Umhverfis- og orkustofnunar. Hér vill HER benda á að skoða þurfi mögulega losun frá Gufuneshaugum út í sjó sérstaklega. Röskun á haugssvæði vegna vegalagningar gæti haft áhrif á slíka losun. Þá vill HER benda á að betur þarf að skoða áhrif þrengingar Kollafjarðar á ástand fjarðarins. Fram kemur í matsskýrslu í kafla 5.8.3 um grunnástand að uppsöfnun næringarefna hafi ekki orðið vart í firðinum. HER þekkir ekki til nýlegra rannsókna á slíku í firðinum en beðið er frekari gagna frá Veitum til að geta gert viðtakaskilgreiningu. Fyrir liggur nú

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

að tvöfalda á starfsemi fiskeldisfyrirtækis fyrir botni Kollafjarðar og getur það leitt til frekari næringarefnalosunar. Mikil uppbygging stendur fyrir dyrum á Esjumelum og því fyrirséð að magn skólps er losað er í fjörðinn mun aukast. Fram kemur í umhverfismatsskýrslu að metin hafi verið áhrif þrengingar fjarðarins á dreifingu skólps og komist að þeirri niðurstöðu að ekki verði neikvæð áhrif. Ekki liggur fyrir hvaða forsendur eru notaðar við þá útreikninga. HER telur að betri upplýsingar þurfi um áhrif landfyllinga og þrengingar í Kollafirði á fjörðinn sem skólpviðtaka með tilliti til aukinnar losunar á næstu árum.

Í umfjöllun um hljóðvist kemur fram að álag minnkar á ákveðnum svæðum en eykst á öðrum. Í viðauka D er farið nánar inn á greiningar á áhrifum á hljóðvist en í matsskýrslunni sjálfri er helst fjallað um áhrif hávaða á fyrstu hæð. Skv. töflu í viðaukanum verður hækkun á umferðarhávaða almennt meiri á 1. hæð en efri hæðum útsettra húsa. HER telur að skoða þurfi þetta nánar því reynslan sýnir að oft getur hávaði orðið meiri á efri hæðum eftir aðstæðum. Auðveldara er að koma fyrir mótvægisaðgerðum s.s. hljóðmön fyrir 1. hæð en mun erfiðara að hafa áhrif á hækkun hljóðstigs á efri hæðum. Þá telur HER að skoða þurfi áhrif Sundabrúar og Sundabrautar á hljóðstig við hús í Hamrahverfi. Vegna aðstæðna getur hávaði frá umferð borist upp í hverfið og þar eru svæði sem almennt eru ekki útsett fyrir umferðarhávaða. Ljóst er að breyttar aðstæður geta haft áhrif í byggðinni þar.

Þegar kemur að loftgæðum telur HER jákvætt að Sundabraut geti dregið úr umferð í gegnum þéttbýli. Í staðinn verða ný svæði útsett fyrir loftmengun. Sérstaklega verður íbúðarbyggð í Gufunesi fyrir áhrifum en brautin mun liggja í gegnum það hverfi. Svæðið er í dag ekki útsett fyrir mikilli loftmengun og umskipti því mikil. Þá telur HER að loftmengun geti einnig aukist í hluta Hamrahverfis.HER telur æskilegast að farið verði í valkosti sem draga eins og unnt er úr loftmengun í íbúðarbyggð.

Loks vill HER benda á að fyrirhuguð lega Sundabrautar um Álfsnes fer yfir skotæfingasvæði sem þar er. Vegna notkunar á blýhöglum á svæðinu er því hætta á jarðvegsmengun. Fullnægjandi hreinsun þarf að hafa átt sér stað á svæðinu áður en framkvæmdir hefjast.

Virðingarfyllst

f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

Náttúrufræðistofnun

Skipulagsstofnun
Jón Ágúst Jónsson
Borgartúni 7b
105 REYKJAVÍK

Garðabær, 30. nóvember 2025
Málsnúmer: 202510-0035
SS

Efni: Sundabraut, umhverfismatsskýrsla

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar sem barst í gegnum Skipulagsgátt þann 13. október 2025 þar sem óskað er umsagnar Náttúrufræðistofnunar um umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar fyrir Sundabraut. Náttúrufræðistofnun veitti umsögn um matsáætlun fyrir framkvæmdina þann 17. október 2023 og er vísað í þá umsögn hér á eftir eins og við á.

Framkvæmdin lýtur að nýrri tengingu milli Sæbrautar og Kjalarness. Fyrir flesta leiðarhluta er einn aðalvalkostur hvað varðar þverun sunda og fjarða og það er með brú og fyllingum en fyrir þverun Kleppsvíkur eru tveir aðalvalkostir, Sundabrú eða Sundagöng og fylgja þeim valkostum mismunandi útfærslur einkum á brúarhæð og legu brautarinnar um Gufunes þ.m.t. misstórar landfyllingar sem og á tengingum við stofnbrautir vestan Kleppsvíkur. Í Geldinganesi er endanleg lega brautarinnar ekki skilgreind heldur stærra belti sem kemur til greina fyrir leguna. Í Gunnunesi og Álfsnesi er að stærstum hluta einn skýr valkostur fyrir legu brautarinnar. Göng undir Eiðsvík, milli Gunnuness og Álfsnes og undir Kollafjörð hafa verið útilokuð og eru það einkum kostnaðarrök sem þar eru tilgreind, en einnig tiltekin flækjustig í hönnun og framkvæmd, mismikil þó eftir atvikum.

Náttúrufræðistofnun hefur kynnt sér umhverfismatsskýrsluna og vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri:

Almennar ábendingar um umhverfismatsskýrslu

Í umhverfismatsskýrslunni er að finna góða lýsingu á framkvæmdasvæðinu, völdum valkostum og eiginleikum þeirra. Þá er ítarleg umfjöllun um þá umhverfisþætti sem fjallað er um í matinu, í allmörgum viðaukum og tekið saman í skýrslunni sjálfri.

Náttúrufræðistofnun hefur í rýni sinni á umhverfismatsskýrsluna einblínt á þá kafla er fjalla um umhverfisþætti er tengjast fagsviði stofnunarinnar og varða náttúrufarsþætti þ.e.a.s. fugla, gróður og vistgerðir, jarðminjar, fiska og önnur sjávardýr en einnig kafla um hafstrauma, öldufar og setflutninga, landslag og ásýnd, vatnshlot og verndarsvæði.

Þá er í umsögninni einkum horft til þeirra valkosta og framkvæmdaþátta sem hafa helst áhrif á þessa umhverfisþætti og útilokar það t.d. að mestu þann hluta framkvæmdasvæðisins sem er vestan Kleppsvíkur þar sem það er að nær öllu leyti innan byggðs umhverfis.

Í einstaka tilfellum byggist matið ekki á fullnægjandi gögnum að mati Náttúrufræðistofnunar t.d. er stundum einungis byggt á eldri gögnum sem sum eru komin nokkuð vel til ára sinna. Ekki hefur öllum ráðleggingum stofnunarinnar úr umsögn hennar um matsáætlun verið fylgt eftir hvað varðar gagnaöflun. Er vikið að því frekar hér á eftir í umfjöllun um einstaka umhverfisþætti.

Mat á sjávarspendýrum var t.a.m. fellt inn í kafla um fiska en ljóst er að gagnasöfnun um sjávarspendýr var afar takmörkuð og t.d. lítið sem ekkert rýnt í erlendar heimildir um möguleg áhrif af framkvæmdum af þessum toga á seli og hvali.

Þá vantar alveg umfjöllun um ljósmengun og áhrif framkvæmdar á myrkurgæði og hvernig það getur haft áhrif á lífverur. Það er t.d. vel þekkt að ljósmengun hafi áhrif á far fiska og einnig geta björt ljós truflað fugla og spendýr. Framkvæmdinni en ekki síst rekstur Sundabrautar mun fylgja mikil breyting á lýsingu á svæði sem í dag er að stórum hluta lítið sem ekkert upplýst.

Hafstraumar, öldufar og setflutningar

Afar mikilvægt er að meta vandlega hvaða áhrif framkvæmdin getur haft á hafstrauma, öldufar og setflutninga, sér í lagi fyrir innan áformaðar þveranir s.s. í Leiruvogi og Kollafirði. Innan Leiruvogs eru friðlýst leiru- og fjörusvæði sem eru í senn víðfeðm og mikilvæg búsvæði fyrir margar lífverur þ.m.t. varp- og fæðuöflunarstöðvar fugla, dvalarstaðir sela, farleiðir laxfiska og búsvæði ýmissa botndýra. Allar breytingar á eðli strauma og setflutninga sérstaklega geta haft margs konar áhrif á lífríki sem nauðsynlegt er að leggja sem best mat á út frá bestu mögulegu þekkingu.

Í umhverfismatinu er stuðst við ýmis gögn. Athygli vekur að t.d. gögn á kornastærð eru misný á nálinni og ekki er enn búið að fullvinna úr sýnatöku við áformað brúarstæði í Kollafirði og því óvissa til staðar við mat á mögulegum setflutningum. Þar sem botnrofs- og setflutningaútreikningar eru mjög næmir kornastærð er athyglisvert að ekki séu fullnægjandi kornastærðargögn til staðar við öll brúarstæði. Þá vantar mælingar á svifaursstyrk og ljósstyrk í Leiruvogi. Skýrt kemur fram í skýrslu Vatnaskila (Viðauki G1) og í umhverfismatsskýrslunni að þetta skapar töluverða óvissu við mat á t.d. gruggmyndun sem og mögulegum setflutningum innan brúarstæða þ.m.t. á töluvert stóru svæði í Leiruvogi.

Samkvæmt áhrifamatinu munu þveranir hafa staðbundin áhrif á straumsvið og öldufar en áhrif á vatnsskipti og sjávarföll fyrir innan þveranir eru talin verða óveruleg. Í Leiruvogi benda líkön til þess að engar breytingar yrðu á fjörum vegna sjávarfallabreytinga og vatnsskipti ættu að haldast fullnægjandi með áformuðu brúaropi. Það er jákvætt að niðurstöður virðast afdráttarlausar um þetta. Þó kemur fram að með tímanum aukist líkur á uppsöfnun sets innan þverana og að stórstraumsmörk fjöru færist út og rennsli í gegnum veglínu gæti minnkað. Það gæti leitt til áhrifa á vatnsskipti en líkur á því að þau áhrif verði veruleg eru taldar litlar. Óvissa um þennan þátt er þó töluverð. Áhrif þverunar á seltu og dreifingu mögulegra mengandi efna eru talin hverfandi.

Við áformað brúarstæði í Leiruvogi mun aukning á straumhraða hafa áhrif á far laxaseiða á allstóru svæði, og aukast þau áhrif tilfinnanlega eftir því sem brúaropið er minna. Ljóst er að 200 metra lengd á brúaropi er algjört lágmark til að aðstæður verði ekki of krefjandi fyrir laxaseiðin og er það þetta atriði sem vegur hvað þyngst þegar kemur að ákvörðun um lengd brúarops.

Þá er búist við töluverðri gruggmyndun nálægt brúarstæðinu og að hún geti varið í töluverðan tíma. Þörf er á frekari rannsóknun á botnseti við brúarstæði í mynni Leiruvogar. Þar sem gruggmengunin gæti reynst sérstaklega mikilvægt atriði þegar kemur að áhrifum á lífríki, er nauðsynlegt að bæta stoðir þekkingar fyrir líkanagerð þessu tengt. Stefnt er að frekari sýnatöku og líkanagerð til að minnka óvissu. Þá er þörf á að skilgreina betur vöktun og mótvægisaðgerðir til að draga úr gruggmengun.

Um heildaráhrif á þennan umhverfisþátt segir í umhverfismatsskýrslunni:

“Niðurstöður benda til þess að áhrif Sundabrautar á hafstrauma, öldufar og setflutninga verði ólík eftir svæðum. Á framkvæmdatíma er talið að áhrif geti orðið nokkuð neikvæð. Á rekstrartíma er talið að áhrifin geti orðið nokkuð neikvæð

í Kollfirði en óveruleg neikvæð í Eiðsvík og Kleppsvík. Í Leiruvogi-Blikastaðakró telur framkvæmdaraðili að áhrif geti orðið talsverð neikvæð. Talin er ríkja óvissa um niðurstöður varðandi setflutninga og gruggmyndun á framkvæmda- og rekstrartíma og því mun framkvæmdaraðili leggja áherslu á vöktun og að gripið verði til mótvægisaðgerða, ef þörf verður á."

Að mati Náttúrufræðistofnunar vega væntanleg talsvert neikvæð áhrif framkvæmdar á setflutninga, gruggmyndun og strauma í Leiruvogi og nálægt áformuðum landfyllingum og brúarstæðum í mynni vogarins hvað þyngst við mat á heildaráhrifum framkvæmdarinnar, enda það atriði sem talið er hafa mest neikvæð áhrif á ýmsa náttúrufarsþætti s.s. fiska, fugla, botndýr, vatnshlot og verndarsvæði, eins og vikið er að í umfjöllun um þá þætti hér á eftir. Það að töluverð óvissa sé um heildaráhrif til framtíðar hvað þetta varðar er óheppilegt og vekur upp ýmsar spurningar um þennan áformaða hluta framkvæmdarinnar og útfærslu á honum.

Botndýralíf

Umfjöllun um botndýralíf byggist á töluverðu magni gagna víða af áhrifasvæði framkvæmdarinnar en einnig á nálægum svæðum. Hins vegar er megnið af þeim gögnum komið nokkuð til ára sinna. Þrátt fyrir að þær rannsóknir t.d. nálægt brúarstæðum í Leiruvogi, við Kleppsvík og víðar bentu til þess að ekki væri um mjög tegundaauðug búsvæði að ræða með fremur lítið verndargildi þá finnast þar ýmsir hópar botndýra s.s. lindýr, krabbadýr og burstaormar. Þá eru á áhrifasvæði framkvæmdarinnar mjög mikilvæg fæðuöflunarsvæði fugla, laxfiska og sjávarspendýra og allar breytingar á botndýrasamfélögum geta haft keðjuverkandi áhrif á þessa lífveruhópa. Það má því gagnrýna að ekki hafi verið tekin fleiri og nýrri sýni af botndýrum, til að staðfesta það sem fyrri rannsóknir hafa sýnt fram á og til að skapa betri grundvöll fyrir þá vöktun sem stefnt er að samhliða og í framhaldi af framkvæmdinni. Sú vöktun ætti að miðast við núverandi stöðu. Svæðin hafa verið undir ýmsu álagi og breytingar hafa átt sér stað í umhverfinu á síðustu áratugum t.d. útþensla byggðar, ný athafnastarfsemi, nýir landnemar þ.m.t. framandi ágengar botndýrategundir, efnistaka o.fl. Forsendur fyrir að uppfæra gögn eru því sannarlega fyrir hendi að mati Náttúrufræðistofnunar eins og bent var á í umsögn stofnunarinnar um matsáætlun.

Bein áhrif verða á búsvæði botndýra þar sem stefnt er á fyllingar vegna brúargerðar þ.e. í Kleppsvík, Eiðsvík, í mynni Leiruvogs og í Kollafirði. Eins og fjallað er um hér að framan benda líkön til þess að fullum vatnsskiptum verði haldið í Leiruvogi og Kollafirði þannig að áhrif á botndýralíf fyrir innan fyllingar/brúarstæði ættu ekki að verða mikil eða skyndileg. Hins vegar er óvissa um setflutninga sem og gruggmyndun eins og áður hefur komið fram og í því felst óvissa um langtíma breytingar og áhrif þeirra á botndýr sem t.d. sía fæðu úr vatnsbolnum eða eru háð tiltekinni setgerð. Með þeirri óvissu skapast jafnframt óvissa um áhrif á þær lífverur sem nýta sér botndýr sem fæðu s.s. fiska, fugla og seli.

Niðurstaða umhverfismatsins er að vegna takmarkaðs verndargildis botndýra á svæðinu sé áhrif framkvæmdarinnar á botndýralíf metin óveruleg. Náttúrufræðistofnun telur þó að vegna þeirrar óvissu sem ríkir um framtíðaráhrif mikilvægra botndýrabúsvæða undir vernd einkum leirusvæða í Leiruvogi sé ekki hægt að fullyrða um að botndýralíf verði fyrir óverulegum áhrifum.

Fiskar og önnur sjávardýr

Umtalsverð gögn eru til um laxfiska á áhrifasvæði framkvæmdarinnar enda var farið í sérstakar rannsóknir fyrir utan að vöktun á laxfiskum í bæði ám og strandsjó hefur verið stunduð víða á svæðinu. Rannsóknirnar sýna að Elliðaárvogur og Leiruvogur eru allt mjög mikilvæg svæði fyrir laxfiska þ.m.t. lax og sjóbirting.

Niðurstaða umhverfismatsskýrslunnar er mjög afgerandi fyrir þennan umhverfisþátt. Talið er að framkvæmdin geti haft umtalsverð áhrif á göngur, búsvæði og fæðu laxfiska, sér í lagi í Leiruvogi. Áhrif

vegna brúargerðar á aðstæður fyrir göngur laxfiskaseiða vegna breytinga á straumhraða og grugghættu eru metin sérstaklega mikilvæg og neikvæð. Þá ríkir óvissa um heildaráhrif á búsvæði og lífslíkur fisktegunda sem ganga um og dvelja um bæði Leiruvog og Kollafjarðar vegna þeirrar óvissu sem fjallað er um í kaflanum um hafstrauma, öldur og setflutninga. Stefnt er að töluverðri vöktun, á laxfiskum sem og öðrum nytjafiskitegundum.

Náttúrufræðistofnun tekur undir niðurstöðuna og telur að mikilvægt sé að eyða óvissu um t.d. áhrif gruggmengunar, því ef hætta er á að áhrif á fiska geti reynst talsvert eða jafnvel verulega neikvæð þá vekur það upp ýmsar spurningar um hvort áætluð útfærsla á framkvæmdinni sem hefur áhrif á Leiruvog sé ásættanleg í ljósi mikilvægi svæðisins fyrir fiska og annað lífríki. Þá má spyrja sig hvort sú lágmarksstærð á brúaropi sem er áformuð sé nægileg til að tryggja að áhrif á far laxfiskaseiða verði ekki of neikvæð.

Í kafla um fiska er stuttlega fjallað um önnur sjávardýr þ.e.a.s sjávarspendýr einkum seli og um sjávarhryggleysingjann risaskera, sem er nokkuð einkennandi tegund fyrir Leiruvog og Blikastaðakró. Hvers vegna umfjöllun um þessa tegund ratar í þennan kafla en ekki um botndýralíf vekur nokkra furðu. Hvað varðar umfjöllun um seli, eins og áður hefur verið bent á taldi Náttúrufræðistofnun í umsögn sinni um matsáætlun framkvæmdar mikilvægt að lagt yrði mat á áhrif á sjávarspendýr. Umfjöllunin í umhverfismatsskýrslunni er full lítil og einföld, vissulega eru lagðar fram upplýsingar um fjölda landsela sem sáust í tengslum við fuglatalningar, en betur hefði mátt greina mögulega áhættuþætti fyrir tegundirnar í tengslum við áhrif framkvæmdarinnar. Almenn óvissa um áhrif á grunnsævisbúsvæði í Leiruvogi, á þó einnig við um seli sem og risaskera, eins og annað lífríki sem reiðir sig á fæðuframboð á svæðinu.

Vatnshlot

Í umfjöllun um áhrif á vatnshlot er vikið að stórum hluta að sömu atriðum og fjallað er um hér að framan í tengslum við áhrif á hafstrauma og setflutninga sem og áhrif á botndýralíf (sem er mikilvægur vistfræðilegur vísir á ástand strandsjávarvatnshlota).

En til viðbótar er fjallað um mengunarhættu sem vatnshlotunum getur stafað af, annars vegar umferð á rekstratíma sem og efnamengun frá ruslahaugum á Gufunesi, en sumir valkostir um Sundagöng liggja um þá hauga og hætta er á að skaðleg efni losni úr þeim og berist í umhverfið þ.m.t. strandsjó í Kleppsvík. Mjög mikilvægt er að vöktun á losun úr Gufuneshaugunum sé markviss og að gripið verði til mótvægisaðgerða til að koma í veg fyrir alla mengun. Athyglisvert er að í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur (HER) frá 29. nóvember kemur fram að HER telur ekki nægilegar upplýsingar til staðar um mögulega losun skaðlegra efna frá haugnum til að hægt sé að leggja endanlegt mat á möguleg áhrif þess að Sundabraut liggi yfir hauginn. Náttúrufræðistofnun tekur undir áhyggjur HER um þetta og telur mjög brýnt að óvissu um mögulega hættu sem umhverfi og náttúru gæti stafað af mengun frá haugnum sé eytt.

Fuglar

Safnað var nýjum gögnum um fuglalíf svæðisins bæði á svæðum þar sem framkvæmdin mun skerða beint búsvæði sem og á mikilvægum fuglasvæðum sem eru á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Eins og skýrt kemur fram í viðauka J sem fjallar um athuganir á fuglum og mat á áhrifum framkvæmdarinnar á fuglalíf eru sum af verðmætustu fuglasvæðum á Suðvesturhluta landsins innan áhrifasvæðisins en það eru sérstaklega leiru- og fjörusvæðin í Leiruvogi og Blikastaðakró.

Athuganir sýndu að fuglalíf er mjög auðugt og ríkulegt á þessu svæði, sem og annars staðar á framkvæmdasvæðinu t.d. í Eiðisvík og á Álfsnesi. Þéttleiki varpfugla var metinn á sniðum þar sem framkvæmdin mun raska varpsvæðum. Það er jákvætt en vegna mjög lítillar sýnastærðar er til staðar hætta á skekkju í þessu mati. Ljóst er þó að töluverður fjöldi fuglategunda er í varpi á framkvæmdasvæðinu og hvað mestur í Geldinganesi.

Á áhrifasvæðinu fundust 69 fuglategundir og í umhverfismatsskýrslunni er greint frá því að allstór hluti þeirra eru tegundir sem metnar eru í hættu eða yfirvofandi hættu á válista Náttúrufræðistofnunar, einnig eru margar skilgreindar sem íslenskar ábyrgðartegundir. Vert er að benda á að válisti Náttúrufræðistofnunar fyrir fugla var uppfærður fyrr á þessu ári (sjá https://www.natt.is/is/midlun/utgafa/valistar/fuglar/valisti-fugla-2025) og hefur tegundum á honum fjölgað t.d. eru ábyrgðartegundirnar heiðlóa, lóuþræll og spói, sem allar finnast á áhrifasvæði framkvæmdar, nú allar metnar í nokkurri hættu (VU) vegna fækkunar á landsvísu.

Niðurstaða umhverfismatsins er að áhrif framkvæmdarinnar á fugla eru metin talsverð neikvæð á hlutum I og IV og verulega neikvæð á hlutum II og III. Þar vega eyðilegging búsvæða víða á framkvæmdasvæðinu þungt enda ljóst að veglínan liggur um töluvert stór gras- og mólendi sem fuglar nýta til varps og dvalar, á Gufunesi, Geldinganesi, Álfsnesi og Kjalarnesi. Framkvæmdin mun einnig valda truflun og hættu af ýmsum toga á bæði framkvæmda- og rekstrartíma. Fjalla hefði mátt ítarlegar um hvernig truflun frá stórum samgönguæðum eins og Sundabraut getur verið á fugla - bæði vegna árekstrarhættu sem og fælandi áhrif t.d. vegna ljós- og hávaðamengunar.

Eitt veigamesta atriðið er þó óneitanlega möguleg langtímaáhrif á leirusvæðin í Leiruvogi og Blikastaðakró vegna áhrifa brúargerðar milli Geldinganess og Gunnuness, og sú óvissa sem ríkir um þau áhrif eins og rætt hefur verið hér að framan. Vegna mikilvægi leirusvæðana fyrir fæðuöflun fjölmargra fugla þ.m.t. margra ábyrgðartegunda sem nýta svæðið á fartíma en einnig varptegunda, er áhætta til staðar um að ef áhrif á t.d. botndýralíf og fiska verði neikvæð þá muni það geta haft neikvæð áhrif á fæðuöflunarmöguleika fugla á svæðinu. Mjög mikilvægt er að áhrif á fuglalíf þar verði vöktuð gaumgæfilega eins og stendur til.

Náttúrufræðistofnun tekur undir þessa niðurstöðu um áhrif á fugla og telur margþátta áhrif framkvæmdarinnar á fugla sem og óvissu um umfang þeirra áhrifa vera afar veigamikinn þátt þegar kemur að heildarmati á framkvæmdinni og ljóst að mjög mikilvægum fuglasvæðum á landsvísu stendur umtalsverð ógn af framkvæmdinni.

Gróður og vistgerðir

Safnað var nýjum gögnum um gróðurfar og vistgerðir á framkvæmdasvæðinu, með áherslu á svæði þar sem beint rask verður. Jákvætt er að vistgerðir voru kortlagðar og tegundasamsetning háplantna skoðuð, en ítarlegri lýsing á aðferðafræði við vistgerðagreiningu og kortlagningu hefði mátt fylgja. Athyglisvert er að ný tegund fyrir landið, seftegundin *Juncus tenuis,* hafi fundist í Álfsnesi. Náttúrufræðistofnun telur þó ekki hægt að fullyrða um að líklega eigi sú tegund erindi á válista eða í friðlýsingu. Algjörlega á eftir að leggja mat á stöðu tegundarinnar m.t.t. uppruna og útbreiðslu.

Við kortlagningu vistgerða kemur í ljós að flestar landvistgerðir á áhrifasvæðinu eru á röskuðu landi og hafa lágt verndargildi. Náttúrufræðistofnun telur þetta líklegt miðað við eðli svæðanna sem um ræðir þar sem umtalsvert rask og alls konar starfsemi hefur mótað gróðurfar. Það á sérstaklega við um Gufunes og stóra hluta af Álfsnesi. Á stöku stað eru þó votlendisleifar, gras- og mólendisvistgerðir með hátt verndargildi sem nauðsynlegt er að hlífa sem mest fyrir raski.

Fjöruvistgerðir eru víðast hvar með mjög hátt verndargildi, einkum í Leiruvogi, við Geldinganes og í Gufunesi. Þar eru leirur, sjávarfitjar og þangfjörur sem hýsa fjölbreytt lífríki og eru mikilvægar fyrir fæðuöflun fugla og annarra dýra. Eins og í umfjöllun um aðra umhverfisþætti er óvissa til staðar um hver langtímaáhrif á fjöruvistgerðir vegna þverana, einkum í Leiruvogi en einnig Kollafirði, geta orðið.

Ljóst er að töluverður munur er á raski á vistgerðum bæði á þurrlendi og í fjörum í Gufunesi, eftir því hvort Sundabrú eða Sundagöng verða fyrir valinu. Áhrifin verða meiri vegna brúarinnar þar sem ýmis gróðurlendi sem og fjörusvæði í Kleppsvík verða fyrir beinu raski, meðan mun minna svæði er raskað í kringum framkvæmdir við gangnamunna.

Niðurstaða umhverfismatsins er að á framkvæmdahlutum II-IV eru áhrifin á vistgerðir metin nokkuð neikvæð, en í hluta I yrðu þau metin óveruleg ef Sundagöng eru valin. Náttúrufræðistofnun tekur undir þessa niðurstöðu og þótt lítið sé um að mjög verðmætar vistgerðir verði fyrir raski og engum plöntutegundum á válista sé ógnað, er um töluvert mikið beint rask á lítt snortnu vel grónu svæði að ræða á nær öllu framkvæmdasvæðinu.

Jarðfræði og jarðminjar

Gögn um jarðfræði framkvæmdasvæðisins eru frekar góð og er áhrifasvæði Sundabrautar svæði þar sem jarðfræðileg myndun einkennist af móbergs- og grágrýtismyndunum frá síðasta jökulskeiði, ásamt setlögum sem hafa safnast í sjó og leirum við strandlínu. Á svæðinu er víða að finna jarðmyndanir og jarðminjar sem varpa ljósi á þróun landslags við lok ísaldar og hækkandi sjávarstöðu. Fram kemur að engar sérstakar jarðminjar með hátt verndargildi séu skráðar á framkvæmdasvæðinu, en að við Gufunes og Geldinganes og í Álfsnesi eru berg- og setlög sem hafa fræðilegt gildi sem jarðsöguleg tímamerki.

Náttúrufræðistofnun vill benda á mjög nýja uppgötvun en við athuganir fyrr á þessu ári fundust steingervingalög í strandseti við sunnanverða Eiðsvík. Við frekari skoðun hefur verið staðfest að þar er um að ræða samlokur, kuðunga, hrúðurkarla og götunga frá lokum síðustu framrásar og í kjölfarið hopunar ísaldarjökulsins á höfuðborgarsvæðinu. Lögin eru ólík öðrum setlögum að því leyti að þau eru mjúk og geyma m.a. lífveruför sem ekki eru þekkt annarsstaðar. Nákvæmri aldursgreiningu er ekki lokið en ljóst er að um lög frá lokum ísaldar er að ræða og þessi fundur því mikilvæg viðbót til að varpa ljósi á sögu síðasta kuldaskeiðs og þess lífríkis sem var einkennandi fyrir þann tíma á þessum slóðum. Verndargildi steingervingalaganna er því mögulega töluvert og æskilegt væri að kanna það betur. Hluti þeirra mun verða fyrir beinu raski vegna framkvæmdar við brú yfir Eiðsvík og meta þarf hvaða aðgerðir sé hægt að fara í til að koma í veg fyrir rask eins og hægt er. Þar sem um ný óbirt gögn, sem enn er verið að skoða, er að ræða, er Náttúrufræðistofnun tilbúin til frekari ráðgjafar um málið.

Við allar framkvæmdir þarf að forðast óþarfa jarðrask og tryggja að sýnilegar jarðmyndanir verði ekki eyðilagðar við uppfyllingar eða vegskeringar. Sérstaklega varlega þarf að fara í kringum þekkt setlög sem metin eru með hátt verndargildi.

Í umfjöllun um niðurstöðu umhverfismatsins fyrir áhrif á jarðmyndanir er einkum fjallað um áhrif í Gufunesi og muninn á jarðgöngum og brú. Í jarðgangakostinum undir Kleppsvík eru áhrif á jarðminjar óveruleg, þar sem megnið af framkvæmdinni fer fram undir yfirborði. Brúarkosturinn felur í sér fyllingar og niðurgreftranir sem geta raskað náttúrulegri strandlínu og leirum sem hafa jarðfræðilegt og líffræðilegt gildi sem og raskað berg- og setmyndunum í Gufunesi. Í ljósi nýrra uppgötvana á steingervingum í EIðsvík þyrfti að innleiða betur mat af áhrifum Eiðsvíkurbrúar á þær jarðminjar inn í heildarmatið.

Náttúruminjar og verndarsvæði

Áhrifasvæðið liggur í nálægð við nokkur friðlýst svæði og svæði sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum. Þar á meðal eru Leiruvogur og Blikastaðakró, sem hafa verið friðlýst vegna fjölbreytilegs lífríkis, fjöruvistgerða og fuglalífs. Svæði við Geldinganes og Gufunes eru einnig á náttúruminjaskrá eða undir hverfisvernd. Fleiri verndarsvæði eru skammt frá t.d. Lundey sem er friðlýst og Elliðaár og Grafarvogur eru einnig á fjaráhrifasvæði framkvæmdarinnar.

Framkvæmd Sundabrautar mun valda beinu raski á hverfisverndarsvæði í Geldinganesi sem og á nokkur votlendissvæði sem falla undir ákvæði um sérstaka vernd. Framkvæmdin getur einnig haft óbein áhrif á nálæg verndarsvæði, einkum eins og ítarlega hefur verið fjallað um hér að framan áhrif fyllinga og brúargerðar sem valda breytingum á straumum og setflutningi og aukinni mengunarhættu á framkvæmdatíma á friðlýst leiru- og fjörusvæði og mikilvæg búsvæði fugla og annarra lífvera í Leiruvogi og Blikastaðakró.

Niðurstaða umhverfismatsins er að áhrif geta orðið talsvert neikvæð á friðlýsta svæðið í Leiruvogi og Blikastaðakró og tekur Náttúrufræðistofnun undir það. Í ljósi óvissu um ákveðna áhrifaþætti er það áhyggjuefni að þau áhrif gæti reynst enn neikvæðari sem væri verulegt áhyggjuefni vegna mikilvægi verndarsvæðisins. Áhrif á hverfisverndaða strandlínu Geldinganess eru metin nokkuð neikvæð, þar sem um beint rask er að ræða, en ekki á mjög stóru svæði.

Landslag og ásýnd

Framkvæmdasvæðið er í dag að stórum hluta lítt raskað eða í það minnsta án áberandi mannvirkja. Landslag svæðisins er metið misviðkvæmt en hluti þess telst þó með mikla viðkvæmni, og þar vega eyjar og sund Kollafjarðar hæst að mati Náttúrufræðistofnunar enda líklega þær landslagsheildir þar sem mest áhrif verða af framkvæmdinni. Tilkoma Sundabrautar mun enda gjörbreyta ásýnd og landslagi þar sem hún mun liggja að stórum hluta. Ásýndarmyndir frá ýmsum sjónarhornum sem sýndar eru í þessum kafla umhverfismatsskýrslunnar sýna þetta á skýran hátt og ljóst að sum sjónarhorn eru viðkvæmari en önnur.

Náttúrufræðistofnun telur sérkennilegt að við mat á ásýnd sé einungis horft til mannvirkisins en ekki metið hvernig áhrif af hreifanlegri bílaumferð á ásýndina eru, en þau hljóta að geta verið umtalsverð, sérstaklega í návígi. Einnig vantar að meta ásýndaráhrif vegna lýsingar, bæði frá mannvirkjum og bílaumferðinni. Í dag er þetta svæði ekki mikið upplýst og bílaumferð lítil og sums staðar engin. Mun meiri ljós munu því berast frá svæðinu sem breyta ásýnd í rökkri og myrkri. Náttúrufræðistofnun telur slæmt að mat á þessum þáttum inn í ásýndarmatið vanti alveg.

Niðurstaða umhverfismatsins er að áhrif á landslag og ásýnd eru almennt metin nokkuð neikvæð, en mismikil við Kleppsvík eftir útfærslum þar sem áhrif af Sundagöng verða eðlilega mun minni en af Sundabrú. Náttúrufræðistofnun telur að mögulega sé vanmat á þessi áhrif fyrir viðkvæmustu hluta framkæmdasvæðisins, sér í lagi frá Geldinganesi yfir í Álfsnes en þar er minnst um mannvirki í dag og sýnileiki mannvirkjana mun vera mikill. Þá vantar að taka tillit til ásýndaráhrifa frá umferð og ljósum inn í matið.

Samantekt á umhverfismati og mótvægisaðgerðir

Framkvæmd Vegagerðarinnar á Sundabraut er afar stór og flókin framkvæmd og áhrifasvæði hennar er víðfemt. Á þessu áhrifasvæði finnst fjölbreytt náttúra og svæði sem teljast í senn verðmæt og mikilvæg á landsvísu fyrir lífríki þ.m.t. fæðuöflunar- og farsvæði fugla og fiska, búsvæði sela og botnsjávardýra og fjöruvistgerðir með mjög hátt verndargildi. Nokkuð stór hluti áhrifasvæðisins er undir vernd þar með

talið friðlýst svæði. Merkar jarðminjar er einnig að finna á framkvæmdasvæðinu m.a. setlög með steingervingum frá lok ísaldar. Þá eru sundin og nesin sem veglínan liggur um sterk kennileyti í landslagi höfuðborgarsvæðisins, eru víða lítt snortin og fá mannvirki þar fyrir.

Framkvæmdin mun fela í sér mikið inngrip í umhverfi og náttúru og áhrif hennar verða víða á framkvæmdasvæðinu veruleg og fyrir all marga umhverfisþætti neikvæð, jafnvel talsvert neikvæð. Sú niðurstaða er skýr í umhverfismatsskýrslunni þó í einhverjum tilfellum vanti klárlega upp á meiri og betri gögn til að gefa ítarlegri mynd af væntanlegum áhrifum og eyða óvissu sem til staðar er.

Ásýndaráhrif verða mikil og landslag mun breytast með tilheyrandi áhrifum á útivistargildi. Þó skortir betri umfjöllun um áhrif umferðar og ljósmengunar á ásýnd.

Beint rask verður vegna framkvæmda á jarðminjar og gróðurlendi, að stærstum hluta á svæði sem eru ekki metin með hátt verndargildi en þó munu bæði þurrlendis- og strandvistgerðir og merkileg setlög frá lok ísaldar, þar af sum með steingervingum verða fyrir raski. Í Gufunesi munu ólíkir valkostir við þverun Kleppsvíkur leiða til mismikils rasks á vistgerðum og jarðminjum. Náttúrufræðistofnun telur Sundagöng mun heppilegri kost í því sambandi en Sundabrú.

Óvissa er um áhrif þess að leggja veglínu yfir Gufuneshauga og þörf er á betra mati á mengunarhættu.

Veigamest eru áhrif þverana og brúargerðar á lífríki - einkum vistgerðir og búsvæði lífvera á grunnsjávar- og strandsvæðum innan svæða þar sem þveranir verða, sérstaklega í Kollafirði og friðlýstum svæðum í Leiruvogi og Blikastaðakró. Þrátt fyrir að vatnsskipti munu að öllum líkindum vera tryggð sem er algjört grunnskilyrði, er ljóst að áhrif á fiska þ.m.t. far laxfiska, fullorðinna sem seiða, og ýmissa fugla m.a. ábyrgðartegunda og tegunda á válista, eru metin talsvert og jafnvel verulega neikvæð. Hversu mikil og langvinn þau áhrif geta orðið er ekki að fullu þekkt því óvissa er til staðar um áhrif á setflutninga og gruggmyndun vegna þess að betri gögn skortir enn um t.d. kornastærð botnsets, svifaursstyrk og ljósstyrk í Leiruvogi og Kollafirði. Þá eru gögn um botndýralíf ekki nýleg og þörf á að fá skýrari mynd um hvaða breytingar gætu átt sér stað í botndýrafánu í Leiruvogi og Blikastaðakró og hvaða áhrif það gæti haft á dýr sem nýta þau sér til fæðu s.s. fugla, fiska og sjávarspendýr.

Að mati Náttúrufræðistofnunar vekur það upp spurningar um réttmæti framkvæmdarinnar eins og hún er kynnt, að ekki er horft til fleiri valkosta hvað varðar þverun sunda - sérstaklega þverun mynni Leiruvogs - þegar ljóst er að áhrifin á friðlýst svæði og lífríki þess verða svo neikvæð, og mögulega neikvæðari ef áhætta vegna þekktrar óvissu er tekin inn í myndina. Aðrar mögulegar útfærslur s.s. göng á milli Geldinganess og Gunnuness voru ekki tekin með sem valkostir í umhverfismatinu, fyrst og fremst vegna kostnaðar. Þá eru heldur ekki til umfjöllunar valkostir þar sem brýr eru lengri og fyllingar styttri, en slíkt gæti dregið úr neikvæðum áhrifum, einnig vegna kostnaðar sem og hærra kolefnisspors skv. umhverfismatsskýrslunni. Verndarstaða og –gildi þessara merkilegu og mikilvægu náttúrusvæða sem Leiruvogur og Blikastaðakró sannarlega eru (sem metin eru meðal verðmætustu búsvæða fyrir fugla á öllum Innesjum, og meðal fárra nær alveg óraskaðra, sem eftir eru á þessum slóðum) ætti að mati Náttúrufræðistofnunar að fá sérstaklega mikið vægi þegar lykilforsendur eru metnar samtímis þ.m.t. kostnaður og kolefnispor. Ekki er ásættanlegt að mati Náttúrufræðistofnunar að slá áður en umhverfismat er framkvæmt út af borði framkvæmdarvalkosti sem myndu fela í sér miklu minni áhrif á nátttúru og umhverfi, þegar svo mikið er undir.

Fjallað er um ýmsar mótvægisaðgerðir, sumar snúa að því að lágmarka rask og neikvæð áhrif af einstaka framkvæmdaþáttum en flestar snúa að miklu leyti að frekari rannsóknum og vöktun á framkvæmdatíma og eftir að framkvæmd er lokið m.a. á lífríki. Bætt þekkingarstaða og vöktun er mjög mikilvæg en kemur

ekki í veg fyrir skaða sem verður vegna rasks og mögulegra breytinga á straumum og setflutningum, gruggmengun o.fl. Fram kemur að mögulegar aðgerðir til að draga úr gruggmengun verði metnar. Þetta er afar mikilvægt atriði og þörf er á ítarlegri umfjöllun um hvers eðlis slíkar aðgerðir væru og hver raunhæfni þeirra er. Skýrt er að lenging brúaropa væri sterkasta mótvægisaðgerðin til að draga úr neikvæðum áhrifum vegna þverunar, en í umhverfismatsskýrslunni er tilgreint að lenging brúa komi ekki til greina sem mótvægisaðgerð. Eðlilegast væri því eins og áður hefur komið fram að minnka áhættuna með því að lengja áætlaðar brýr þótt í því felist meiri kostnaður.

Náttúrufræðistofnun gerir ekki frekari athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna en telur mikilvægt að eitt og annað við áætlaða framkvæmd sé skoðað betur, óvissu eytt þar sem hún er enn til staðar og fleiri valkostir hafðir á borðinu. Það verðmæt og viðkvæm náttúra er í húfi.

Virðingarfyllst,

Snorri Sigurðsson

Sviðsstjóri náttúruverndar

Umsögn Íbúasamtaka Grafarvogs um umhverfismat Sundabrautar

(til Skipulagsstofnunar, vegna máls 627/2025)

Íbúasamtök Grafarvogs hafa kynnt sér skýrslu um mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar og fylgiskjöl hennar. Íbúasamtökin hafa einnig lesið skýrslu um mat á umhverfisáhrifum breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur vegna Sundabrautar sem virðist um margt byggjast á umhverfismatsskýrslu Sundabrautar. Samtökin telja að þau gögn sem liggja fyrir sýni að fyrirhuguð brúar- og yfirborðslausn muni hafa **verulega neikvæð áhrif á náttúru, lífríki og lífsgæði íbúa Grafarvogs**, auk þess að **vera ófullnægjandi með tilliti til umferðaröryggis og framtíðarþróunar borgarinnar**.

Við ítrekum eindregna kröfu um að áður en frekari ákvarðanir eru teknar verði **gerð full og óháð fýsileikagreining á jarðgöngum / botngöngum sem heildarlausn fyrir Sundabraut**, þar sem slíkur valkostur myndi lágmarka neikvæð áhrif á lífsgæði íbúa og á viðkvæma, friðlýsta náttúru á norðanverðu höfuðborgarsvæðinu.

Meginatriði umsagnarinnar eru:

- ***Við erum á móti brúarlausn** yfir Kleppsvík, Eiðsvík og Leiruvog, þar sem hún myndi valda varanlegu tjóni á náttúru, lífríki og útivistarsvæðum. Við leggjumst einnig gegn 4ra akreina vegi með möguleika á mislægum gatnamótum yfir Geldinganes. gengur þvert á markmið um vistvæna byggð og bætt lífsgæði með þá kyrrð og ró í nálægð við náttúru sem einkennir hverfið.*

- ***Við styðjum jarðgöng / botngöng sem heildarlausn** sem verndar náttúruna, dregur úr hávaða og sjónmengun, viðheldur lífsgæðum íbúa og eru framtíðarlausn fyrir borgina.*

- ***Við styðjum jarðgöng þar sem þau viðhalda mikilvægum útivistarsvæðum** en svæðið er vinsælt útivistarsvæði fyrir gangandi, hjólandi, kayakræðara, golfara o.fl. ekki síst vegna rósemdar og kyrrðar.*

- ***Við óttumst verulega aukna gegnumstreymis umferð um Grafarvog** frá Mosfellsbæ og Blikastaðalandi um Strandveg og Korpúlfsstaðaveg, og frá Grafarholti og Úlfarsárdal um Víkurveg, Hallsveg og Borgarveg með hávaða, mengun og slysahættu ekki síst fyrir börn sem þurfa að fara yfir umferðaræðar á leið í skóla. Slíkt gengur þvert á markmið um vistvæna byggð og bætt lífsgæði í nálægð við náttúru sem einkennir hverfið.*

- ***Friðlýst og viðkvæm svæði eins og Leiruvogur, Blikastaðakró og Geldinganes** eru sett í hættu með löngum landfyllingum og brúm; áhrif á fuglalíf, botndýr og kolefnisbindingu leira eru vanmetin og ófullnægjandi rannsökuð.*

- ***Rannsóknir á áhrifum af hljóðmögnun og á vindafari** eru ófullnægjandi eða ekki til staðar fyrir brýr Eiðsvík, Leiruvog/ Þerneyjarsund, sem og Kleppsvík.*

- ***Við krefjumst þess að gerð verði heildstæð, óháð fýsileikagreining á göngum sem raunverulegum valkosti**, áður en tekin er ákvörðun um að festa brúarlausnina í sessi.*

1. Áhrif á Grafarvog – aukin umferð, hávaði og skerðing lífsgæða

1.1 Aukin umferð í gegnum íbúahverfi Grafarvogs

Samkvæmt umferðarspám í umhverfismatinu mun Sundabraut leiða til **verulegrar aukningar umferðar um Grafarvog**, sérstaklega um:

- **Strandveg**
- **Korpúlfsstaðarveg**
- **Borgarveg**
- **Hallsveg (framlengdan)**

Gagnvirk áhrif íbúabyggðar á norðanverðu svæðinu eru algjörlega vanmetin. Engar fullnægjandi mótvægisaðgerðir eru lagðar til að halda umferð utan við íbúðargötur, þrátt fyrir að Sundabraut verði aðlaðandi leið í miðborgina fyrir:

- Mosfellsbæ
- Blikastaðahverfi
- Úlfarsárdal
- Kjalarnes
- Eystri hverfi borgarinnar

1.2 Hljóðmengun yfir viðmiðunarmörkum

Hljóðvistar útreikningar sýna að núverandi hávaði við Strandveg og Korpúlfsstaðaveg er þegar 55–59 dB yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar fyrir íbúðasvæði.

Með Sundabraut í formi brúar og yfirborðsleiðar mun:

- Hávaði aukast verulega
- Áhrifin munu ná til stórra hluta Rima-, Borga-, Víkur-, Engja- og Gufunesshverfa
- Íbúar Gufuness munu verða fyrir umferðarhljóði alla daga, allan sólarhringinn

Engin hljóðvistarúttekt hefur verið gerð um áhrif brúa yfir :

- **Eiðsvík**
- **Þerneyjarsund**
- **Geldinganes–Gunnunes**
- **Og Kleppsvík**

Þegar vitað er að hljóð berst margfalt betur yfir sjávarflöt blasir við að umfang framkvæmda og hávaðamengun sé stórlega vanmetin. Nægir þar að vitna um nýlega úttekt á hljóðmengun frá skotsvæði á Álfsnesi.

1.3 Öryggi barna í aukinni umferð um Grafarvogshverfin

Aukin umferð um Strandveg eykur hættu fyrir börn úr Staðarhverfi sem þurfa að fara yfir veginn á leið í Engja- og Víkurskóla (eftir lokun hverfisskóla). Þá eru börn á ferð í íþróttir og aðra afþreyingu yfir Borgarveg og Hallsveg m.a. á Fjölnissvæðinu
Umhverfismat fjallar ekki með fullnægjandi hætti um þessa hættu né leggur til neinar lausnir.

2. Áhrif á náttúru, lífríki og friðlýst svæði

2.1 Leiruvogur og Blikastaðakró – friðlýst og alþjóðlega mikilvægt svæði

Landfyllingar og 200 m brú munu hafa **alvarleg og óafturkræf áhrif** á:

- Fuglalíf
- Botndýralíf
- Seli
- Laxfiska og aðra stofna nytjafiska
- Vatnsskipti
- Setflutninga
- Kolefnisbindingu leira

Friðlandið **Blikastaðakró–Leiruvogur** er eitt síðasta óraskaða leirusvæði höfuðborgarsvæðisins og hefur mikið og alþjóðlegt verndargildi. Umhverfismat viðurkennir óvissu og töluverð neikvæð áhrif en leggur samt til framkvæmdir. Það er óásættanlegt. Í matsskýrslu með aðalskipulagsbreytingu er ekki minnst á friðlandið. Í hvorugri skýrslunni er minnst á friðaða fundarstaði steingervinga í ætluðu brúarstæði yfir Eiðsvík.

2.2 Blikastaðakró - Leiruvogur er einstakt útivistarsvæði og búsvæði fugla

- Vinsælt útivistarsvæði íbúa Grafarvogs og borgarbúa allra en með ströndinni er fjölfarin hjóla- og gönguleið.
- Sérlega vinsælt lausagöngusvæði hunda er í Geldinganesi
- Þar er aðstaða kayakræðara sem raskast verulega verði þverað með brúm.
- Geldinganeseiði er vinsælt leiksvæði ungra sem aldinna m.a. til sjósunds
- Við Friðlandið eru tveir **golfvellir** með þúsundum félaga.
- Mikilvægur viðkomustaður farfugla (IBA) vor og haust m.a. Margæsa og varp- og fæðusvæði hundraða eða þúsunda fugla þ.m.t. tvö æðarvörp og Ugla í Geldinganesi.
- Í Blikastaðakró - Leiruvog renna þrjár ár þar af tvær **laxveiðiár**.
- Í Blikastaðakró er langstærsta **sellátur** á suðvesturlandi en þar má á fjöru sjá allt að 40 landselir liggja á skerjum.
- Á svæðinu lifir **Risaskeri** í leirunni, Sandmaðkur og fleira sem laðar að fugla
- Á fáum stöðum finnst meira af Kúskel auk sandskelja, Hnífskelja, Kræklings, Öðu og fjölda kuðunga þ.m.t. Beitukóngs.

Brúin og landfyllingin myndu eyðileggja þessa náttúru varanlega þar sem 200 m brú tengd landi með 450 metra löngum grjótgörðum gæti tryggt vatnsskipti en set myndi safnast fyrir í grunnar víkurnar en dýpi á fjöru er víða aðeins 2-3 metrar. Þá mun brú hafa veruleg áhrifa á seiði laxfiska, annarra nytjafiska, seli og kayakræðara þar sem miklar straumrastir munu myndast við fallaskipti.

2.3 Óvissa í rannsóknum eða ófullnægjandi rannsóknir

Í umhverfismatinu er víða talað um:

- „óvissu“
- „frekar þarf að rannsaka“
- „takmarkaðar upplýsingar liggja fyrir“

Slíkt ástand getur **ekki** talist fullnægjandi grundvöllur fyrir stærstu einstöku framkvæmd höfuðborgarsvæðisins í áranna rás. Slíkt tekur til lífríkis og jarðfræði. Sumar rannsóknir sem byggt er á eru áratuga gamlar og jafnvel ekki gerðar á áhrifasvæði framkvæmdarinnar.

3. Áhrif á aðalskipulag, svæðismyndun og framtíðarbyggð

3.1 Ósamræmi við nýja íbúðabyggð í Gufunesi

Í Gufunesi eru þegar komin fjöldi nýrra íbúða, og skipulag segir að áhersla sé á:

- vistvænar lausnir
- mannmiðað umhverfi
- að gengið sé vel um strandlengjuna

Sundabraut, eins og hún er lögð fram, gengur þvert gegn öllum þessum markmiðum. Útfærsla Vegagerðarinnar gerir ekki ráð fyrir raunverulegum hljóðvistar- og mengunar áhrifum á þessa nýju byggð.

3.2 Grafarvogur sem „gegnumstreymishverfi“

Með Sundabraut + tengingu í gegnum íbúðagötur Grafarvogs verður hverfið:

- Gegnumstreymissvæði fyrir mikinn akstur
- Með skertri hljóðvist
- Með aukna slysahættu
- Með aukna loftmengun og svifryk

Þetta er andstætt öllum markmiðum um bætt lífsgæði í borginni.

4. Áhrif brúar vs. jarðganga – samanburður

Allt sem liggur fyrir bendir til þess að brú:

- Skerði útsýni og landslag
- Valdi miklum hávaða
- Sé umhverfislega skaðleg
- Muni auka umferðarmengun og draga úr lífsgæðum
- Muni raska friðlýstum svæðum
- Hafi óljós og ófullnægjandi tengsl við Sæbraut og umferðarlögum borgarinnar

Jarðgöng (eða botngöng) myndu hins vegar:

- Lágmarka umhverfisáhrif
- Valda engum hljóð- eða sjónmengun
- Vernda útivistarsvæði og strendur
- Vera öruggari í rekstri og veðri
- Minnka viðhaldskostnað til framtíðar
- Tryggja sjálfbæra heildarlausn fyrir höfuðborgarsvæðið

Við teljum að **engin efnisleg rök í umhverfismatinu** standist samanburð sem réttlætir brú fram yfir göng.

5. Kröfur Íbúasamtaka Grafarvogs

Við leggjum fram eftirfarandi kröfur:

5.1 Að hafin verði óháð fýsileikagreining á jarðgöngum / botngöngum sem fullum valkosti

Slík greining hefur aldrei verið gerð til hlítar, þrátt fyrir að gögn bendi til þess að það sé hagkvæmari, öruggari og mun umhverfisvænni kostur.

5.2 Að frekari rannsóknir verði gerðar á áhrifum á friðlýst svæði og lífríki

Sérstaklega:

- Leiruvogur
- Blikastaðakró
- Geldinganes
- Steingervingalög í Eiðsvík
- Laxagöngur í Úlfarsá og Leirvogsá

5.3 Að fullgreint verði um hljóðvist í Gufunesi, Rimum, Engjum, Borgum, Víkum og á jaðri Mosfellsbæjar

Slík greining vantar að verulegu leyti í framlagða skýrslu.

5.4 Að hugsað verði um raunhæfar umferðartengingar án þess að Grafarvogur verði gegnumstreymishverfi

5.5 Að endurskoðuð verði stefna um tengingu við Sæbraut

Sæbraut hefur takmarkað burðarmagn og engin úttekt hefur sýnt að hún taki við þeirri umferð sem Sundabraut skapar.

5.6 Að brúarlausnin verði ekki áfram talin „aðalvalkostur“ fyrr en göng hafa verið metin á sambærilegan hátt

6. Niðurstaða Íbúasamtaka Grafarvogs

Íbúasamtök Grafarvogs mótmæla því að Sundabraut verði lögð í formi brúar eða yfirborðsvegar yfir Kleppsvík, Leiruvog eða Geldinganes. Slík framkvæmd myndi:

- Skaða friðlýst svæði
- Rýra lífsgæði íbúa varanlega
- Valda mikilli hljóð- og sjónmengun
- Brjóta upp hverfi og útivistarsvæði
- Gera Grafarvog að gegnumstreymishverfi
- Auka umferðar,slysaáhættu og loftmengun

Við teljum að valkosturinn sem felur í sér **göng alla leið** sé bæði samfélagslega og umhverfislega ábyrgasta leiðin og í samræmi við markmið um sjálfbæra framtíðar skipulagningu.

Íbúasamtök Grafarvogs skora á Skipulagsstofnun að hafna brúarlausninni og krefjast frekari valkostagreininga sem vernda bæði náttúru og lífsgæði þeirra sem búa á áhrifasvæðinu.

F.h. Íbúasamtaka Grafarvogs
Stjórnin

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Grafarvogi og vil taka fram að ég er **ekki á móti Sundabraut** sem samgöngubót. **Ég hafna hins vegar <u>báðum þeim valkostum</u>** sem nú liggja fyrir í Skipulagsgátt milli Sæbrautar og Kjalarness. Báðir valkostir hafa, að mínu mati, **verulega neikvæð áhrif á lífsgæði íbúa Grafarvogs og mjög alvarleg og að hluta óafturkræf áhrif á lífríki í Leiruvogi og nágrenni**. Ég hef áhyggjur af auknum hávaða og loftmengun í íbúðahverfum Grafarvogs, stóraukinni umferð í gegnum um hverfið, skerðingu útivistarsvæða og mikilla inngripa í viðkvæm fjöru- og leirusvæði í Leiruvogi, Blikastaðakró og við Geldinganes. Ég tel að ekki sé forsvaranlegt að fórna þessum náttúrugæðum og lífsgæðum íbúa fyrir þá valkosti sem hér eru til umsagnar, valkosti sem þegar liggur fyrir að eru umdeildir og óvissir til lengri tíma.
Ég krefst þess að Sundabraut verði lögð í göngum alla leið frá Sæbraut til Kjalarness. Slíkur kostur er mun vænlegri og mun best tryggja bættar samgöngur til framtíðar, draga úr mengun, hávaða og slysahættu og um leið vernda náttúru, útivistarsvæði og íbúðabyggð í Grafarvogi.
Ég vísa nánar til umsagna **Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Íbúasamtaka Grafarvogs og Náttúrufræðistofnunar Íslands**, sem fylgja þessari umsögn

Höfundur: Berglind Jóna Kristinsdóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

102.1.Umsögn Íbúasamtaka Grafarvogs um umhverfismat Sundabrautar (1).pdf

102.2.HER_umsögn_Sundabraut_28_11_25.pdf

102.3.Sundabraut - Umhverfismatsskýrsla - Umsögn Náttúrufræðistofnunar.pdf

Umsögn Íbúasamtaka Grafarvogs um umhverfismat Sundabrautar

(til Skipulagsstofnunar, vegna máls 627/2025)

Íbúasamtök Grafarvogs hafa kynnt sér skýrslu um mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar og fylgiskjöl hennar. Íbúasamtökin hafa einnig lesið skýrslu um mat á umhverfisáhrifum breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur vegna Sundabrautar sem virðist um margt byggjast á umhverfismatsskýrslu Sundabrautar. Samtökin telja að þau gögn sem liggja fyrir sýni að fyrirhuguð brúar- og yfirborðslausn muni hafa **verulega neikvæð áhrif á náttúru, lífríki og lífsgæði íbúa Grafarvogs**, auk þess að **vera ófullnægjandi með tilliti til umferðaröryggis og framtíðarþróunar borgarinnar**.

Við ítrekum eindregna kröfu um að áður en frekari ákvarðanir eru teknar verði **gerð full og óháð fýsileikagreining á jarðgöngum / botngöngum sem heildarlausn fyrir Sundabraut**, þar sem slíkur valkostur myndi lágmarka neikvæð áhrif á lífsgæði íbúa og á viðkvæma, friðlýsta náttúru á norðanverðu höfuðborgarsvæðinu.

Meginatriði umsagnarinnar eru:

- ***Við erum á móti brúarlausn** yfir Kleppsvík, Eiðsvík og Leiruvog, þar sem hún myndi valda varanlegu tjóni á náttúru, lífríki og útivistarsvæðum. Við leggjumst einnig gegn 4ra akreina vegi með möguleika á mislægum gatnamótum yfir Geldinganes. gengur þvert á markmið um vistvæna byggð og bætt lífsgæði með þá kyrrð og ró í nálægð við náttúru sem einkennir hverfið.*

- ***Við styðjum jarðgöng / botngöng sem heildarlausn** sem verndar náttúruna, dregur úr hávaða og sjónmengun, viðheldur lífsgæðum íbúa og eru framtíðarlausn fyrir borgina.*

- ***Við styðjum jarðgöng þar sem þau viðhalda mikilvægum útivistarsvæðum** en svæðið er vinsælt útivistarsvæði fyrir gangandi, hjólandi, kayakræðara, golfara o.fl. ekki síst vegna rósemdar og kyrrðar.*

- ***Við óttumst verulega aukna gegnumstreymis umferð um Grafarvog** frá Mosfellsbæ og Blikastaðalandi um Strandveg og Korpúlfsstaðaveg, og frá Grafarholti og Úlfarsárdal um Víkurveg, Hallsveg og Borgarveg með hávaða, mengun og slysahættu ekki síst fyrir börn sem þurfa að fara yfir umferðaræðar á leið í skóla. Slíkt gengur þvert á markmið um vistvæna byggð og bætt lífsgæði í nálægð við náttúru sem einkennir hverfið.*

- ***Friðlýst og viðkvæm svæði eins og Leiruvogur, Blikastaðakró og Geldinganes** eru sett í hættu með löngum landfyllingum og brúm; áhrif á fuglalíf, botndýr og kolefnisbindingu leira eru vanmetin og ófullnægjandi rannsökuð.*

- ***Rannsóknir á áhrifum af hljóðmögnun og á vindafari** eru ófullnægjandi eða ekki til staðar fyrir brýr Eiðsvík, Leiruvog/ Þerneyjarsund, sem og Kleppsvík.*

- ***Við krefjumst þess að gerð verði heildstæð, óháð fýsileikagreining á göngum sem raunverulegum valkosti**, áður en tekin er ákvörðun um að festa brúarlausnina í sessi.*

1. Áhrif á Grafarvog – aukin umferð, hávaði og skerðing lífsgæða

1.1 Aukin umferð í gegnum íbúahverfi Grafarvogs

Samkvæmt umferðarspám í umhverfismatinu mun Sundabraut leiða til **verulegrar aukningar umferðar um Grafarvog**, sérstaklega um:

- **Strandveg**
- **Korpúlfsstaðarveg**
- **Borgarveg**
- **Hallsveg (framlengdan)**

Gagnvirk áhrif íbúabyggðar á norðanverðu svæðinu eru algjörlega vanmetin. Engar fullnægjandi mótvægisaðgerðir eru lagðar til að halda umferð utan við íbúðargötur, þrátt fyrir að Sundabraut verði aðlaðandi leið í miðborgina fyrir:

- Mosfellsbæ
- Blikastaðahverfi
- Úlfarsárdal
- Kjalarnes
- Eystri hverfi borgarinnar

1.2 Hljóðmengun yfir viðmiðunarmörkum

Hljóðvistar útreikningar sýna að núverandi hávaði við Strandveg og Korpúlfsstaðaveg er þegar 55–59 dB yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar fyrir íbúðasvæði.

Með Sundabraut í formi brúar og yfirborðsleiðar mun:

- Hávaði aukast verulega
- Áhrifin munu ná til stórra hluta Rima-, Borga-, Víkur-, Engja- og Gufunesshverfa
- Íbúar Gufuness munu verða fyrir umferðarhljóði alla daga, allan sólarhringinn

Engin hljóðvistarúttekt hefur verið gerð um áhrif brúa yfir :

- **Eiðsvík**
- **Þerneyjarsund**
- **Geldinganes–Gunnunes**
- **Og Kleppsvík**

Þegar vitað er að hljóð berst margfalt betur yfir sjávarflöt blasir við að umfang framkvæmda og hávaðamengun sé stórlega vanmetin. Nægir þar að vitna um nýlega úttekt á hljóðmengun frá skotsvæði á Álfsnesi.

1.3 Öryggi barna í aukinni umferð um Grafarvogshverfin

Aukin umferð um Strandveg eykur hættu fyrir börn úr Staðarhverfi sem þurfa að fara yfir veginn á leið í Engja- og Víkurskóla (eftir lokun hverfisskóla). Þá eru börn á ferð í íþróttir og aðra afþreyingu yfir Borgarveg og Hallsveg m.a. á Fjölnissvæðinu
Umhverfismat fjallar ekki með fullnægjandi hætti um þessa hættu né leggur til neinar lausnir.

2. Áhrif á náttúru, lífríki og friðlýst svæði

2.1 Leiruvogur og Blikastaðakró – friðlýst og alþjóðlega mikilvægt svæði

Landfyllingar og 200 m brú munu hafa **alvarleg og óafturkræf áhrif** á:

- Fuglalíf
- Botndýralíf
- Seli
- Laxfiska og aðra stofna nytjafiska
- Vatnsskipti
- Setflutninga
- Kolefnisbindingu leira

Friðlandið **Blikastaðakró–Leiruvogur** er eitt síðasta óraskaða leirusvæði höfuðborgarsvæðisins og hefur mikið og alþjóðlegt verndargildi. Umhverfismat viðurkennir óvissu og töluverð neikvæð áhrif en leggur samt til framkvæmdir. Það er óásættanlegt. Í matsskýrslu með aðalskipulagsbreytingu er ekki minnst á friðlandið. Í hvorugri skýrslunni er minnst á friðaða fundarstaði steingervinga í ætluðu brúarstæði yfir Eiðsvík.

2.2 Blikastaðakró - Leiruvogur er einstakt útivistarsvæði og búsvæði fugla

- Vinsælt útivistarsvæði íbúa Grafarvogs og borgarbúa allra en með ströndinni er fjölfarin hjóla- og gönguleið.
- Sérlega vinsælt lausagöngusvæði hunda er í Geldinganesi
- Þar er aðstaða kayakræðara sem raskast verulega verði þverað með brúm.
- Geldinganeseiði er vinsælt leiksvæði ungra sem aldinna m.a. til sjósunds
- Við Friðlandið eru tveir **golfvellir** með þúsundum félaga.
- Mikilvægur viðkomustaður farfugla (IBA) vor og haust m.a. Margæsa og varp- og fæðusvæði hundraða eða þúsunda fugla þ.m.t. tvö æðarvörp og Ugla í Geldinganesi.
- Í Blikastaðakró - Leiruvog renna þrjár ár þar af tvær **laxveiðiár**.
- Í Blikastaðakró er langstærsta **sellátur** á suðvesturlandi en þar má á fjöru sjá allt að 40 landselir liggja á skerjum.
- Á svæðinu lifir **Risaskeri** í leirunni, Sandmaðkur og fleira sem laðar að fugla
- Á fáum stöðum finnst meira af Kúskel auk sandskelja, Hnífskelja, Kræklings, Öðu og fjölda kuðunga þ.m.t. Beitukóngs.

Brúin og landfyllingin myndu eyðileggja þessa náttúru varanlega þar sem 200 m brú tengd landi með 450 metra löngum grjótgörðum gæti tryggt vatnsskipti en set myndi safnast fyrir í grunnar víkurnar en dýpi á fjöru er víða aðeins 2-3 metrar. Þá mun brú hafa veruleg áhrifa á seiði laxfiska, annarra nytjafiska, seli og kayakræðara þar sem miklar straumrastir munu myndast við fallaskipti.

2.3 Óvissa í rannsóknum eða ófullnægjandi rannsóknir

Í umhverfismatinu er víða talað um:

- „óvissu“
- „frekar þarf að rannsaka“
- „takmarkaðar upplýsingar liggja fyrir“

Slíkt ástand getur **ekki** talist fullnægjandi grundvöllur fyrir stærstu einstöku framkvæmd höfuðborgarsvæðisins í áranna rás. Slíkt tekur til lífríkis og jarðfræði. Sumar rannsóknir sem byggt er á eru áratuga gamlar og jafnvel ekki gerðar á áhrifasvæði framkvæmdarinnar.

3. Áhrif á aðalskipulag, svæðismyndun og framtíðarbyggð

3.1 Ósamræmi við nýja íbúðabyggð í Gufunesi

Í Gufunesi eru þegar komin fjöldi nýrra íbúða, og skipulag segir að áhersla sé á:

- vistvænar lausnir
- mannmiðað umhverfi
- að gengið sé vel um strandlengjuna

Sundabraut, eins og hún er lögð fram, gengur þvert gegn öllum þessum markmiðum. Útfærsla Vegagerðarinnar gerir ekki ráð fyrir raunverulegum hljóðvistar- og mengunar áhrifum á þessa nýju byggð.

3.2 Grafarvogur sem „gegnumstreymishverfi“

Með Sundabraut + tengingu í gegnum íbúðagötur Grafarvogs verður hverfið:

- Gegnumstreymissvæði fyrir mikinn akstur
- Með skertri hljóðvist
- Með aukna slysahættu
- Með aukna loftmengun og svifryk

Þetta er andstætt öllum markmiðum um bætt lífsgæði í borginni.

4. Áhrif brúar vs. jarðganga – samanburður

Allt sem liggur fyrir bendir til þess að brú:

- Skerði útsýni og landslag
- Valdi miklum hávaða
- Sé umhverfislega skaðleg
- Muni auka umferðarmengun og draga úr lífsgæðum
- Muni raska friðlýstum svæðum
- Hafi óljós og ófullnægjandi tengsl við Sæbraut og umferðarlögum borgarinnar

Jarðgöng (eða botngöng) myndu hins vegar:

- Lágmarka umhverfisáhrif
- Valda engum hljóð- eða sjónmengun
- Vernda útivistarsvæði og strendur
- Vera öruggari í rekstri og veðri
- Minnka viðhaldskostnað til framtíðar
- Tryggja sjálfbæra heildarlausn fyrir höfuðborgarsvæðið

Við teljum að **engin efnisleg rök í umhverfismatinu** standist samanburð sem réttlætir brú fram yfir göng.

5. Kröfur Íbúasamtaka Grafarvogs

Við leggjum fram eftirfarandi kröfur:

5.1 Að hafin verði óháð fýsileikagreining á jarðgöngum / botngöngum sem fullum valkosti

Slík greining hefur aldrei verið gerð til hlítar, þrátt fyrir að gögn bendi til þess að það sé hagkvæmari, öruggari og mun umhverfisvænni kostur.

5.2 Að frekari rannsóknir verði gerðar á áhrifum á friðlýst svæði og lífríki

Sérstaklega:

- Leiruvogur
- Blikastaðakró
- Geldinganes
- Steingervingalög í Eiðsvík
- Laxagöngur í Úlfarsá og Leirvogsá

5.3 Að fullgreint verði um hljóðvist í Gufunesi, Rimum, Engjum, Borgum, Víkum og á jaðri Mosfellsbæjar

Slík greining vantar að verulegu leyti í framlagða skýrslu.

5.4 Að hugsað verði um raunhæfar umferðartengingar án þess að Grafarvogur verði gegnumstreymishverfi

5.5 Að endurskoðuð verði stefna um tengingu við Sæbraut

Sæbraut hefur takmarkað burðarmagn og engin úttekt hefur sýnt að hún taki við þeirri umferð sem Sundabraut skapar.

5.6 Að brúarlausnin verði ekki áfram talin „aðalvalkostur“ fyrr en göng hafa verið metin á sambærilegan hátt

6. Niðurstaða Íbúasamtaka Grafarvogs

Íbúasamtök Grafarvogs mótmæla því að Sundabraut verði lögð í formi brúar eða yfirborðsvegar yfir Kleppsvík, Leiruvog eða Geldinganes. Slík framkvæmd myndi:

- Skaða friðlýst svæði
- Rýra lífsgæði íbúa varanlega
- Valda mikilli hljóð- og sjónmengun
- Brjóta upp hverfi og útivistarsvæði
- Gera Grafarvog að gegnumstreymishverfi
- Auka umferðar,slysaáhættu og loftmengun

Við teljum að valkosturinn sem felur í sér **göng alla leið** sé bæði samfélagslega og umhverfislega ábyrgasta leiðin og í samræmi við markmið um sjálfbæra framtíðar skipulagningu.

Íbúasamtök Grafarvogs skora á Skipulagsstofnun að hafna brúarlausninni og krefjast frekari valkostagreininga sem vernda bæði náttúru og lífsgæði þeirra sem búa á áhrifasvæðinu.

F.h. Íbúasamtaka Grafarvogs
Stjórnin

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur

Reykjavík 28. nóvember 2025
HER-202510-3920

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um mál nr. 627/2023 í skipulagsgátt, Sundabraut. Kynning umhverfismatsskýrslu.

Vísað er til máls nr. 627/2023 í skipulagsgátt, Sundabraut. Kynning umhverfismatsskýrslu. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur farið yfir málið og gögn þess og gefur eftirfarandi umsögn.

HER vill byrja á að benda á jarðboranir vegna rannsókna í Gufuneshaug eru starfsleyfisskyldar. Þá vill HER einnig árétta að gerð landfyllinga með jarðefnum frá uppgreftri er háð starfsleyfi. Ef um opna landfyllingu er að ræða er starfsemin háð leyfi Umhverfis- og orkustofnunnar en ef um er að ræða lokaða landfyllingu er hún háð starfsleyfi heilbrigðiseftirlits. Því gæti það átt við að sama landfylling sé háð leyfum beggja eftir því hvernig staðið er að framkvæmdinni, sjá nánar í leiðbeiningum Umhverfis- og orkustofnunnar um endurnýtingu úrgangs í fyllingar. Sé landfylling kaflaskipt þarf leyfi fyrir hverjum kafla fyrir sig. Þá er varp í hafið háð leyfi Umhverfis- og orkustofnunnar.

HER telur að kanna mætti betur samlegðaráhrif framkvæmdarinnar við aðrar fyrirhugaðar stórframkvæmdir við Elliðavog. Skoða þarf sérstaklega hvaða framkvæmdir gætu verið í gangi á sama tíma þar sem víxláhrif þeirra geta aukið umhverfisáhrif..

HER vill ítreka fyrri athugasemd úr umsögn um matsáætlun Sundabrautar að æskilegt hefði verið að meta fleiri valkosti, s.s. göng á ákveðnum leggjum leiðarinnar en fallið er frá því vegna mikils kostnaðar. HER telur æskilegt að metin sé kostur gangna á fleiri leggjum leiðarinnar en frá Kleppsvík að Gufunesi og undir Gufuneshaug. Áhrif Sundabrautar á byggð í Grafarvogi yrðu mun minni með tilkomu jarðgangna þar sem brautin á að liggja um íbúðarhverfi auk þess að komast mætti hjá mögulegum áhrifum á náttúrufar sem verða s.s. við þverun brautarinnar frá Geldinganesi að Gunnunesi. Hækkandi sjávarstaða og auknar öfgar í veðurfari gætu haft áhrif á mannvirki í

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

fyrirhugaðri legu yfir sjó, jarðgöng myndu leysa slíkar áskoranir. Vegna mikilla vinda á því svæði sem fyrirhuguð brú yfir Kollafjörð á að liggja gætu skapast erfiðar aðstæður sem gætu orðið verri í kjölfar loftslagsbreytinga.

Hvað varðar þann kafla Sundabrautar sem liggja á um Gufunes þá ítrekar HER fyrri áhyggjur sínar vegna þess valkostar sem framkvæmdaraðili setur í fyrsta sæti, sem er þverun urðunarstaðarins í Gufunesi. Engar heildstæðar rannsóknir liggja fyrir á haugnum en eins og fram kemur í skýrslunni og fylgigögnum hafa ýmsar rannsóknir farið fram í gegnum tíðina, oft á afmörkuðum þáttum s.s. losun á hauggasi. Vegagerðin hefur hafið rannsóknir og rannsóknaráætlun hefur verið lögð fyrir HER og Umhverfis- og orkustofnun (UOS). HER telur þær rannsóknir sem lagðar eru til ekki nægjanlegar til að gefa fullnægjandi upplýsingar um ástand haugsins og hver áhrif þess að hreyfa við honum gætu verið. UOS hefur tilkynnt Reykjavíkurborg að hefja þurfi reglubundna vöktun með haugnum og verður vöktunaráætlun lögð fyrir fljótlega. Safna þarf gögnum yfir lengri tíma til að kortleggja grunnástand áður en hafist er handa við aðgerðir eins og tilraunafergingar, eins þarf mun ítarlegri jarðvegsrannsóknir í samræmi við staðla, ekki aðeins forkönnun á jarðvegsmengun. Eins þarf að horfa til þess að önnur rokgjörn efni en hauggas geta verið að losna frá haugnum, mat á slíkri losun hefur færst í aukana í tengslum við mengaðan jarðveg í nágrannalöndum okkar. Að mati HER er í raun ekki hægt að meta umhverfisáhrif þessa valkosts fyrr en mun meiri upplýsingar liggja fyrir. Þó byggt hafi verið á urðunarstöðum erlendis eru aðstæður ekki sambærilegar og skortur á gögnum ekki sami. Eins eru til erlend dæmi um neikvæðar afleiðingar þess að raska eða breyta jafnvægi urðunarstaða, sérstaklega þeirra er innihalda mikið af spilliefnum eins og raunin er hér. Lagðar eru til mótvægisaðgerðir s.s. léttur vegur/mýrarvegur sem vissulega dregur úr álagi á hauginn en engu að síður felur í sér að rjúfa hann og raska. Valkosturinn að leggja gögn undir hauginn felur samt í sér að rjúfa þar hauginn svo sá kostur er heldur ekki æskilegur. Fullnægjandi áhættugreining á jafn menguðu svæði sem liggur þétt að íbúðarbyggð þarf að liggja fyrir áður en tekin er ákvörðun um legu vegarins, byggja þarf á góðum gögnum og ýtrustu varúð. HER telur öruggara að velja aðra valkosti sem ekki raska Gufuneshaug.

Komið er inn á það í matsskýrslu að gera þurfi áhrifamat fyrir vatnshlot sem verða fyrir áhrifum af framkvæmdinni skv. leiðbeiningum Umhverfis- og orkustofnunar. Hér vill HER benda á að skoða þurfi mögulega losun frá Gufuneshaugum út í sjó sérstaklega. Röskun á haugssvæði vegna vegalagningar gæti haft áhrif á slíka losun. Þá vill HER benda á að betur þarf að skoða áhrif þrengingar Kollafjarðar á ástand fjarðarins. Fram kemur í matsskýrslu í kafla 5.8.3 um grunnástand að uppsöfnun næringarefna hafi ekki orðið vart í firðinum. HER þekkir ekki til nýlegra rannsókna á slíku í firðinum en beðið er frekari gagna frá Veitum til að geta gert viðtakaskilgreiningu. Fyrir liggur nú

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

að tvöfalda á starfsemi fiskeldisfyrirtækis fyrir botni Kollafjarðar og getur það leitt til frekari næringarefnalosunar. Mikil uppbygging stendur fyrir dyrum á Esjumelum og því fyrirséð að magn skólps er losað er í fjörðinn mun aukast. Fram kemur í umhverfismatsskýrslu að metin hafi verið áhrif þrengingar fjarðarins á dreifingu skólps og komist að þeirri niðurstöðu að ekki verði neikvæð áhrif. Ekki liggur fyrir hvaða forsendur eru notaðar við þá útreikninga. HER telur að betri upplýsingar þurfi um áhrif landfyllinga og þrengingar í Kollafirði á fjörðinn sem skólpviðtaka með tilliti til aukinnar losunar á næstu árum.

Í umfjöllun um hljóðvist kemur fram að álag minnkar á ákveðnum svæðum en eykst á öðrum. Í viðauka D er farið nánar inn á greiningar á áhrifum á hljóðvist en í matsskýrslunni sjálfri er helst fjallað um áhrif hávaða á fyrstu hæð. Skv. töflu í viðaukanum verður hækkun á umferðarhávaða almennt meiri á 1. hæð en efri hæðum útsettra húsa. HER telur að skoða þurfi þetta nánar því reynslan sýnir að oft getur hávaði orðið meiri á efri hæðum eftir aðstæðum. Auðveldara er að koma fyrir mótvægisaðgerðum s.s. hljóðmön fyrir 1. hæð en mun erfiðara að hafa áhrif á hækkun hljóðstigs á efri hæðum. Þá telur HER að skoða þurfi áhrif Sundabrúar og Sundabrautar á hljóðstig við hús í Hamrahverfi. Vegna aðstæðna getur hávaði frá umferð borist upp í hverfið og þar eru svæði sem almennt eru ekki útsett fyrir umferðarhávaða. Ljóst er að breyttar aðstæður geta haft áhrif í byggðinni þar.

Þegar kemur að loftgæðum telur HER jákvætt að Sundabraut geti dregið úr umferð í gegnum þéttbýli. Í staðinn verða ný svæði útsett fyrir loftmengun. Sérstaklega verður íbúðarbyggð í Gufunesi fyrir áhrifum en brautin mun liggja í gegnum það hverfi. Svæðið er í dag ekki útsett fyrir mikilli loftmengun og umskipti því mikil. Þá telur HER að loftmengun geti einnig aukist í hluta Hamrahverfis.HER telur æskilegast að farið verði í valkosti sem draga eins og unnt er úr loftmengun í íbúðarbyggð.

Loks vill HER benda á að fyrirhuguð lega Sundabrautar um Álfsnes fer yfir skotæfingasvæði sem þar er. Vegna notkunar á blýhöglum á svæðinu er því hætta á jarðvegsmengun. Fullnægjandi hreinsun þarf að hafa átt sér stað á svæðinu áður en framkvæmdir hefjast.

Virðingarfyllst

f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

Náttúrufræðistofnun

Skipulagsstofnun
Jón Ágúst Jónsson
Borgartúni 7b
105 REYKJAVÍK

Garðabær, 30. nóvember 2025
Málsnúmer: 202510-0035
SS

Efni: Sundabraut, umhverfismatsskýrsla

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar sem barst í gegnum Skipulagsgátt þann 13. október 2025 þar sem óskað er umsagnar Náttúrufræðistofnunar um umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar fyrir Sundabraut. Náttúrufræðistofnun veitti umsögn um matsáætlun fyrir framkvæmdina þann 17. október 2023 og er vísað í þá umsögn hér á eftir eins og við á.

Framkvæmdin lýtur að nýrri tengingu milli Sæbrautar og Kjalarness. Fyrir flesta leiðarhluta er einn aðalvalkostur hvað varðar þverun sunda og fjarða og það er með brú og fyllingum en fyrir þverun Kleppsvíkur eru tveir aðalvalkostir, Sundabrú eða Sundagöng og fylgja þeim valkostum mismunandi útfærslur einkum á brúarhæð og legu brautarinnar um Gufunes þ.m.t. misstórar landfyllingar sem og á tengingum við stofnbrautir vestan Kleppsvíkur. Í Geldinganesi er endanleg lega brautarinnar ekki skilgreind heldur stærra belti sem kemur til greina fyrir leguna. Í Gunnunesi og Álfsnesi er að stærstum hluta einn skýr valkostur fyrir legu brautarinnar. Göng undir Eiðsvík, milli Gunnuness og Álfsnes og undir Kollafjörð hafa verið útilokuð og eru það einkum kostnaðarrök sem þar eru tilgreind, en einnig tiltekin flækjustig í hönnun og framkvæmd, mismikil þó eftir atvikum.

Náttúrufræðistofnun hefur kynnt sér umhverfismatsskýrsluna og vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri:

Almennar ábendingar um umhverfismatsskýrslu

Í umhverfismatsskýrslunni er að finna góða lýsingu á framkvæmdasvæðinu, völdum valkostum og eiginleikum þeirra. Þá er ítarleg umfjöllun um þá umhverfisþætti sem fjallað er um í matinu, í allmörgum viðaukum og tekið saman í skýrslunni sjálfri.

Náttúrufræðistofnun hefur í rýni sinni á umhverfismatsskýrsluna einblínt á þá kafla er fjalla um umhverfisþætti er tengjast fagsviði stofnunarinnar og varða náttúrufarsþætti þ.e.a.s. fugla, gróður og vistgerðir, jarðminjar, fiska og önnur sjávardýr en einnig kafla um hafstrauma, öldufar og setflutninga, landslag og ásýnd, vatnshlot og verndarsvæði.

Þá er í umsögninni einkum horft til þeirra valkosta og framkvæmdaþátta sem hafa helst áhrif á þessa umhverfisþætti og útilokar það t.d. að mestu þann hluta framkvæmdasvæðisins sem er vestan Kleppsvíkur þar sem það er að nær öllu leyti innan byggðs umhverfis.

Í einstaka tilfellum byggist matið ekki á fullnægjandi gögnum að mati Náttúrufræðistofnunar t.d. er stundum einungis byggt á eldri gögnum sem sum eru komin nokkuð vel til ára sinna. Ekki hefur öllum ráðleggingum stofnunarinnar úr umsögn hennar um matsáætlun verið fylgt eftir hvað varðar gagnaöflun. Er vikið að því frekar hér á eftir í umfjöllun um einstaka umhverfisþætti.

Mat á sjávarspendýrum var t.a.m. fellt inn í kafla um fiska en ljóst er að gagnasöfnun um sjávarspendýr var afar takmörkuð og t.d. lítið sem ekkert rýnt í erlendar heimildir um möguleg áhrif af framkvæmdum af þessum toga á seli og hvali.

Þá vantar alveg umfjöllun um ljósmengun og áhrif framkvæmdar á myrkurgæði og hvernig það getur haft áhrif á lífverur. Það er t.d. vel þekkt að ljósmengun hafi áhrif á far fiska og einnig geta björt ljós truflað fugla og spendýr. Framkvæmdinni en ekki síst rekstur Sundabrautar mun fylgja mikil breyting á lýsingu á svæði sem í dag er að stórum hluta lítið sem ekkert upplýst.

Hafstraumar, öldufar og setflutningar

Afar mikilvægt er að meta vandlega hvaða áhrif framkvæmdin getur haft á hafstrauma, öldufar og setflutninga, sér í lagi fyrir innan áformaðar þveranir s.s. í Leiruvogi og Kollafirði. Innan Leiruvogs eru friðlýst leiru- og fjörusvæði sem eru í senn víðfeðm og mikilvæg búsvæði fyrir margar lífverur þ.m.t. varp- og fæðuöflunarstöðvar fugla, dvalarstaðir sela, farleiðir laxfiska og búsvæði ýmissa botndýra. Allar breytingar á eðli strauma og setflutninga sérstaklega geta haft margs konar áhrif á lífríki sem nauðsynlegt er að leggja sem best mat á út frá bestu mögulegu þekkingu.

Í umhverfismatinu er stuðst við ýmis gögn. Athygli vekur að t.d. gögn á kornastærð eru misný á nálinni og ekki er enn búið að fullvinna úr sýnatöku við áformað brúarstæði í Kollafirði og því óvissa til staðar við mat á mögulegum setflutningum. Þar sem botnrofs- og setflutningaútreikningar eru mjög næmir kornastærð er athyglisvert að ekki séu fullnægjandi kornastærðargögn til staðar við öll brúarstæði. Þá vantar mælingar á svifaursstyrk og ljósstyrk í Leiruvogi. Skýrt kemur fram í skýrslu Vatnaskila (Viðauki G1) og í umhverfismatsskýrslunni að þetta skapar töluverða óvissu við mat á t.d. gruggmyndun sem og mögulegum setflutningum innan brúarstæða þ.m.t. á töluvert stóru svæði í Leiruvogi.

Samkvæmt áhrifamatinu munu þveranir hafa staðbundin áhrif á straumsvið og öldufar en áhrif á vatnsskipti og sjávarföll fyrir innan þveranir eru talin verða óveruleg. Í Leiruvogi benda líkön til þess að engar breytingar yrðu á fjörum vegna sjávarfallabreytinga og vatnsskipti ættu að haldast fullnægjandi með áformuðu brúaropi. Það er jákvætt að niðurstöður virðast afdráttarlausar um þetta. Þó kemur fram að með tímanum aukist líkur á uppsöfnun sets innan þverana og að stórstraumsmörk fjöru færist út og rennsli í gegnum veglínu gæti minnkað. Það gæti leitt til áhrifa á vatnsskipti en líkur á því að þau áhrif verði veruleg eru taldar litlar. Óvissa um þennan þátt er þó töluverð. Áhrif þverunar á seltu og dreifingu mögulegra mengandi efna eru talin hverfandi.

Við áformað brúarstæði í Leiruvogi mun aukning á straumhraða hafa áhrif á far laxaseiða á allstóru svæði, og aukast þau áhrif tilfinnanlega eftir því sem brúaropið er minna. Ljóst er að 200 metra lengd á brúaropi er algjört lágmark til að aðstæður verði ekki of krefjandi fyrir laxaseiðin og er það þetta atriði sem vegur hvað þyngst þegar kemur að ákvörðun um lengd brúarops.

Þá er búist við töluverðri gruggmyndun nálægt brúarstæðinu og að hún geti varið í töluverðan tíma. Þörf er á frekari rannsóknun á botnseti við brúarstæði í mynni Leiruvogar. Þar sem gruggmengunin gæti reynst sérstaklega mikilvægt atriði þegar kemur að áhrifum á lífríki, er nauðsynlegt að bæta stoðir þekkingar fyrir líkanagerð þessu tengt. Stefnt er að frekari sýnatöku og líkanagerð til að minnka óvissu. Þá er þörf á að skilgreina betur vöktun og mótvægisaðgerðir til að draga úr gruggmengun.

Um heildaráhrif á þennan umhverfisþátt segir í umhverfismatsskýrslunni:

“Niðurstöður benda til þess að áhrif Sundabrautar á hafstrauma, öldufar og setflutninga verði ólík eftir svæðum. Á framkvæmdatíma er talið að áhrif geti orðið nokkuð neikvæð. Á rekstrartíma er talið að áhrifin geti orðið nokkuð neikvæð

í Kollfirði en óveruleg neikvæð í Eiðsvík og Kleppsvík. Í Leiruvogi-Blikastaðakró telur framkvæmdaraðili að áhrif geti orðið talsverð neikvæð. Talin er ríkja óvissa um niðurstöður varðandi setflutninga og gruggmyndun á framkvæmda- og rekstrartíma og því mun framkvæmdaraðili leggja áherslu á vöktun og að gripið verði til mótvægisaðgerða, ef þörf verður á."

Að mati Náttúrufræðistofnunar vega væntanleg talsvert neikvæð áhrif framkvæmdar á setflutninga, gruggmyndun og strauma í Leiruvogi og nálægt áformuðum landfyllingum og brúarstæðum í mynni vogarins hvað þyngst við mat á heildaráhrifum framkvæmdarinnar, enda það atriði sem talið er hafa mest neikvæð áhrif á ýmsa náttúrufarsþætti s.s. fiska, fugla, botndýr, vatnshlot og verndarsvæði, eins og vikið er að í umfjöllun um þá þætti hér á eftir. Það að töluverð óvissa sé um heildaráhrif til framtíðar hvað þetta varðar er óheppilegt og vekur upp ýmsar spurningar um þennan áformaða hluta framkvæmdarinnar og útfærslu á honum.

Botndýralíf

Umfjöllun um botndýralíf byggist á töluverðu magni gagna víða af áhrifasvæði framkvæmdarinnar en einnig á nálægum svæðum. Hins vegar er megnið af þeim gögnum komið nokkuð til ára sinna. Þrátt fyrir að þær rannsóknir t.d. nálægt brúarstæðum í Leiruvogi, við Kleppsvík og víðar bentu til þess að ekki væri um mjög tegundaauðug búsvæði að ræða með fremur lítið verndargildi þá finnast þar ýmsir hópar botndýra s.s. lindýr, krabbadýr og burstaormar. Þá eru á áhrifasvæði framkvæmdarinnar mjög mikilvæg fæðuöflunarsvæði fugla, laxfiska og sjávarspendýra og allar breytingar á botndýrasamfélögum geta haft keðjuverkandi áhrif á þessa lífveruhópa. Það má því gagnrýna að ekki hafi verið tekin fleiri og nýrri sýni af botndýrum, til að staðfesta það sem fyrri rannsóknir hafa sýnt fram á og til að skapa betri grundvöll fyrir þá vöktun sem stefnt er að samhliða og í framhaldi af framkvæmdinni. Sú vöktun ætti að miðast við núverandi stöðu. Svæðin hafa verið undir ýmsu álagi og breytingar hafa átt sér stað í umhverfinu á síðustu áratugum t.d. útþensla byggðar, ný athafnastarfsemi, nýir landnemar þ.m.t. framandi ágengar botndýrategundir, efnistaka o.fl. Forsendur fyrir að uppfæra gögn eru því sannarlega fyrir hendi að mati Náttúrufræðistofnunar eins og bent var á í umsögn stofnunarinnar um matsáætlun.

Bein áhrif verða á búsvæði botndýra þar sem stefnt er á fyllingar vegna brúargerðar þ.e. í Kleppsvík, Eiðsvík, í mynni Leiruvogs og í Kollafirði. Eins og fjallað er um hér að framan benda líkön til þess að fullum vatnsskiptum verði haldið í Leiruvogi og Kollafirði þannig að áhrif á botndýralíf fyrir innan fyllingar/brúarstæði ættu ekki að verða mikil eða skyndileg. Hins vegar er óvissa um setflutninga sem og gruggmyndun eins og áður hefur komið fram og í því felst óvissa um langtíma breytingar og áhrif þeirra á botndýr sem t.d. sía fæðu úr vatnsbolnum eða eru háð tiltekinni setgerð. Með þeirri óvissu skapast jafnframt óvissa um áhrif á þær lífverur sem nýta sér botndýr sem fæðu s.s. fiska, fugla og seli.

Niðurstaða umhverfismatsins er að vegna takmarkaðs verndargildis botndýra á svæðinu sé áhrif framkvæmdarinnar á botndýralíf metin óveruleg. Náttúrufræðistofnun telur þó að vegna þeirrar óvissu sem ríkir um framtíðaráhrif mikilvægra botndýrabúsvæða undir vernd einkum leirusvæða í Leiruvogi sé ekki hægt að fullyrða um að botndýralíf verði fyrir óverulegum áhrifum.

Fiskar og önnur sjávardýr

Umtalsverð gögn eru til um laxfiska á áhrifasvæði framkvæmdarinnar enda var farið í sérstakar rannsóknir fyrir utan að vöktun á laxfiskum í bæði ám og strandsjó hefur verið stunduð víða á svæðinu. Rannsóknirnar sýna að Elliðaárvogur og Leiruvogur eru allt mjög mikilvæg svæði fyrir laxfiska þ.m.t. lax og sjóbirting.

Niðurstaða umhverfismatsskýrslunnar er mjög afgerandi fyrir þennan umhverfisþátt. Talið er að framkvæmdin geti haft umtalsverð áhrif á göngur, búsvæði og fæðu laxfiska, sér í lagi í Leiruvogi. Áhrif

vegna brúargerðar á aðstæður fyrir göngur laxfiskaseiða vegna breytinga á straumhraða og grugghættu eru metin sérstaklega mikilvæg og neikvæð. Þá ríkir óvissa um heildaráhrif á búsvæði og lífslíkur fisktegunda sem ganga um og dvelja um bæði Leiruvog og Kollafjarðar vegna þeirrar óvissu sem fjallað er um í kaflanum um hafstrauma, öldur og setflutninga. Stefnt er að töluverðri vöktun, á laxfiskum sem og öðrum nytjafiskitegundum.

Náttúrufræðistofnun tekur undir niðurstöðuna og telur að mikilvægt sé að eyða óvissu um t.d. áhrif gruggmengunar, því ef hætta er á að áhrif á fiska geti reynst talsvert eða jafnvel verulega neikvæð þá vekur það upp ýmsar spurningar um hvort áætluð útfærsla á framkvæmdinni sem hefur áhrif á Leiruvog sé ásættanleg í ljósi mikilvægi svæðisins fyrir fiska og annað lífríki. Þá má spyrja sig hvort sú lágmarksstærð á brúaropi sem er áformuð sé nægileg til að tryggja að áhrif á far laxfiskaseiða verði ekki of neikvæð.

Í kafla um fiska er stuttlega fjallað um önnur sjávardýr þ.e.a.s sjávarspendýr einkum seli og um sjávarhryggleysingjann risaskera, sem er nokkuð einkennandi tegund fyrir Leiruvog og Blikastaðakró. Hvers vegna umfjöllun um þessa tegund ratar í þennan kafla en ekki um botndýralíf vekur nokkra furðu. Hvað varðar umfjöllun um seli, eins og áður hefur verið bent á taldi Náttúrufræðistofnun í umsögn sinni um matsáætlun framkvæmdar mikilvægt að lagt yrði mat á áhrif á sjávarspendýr. Umfjöllunin í umhverfismatsskýrslunni er full lítil og einföld, vissulega eru lagðar fram upplýsingar um fjölda landsela sem sáust í tengslum við fuglatalningar, en betur hefði mátt greina mögulega áhættuþætti fyrir tegundirnar í tengslum við áhrif framkvæmdarinnar. Almenn óvissa um áhrif á grunnsævisbúsvæði í Leiruvogi, á þó einnig við um seli sem og risaskera, eins og annað lífríki sem reiðir sig á fæðuframboð á svæðinu.

Vatnshlot

Í umfjöllun um áhrif á vatnshlot er vikið að stórum hluta að sömu atriðum og fjallað er um hér að framan í tengslum við áhrif á hafstrauma og setflutninga sem og áhrif á botndýralíf (sem er mikilvægur vistfræðilegur vísir á ástand strandsjávarvatnshlota).

En til viðbótar er fjallað um mengunarhættu sem vatnshlotunum getur stafað af, annars vegar umferð á rekstratíma sem og efnamengun frá ruslahaugum á Gufunesi, en sumir valkostir um Sundagöng liggja um þá hauga og hætta er á að skaðleg efni losni úr þeim og berist í umhverfið þ.m.t. strandsjó í Kleppsvík. Mjög mikilvægt er að vöktun á losun úr Gufuneshaugunum sé markviss og að gripið verði til mótvægisaðgerða til að koma í veg fyrir alla mengun. Athyglisvert er að í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur (HER) frá 29. nóvember kemur fram að HER telur ekki nægilegar upplýsingar til staðar um mögulega losun skaðlegra efna frá haugnum til að hægt sé að leggja endanlegt mat á möguleg áhrif þess að Sundabraut liggi yfir hauginn. Náttúrufræðistofnun tekur undir áhyggjur HER um þetta og telur mjög brýnt að óvissu um mögulega hættu sem umhverfi og náttúru gæti stafað af mengun frá haugnum sé eytt.

Fuglar

Safnað var nýjum gögnum um fuglalíf svæðisins bæði á svæðum þar sem framkvæmdin mun skerða beint búsvæði sem og á mikilvægum fuglasvæðum sem eru á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Eins og skýrt kemur fram í viðauka J sem fjallar um athuganir á fuglum og mat á áhrifum framkvæmdarinnar á fuglalíf eru sum af verðmætustu fuglasvæðum á Suðvesturhluta landsins innan áhrifasvæðisins en það eru sérstaklega leiru- og fjörusvæðin í Leiruvogi og Blikastaðakró.

Athuganir sýndu að fuglalíf er mjög auðugt og ríkulegt á þessu svæði, sem og annars staðar á framkvæmdasvæðinu t.d. í Eiðisvík og á Álfsnesi. Þéttleiki varpfugla var metinn á sniðum þar sem framkvæmdin mun raska varpsvæðum. Það er jákvætt en vegna mjög lítillar sýnastærðar er til staðar hætta á skekkju í þessu mati. Ljóst er þó að töluverður fjöldi fuglategunda er í varpi á framkvæmdasvæðinu og hvað mestur í Geldinganesi.

Á áhrifasvæðinu fundust 69 fuglategundir og í umhverfismatsskýrslunni er greint frá því að allstór hluti þeirra eru tegundir sem metnar eru í hættu eða yfirvofandi hættu á válista Náttúrufræðistofnunar, einnig eru margar skilgreindar sem íslenskar ábyrgðartegundir. Vert er að benda á að válisti Náttúrufræðistofnunar fyrir fugla var uppfærður fyrr á þessu ári (sjá https://www.natt.is/is/midlun/utgafa/valistar/fuglar/valisti-fugla-2025) og hefur tegundum á honum fjölgað t.d. eru ábyrgðartegundirnar heiðlóa, lóuþræll og spói, sem allar finnast á áhrifasvæði framkvæmdar, nú allar metnar í nokkurri hættu (VU) vegna fækkunar á landsvísu.

Niðurstaða umhverfismatsins er að áhrif framkvæmdarinnar á fugla eru metin talsverð neikvæð á hlutum I og IV og verulega neikvæð á hlutum II og III. Þar vega eyðilegging búsvæða víða á framkvæmdasvæðinu þungt enda ljóst að veglínan liggur um töluvert stór gras- og mólendi sem fuglar nýta til varps og dvalar, á Gufunesi, Geldinganesi, Álfsnesi og Kjalarnesi. Framkvæmdin mun einnig valda truflun og hættu af ýmsum toga á bæði framkvæmda- og rekstrartíma. Fjalla hefði mátt ítarlegar um hvernig truflun frá stórum samgönguæðum eins og Sundabraut getur verið á fugla - bæði vegna árekstrarhættu sem og fælandi áhrif t.d. vegna ljós- og hávaðamengunar.

Eitt veigamesta atriðið er þó óneitanlega möguleg langtímaáhrif á leirusvæðin í Leiruvogi og Blikastaðakró vegna áhrifa brúargerðar milli Geldinganess og Gunnuness, og sú óvissa sem ríkir um þau áhrif eins og rætt hefur verið hér að framan. Vegna mikilvægi leirusvæðana fyrir fæðuöflun fjölmargra fugla þ.m.t. margra ábyrgðartegunda sem nýta svæðið á fartíma en einnig varptegunda, er áhætta til staðar um að ef áhrif á t.d. botndýralíf og fiska verði neikvæð þá muni það geta haft neikvæð áhrif á fæðuöflunarmöguleika fugla á svæðinu. Mjög mikilvægt er að áhrif á fuglalíf þar verði vöktuð gaumgæfilega eins og stendur til.

Náttúrufræðistofnun tekur undir þessa niðurstöðu um áhrif á fugla og telur margþátta áhrif framkvæmdarinnar á fugla sem og óvissu um umfang þeirra áhrifa vera afar veigamikinn þátt þegar kemur að heildarmati á framkvæmdinni og ljóst að mjög mikilvægum fuglasvæðum á landsvísu stendur umtalsverð ógn af framkvæmdinni.

Gróður og vistgerðir

Safnað var nýjum gögnum um gróðurfar og vistgerðir á framkvæmdasvæðinu, með áherslu á svæði þar sem beint rask verður. Jákvætt er að vistgerðir voru kortlagðar og tegundasamsetning háplantna skoðuð, en ítarlegri lýsing á aðferðafræði við vistgerðagreiningu og kortlagningu hefði mátt fylgja. Athyglisvert er að ný tegund fyrir landið, seftegundin *Juncus tenuis,* hafi fundist í Álfsnesi. Náttúrufræðistofnun telur þó ekki hægt að fullyrða um að líklega eigi sú tegund erindi á válista eða í friðlýsingu. Algjörlega á eftir að leggja mat á stöðu tegundarinnar m.t.t. uppruna og útbreiðslu.

Við kortlagningu vistgerða kemur í ljós að flestar landvistgerðir á áhrifasvæðinu eru á röskuðu landi og hafa lágt verndargildi. Náttúrufræðistofnun telur þetta líklegt miðað við eðli svæðanna sem um ræðir þar sem umtalsvert rask og alls konar starfsemi hefur mótað gróðurfar. Það á sérstaklega við um Gufunes og stóra hluta af Álfsnesi. Á stöku stað eru þó votlendisleifar, gras- og mólendisvistgerðir með hátt verndargildi sem nauðsynlegt er að hlífa sem mest fyrir raski.

Fjöruvistgerðir eru víðast hvar með mjög hátt verndargildi, einkum í Leiruvogi, við Geldinganes og í Gufunesi. Þar eru leirur, sjávarfitjar og þangfjörur sem hýsa fjölbreytt lífríki og eru mikilvægar fyrir fæðuöflun fugla og annarra dýra. Eins og í umfjöllun um aðra umhverfisþætti er óvissa til staðar um hver langtímaáhrif á fjöruvistgerðir vegna þverana, einkum í Leiruvogi en einnig Kollafirði, geta orðið.

Ljóst er að töluverður munur er á raski á vistgerðum bæði á þurrlendi og í fjörum í Gufunesi, eftir því hvort Sundabrú eða Sundagöng verða fyrir valinu. Áhrifin verða meiri vegna brúarinnar þar sem ýmis gróðurlendi sem og fjörusvæði í Kleppsvík verða fyrir beinu raski, meðan mun minna svæði er raskað í kringum framkvæmdir við gangnamunna.

Niðurstaða umhverfismatsins er að á framkvæmdahlutum II-IV eru áhrifin á vistgerðir metin nokkuð neikvæð, en í hluta I yrðu þau metin óveruleg ef Sundagöng eru valin. Náttúrufræðistofnun tekur undir þessa niðurstöðu og þótt lítið sé um að mjög verðmætar vistgerðir verði fyrir raski og engum plöntutegundum á válista sé ógnað, er um töluvert mikið beint rask á lítt snortnu vel grónu svæði að ræða á nær öllu framkvæmdasvæðinu.

Jarðfræði og jarðminjar

Gögn um jarðfræði framkvæmdasvæðisins eru frekar góð og er áhrifasvæði Sundabrautar svæði þar sem jarðfræðileg myndun einkennist af móbergs- og grágrýtismyndunum frá síðasta jökulskeiði, ásamt setlögum sem hafa safnast í sjó og leirum við strandlínu. Á svæðinu er víða að finna jarðmyndanir og jarðminjar sem varpa ljósi á þróun landslags við lok ísaldar og hækkandi sjávarstöðu. Fram kemur að engar sérstakar jarðminjar með hátt verndargildi séu skráðar á framkvæmdasvæðinu, en að við Gufunes og Geldinganes og í Álfsnesi eru berg- og setlög sem hafa fræðilegt gildi sem jarðsöguleg tímamerki.

Náttúrufræðistofnun vill benda á mjög nýja uppgötvun en við athuganir fyrr á þessu ári fundust steingervingalög í strandseti við sunnanverða Eiðsvík. Við frekari skoðun hefur verið staðfest að þar er um að ræða samlokur, kuðunga, hrúðurkarla og götunga frá lokum síðustu framrásar og í kjölfarið hopunar ísaldarjökulsins á höfuðborgarsvæðinu. Lögin eru ólík öðrum setlögum að því leyti að þau eru mjúk og geyma m.a. lífveruför sem ekki eru þekkt annarsstaðar. Nákvæmri aldursgreiningu er ekki lokið en ljóst er að um lög frá lokum ísaldar er að ræða og þessi fundur því mikilvæg viðbót til að varpa ljósi á sögu síðasta kuldaskeiðs og þess lífríkis sem var einkennandi fyrir þann tíma á þessum slóðum. Verndargildi steingervingalaganna er því mögulega töluvert og æskilegt væri að kanna það betur. Hluti þeirra mun verða fyrir beinu raski vegna framkvæmdar við brú yfir Eiðsvík og meta þarf hvaða aðgerðir sé hægt að fara í til að koma í veg fyrir rask eins og hægt er. Þar sem um ný óbirt gögn, sem enn er verið að skoða, er að ræða, er Náttúrufræðistofnun tilbúin til frekari ráðgjafar um málið.

Við allar framkvæmdir þarf að forðast óþarfa jarðrask og tryggja að sýnilegar jarðmyndanir verði ekki eyðilagðar við uppfyllingar eða vegskeringar. Sérstaklega varlega þarf að fara í kringum þekkt setlög sem metin eru með hátt verndargildi.

Í umfjöllun um niðurstöðu umhverfismatsins fyrir áhrif á jarðmyndanir er einkum fjallað um áhrif í Gufunesi og muninn á jarðgöngum og brú. Í jarðgangakostinum undir Kleppsvík eru áhrif á jarðminjar óveruleg, þar sem megnið af framkvæmdinni fer fram undir yfirborði. Brúarkosturinn felur í sér fyllingar og niðurgreftranir sem geta raskað náttúrulegri strandlínu og leirum sem hafa jarðfræðilegt og líffræðilegt gildi sem og raskað berg- og setmyndunum í Gufunesi. Í ljósi nýrra uppgötvana á steingervingum í EIðsvík þyrfti að innleiða betur mat af áhrifum Eiðsvíkurbrúar á þær jarðminjar inn í heildarmatið.

Náttúruminjar og verndarsvæði

Áhrifasvæðið liggur í nálægð við nokkur friðlýst svæði og svæði sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum. Þar á meðal eru Leiruvogur og Blikastaðakró, sem hafa verið friðlýst vegna fjölbreytilegs lífríkis, fjöruvistgerða og fuglalífs. Svæði við Geldinganes og Gufunes eru einnig á náttúruminjaskrá eða undir hverfisvernd. Fleiri verndarsvæði eru skammt frá t.d. Lundey sem er friðlýst og Elliðaár og Grafarvogur eru einnig á fjaráhrifasvæði framkvæmdarinnar.

Framkvæmd Sundabrautar mun valda beinu raski á hverfisverndarsvæði í Geldinganesi sem og á nokkur votlendissvæði sem falla undir ákvæði um sérstaka vernd. Framkvæmdin getur einnig haft óbein áhrif á nálæg verndarsvæði, einkum eins og ítarlega hefur verið fjallað um hér að framan áhrif fyllinga og brúargerðar sem valda breytingum á straumum og setflutningi og aukinni mengunarhættu á framkvæmdatíma á friðlýst leiru- og fjörusvæði og mikilvæg búsvæði fugla og annarra lífvera í Leiruvogi og Blikastaðakró.

Niðurstaða umhverfismatsins er að áhrif geta orðið talsvert neikvæð á friðlýsta svæðið í Leiruvogi og Blikastaðakró og tekur Náttúrufræðistofnun undir það. Í ljósi óvissu um ákveðna áhrifaþætti er það áhyggjuefni að þau áhrif gæti reynst enn neikvæðari sem væri verulegt áhyggjuefni vegna mikilvægi verndarsvæðisins. Áhrif á hverfisverndaða strandlínu Geldinganess eru metin nokkuð neikvæð, þar sem um beint rask er að ræða, en ekki á mjög stóru svæði.

Landslag og ásýnd

Framkvæmdasvæðið er í dag að stórum hluta lítt raskað eða í það minnsta án áberandi mannvirkja. Landslag svæðisins er metið misviðkvæmt en hluti þess telst þó með mikla viðkvæmni, og þar vega eyjar og sund Kollafjarðar hæst að mati Náttúrufræðistofnunar enda líklega þær landslagsheildir þar sem mest áhrif verða af framkvæmdinni. Tilkoma Sundabrautar mun enda gjörbreyta ásýnd og landslagi þar sem hún mun liggja að stórum hluta. Ásýndarmyndir frá ýmsum sjónarhornum sem sýndar eru í þessum kafla umhverfismatsskýrslunnar sýna þetta á skýran hátt og ljóst að sum sjónarhorn eru viðkvæmari en önnur.

Náttúrufræðistofnun telur sérkennilegt að við mat á ásýnd sé einungis horft til mannvirkisins en ekki metið hvernig áhrif af hreifanlegri bílaumferð á ásýndina eru, en þau hljóta að geta verið umtalsverð, sérstaklega í návígi. Einnig vantar að meta ásýndaráhrif vegna lýsingar, bæði frá mannvirkjum og bílaumferðinni. Í dag er þetta svæði ekki mikið upplýst og bílaumferð lítil og sums staðar engin. Mun meiri ljós munu því berast frá svæðinu sem breyta ásýnd í rökkri og myrkri. Náttúrufræðistofnun telur slæmt að mat á þessum þáttum inn í ásýndarmatið vanti alveg.

Niðurstaða umhverfismatsins er að áhrif á landslag og ásýnd eru almennt metin nokkuð neikvæð, en mismikil við Kleppsvík eftir útfærslum þar sem áhrif af Sundagöng verða eðlilega mun minni en af Sundabrú. Náttúrufræðistofnun telur að mögulega sé vanmat á þessi áhrif fyrir viðkvæmustu hluta framkæmdasvæðisins, sér í lagi frá Geldinganesi yfir í Álfsnes en þar er minnst um mannvirki í dag og sýnileiki mannvirkjana mun vera mikill. Þá vantar að taka tillit til ásýndaráhrifa frá umferð og ljósum inn í matið.

Samantekt á umhverfismati og mótvægisaðgerðir

Framkvæmd Vegagerðarinnar á Sundabraut er afar stór og flókin framkvæmd og áhrifasvæði hennar er víðfemt. Á þessu áhrifasvæði finnst fjölbreytt náttúra og svæði sem teljast í senn verðmæt og mikilvæg á landsvísu fyrir lífríki þ.m.t. fæðuöflunar- og farsvæði fugla og fiska, búsvæði sela og botnsjávardýra og fjöruvistgerðir með mjög hátt verndargildi. Nokkuð stór hluti áhrifasvæðisins er undir vernd þar með

talið friðlýst svæði. Merkar jarðminjar er einnig að finna á framkvæmdasvæðinu m.a. setlög með steingervingum frá lok ísaldar. Þá eru sundin og nesin sem veglínan liggur um sterk kennileyti í landslagi höfuðborgarsvæðisins, eru víða lítt snortin og fá mannvirki þar fyrir.

Framkvæmdin mun fela í sér mikið inngrip í umhverfi og náttúru og áhrif hennar verða víða á framkvæmdasvæðinu veruleg og fyrir all marga umhverfisþætti neikvæð, jafnvel talsvert neikvæð. Sú niðurstaða er skýr í umhverfismatsskýrslunni þó í einhverjum tilfellum vanti klárlega upp á meiri og betri gögn til að gefa ítarlegri mynd af væntanlegum áhrifum og eyða óvissu sem til staðar er.

Ásýndaráhrif verða mikil og landslag mun breytast með tilheyrandi áhrifum á útivistargildi. Þó skortir betri umfjöllun um áhrif umferðar og ljósmengunar á ásýnd.

Beint rask verður vegna framkvæmda á jarðminjar og gróðurlendi, að stærstum hluta á svæði sem eru ekki metin með hátt verndargildi en þó munu bæði þurrlendis- og strandvistgerðir og merkileg setlög frá lok ísaldar, þar af sum með steingervingum verða fyrir raski. Í Gufunesi munu ólíkir valkostir við þverun Kleppsvíkur leiða til mismikils rasks á vistgerðum og jarðminjum. Náttúrufræðistofnun telur Sundagöng mun heppilegri kost í því sambandi en Sundabrú.

Óvissa er um áhrif þess að leggja veglínu yfir Gufuneshauga og þörf er á betra mati á mengunarhættu.

Veigamest eru áhrif þverana og brúargerðar á lífríki - einkum vistgerðir og búsvæði lífvera á grunnsjávar- og strandsvæðum innan svæða þar sem þveranir verða, sérstaklega í Kollafirði og friðlýstum svæðum í Leiruvogi og Blikastaðakró. Þrátt fyrir að vatnsskipti munu að öllum líkindum vera tryggð sem er algjört grunnskilyrði, er ljóst að áhrif á fiska þ.m.t. far laxfiska, fullorðinna sem seiða, og ýmissa fugla m.a. ábyrgðartegunda og tegunda á válista, eru metin talsvert og jafnvel verulega neikvæð. Hversu mikil og langvinn þau áhrif geta orðið er ekki að fullu þekkt því óvissa er til staðar um áhrif á setflutninga og gruggmyndun vegna þess að betri gögn skortir enn um t.d. kornastærð botnsets, svifaursstyrk og ljósstyrk í Leiruvogi og Kollafirði. Þá eru gögn um botndýralíf ekki nýleg og þörf á að fá skýrari mynd um hvaða breytingar gætu átt sér stað í botndýrafánu í Leiruvogi og Blikastaðakró og hvaða áhrif það gæti haft á dýr sem nýta þau sér til fæðu s.s. fugla, fiska og sjávarspendýr.

Að mati Náttúrufræðistofnunar vekur það upp spurningar um réttmæti framkvæmdarinnar eins og hún er kynnt, að ekki er horft til fleiri valkosta hvað varðar þverun sunda - sérstaklega þverun mynni Leiruvogs - þegar ljóst er að áhrifin á friðlýst svæði og lífríki þess verða svo neikvæð, og mögulega neikvæðari ef áhætta vegna þekktrar óvissu er tekin inn í myndina. Aðrar mögulegar útfærslur s.s. göng á milli Geldinganess og Gunnuness voru ekki tekin með sem valkostir í umhverfismatinu, fyrst og fremst vegna kostnaðar. Þá eru heldur ekki til umfjöllunar valkostir þar sem brýr eru lengri og fyllingar styttri, en slíkt gæti dregið úr neikvæðum áhrifum, einnig vegna kostnaðar sem og hærra kolefnisspors skv. umhverfismatsskýrslunni. Verndarstaða og –gildi þessara merkilegu og mikilvægu náttúrusvæða sem Leiruvogur og Blikastaðakró sannarlega eru (sem metin eru meðal verðmætustu búsvæða fyrir fugla á öllum Innesjum, og meðal fárra nær alveg óraskaðra, sem eftir eru á þessum slóðum) ætti að mati Náttúrufræðistofnunar að fá sérstaklega mikið vægi þegar lykilforsendur eru metnar samtímis þ.m.t. kostnaður og kolefnispor. Ekki er ásættanlegt að mati Náttúrufræðistofnunar að slá áður en umhverfismat er framkvæmt út af borði framkvæmdarvalkosti sem myndu fela í sér miklu minni áhrif á nátttúru og umhverfi, þegar svo mikið er undir.

Fjallað er um ýmsar mótvægisaðgerðir, sumar snúa að því að lágmarka rask og neikvæð áhrif af einstaka framkvæmdaþáttum en flestar snúa að miklu leyti að frekari rannsóknum og vöktun á framkvæmdatíma og eftir að framkvæmd er lokið m.a. á lífríki. Bætt þekkingarstaða og vöktun er mjög mikilvæg en kemur

ekki í veg fyrir skaða sem verður vegna rasks og mögulegra breytinga á straumum og setflutningum, gruggmengun o.fl. Fram kemur að mögulegar aðgerðir til að draga úr gruggmengun verði metnar. Þetta er afar mikilvægt atriði og þörf er á ítarlegri umfjöllun um hvers eðlis slíkar aðgerðir væru og hver raunhæfni þeirra er. Skýrt er að lenging brúaropa væri sterkasta mótvægisaðgerðin til að draga úr neikvæðum áhrifum vegna þverunar, en í umhverfismatsskýrslunni er tilgreint að lenging brúa komi ekki til greina sem mótvægisaðgerð. Eðlilegast væri því eins og áður hefur komið fram að minnka áhættuna með því að lengja áætlaðar brýr þótt í því felist meiri kostnaður.

Náttúrufræðistofnun gerir ekki frekari athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna en telur mikilvægt að eitt og annað við áætlaða framkvæmd sé skoðað betur, óvissu eytt þar sem hún er enn til staðar og fleiri valkostir hafðir á borðinu. Það verðmæt og viðkvæm náttúra er í húfi.

Virðingarfyllst,

Snorri Sigurðsson

Sviðsstjóri náttúruverndar

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Grafarvogi og vil taka fram að ég er **ekki á móti Sundabraut** sem samgöngubót. **Ég hafna hins vegar <u>báðum þeim valkostum</u>** sem nú liggja fyrir í Skipulagsgátt milli Sæbrautar og Kjalarness. Báðir valkostir hafa, að mínu mati, **verulega neikvæð áhrif á lífsgæði íbúa Grafarvogs og mjög alvarleg og að hluta óafturkræf áhrif á lífríki í Leiruvogi og nágrenni**. Ég hef áhyggjur af auknum hávaða og loftmengun í íbúðahverfum Grafarvogs, stóraukinni umferð í gegnum um hverfið, skerðingu útivistarsvæða og mikilla inngripa í viðkvæm fjöru- og leirusvæði í Leiruvogi, Blikastaðakró og við Geldinganes. Ég tel að ekki sé forsvaranlegt að fórna þessum náttúrugæðum og lífsgæðum íbúa fyrir þá valkosti sem hér eru til umsagnar, valkosti sem þegar liggur fyrir að eru umdeildir og óvissir til lengri tíma.

Ég krefst þess að Sundabraut verði lögð í göngum alla leið frá Sæbraut til Kjalarness. Slíkur kostur er mun vænlegri og mun best tryggja bættar samgöngur til framtíðar, draga úr mengun, hávaða og slysahættu og um leið vernda náttúru, útivistarsvæði og íbúðabyggð í Grafarvogi.
Ég vísa nánar til umsagna **Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Íbúasamtaka Grafarvogs og Náttúrufræðistofnunar Íslands**, sem fylgja þessari umsögn.

Höfundur: Birkir Sigurðarson

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

103.1.Umsögn Íbúasamtaka Grafarvogs um umhverfismat Sundabrautar (1).pdf

103.2.HER_umsögn_Sundabraut_28_11_25.pdf

103.3.Sundabraut - Umhverfismatsskýrsla - Umsögn Náttúrufræðistofnunar.pdf

Umsögn Íbúasamtaka Grafarvogs um umhverfismat Sundabrautar

(til Skipulagsstofnunar, vegna máls 627/2025)

Íbúasamtök Grafarvogs hafa kynnt sér skýrslu um mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar og fylgiskjöl hennar. Íbúasamtökin hafa einnig lesið skýrslu um mat á umhverfisáhrifum breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur vegna Sundabrautar sem virðist um margt byggjast á umhverfismatsskýrslu Sundabrautar. Samtökin telja að þau gögn sem liggja fyrir sýni að fyrirhuguð brúar- og yfirborðslausn muni hafa **verulega neikvæð áhrif á náttúru, lífríki og lífsgæði íbúa Grafarvogs**, auk þess að **vera ófullnægjandi með tilliti til umferðaröryggis og framtíðarþróunar borgarinnar**.

Við ítrekum eindregna kröfu um að áður en frekari ákvarðanir eru teknar verði **gerð full og óháð fýsileikagreining á jarðgöngum / botngöngum sem heildarlausn fyrir Sundabraut**, þar sem slíkur valkostur myndi lágmarka neikvæð áhrif á lífsgæði íbúa og á viðkvæma, friðlýsta náttúru á norðanverðu höfuðborgarsvæðinu.

Meginatriði umsagnarinnar eru:

- ***Við erum á móti brúarlausn** yfir Kleppsvík, Eiðsvík og Leiruvog, þar sem hún myndi valda varanlegu tjóni á náttúru, lífríki og útivistarsvæðum. Við leggjumst einnig gegn 4ra akreina vegi með möguleika á mislægum gatnamótum yfir Geldinganes. gengur þvert á markmið um vistvæna byggð og bætt lífsgæði með þá kyrrð og ró í nálægð við náttúru sem einkennir hverfið.*

- ***Við styðjum jarðgöng / botngöng sem heildarlausn** sem verndar náttúruna, dregur úr hávaða og sjónmengun, viðheldur lífsgæðum íbúa og eru framtíðarlausn fyrir borgina.*

- ***Við styðjum jarðgöng þar sem þau viðhalda mikilvægum útivistarsvæðum** en svæðið er vinsælt útivistarsvæði fyrir gangandi, hjólandi, kayakræðara, golfara o.fl. ekki síst vegna rósemdar og kyrrðar.*

- ***Við óttumst verulega aukna gegnumstreymis umferð um Grafarvog** frá Mosfellsbæ og Blikastaðalandi um Strandveg og Korpúlfsstaðaveg, og frá Grafarholti og Úlfarsárdal um Víkurveg, Hallsveg og Borgarveg með hávaða, mengun og slysahættu ekki síst fyrir börn sem þurfa að fara yfir umferðaræðar á leið í skóla. Slíkt gengur þvert á markmið um vistvæna byggð og bætt lífsgæði í nálægð við náttúru sem einkennir hverfið.*

- ***Friðlýst og viðkvæm svæði eins og Leiruvogur, Blikastaðakró og Geldinganes** eru sett í hættu með löngum landfyllingum og brúm; áhrif á fuglalíf, botndýr og kolefnisbindingu leira eru vanmetin og ófullnægjandi rannsökuð.*

- ***Rannsóknir á áhrifum af hljóðmögnun og á vindafari** eru ófullnægjandi eða ekki til staðar fyrir brýr Eiðsvík, Leiruvog/ Þerneyjarsund, sem og Kleppsvík.*

- ***Við krefjumst þess að gerð verði heildstæð, óháð fýsileikagreining á göngum sem raunverulegum valkosti**, áður en tekin er ákvörðun um að festa brúarlausnina í sessi.*

1. Áhrif á Grafarvog – aukin umferð, hávaði og skerðing lífsgæða

1.1 Aukin umferð í gegnum íbúahverfi Grafarvogs

Samkvæmt umferðarspám í umhverfismatinu mun Sundabraut leiða til **verulegrar aukningar umferðar um Grafarvog**, sérstaklega um:

- **Strandveg**
- **Korpúlfsstaðarveg**
- **Borgarveg**
- **Hallsveg (framlengdan)**

Gagnvirk áhrif íbúabyggðar á norðanverðu svæðinu eru algjörlega vanmetin. Engar fullnægjandi mótvægisaðgerðir eru lagðar til að halda umferð utan við íbúðargötur, þrátt fyrir að Sundabraut verði aðlaðandi leið í miðborgina fyrir:

- Mosfellsbæ
- Blikastaðahverfi
- Úlfarsárdal
- Kjalarnes
- Eystri hverfi borgarinnar

1.2 Hljóðmengun yfir viðmiðunarmörkum

Hljóðvistar útreikningar sýna að núverandi hávaði við Strandveg og Korpúlfsstaðaveg er þegar 55–59 dB yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar fyrir íbúðasvæði.

Með Sundabraut í formi brúar og yfirborðsleiðar mun:

- Hávaði aukast verulega
- Áhrifin munu ná til stórra hluta Rima-, Borga-, Víkur-, Engja- og Gufunesshverfa
- Íbúar Gufuness munu verða fyrir umferðarhljóði alla daga, allan sólarhringinn

Engin hljóðvistarúttekt hefur verið gerð um áhrif brúa yfir :

- **Eiðsvík**
- **Þerneyjarsund**
- **Geldinganes–Gunnunes**
- **Og Kleppsvík**

Þegar vitað er að hljóð berst margfalt betur yfir sjávarflöt blasir við að umfang framkvæmda og hávaðamengun sé stórlega vanmetin. Nægir þar að vitna um nýlega úttekt á hljóðmengun frá skotsvæði á Álfsnesi.

1.3 Öryggi barna í aukinni umferð um Grafarvogshverfin

Aukin umferð um Strandveg eykur hættu fyrir börn úr Staðarhverfi sem þurfa að fara yfir veginn á leið í Engja- og Víkurskóla (eftir lokun hverfisskóla). Þá eru börn á ferð í íþróttir og aðra afþreyingu yfir Borgarveg og Hallsveg m.a. á Fjölnissvæðinu
Umhverfismat fjallar ekki með fullnægjandi hætti um þessa hættu né leggur til neinar lausnir.

2. Áhrif á náttúru, lífríki og friðlýst svæði

2.1 Leiruvogur og Blikastaðakró – friðlýst og alþjóðlega mikilvægt svæði

Landfyllingar og 200 m brú munu hafa **alvarleg og óafturkræf áhrif** á:

- Fuglalíf
- Botndýralíf
- Seli
- Laxfiska og aðra stofna nytjafiska
- Vatnsskipti
- Setflutninga
- Kolefnisbindingu leira

Friðlandið **Blikastaðakró–Leiruvogur** er eitt síðasta óraskaða leirusvæði höfuðborgarsvæðisins og hefur mikið og alþjóðlegt verndargildi. Umhverfismat viðurkennir óvissu og töluverð neikvæð áhrif en leggur samt til framkvæmdir. Það er óásættanlegt. Í matsskýrslu með aðalskipulagsbreytingu er ekki minnst á friðlandið. Í hvorugri skýrslunni er minnst á friðaða fundarstaði steingervinga í ætluðu brúarstæði yfir Eiðsvík.

2.2 Blikastaðakró - Leiruvogur er einstakt útivistarsvæði og búsvæði fugla

- Vinsælt útivistarsvæði íbúa Grafarvogs og borgarbúa allra en með ströndinni er fjölfarin hjóla- og gönguleið.
- Sérlega vinsælt lausagöngusvæði hunda er í Geldinganesi
- Þar er aðstaða kayakræðara sem raskast verulega verði þverað með brúm.
- Geldinganeseiði er vinsælt leiksvæði ungra sem aldinna m.a. til sjósunds
- Við Friðlandið eru tveir **golfvellir** með þúsundum félaga.
- Mikilvægur viðkomustaður farfugla (IBA) vor og haust m.a. Margæsa og varp- og fæðusvæði hundraða eða þúsunda fugla þ.m.t. tvö æðarvörp og Ugla í Geldinganesi.
- Í Blikastaðakró - Leiruvog renna þrjár ár þar af tvær **laxveiðiár**.
- Í Blikastaðakró er langstærsta **sellátur** á suðvesturlandi en þar má á fjöru sjá allt að 40 landselir liggja á skerjum.
- Á svæðinu lifir **Risaskeri** í leirunni, Sandmaðkur og fleira sem laðar að fugla
- Á fáum stöðum finnst meira af Kúskel auk sandskelja, Hnífskelja, Kræklings, Öðu og fjölda kuðunga þ.m.t. Beitukóngs.

Brúin og landfyllingin myndu eyðileggja þessa náttúru varanlega þar sem 200 m brú tengd landi með 450 metra löngum grjótgörðum gæti tryggt vatnsskipti en set myndi safnast fyrir í grunnar víkurnar en dýpi á fjöru er víða aðeins 2-3 metrar. Þá mun brú hafa veruleg áhrifa á seiði laxfiska, annarra nytjafiska, seli og kayakræðara þar sem miklar straumrastir munu myndast við fallaskipti.

2.3 Óvissa í rannsóknum eða ófullnægjandi rannsóknir

Í umhverfismatinu er víða talað um:

- „óvissu“
- „frekar þarf að rannsaka“
- „takmarkaðar upplýsingar liggja fyrir“

Slíkt ástand getur **ekki** talist fullnægjandi grundvöllur fyrir stærstu einstöku framkvæmd höfuðborgarsvæðisins í áranna rás. Slíkt tekur til lífríkis og jarðfræði. Sumar rannsóknir sem byggt er á eru áratuga gamlar og jafnvel ekki gerðar á áhrifasvæði framkvæmdarinnar.

3. Áhrif á aðalskipulag, svæðismyndun og framtíðarbyggð

3.1 Ósamræmi við nýja íbúðabyggð í Gufunesi

Í Gufunesi eru þegar komin fjöldi nýrra íbúða, og skipulag segir að áhersla sé á:

- vistvænar lausnir
- mannmiðað umhverfi
- að gengið sé vel um strandlengjuna

Sundabraut, eins og hún er lögð fram, gengur þvert gegn öllum þessum markmiðum. Útfærsla Vegagerðarinnar gerir ekki ráð fyrir raunverulegum hljóðvistar- og mengunar áhrifum á þessa nýju byggð.

3.2 Grafarvogur sem „gegnumstreymishverfi“

Með Sundabraut + tengingu í gegnum íbúðagötur Grafarvogs verður hverfið:

- Gegnumstreymissvæði fyrir mikinn akstur
- Með skertri hljóðvist
- Með aukna slysahættu
- Með aukna loftmengun og svifryk

Þetta er andstætt öllum markmiðum um bætt lífsgæði í borginni.

4. Áhrif brúar vs. jarðganga – samanburður

Allt sem liggur fyrir bendir til þess að brú:

- Skerði útsýni og landslag
- Valdi miklum hávaða
- Sé umhverfislega skaðleg
- Muni auka umferðarmengun og draga úr lífsgæðum
- Muni raska friðlýstum svæðum
- Hafi óljós og ófullnægjandi tengsl við Sæbraut og umferðarlögum borgarinnar

Jarðgöng (eða botngöng) myndu hins vegar:

- Lágmarka umhverfisáhrif
- Valda engum hljóð- eða sjónmengun
- Vernda útivistarsvæði og strendur
- Vera öruggari í rekstri og veðri
- Minnka viðhaldskostnað til framtíðar
- Tryggja sjálfbæra heildarlausn fyrir höfuðborgarsvæðið

Við teljum að **engin efnisleg rök í umhverfismatinu** standist samanburð sem réttlætir brú fram yfir göng.

5. Kröfur Íbúasamtaka Grafarvogs

Við leggjum fram eftirfarandi kröfur:

5.1 Að hafin verði óháð fýsileikagreining á jarðgöngum / botngöngum sem fullum valkosti

Slík greining hefur aldrei verið gerð til hlítar, þrátt fyrir að gögn bendi til þess að það sé hagkvæmari, öruggari og mun umhverfisvænni kostur.

5.2 Að frekari rannsóknir verði gerðar á áhrifum á friðlýst svæði og lífríki

Sérstaklega:

- Leiruvogur
- Blikastaðakró
- Geldinganes
- Steingervingalög í Eiðsvík
- Laxagöngur í Úlfarsá og Leirvogsá

5.3 Að fullgreint verði um hljóðvist í Gufunesi, Rimum, Engjum, Borgum, Víkum og á jaðri Mosfellsbæjar

Slík greining vantar að verulegu leyti í framlagða skýrslu.

5.4 Að hugsað verði um raunhæfar umferðartengingar án þess að Grafarvogur verði gegnumstreymishverfi

5.5 Að endurskoðuð verði stefna um tengingu við Sæbraut

Sæbraut hefur takmarkað burðarmagn og engin úttekt hefur sýnt að hún taki við þeirri umferð sem Sundabraut skapar.

5.6 Að brúarlausnin verði ekki áfram talin „aðalvalkostur“ fyrr en göng hafa verið metin á sambærilegan hátt

6. Niðurstaða Íbúasamtaka Grafarvogs

Íbúasamtök Grafarvogs mótmæla því að Sundabraut verði lögð í formi brúar eða yfirborðsvegar yfir Kleppsvík, Leiruvog eða Geldinganes. Slík framkvæmd myndi:

- Skaða friðlýst svæði
- Rýra lífsgæði íbúa varanlega
- Valda mikilli hljóð- og sjónmengun
- Brjóta upp hverfi og útivistarsvæði
- Gera Grafarvog að gegnumstreymishverfi
- Auka umferðar,slysaáhættu og loftmengun

Við teljum að valkosturinn sem felur í sér **göng alla leið** sé bæði samfélagslega og umhverfislega ábyrgasta leiðin og í samræmi við markmið um sjálfbæra framtíðar skipulagningu.

Íbúasamtök Grafarvogs skora á Skipulagsstofnun að hafna brúarlausninni og krefjast frekari valkostagreininga sem vernda bæði náttúru og lífsgæði þeirra sem búa á áhrifasvæðinu.

F.h. Íbúasamtaka Grafarvogs
Stjórnin

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur

Reykjavík 28. nóvember 2025
HER-202510-3920

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um mál nr. 627/2023 í skipulagsgátt, Sundabraut. Kynning umhverfismatsskýrslu.

Vísað er til máls nr. 627/2023 í skipulagsgátt, Sundabraut. Kynning umhverfismatsskýrslu. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur farið yfir málið og gögn þess og gefur eftirfarandi umsögn.

HER vill byrja á að benda á jarðboranir vegna rannsókna í Gufuneshaug eru starfsleyfisskyldar. Þá vill HER einnig árétta að gerð landfyllinga með jarðefnum frá uppgreftri er háð starfsleyfi. Ef um opna landfyllingu er að ræða er starfsemin háð leyfi Umhverfis- og orkustofnunnar en ef um er að ræða lokaða landfyllingu er hún háð starfsleyfi heilbrigðiseftirlits. Því gæti það átt við að sama landfylling sé háð leyfum beggja eftir því hvernig staðið er að framkvæmdinni, sjá nánar í leiðbeiningum Umhverfis- og orkustofnunnar um endurnýtingu úrgangs í fyllingar. Sé landfylling kaflaskipt þarf leyfi fyrir hverjum kafla fyrir sig. Þá er varp í hafið háð leyfi Umhverfis- og orkustofnunnar.

HER telur að kanna mætti betur samlegðaráhrif framkvæmdarinnar við aðrar fyrirhugaðar stórframkvæmdir við Elliðavog. Skoða þarf sérstaklega hvaða framkvæmdir gætu verið í gangi á sama tíma þar sem víxláhrif þeirra geta aukið umhverfisáhrif..

HER vill ítreka fyrri athugasemd úr umsögn um matsáætlun Sundabrautar að æskilegt hefði verið að meta fleiri valkosti, s.s. göng á ákveðnum leggjum leiðarinnar en fallið er frá því vegna mikils kostnaðar. HER telur æskilegt að metin sé kostur gangna á fleiri leggjum leiðarinnar en frá Kleppsvík að Gufunesi og undir Gufuneshaug. Áhrif Sundabrautar á byggð í Grafarvogi yrðu mun minni með tilkomu jarðgangna þar sem brautin á að liggja um íbúðarhverfi auk þess að komast mætti hjá mögulegum áhrifum á náttúrufar sem verða s.s. við þverun brautarinnar frá Geldinganesi að Gunnunesi. Hækkandi sjávarstaða og auknar öfgar í veðurfari gætu haft áhrif á mannvirki í

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

fyrirhugaðri legu yfir sjó, jarðgöng myndu leysa slíkar áskoranir. Vegna mikilla vinda á því svæði sem fyrirhuguð brú yfir Kollafjörð á að liggja gætu skapast erfiðar aðstæður sem gætu orðið verri í kjölfar loftslagsbreytinga.

Hvað varðar þann kafla Sundabrautar sem liggja á um Gufunes þá ítrekar HER fyrri áhyggjur sínar vegna þess valkostar sem framkvæmdaraðili setur í fyrsta sæti, sem er þverun urðunarstaðarins í Gufunesi. Engar heildstæðar rannsóknir liggja fyrir á haugnum en eins og fram kemur í skýrslunni og fylgigögnum hafa ýmsar rannsóknir farið fram í gegnum tíðina, oft á afmörkuðum þáttum s.s. losun á hauggasi. Vegagerðin hefur hafið rannsóknir og rannsóknaráætlun hefur verið lögð fyrir HER og Umhverfis- og orkustofnun (UOS). HER telur þær rannsóknir sem lagðar eru til ekki nægjanlegar til að gefa fullnægjandi upplýsingar um ástand haugsins og hver áhrif þess að hreyfa við honum gætu verið. UOS hefur tilkynnt Reykjavíkurborg að hefja þurfi reglubundna vöktun með haugnum og verður vöktunaráætlun lögð fyrir fljótlega. Safna þarf gögnum yfir lengri tíma til að kortleggja grunnástand áður en hafist er handa við aðgerðir eins og tilraunafergingar, eins þarf mun ítarlegri jarðvegsrannsóknir í samræmi við staðla, ekki aðeins forkönnun á jarðvegsmengun. Eins þarf að horfa til þess að önnur rokgjörn efni en hauggas geta verið að losna frá haugnum, mat á slíkri losun hefur færst í aukana í tengslum við mengaðan jarðveg í nágrannalöndum okkar. Að mati HER er í raun ekki hægt að meta umhverfisáhrif þessa valkosts fyrr en mun meiri upplýsingar liggja fyrir. Þó byggt hafi verið á urðunarstöðum erlendis eru aðstæður ekki sambærilegar og skortur á gögnum ekki sami. Eins eru til erlend dæmi um neikvæðar afleiðingar þess að raska eða breyta jafnvægi urðunarstaða, sérstaklega þeirra er innihalda mikið af spilliefnum eins og raunin er hér. Lagðar eru til mótvægisaðgerðir s.s. léttur vegur/mýrarvegur sem vissulega dregur úr álagi á hauginn en engu að síður felur í sér að rjúfa hann og raska. Valkosturinn að leggja gögn undir hauginn felur samt í sér að rjúfa þar hauginn svo sá kostur er heldur ekki æskilegur. Fullnægjandi áhættugreining á jafn menguðu svæði sem liggur þétt að íbúðarbyggð þarf að liggja fyrir áður en tekin er ákvörðun um legu vegarins, byggja þarf á góðum gögnum og ýtrustu varúð. HER telur öruggara að velja aðra valkosti sem ekki raska Gufuneshaug.

Komið er inn á það í matsskýrslu að gera þurfi áhrifamat fyrir vatnshlot sem verða fyrir áhrifum af framkvæmdinni skv. leiðbeiningum Umhverfis- og orkustofnunar. Hér vill HER benda á að skoða þurfi mögulega losun frá Gufuneshaugum út í sjó sérstaklega. Röskun á haugssvæði vegna vegalagningar gæti haft áhrif á slíka losun. Þá vill HER benda á að betur þarf að skoða áhrif þrengingar Kollafjarðar á ástand fjarðarins. Fram kemur í matsskýrslu í kafla 5.8.3 um grunnástand að uppsöfnun næringarefna hafi ekki orðið vart í firðinum. HER þekkir ekki til nýlegra rannsókna á slíku í firðinum en beðið er frekari gagna frá Veitum til að geta gert viðtakaskilgreiningu. Fyrir liggur nú

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

að tvöfalda á starfsemi fiskeldisfyrirtækis fyrir botni Kollafjarðar og getur það leitt til frekari næringarefnalosunar. Mikil uppbygging stendur fyrir dyrum á Esjumelum og því fyrirséð að magn skólps er losað er í fjörðinn mun aukast. Fram kemur í umhverfismatsskýrslu að metin hafi verið áhrif þrengingar fjarðarins á dreifingu skólps og komist að þeirri niðurstöðu að ekki verði neikvæð áhrif. Ekki liggur fyrir hvaða forsendur eru notaðar við þá útreikninga. HER telur að betri upplýsingar þurfi um áhrif landfyllinga og þrengingar í Kollafirði á fjörðinn sem skólpviðtaka með tilliti til aukinnar losunar á næstu árum.

Í umfjöllun um hljóðvist kemur fram að álag minnkar á ákveðnum svæðum en eykst á öðrum. Í viðauka D er farið nánar inn á greiningar á áhrifum á hljóðvist en í matsskýrslunni sjálfri er helst fjallað um áhrif hávaða á fyrstu hæð. Skv. töflu í viðaukanum verður hækkun á umferðarhávaða almennt meiri á 1. hæð en efri hæðum útsettra húsa. HER telur að skoða þurfi þetta nánar því reynslan sýnir að oft getur hávaði orðið meiri á efri hæðum eftir aðstæðum. Auðveldara er að koma fyrir mótvægisaðgerðum s.s. hljóðmön fyrir 1. hæð en mun erfiðara að hafa áhrif á hækkun hljóðstigs á efri hæðum. Þá telur HER að skoða þurfi áhrif Sundabrúar og Sundabrautar á hljóðstig við hús í Hamrahverfi. Vegna aðstæðna getur hávaði frá umferð borist upp í hverfið og þar eru svæði sem almennt eru ekki útsett fyrir umferðarhávaða. Ljóst er að breyttar aðstæður geta haft áhrif í byggðinni þar.

Þegar kemur að loftgæðum telur HER jákvætt að Sundabraut geti dregið úr umferð í gegnum þéttbýli. Í staðinn verða ný svæði útsett fyrir loftmengun. Sérstaklega verður íbúðarbyggð í Gufunesi fyrir áhrifum en brautin mun liggja í gegnum það hverfi. Svæðið er í dag ekki útsett fyrir mikilli loftmengun og umskipti því mikil. Þá telur HER að loftmengun geti einnig aukist í hluta Hamrahverfis.HER telur æskilegast að farið verði í valkosti sem draga eins og unnt er úr loftmengun í íbúðarbyggð.

Loks vill HER benda á að fyrirhuguð lega Sundabrautar um Álfsnes fer yfir skotæfingasvæði sem þar er. Vegna notkunar á blýhöglum á svæðinu er því hætta á jarðvegsmengun. Fullnægjandi hreinsun þarf að hafa átt sér stað á svæðinu áður en framkvæmdir hefjast.

Virðingarfyllst

f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

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

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

Náttúrufræðistofnun

Skipulagsstofnun
Jón Ágúst Jónsson
Borgartúni 7b
105 REYKJAVÍK

Garðabær, 30. nóvember 2025
Málsnúmer: 202510-0035
SS

Efni: Sundabraut, umhverfismatsskýrsla

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar sem barst í gegnum Skipulagsgátt þann 13. október 2025 þar sem óskað er umsagnar Náttúrufræðistofnunar um umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar fyrir Sundabraut. Náttúrufræðistofnun veitti umsögn um matsáætlun fyrir framkvæmdina þann 17. október 2023 og er vísað í þá umsögn hér á eftir eins og við á.

Framkvæmdin lýtur að nýrri tengingu milli Sæbrautar og Kjalarness. Fyrir flesta leiðarhluta er einn aðalvalkostur hvað varðar þverun sunda og fjarða og það er með brú og fyllingum en fyrir þverun Kleppsvíkur eru tveir aðalvalkostir, Sundabrú eða Sundagöng og fylgja þeim valkostum mismunandi útfærslur einkum á brúarhæð og legu brautarinnar um Gufunes þ.m.t. misstórar landfyllingar sem og á tengingum við stofnbrautir vestan Kleppsvíkur. Í Geldinganesi er endanleg lega brautarinnar ekki skilgreind heldur stærra belti sem kemur til greina fyrir leguna. Í Gunnunesi og Álfsnesi er að stærstum hluta einn skýr valkostur fyrir legu brautarinnar. Göng undir Eiðsvík, milli Gunnuness og Álfsnes og undir Kollafjörð hafa verið útilokuð og eru það einkum kostnaðarrök sem þar eru tilgreind, en einnig tiltekin flækjustig í hönnun og framkvæmd, mismikil þó eftir atvikum.

Náttúrufræðistofnun hefur kynnt sér umhverfismatsskýrsluna og vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri:

Almennar ábendingar um umhverfismatsskýrslu

Í umhverfismatsskýrslunni er að finna góða lýsingu á framkvæmdasvæðinu, völdum valkostum og eiginleikum þeirra. Þá er ítarleg umfjöllun um þá umhverfisþætti sem fjallað er um í matinu, í allmörgum viðaukum og tekið saman í skýrslunni sjálfri.

Náttúrufræðistofnun hefur í rýni sinni á umhverfismatsskýrsluna einblínt á þá kafla er fjalla um umhverfisþætti er tengjast fagsviði stofnunarinnar og varða náttúrufarsþætti þ.e.a.s. fugla, gróður og vistgerðir, jarðminjar, fiska og önnur sjávardýr en einnig kafla um hafstrauma, öldufar og setflutninga, landslag og ásýnd, vatnshlot og verndarsvæði.

Þá er í umsögninni einkum horft til þeirra valkosta og framkvæmdaþátta sem hafa helst áhrif á þessa umhverfisþætti og útilokar það t.d. að mestu þann hluta framkvæmdasvæðisins sem er vestan Kleppsvíkur þar sem það er að nær öllu leyti innan byggðs umhverfis.

Í einstaka tilfellum byggist matið ekki á fullnægjandi gögnum að mati Náttúrufræðistofnunar t.d. er stundum einungis byggt á eldri gögnum sem sum eru komin nokkuð vel til ára sinna. Ekki hefur öllum ráðleggingum stofnunarinnar úr umsögn hennar um matsáætlun verið fylgt eftir hvað varðar gagnaöflun. Er vikið að því frekar hér á eftir í umfjöllun um einstaka umhverfisþætti.

Mat á sjávarspendýrum var t.a.m. fellt inn í kafla um fiska en ljóst er að gagnasöfnun um sjávarspendýr var afar takmörkuð og t.d. lítið sem ekkert rýnt í erlendar heimildir um möguleg áhrif af framkvæmdum af þessum toga á seli og hvali.

Þá vantar alveg umfjöllun um ljósmengun og áhrif framkvæmdar á myrkurgæði og hvernig það getur haft áhrif á lífverur. Það er t.d. vel þekkt að ljósmengun hafi áhrif á far fiska og einnig geta björt ljós truflað fugla og spendýr. Framkvæmdinni en ekki síst rekstur Sundabrautar mun fylgja mikil breyting á lýsingu á svæði sem í dag er að stórum hluta lítið sem ekkert upplýst.

Hafstraumar, öldufar og setflutningar

Afar mikilvægt er að meta vandlega hvaða áhrif framkvæmdin getur haft á hafstrauma, öldufar og setflutninga, sér í lagi fyrir innan áformaðar þveranir s.s. í Leiruvogi og Kollafirði. Innan Leiruvogs eru friðlýst leiru- og fjörusvæði sem eru í senn víðfeðm og mikilvæg búsvæði fyrir margar lífverur þ.m.t. varp- og fæðuöflunarstöðvar fugla, dvalarstaðir sela, farleiðir laxfiska og búsvæði ýmissa botndýra. Allar breytingar á eðli strauma og setflutninga sérstaklega geta haft margs konar áhrif á lífríki sem nauðsynlegt er að leggja sem best mat á út frá bestu mögulegu þekkingu.

Í umhverfismatinu er stuðst við ýmis gögn. Athygli vekur að t.d. gögn á kornastærð eru misný á nálinni og ekki er enn búið að fullvinna úr sýnatöku við áformað brúarstæði í Kollafirði og því óvissa til staðar við mat á mögulegum setflutningum. Þar sem botnrofs- og setflutningaútreikningar eru mjög næmir kornastærð er athyglisvert að ekki séu fullnægjandi kornastærðargögn til staðar við öll brúarstæði. Þá vantar mælingar á svifaursstyrk og ljósstyrk í Leiruvogi. Skýrt kemur fram í skýrslu Vatnaskila (Viðauki G1) og í umhverfismatsskýrslunni að þetta skapar töluverða óvissu við mat á t.d. gruggmyndun sem og mögulegum setflutningum innan brúarstæða þ.m.t. á töluvert stóru svæði í Leiruvogi.

Samkvæmt áhrifamatinu munu þveranir hafa staðbundin áhrif á straumsvið og öldufar en áhrif á vatnsskipti og sjávarföll fyrir innan þveranir eru talin verða óveruleg. Í Leiruvogi benda líkön til þess að engar breytingar yrðu á fjörum vegna sjávarfallabreytinga og vatnsskipti ættu að haldast fullnægjandi með áformuðu brúaropi. Það er jákvætt að niðurstöður virðast afdráttarlausar um þetta. Þó kemur fram að með tímanum aukist líkur á uppsöfnun sets innan þverana og að stórstraumsmörk fjöru færist út og rennsli í gegnum veglínu gæti minnkað. Það gæti leitt til áhrifa á vatnsskipti en líkur á því að þau áhrif verði veruleg eru taldar litlar. Óvissa um þennan þátt er þó töluverð. Áhrif þverunar á seltu og dreifingu mögulegra mengandi efna eru talin hverfandi.

Við áformað brúarstæði í Leiruvogi mun aukning á straumhraða hafa áhrif á far laxaseiða á allstóru svæði, og aukast þau áhrif tilfinnanlega eftir því sem brúaropið er minna. Ljóst er að 200 metra lengd á brúaropi er algjört lágmark til að aðstæður verði ekki of krefjandi fyrir laxaseiðin og er það þetta atriði sem vegur hvað þyngst þegar kemur að ákvörðun um lengd brúarops.

Þá er búist við töluverðri gruggmyndun nálægt brúarstæðinu og að hún geti varið í töluverðan tíma. Þörf er á frekari rannsóknun á botnseti við brúarstæði í mynni Leiruvogar. Þar sem gruggmengunin gæti reynst sérstaklega mikilvægt atriði þegar kemur að áhrifum á lífríki, er nauðsynlegt að bæta stoðir þekkingar fyrir líkanagerð þessu tengt. Stefnt er að frekari sýnatöku og líkanagerð til að minnka óvissu. Þá er þörf á að skilgreina betur vöktun og mótvægisaðgerðir til að draga úr gruggmengun.

Um heildaráhrif á þennan umhverfisþátt segir í umhverfismatsskýrslunni:

“Niðurstöður benda til þess að áhrif Sundabrautar á hafstrauma, öldufar og setflutninga verði ólík eftir svæðum. Á framkvæmdatíma er talið að áhrif geti orðið nokkuð neikvæð. Á rekstrartíma er talið að áhrifin geti orðið nokkuð neikvæð

í Kollfirði en óveruleg neikvæð í Eiðsvík og Kleppsvík. Í Leiruvogi-Blikastaðakró telur framkvæmdaraðili að áhrif geti orðið talsverð neikvæð. Talin er ríkja óvissa um niðurstöður varðandi setflutninga og gruggmyndun á framkvæmda- og rekstrartíma og því mun framkvæmdaraðili leggja áherslu á vöktun og að gripið verði til mótvægisaðgerða, ef þörf verður á."

Að mati Náttúrufræðistofnunar vega væntanleg talsvert neikvæð áhrif framkvæmdar á setflutninga, gruggmyndun og strauma í Leiruvogi og nálægt áformuðum landfyllingum og brúarstæðum í mynni vogarins hvað þyngst við mat á heildaráhrifum framkvæmdarinnar, enda það atriði sem talið er hafa mest neikvæð áhrif á ýmsa náttúrufarsþætti s.s. fiska, fugla, botndýr, vatnshlot og verndarsvæði, eins og vikið er að í umfjöllun um þá þætti hér á eftir. Það að töluverð óvissa sé um heildaráhrif til framtíðar hvað þetta varðar er óheppilegt og vekur upp ýmsar spurningar um þennan áformaða hluta framkvæmdarinnar og útfærslu á honum.

Botndýralíf

Umfjöllun um botndýralíf byggist á töluverðu magni gagna víða af áhrifasvæði framkvæmdarinnar en einnig á nálægum svæðum. Hins vegar er megnið af þeim gögnum komið nokkuð til ára sinna. Þrátt fyrir að þær rannsóknir t.d. nálægt brúarstæðum í Leiruvogi, við Kleppsvík og víðar bentu til þess að ekki væri um mjög tegundaauðug búsvæði að ræða með fremur lítið verndargildi þá finnast þar ýmsir hópar botndýra s.s. lindýr, krabbadýr og burstaormar. Þá eru á áhrifasvæði framkvæmdarinnar mjög mikilvæg fæðuöflunarsvæði fugla, laxfiska og sjávarspendýra og allar breytingar á botndýrasamfélögum geta haft keðjuverkandi áhrif á þessa lífveruhópa. Það má því gagnrýna að ekki hafi verið tekin fleiri og nýrri sýni af botndýrum, til að staðfesta það sem fyrri rannsóknir hafa sýnt fram á og til að skapa betri grundvöll fyrir þá vöktun sem stefnt er að samhliða og í framhaldi af framkvæmdinni. Sú vöktun ætti að miðast við núverandi stöðu. Svæðin hafa verið undir ýmsu álagi og breytingar hafa átt sér stað í umhverfinu á síðustu áratugum t.d. útþensla byggðar, ný athafnastarfsemi, nýir landnemar þ.m.t. framandi ágengar botndýrategundir, efnistaka o.fl. Forsendur fyrir að uppfæra gögn eru því sannarlega fyrir hendi að mati Náttúrufræðistofnunar eins og bent var á í umsögn stofnunarinnar um matsáætlun.

Bein áhrif verða á búsvæði botndýra þar sem stefnt er á fyllingar vegna brúargerðar þ.e. í Kleppsvík, Eiðsvík, í mynni Leiruvogs og í Kollafirði. Eins og fjallað er um hér að framan benda líkön til þess að fullum vatnsskiptum verði haldið í Leiruvogi og Kollafirði þannig að áhrif á botndýralíf fyrir innan fyllingar/brúarstæði ættu ekki að verða mikil eða skyndileg. Hins vegar er óvissa um setflutninga sem og gruggmyndun eins og áður hefur komið fram og í því felst óvissa um langtíma breytingar og áhrif þeirra á botndýr sem t.d. sía fæðu úr vatnsbolnum eða eru háð tiltekinni setgerð. Með þeirri óvissu skapast jafnframt óvissa um áhrif á þær lífverur sem nýta sér botndýr sem fæðu s.s. fiska, fugla og seli.

Niðurstaða umhverfismatsins er að vegna takmarkaðs verndargildis botndýra á svæðinu sé áhrif framkvæmdarinnar á botndýralíf metin óveruleg. Náttúrufræðistofnun telur þó að vegna þeirrar óvissu sem ríkir um framtíðaráhrif mikilvægra botndýrabúsvæða undir vernd einkum leirusvæða í Leiruvogi sé ekki hægt að fullyrða um að botndýralíf verði fyrir óverulegum áhrifum.

Fiskar og önnur sjávardýr

Umtalsverð gögn eru til um laxfiska á áhrifasvæði framkvæmdarinnar enda var farið í sérstakar rannsóknir fyrir utan að vöktun á laxfiskum í bæði ám og strandsjó hefur verið stunduð víða á svæðinu. Rannsóknirnar sýna að Elliðaárvogur og Leiruvogur eru allt mjög mikilvæg svæði fyrir laxfiska þ.m.t. lax og sjóbirting.

Niðurstaða umhverfismatsskýrslunnar er mjög afgerandi fyrir þennan umhverfisþátt. Talið er að framkvæmdin geti haft umtalsverð áhrif á göngur, búsvæði og fæðu laxfiska, sér í lagi í Leiruvogi. Áhrif

vegna brúargerðar á aðstæður fyrir göngur laxfiskaseiða vegna breytinga á straumhraða og grugghættu eru metin sérstaklega mikilvæg og neikvæð. Þá ríkir óvissa um heildaráhrif á búsvæði og lífslíkur fisktegunda sem ganga um og dvelja um bæði Leiruvog og Kollafjarðar vegna þeirrar óvissu sem fjallað er um í kaflanum um hafstrauma, öldur og setflutninga. Stefnt er að töluverðri vöktun, á laxfiskum sem og öðrum nytjafiskitegundum.

Náttúrufræðistofnun tekur undir niðurstöðuna og telur að mikilvægt sé að eyða óvissu um t.d. áhrif gruggmengunar, því ef hætta er á að áhrif á fiska geti reynst talsvert eða jafnvel verulega neikvæð þá vekur það upp ýmsar spurningar um hvort áætluð útfærsla á framkvæmdinni sem hefur áhrif á Leiruvog sé ásættanleg í ljósi mikilvægi svæðisins fyrir fiska og annað lífríki. Þá má spyrja sig hvort sú lágmarksstærð á brúaropi sem er áformuð sé nægileg til að tryggja að áhrif á far laxfiskaseiða verði ekki of neikvæð.

Í kafla um fiska er stuttlega fjallað um önnur sjávardýr þ.e.a.s sjávarspendýr einkum seli og um sjávarhryggleysingjann risaskera, sem er nokkuð einkennandi tegund fyrir Leiruvog og Blikastaðakró. Hvers vegna umfjöllun um þessa tegund ratar í þennan kafla en ekki um botndýralíf vekur nokkra furðu. Hvað varðar umfjöllun um seli, eins og áður hefur verið bent á taldi Náttúrufræðistofnun í umsögn sinni um matsáætlun framkvæmdar mikilvægt að lagt yrði mat á áhrif á sjávarspendýr. Umfjöllunin í umhverfismatsskýrslunni er full lítil og einföld, vissulega eru lagðar fram upplýsingar um fjölda landsela sem sáust í tengslum við fuglatalningar, en betur hefði mátt greina mögulega áhættuþætti fyrir tegundirnar í tengslum við áhrif framkvæmdarinnar. Almenn óvissa um áhrif á grunnsævisbúsvæði í Leiruvogi, á þó einnig við um seli sem og risaskera, eins og annað lífríki sem reiðir sig á fæðuframboð á svæðinu.

Vatnshlot

Í umfjöllun um áhrif á vatnshlot er vikið að stórum hluta að sömu atriðum og fjallað er um hér að framan í tengslum við áhrif á hafstrauma og setflutninga sem og áhrif á botndýralíf (sem er mikilvægur vistfræðilegur vísir á ástand strandsjávarvatnshlota).

En til viðbótar er fjallað um mengunarhættu sem vatnshlotunum getur stafað af, annars vegar umferð á rekstratíma sem og efnamengun frá ruslahaugum á Gufunesi, en sumir valkostir um Sundagöng liggja um þá hauga og hætta er á að skaðleg efni losni úr þeim og berist í umhverfið þ.m.t. strandsjó í Kleppsvík. Mjög mikilvægt er að vöktun á losun úr Gufuneshaugunum sé markviss og að gripið verði til mótvægisaðgerða til að koma í veg fyrir alla mengun. Athyglisvert er að í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur (HER) frá 29. nóvember kemur fram að HER telur ekki nægilegar upplýsingar til staðar um mögulega losun skaðlegra efna frá haugnum til að hægt sé að leggja endanlegt mat á möguleg áhrif þess að Sundabraut liggi yfir hauginn. Náttúrufræðistofnun tekur undir áhyggjur HER um þetta og telur mjög brýnt að óvissu um mögulega hættu sem umhverfi og náttúru gæti stafað af mengun frá haugnum sé eytt.

Fuglar

Safnað var nýjum gögnum um fuglalíf svæðisins bæði á svæðum þar sem framkvæmdin mun skerða beint búsvæði sem og á mikilvægum fuglasvæðum sem eru á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Eins og skýrt kemur fram í viðauka J sem fjallar um athuganir á fuglum og mat á áhrifum framkvæmdarinnar á fuglalíf eru sum af verðmætustu fuglasvæðum á Suðvesturhluta landsins innan áhrifasvæðisins en það eru sérstaklega leiru- og fjörusvæðin í Leiruvogi og Blikastaðakró.

Athuganir sýndu að fuglalíf er mjög auðugt og ríkulegt á þessu svæði, sem og annars staðar á framkvæmdasvæðinu t.d. í Eiðisvík og á Álfsnesi. Þéttleiki varpfugla var metinn á sniðum þar sem framkvæmdin mun raska varpsvæðum. Það er jákvætt en vegna mjög lítillar sýnastærðar er til staðar hætta á skekkju í þessu mati. Ljóst er þó að töluverður fjöldi fuglategunda er í varpi á framkvæmdasvæðinu og hvað mestur í Geldinganesi.

Á áhrifasvæðinu fundust 69 fuglategundir og í umhverfismatsskýrslunni er greint frá því að allstór hluti þeirra eru tegundir sem metnar eru í hættu eða yfirvofandi hættu á válista Náttúrufræðistofnunar, einnig eru margar skilgreindar sem íslenskar ábyrgðartegundir. Vert er að benda á að válisti Náttúrufræðistofnunar fyrir fugla var uppfærður fyrr á þessu ári (sjá https://www.natt.is/is/midlun/utgafa/valistar/fuglar/valisti-fugla-2025) og hefur tegundum á honum fjölgað t.d. eru ábyrgðartegundirnar heiðlóa, lóuþræll og spói, sem allar finnast á áhrifasvæði framkvæmdar, nú allar metnar í nokkurri hættu (VU) vegna fækkunar á landsvísu.

Niðurstaða umhverfismatsins er að áhrif framkvæmdarinnar á fugla eru metin talsverð neikvæð á hlutum I og IV og verulega neikvæð á hlutum II og III. Þar vega eyðilegging búsvæða víða á framkvæmdasvæðinu þungt enda ljóst að veglínan liggur um töluvert stór gras- og mólendi sem fuglar nýta til varps og dvalar, á Gufunesi, Geldinganesi, Álfsnesi og Kjalarnesi. Framkvæmdin mun einnig valda truflun og hættu af ýmsum toga á bæði framkvæmda- og rekstrartíma. Fjalla hefði mátt ítarlegar um hvernig truflun frá stórum samgönguæðum eins og Sundabraut getur verið á fugla - bæði vegna árekstrarhættu sem og fælandi áhrif t.d. vegna ljós- og hávaðamengunar.

Eitt veigamesta atriðið er þó óneitanlega möguleg langtímaáhrif á leirusvæðin í Leiruvogi og Blikastaðakró vegna áhrifa brúargerðar milli Geldinganess og Gunnuness, og sú óvissa sem ríkir um þau áhrif eins og rætt hefur verið hér að framan. Vegna mikilvægi leirusvæðana fyrir fæðuöflun fjölmargra fugla þ.m.t. margra ábyrgðartegunda sem nýta svæðið á fartíma en einnig varptegunda, er áhætta til staðar um að ef áhrif á t.d. botndýralíf og fiska verði neikvæð þá muni það geta haft neikvæð áhrif á fæðuöflunarmöguleika fugla á svæðinu. Mjög mikilvægt er að áhrif á fuglalíf þar verði vöktuð gaumgæfilega eins og stendur til.

Náttúrufræðistofnun tekur undir þessa niðurstöðu um áhrif á fugla og telur margþátta áhrif framkvæmdarinnar á fugla sem og óvissu um umfang þeirra áhrifa vera afar veigamikinn þátt þegar kemur að heildarmati á framkvæmdinni og ljóst að mjög mikilvægum fuglasvæðum á landsvísu stendur umtalsverð ógn af framkvæmdinni.

Gróður og vistgerðir

Safnað var nýjum gögnum um gróðurfar og vistgerðir á framkvæmdasvæðinu, með áherslu á svæði þar sem beint rask verður. Jákvætt er að vistgerðir voru kortlagðar og tegundasamsetning háplantna skoðuð, en ítarlegri lýsing á aðferðafræði við vistgerðagreiningu og kortlagningu hefði mátt fylgja. Athyglisvert er að ný tegund fyrir landið, seftegundin *Juncus tenuis,* hafi fundist í Álfsnesi. Náttúrufræðistofnun telur þó ekki hægt að fullyrða um að líklega eigi sú tegund erindi á válista eða í friðlýsingu. Algjörlega á eftir að leggja mat á stöðu tegundarinnar m.t.t. uppruna og útbreiðslu.

Við kortlagningu vistgerða kemur í ljós að flestar landvistgerðir á áhrifasvæðinu eru á röskuðu landi og hafa lágt verndargildi. Náttúrufræðistofnun telur þetta líklegt miðað við eðli svæðanna sem um ræðir þar sem umtalsvert rask og alls konar starfsemi hefur mótað gróðurfar. Það á sérstaklega við um Gufunes og stóra hluta af Álfsnesi. Á stöku stað eru þó votlendisleifar, gras- og mólendisvistgerðir með hátt verndargildi sem nauðsynlegt er að hlífa sem mest fyrir raski.

Fjöruvistgerðir eru víðast hvar með mjög hátt verndargildi, einkum í Leiruvogi, við Geldinganes og í Gufunesi. Þar eru leirur, sjávarfitjar og þangfjörur sem hýsa fjölbreytt lífríki og eru mikilvægar fyrir fæðuöflun fugla og annarra dýra. Eins og í umfjöllun um aðra umhverfisþætti er óvissa til staðar um hver langtímaáhrif á fjöruvistgerðir vegna þverana, einkum í Leiruvogi en einnig Kollafirði, geta orðið.

Ljóst er að töluverður munur er á raski á vistgerðum bæði á þurrlendi og í fjörum í Gufunesi, eftir því hvort Sundabrú eða Sundagöng verða fyrir valinu. Áhrifin verða meiri vegna brúarinnar þar sem ýmis gróðurlendi sem og fjörusvæði í Kleppsvík verða fyrir beinu raski, meðan mun minna svæði er raskað í kringum framkvæmdir við gangnamunna.

Niðurstaða umhverfismatsins er að á framkvæmdahlutum II-IV eru áhrifin á vistgerðir metin nokkuð neikvæð, en í hluta I yrðu þau metin óveruleg ef Sundagöng eru valin. Náttúrufræðistofnun tekur undir þessa niðurstöðu og þótt lítið sé um að mjög verðmætar vistgerðir verði fyrir raski og engum plöntutegundum á válista sé ógnað, er um töluvert mikið beint rask á lítt snortnu vel grónu svæði að ræða á nær öllu framkvæmdasvæðinu.

Jarðfræði og jarðminjar

Gögn um jarðfræði framkvæmdasvæðisins eru frekar góð og er áhrifasvæði Sundabrautar svæði þar sem jarðfræðileg myndun einkennist af móbergs- og grágrýtismyndunum frá síðasta jökulskeiði, ásamt setlögum sem hafa safnast í sjó og leirum við strandlínu. Á svæðinu er víða að finna jarðmyndanir og jarðminjar sem varpa ljósi á þróun landslags við lok ísaldar og hækkandi sjávarstöðu. Fram kemur að engar sérstakar jarðminjar með hátt verndargildi séu skráðar á framkvæmdasvæðinu, en að við Gufunes og Geldinganes og í Álfsnesi eru berg- og setlög sem hafa fræðilegt gildi sem jarðsöguleg tímamerki.

Náttúrufræðistofnun vill benda á mjög nýja uppgötvun en við athuganir fyrr á þessu ári fundust steingervingalög í strandseti við sunnanverða Eiðsvík. Við frekari skoðun hefur verið staðfest að þar er um að ræða samlokur, kuðunga, hrúðurkarla og götunga frá lokum síðustu framrásar og í kjölfarið hopunar ísaldarjökulsins á höfuðborgarsvæðinu. Lögin eru ólík öðrum setlögum að því leyti að þau eru mjúk og geyma m.a. lífveruför sem ekki eru þekkt annarsstaðar. Nákvæmri aldursgreiningu er ekki lokið en ljóst er að um lög frá lokum ísaldar er að ræða og þessi fundur því mikilvæg viðbót til að varpa ljósi á sögu síðasta kuldaskeiðs og þess lífríkis sem var einkennandi fyrir þann tíma á þessum slóðum. Verndargildi steingervingalaganna er því mögulega töluvert og æskilegt væri að kanna það betur. Hluti þeirra mun verða fyrir beinu raski vegna framkvæmdar við brú yfir Eiðsvík og meta þarf hvaða aðgerðir sé hægt að fara í til að koma í veg fyrir rask eins og hægt er. Þar sem um ný óbirt gögn, sem enn er verið að skoða, er að ræða, er Náttúrufræðistofnun tilbúin til frekari ráðgjafar um málið.

Við allar framkvæmdir þarf að forðast óþarfa jarðrask og tryggja að sýnilegar jarðmyndanir verði ekki eyðilagðar við uppfyllingar eða vegskeringar. Sérstaklega varlega þarf að fara í kringum þekkt setlög sem metin eru með hátt verndargildi.

Í umfjöllun um niðurstöðu umhverfismatsins fyrir áhrif á jarðmyndanir er einkum fjallað um áhrif í Gufunesi og muninn á jarðgöngum og brú. Í jarðgangakostinum undir Kleppsvík eru áhrif á jarðminjar óveruleg, þar sem megnið af framkvæmdinni fer fram undir yfirborði. Brúarkosturinn felur í sér fyllingar og niðurgreftranir sem geta raskað náttúrulegri strandlínu og leirum sem hafa jarðfræðilegt og líffræðilegt gildi sem og raskað berg- og setmyndunum í Gufunesi. Í ljósi nýrra uppgötvana á steingervingum í EIðsvík þyrfti að innleiða betur mat af áhrifum Eiðsvíkurbrúar á þær jarðminjar inn í heildarmatið.

Náttúruminjar og verndarsvæði

Áhrifasvæðið liggur í nálægð við nokkur friðlýst svæði og svæði sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum. Þar á meðal eru Leiruvogur og Blikastaðakró, sem hafa verið friðlýst vegna fjölbreytilegs lífríkis, fjöruvistgerða og fuglalífs. Svæði við Geldinganes og Gufunes eru einnig á náttúruminjaskrá eða undir hverfisvernd. Fleiri verndarsvæði eru skammt frá t.d. Lundey sem er friðlýst og Elliðaár og Grafarvogur eru einnig á fjaráhrifasvæði framkvæmdarinnar.

Framkvæmd Sundabrautar mun valda beinu raski á hverfisverndarsvæði í Geldinganesi sem og á nokkur votlendissvæði sem falla undir ákvæði um sérstaka vernd. Framkvæmdin getur einnig haft óbein áhrif á nálæg verndarsvæði, einkum eins og ítarlega hefur verið fjallað um hér að framan áhrif fyllinga og brúargerðar sem valda breytingum á straumum og setflutningi og aukinni mengunarhættu á framkvæmdatíma á friðlýst leiru- og fjörusvæði og mikilvæg búsvæði fugla og annarra lífvera í Leiruvogi og Blikastaðakró.

Niðurstaða umhverfismatsins er að áhrif geta orðið talsvert neikvæð á friðlýsta svæðið í Leiruvogi og Blikastaðakró og tekur Náttúrufræðistofnun undir það. Í ljósi óvissu um ákveðna áhrifaþætti er það áhyggjuefni að þau áhrif gæti reynst enn neikvæðari sem væri verulegt áhyggjuefni vegna mikilvægi verndarsvæðisins. Áhrif á hverfisverndaða strandlínu Geldinganess eru metin nokkuð neikvæð, þar sem um beint rask er að ræða, en ekki á mjög stóru svæði.

Landslag og ásýnd

Framkvæmdasvæðið er í dag að stórum hluta lítt raskað eða í það minnsta án áberandi mannvirkja. Landslag svæðisins er metið misviðkvæmt en hluti þess telst þó með mikla viðkvæmni, og þar vega eyjar og sund Kollafjarðar hæst að mati Náttúrufræðistofnunar enda líklega þær landslagsheildir þar sem mest áhrif verða af framkvæmdinni. Tilkoma Sundabrautar mun enda gjörbreyta ásýnd og landslagi þar sem hún mun liggja að stórum hluta. Ásýndarmyndir frá ýmsum sjónarhornum sem sýndar eru í þessum kafla umhverfismatsskýrslunnar sýna þetta á skýran hátt og ljóst að sum sjónarhorn eru viðkvæmari en önnur.

Náttúrufræðistofnun telur sérkennilegt að við mat á ásýnd sé einungis horft til mannvirkisins en ekki metið hvernig áhrif af hreifanlegri bílaumferð á ásýndina eru, en þau hljóta að geta verið umtalsverð, sérstaklega í návígi. Einnig vantar að meta ásýndaráhrif vegna lýsingar, bæði frá mannvirkjum og bílaumferðinni. Í dag er þetta svæði ekki mikið upplýst og bílaumferð lítil og sums staðar engin. Mun meiri ljós munu því berast frá svæðinu sem breyta ásýnd í rökkri og myrkri. Náttúrufræðistofnun telur slæmt að mat á þessum þáttum inn í ásýndarmatið vanti alveg.

Niðurstaða umhverfismatsins er að áhrif á landslag og ásýnd eru almennt metin nokkuð neikvæð, en mismikil við Kleppsvík eftir útfærslum þar sem áhrif af Sundagöng verða eðlilega mun minni en af Sundabrú. Náttúrufræðistofnun telur að mögulega sé vanmat á þessi áhrif fyrir viðkvæmustu hluta framkæmdasvæðisins, sér í lagi frá Geldinganesi yfir í Álfsnes en þar er minnst um mannvirki í dag og sýnileiki mannvirkjana mun vera mikill. Þá vantar að taka tillit til ásýndaráhrifa frá umferð og ljósum inn í matið.

Samantekt á umhverfismati og mótvægisaðgerðir

Framkvæmd Vegagerðarinnar á Sundabraut er afar stór og flókin framkvæmd og áhrifasvæði hennar er víðfemt. Á þessu áhrifasvæði finnst fjölbreytt náttúra og svæði sem teljast í senn verðmæt og mikilvæg á landsvísu fyrir lífríki þ.m.t. fæðuöflunar- og farsvæði fugla og fiska, búsvæði sela og botnsjávardýra og fjöruvistgerðir með mjög hátt verndargildi. Nokkuð stór hluti áhrifasvæðisins er undir vernd þar með

talið friðlýst svæði. Merkar jarðminjar er einnig að finna á framkvæmdasvæðinu m.a. setlög með steingervingum frá lok ísaldar. Þá eru sundin og nesin sem veglínan liggur um sterk kennileyti í landslagi höfuðborgarsvæðisins, eru víða lítt snortin og fá mannvirki þar fyrir.

Framkvæmdin mun fela í sér mikið inngrip í umhverfi og náttúru og áhrif hennar verða víða á framkvæmdasvæðinu veruleg og fyrir all marga umhverfisþætti neikvæð, jafnvel talsvert neikvæð. Sú niðurstaða er skýr í umhverfismatsskýrslunni þó í einhverjum tilfellum vanti klárlega upp á meiri og betri gögn til að gefa ítarlegri mynd af væntanlegum áhrifum og eyða óvissu sem til staðar er.

Ásýndaráhrif verða mikil og landslag mun breytast með tilheyrandi áhrifum á útivistargildi. Þó skortir betri umfjöllun um áhrif umferðar og ljósmengunar á ásýnd.

Beint rask verður vegna framkvæmda á jarðminjar og gróðurlendi, að stærstum hluta á svæði sem eru ekki metin með hátt verndargildi en þó munu bæði þurrlendis- og strandvistgerðir og merkileg setlög frá lok ísaldar, þar af sum með steingervingum verða fyrir raski. Í Gufunesi munu ólíkir valkostir við þverun Kleppsvíkur leiða til mismikils rasks á vistgerðum og jarðminjum. Náttúrufræðistofnun telur Sundagöng mun heppilegri kost í því sambandi en Sundabrú.

Óvissa er um áhrif þess að leggja veglínu yfir Gufuneshauga og þörf er á betra mati á mengunarhættu.

Veigamest eru áhrif þverana og brúargerðar á lífríki - einkum vistgerðir og búsvæði lífvera á grunnsjávar- og strandsvæðum innan svæða þar sem þveranir verða, sérstaklega í Kollafirði og friðlýstum svæðum í Leiruvogi og Blikastaðakró. Þrátt fyrir að vatnsskipti munu að öllum líkindum vera tryggð sem er algjört grunnskilyrði, er ljóst að áhrif á fiska þ.m.t. far laxfiska, fullorðinna sem seiða, og ýmissa fugla m.a. ábyrgðartegunda og tegunda á válista, eru metin talsvert og jafnvel verulega neikvæð. Hversu mikil og langvinn þau áhrif geta orðið er ekki að fullu þekkt því óvissa er til staðar um áhrif á setflutninga og gruggmyndun vegna þess að betri gögn skortir enn um t.d. kornastærð botnsets, svifaursstyrk og ljósstyrk í Leiruvogi og Kollafirði. Þá eru gögn um botndýralíf ekki nýleg og þörf á að fá skýrari mynd um hvaða breytingar gætu átt sér stað í botndýrafánu í Leiruvogi og Blikastaðakró og hvaða áhrif það gæti haft á dýr sem nýta þau sér til fæðu s.s. fugla, fiska og sjávarspendýr.

Að mati Náttúrufræðistofnunar vekur það upp spurningar um réttmæti framkvæmdarinnar eins og hún er kynnt, að ekki er horft til fleiri valkosta hvað varðar þverun sunda - sérstaklega þverun mynni Leiruvogs - þegar ljóst er að áhrifin á friðlýst svæði og lífríki þess verða svo neikvæð, og mögulega neikvæðari ef áhætta vegna þekktrar óvissu er tekin inn í myndina. Aðrar mögulegar útfærslur s.s. göng á milli Geldinganess og Gunnuness voru ekki tekin með sem valkostir í umhverfismatinu, fyrst og fremst vegna kostnaðar. Þá eru heldur ekki til umfjöllunar valkostir þar sem brýr eru lengri og fyllingar styttri, en slíkt gæti dregið úr neikvæðum áhrifum, einnig vegna kostnaðar sem og hærra kolefnisspors skv. umhverfismatsskýrslunni. Verndarstaða og –gildi þessara merkilegu og mikilvægu náttúrusvæða sem Leiruvogur og Blikastaðakró sannarlega eru (sem metin eru meðal verðmætustu búsvæða fyrir fugla á öllum Innesjum, og meðal fárra nær alveg óraskaðra, sem eftir eru á þessum slóðum) ætti að mati Náttúrufræðistofnunar að fá sérstaklega mikið vægi þegar lykilforsendur eru metnar samtímis þ.m.t. kostnaður og kolefnispor. Ekki er ásættanlegt að mati Náttúrufræðistofnunar að slá áður en umhverfismat er framkvæmt út af borði framkvæmdarvalkosti sem myndu fela í sér miklu minni áhrif á nátttúru og umhverfi, þegar svo mikið er undir.

Fjallað er um ýmsar mótvægisaðgerðir, sumar snúa að því að lágmarka rask og neikvæð áhrif af einstaka framkvæmdaþáttum en flestar snúa að miklu leyti að frekari rannsóknum og vöktun á framkvæmdatíma og eftir að framkvæmd er lokið m.a. á lífríki. Bætt þekkingarstaða og vöktun er mjög mikilvæg en kemur

ekki í veg fyrir skaða sem verður vegna rasks og mögulegra breytinga á straumum og setflutningum, gruggmengun o.fl. Fram kemur að mögulegar aðgerðir til að draga úr gruggmengun verði metnar. Þetta er afar mikilvægt atriði og þörf er á ítarlegri umfjöllun um hvers eðlis slíkar aðgerðir væru og hver raunhæfni þeirra er. Skýrt er að lenging brúaropa væri sterkasta mótvægisaðgerðin til að draga úr neikvæðum áhrifum vegna þverunar, en í umhverfismatsskýrslunni er tilgreint að lenging brúa komi ekki til greina sem mótvægisaðgerð. Eðlilegast væri því eins og áður hefur komið fram að minnka áhættuna með því að lengja áætlaðar brýr þótt í því felist meiri kostnaður.

Náttúrufræðistofnun gerir ekki frekari athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna en telur mikilvægt að eitt og annað við áætlaða framkvæmd sé skoðað betur, óvissu eytt þar sem hún er enn til staðar og fleiri valkostir hafðir á borðinu. Það verðmæt og viðkvæm náttúra er í húfi.

Virðingarfyllst,

Snorri Sigurðsson

Sviðsstjóri náttúruverndar

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

? Við erum á móti brúarlausn yfir Kleppsvík, Eiðsvík og Leiruvog, þar sem hún myndi valda varanlegu tjóni á náttúru, lífríki og útivistarsvæðum. Við leggjumst einnig gegn 4ra akreina vegi með möguleika á mislægum gatnamótum yfir Geldinganes. gengur þvert á markmið um vistvæna byggð og bætt lífsgæði með þá kyrrð og ró í nálægð við náttúru sem einkennir hverfið.
? Við styðjum jarðgöng / botngöng sem heildarlausn sem verndar náttúruna, dregur úr hávaða og sjónmengun, viðheldur lífsgæðum íbúa og eru framtíðarlausn fyrir borgina.
? Við styðjum jarðgöng þar sem þau viðhalda mikilvægum útivistarsvæðum en svæðið er vinsælt útivistarsvæði fyrir gangandi, hjólandi, kayakræðara, golfara o.fl. ekki síst vegna rósemdar og kyrrðar.
? Við óttumst verulega aukna gegnumstreymis umferð um Grafarvog frá Mosfellsbæ og Blikastaðalandi um Strandveg og Korpúlfsstaðaveg, og frá Grafarholti og Úlfarsárdal um Víkurveg, Hallsveg og Borgarveg með hávaða, mengun og slysahættu ekki síst fyrir börn sem þurfa að fara yfir umferðaræðar á leið í skóla. Slíkt gengur þvert á markmið um vistvæna byggð og bætt lífsgæði í nálægð við náttúru sem einkennir hverfið.
? Friðlýst og viðkvæm svæði eins og Leiruvogur, Blikastaðakró og Geldinganes eru sett í hættu með löngum landfyllingum og brúm; áhrif á fuglalíf, botndýr og kolefnisbindingu leira eru vanmetin og ófullnægjandi rannsökuð.
? Rannsóknir á áhrifum af hljóðmögnun og á vindafari eru ófullnægjandi eða ekki til staðar fyrir brýr Eiðsvík, Leiruvog/ Þerneyjarsund, sem og Kleppsvík.
? Við krefjumst þess að gerð verði heildstæð, óháð fýsileikagreining á göngum sem raunverulegum valkosti, áður en tekin er ákvörðun um að festa brúarlausnina í sessi

Baldvin og Áslaug Hamravík 58

Höfundur: Áslaug Þórdís Gissurardóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Grafarvogi og vil taka fram að ég er ekki á móti Sundabraut sem samgöngubót. Ég hafna hins vegar báðum þeim valkostum sem nú liggja fyrir í Skipulagsgátt milli Sæbrautar og Kjalarness. Báðir valkostir hafa, að mínu mati, verulega neikvæð áhrif á lífsgæði íbúa Grafarvogs og mjög alvarleg og að hluta óafturkræf áhrif á lífríki í Leiruvogi og nágrenni.

Ég hef áhyggjur af auknum hávaða og loftmengun í íbúðahverfum Grafarvogs, stóraukinni umferð í gegnum um hverfið, skerðingu útivistarsvæða og mikilla inngripa í viðkvæm fjöru- og leirusvæði í Leiruvogi, Blikastaðakró og við Geldinganes. Ég tel að ekki sé forsvaranlegt að fórna þessum náttúrugæðum og lífsgæðum íbúa fyrir þá valkosti sem hér eru til umsagnar, valkosti sem þegar liggur fyrir að eru umdeildir og óvissir til lengri tíma.

Ég hef einnig miklar áhyggjur af auknum umferðarþunga í gegnum Hallsveginn sem mun hafa áhrif á gangandi vegfarendur sem þurfa að fara á milli hverfa. Best væri að setja gegnumstreymið í stokk.

Ég krefst þess að Sundabraut verði lögð í göngum alla leið frá Sæbraut til Kjalarness. Slíkur kostur er mun vænlegri og mun best tryggja bættar samgöngur til framtíðar, draga úr mengun, hávaða og slysahættu og um leið vernda náttúru, útivistarsvæði og íbúðabyggð í Grafarvogi.

Ég vísa nánar til umsagna Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Íbúasamtaka Grafarvogs og Náttúrufræðistofnunar Íslands, sem fylgja þessari umsögn.

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur: *https://skipulagsgatt.is/files/649c8f6e-8dc5-47af-969e-f94e385f6d12 (https://skipulagsgatt.is/files/649c8f6e-8dc5-47af-969e-f94e385f6d12?fbclid=IwY2xjawOZjw1leHRuA2FlbQIxMABicmlkETEzNU5mMVlaUGw2MEYyMXE4c3J0YwZhcHBfaWQQMjIyMDM5MTc4ODIwMDg5MgABHskLp2uX77IoYgkRwKXLnv2kYylIqsff9aay6fq5OhfdbCTZfFiWHRHaHXru_aem_lLQ-e3xzh3RbC5EqP4Vv3A)*

Náttúrfræðistofnun: *https://skipulagsgatt.is/files/029c2462-e507-42f5-b631-309d615e2e41 (https://skipulagsgatt.is/files/029c2462-e507-42f5-b631-309d615e2e41?fbclid=IwY2xjawOZjwhleHRuA2FlbQIxMABicmlkETEzNU5mMVlaUGw2MEYyMXE4c3J0YwZhcHBfaWQQMjIyMDM5MTc4ODIwMDg5MgABHim9AXIppSfcKnTCS9MupANhNtB_7PuDjRR6U2VBXvQGv6R-FHCfIWH1q1cw_aem_3q8P_wmDV9D4mki-3v6BNA)*

Íbúasamtök Grafarvogs: *https://skipulagsgatt.is/files/19dcbda8-2a8b-4b6b-801d-33cbfb99245a (https://skipulagsgatt.is/files/19dcbda8-2a8b-4b6b-801d-33cbfb99245a?fbclid=IwY2xjawOZjv5leHRuA2FlbQIxMABicmlkETEzNU5mMVlaUGw2MEYyMXE4c3J0YwZhcHBfaWQQMjIyMDM5MTc4ODIwMDg5MgABHim9AXIppSfcKnTCS9MupANhNtB_7PuDjRR6U2VBXvQGv6R-FHCfIWH1q1cw_aem_3q8P_wmDV9D4mki-3v6BNA)*

Höfundur: Svava Margrét Ingvarsdóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ef til vill var hugmyndin um Sundabraut einu sinni góð, en á þeim áratugum sem eru liðnir síðan hugmyndin kom fyrst upp hafa ýmsar forsendur hennar breyst. Borgahverfi er orðið rótgróinn hluti Grafarvogs og í Gufunesi hefur þétt byggð verið í uppbyggingu og stækkar ört. Millli hverfanna er ein af perlum borgarinnar, Hallsteinsgarður, þar sem hægt er að njóta listar og stórkostlegs útsýnis á sama tíma, úti í ferska loftinu. Garðurinn var gjöf Hallsteins heitins Sigurðssonar til Reykjavíkur og frá honum er einstakt útsýni yfir landslag höfuðborgarinnar, út á Faxaflóa og yfir bæði Snæfellsnes og Reykjanes. Það var á síðsumarkvöldi í Hallsteinsgarði sem lífi blés fyrir mér í orðin úr því sem kalla mætti annan þjóðsöng landsins, Ferðalok, því þaðan má sjá jökulinn loga við sólsetur. Fjöldi fólks úr öllum póstnúmerum höfuðborgarsvæðisins nýtir sér garðinn og útivistarsvæðið fyrir neðan hann, Eiði, Geldinganes og alla Blikastaðakróna. Sundabraut kæmi til með að gjöreyðileggja þetta svæði og þar með þau náttúru-, menningar-, lýðheilsu- og lífsgæðaverðmæti sem í því felast og eru þá ótalin áhrifin á fjölbreytt fuglalíf og sjávarlífríki þess, auk alls fólksins sem hefur heimkynni sín þar og í kring. Brautin myndi gera húsin við Jöfursbás 11 svo gott sem óíbúðarhæf vegna mengunar, hávaða, ónæðis og hættu sem stafar af því að hafa risavaxna hraðbraut við útidyrnar. Grænmetisgarðar hverfisins yrðu ónothæfir vegna mengunar, ef þeir yrðu þá ekki lagðir bókstaflega undir brautina. Borgarfulltrúi fleygði því fram í heimsókn í hverfið að smáhýsin við Gufunesveg 4 yrðu einfaldlega fjarlægð til að hægt væri að reisa brautina, sem ber vott um algjört skeytingarleysi og vanvirðingu í garð fólksins sem þar á heima. Skeytingarleysi og vanvirðing er raunar það sem einkennir öll þessi áform, enda eru þau í óþökk meirihluta íbúa svæðisins og ljóst að fórnarkostnaðurinn er svo gífurlegur að erfitt er að sjá hvernig (eða þá fyrir hvern) þetta komi til með að borga sig. Svo er spurningin hver eigi að borga fyrir brautina, en tillaga um veggjald myndi leggja kostnaðinn að miklu leyti á herðar íbúa Gufuness, Borga og nærliggjandi hverfa - sama fólk og berst gegn brautinni. Forsendurnar sem hugmyndin um Sundabraut byggðu á eru einfaldlega ekki lengur til staðar og myndi mannvirkið (í það minnsta í þeirri mynd sem nú áætlað að það verði reist) hafa meiri eyðileggingu en nokkurn tímann uppbyggingu eða farsæld í för með sér og ætti að falla frá áformunum undir eins.

Höfundur: Móberg Ordal Orra

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Umsögn um mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar (Vegagerðin) og breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur vegna Sundabrautar.
Markmiðið með mati á umhverfisáhrifum er að bera saman áhrif mismunandi valkosta á umhverfið til þess að sá valkostur sem minnst umhverfisáhrif verði fyrir valinu. Það sætir furðu að ekki sé gerð grein fyrir neinum valkosti við tengingu Gufuness við Kjalarnes heldur einungis fjallað um þveranir og brýr.
Því miður hefur Vegagerðin ekki horft til þeirra fjölda umsagna við matsáætlun sem lögð var fram til kynningar á síðasta ári. Í áliti sínu við matsáætlun benti Skipulagsstofnun einnig á nauðsyn þess að gera grein fyrir raunhæfum valkostum eða leiðum og bera þá saman með tilliti til umhverfisáhrifa. Samanburður valkosta er mikilvægur liður í mati á umhverfisáhrifum til að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar. Í áliti sínu taldi stofnunin ljóst að jarðgöng myndu hafa mun minni áhrif á marga umhverfisþætti samanborið við veg á yfirborði og beindi þeim tilmælum til Vegagerðar að gera í umhverfismatsskýrslu einnig grein fyrir öðrum valkostum í umhverfismatsskýrslu og ef ekki, skuli færð skýr rök fyrir leiðarvali og af hverju ekki var talin ástæða til að meta umhverfisáhrif annarra kosta. Í umhverfismatskýrslu leggur Vegagerðin ekki fram nein haldbær rök til þess að hafna greiningu á umhverfisáhrifum annarra valkosta svo sem jarðgangna alla leið.
Vegagerðin leggur einungis fram yfirborðsleið nema fyrir Kleppsvík þar sem hún finnur jarðgangnaleið allt til foráttu. Yfirborðsleiðin er sett fram sem valkostur á grundvelli rannsókna og ganga sem er verulega ábótavant t.d. þar sem þær eru ekki gerðar á fyrirhuguðu áhrifasvæði eða svo mikil óvissa er talin um áhrifin á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga. Nægir að nefna að hugtakið óvissa kemur fyrir oftar en hundrað sinnum í skýrslu Vatnaskila. Í greiningu á jarðgöngum sem valkosti er td. rætt um vandkvæði þess hversu stutt göngin eru og þar af leiðandi brött, nokkuð sem er alls ekki vandi ef göngin eru lengri, til dæmis frá Sundahöfn/Laugarnesi í Gunnunes. Ótti Vegagerðar við jarðgöng fyrir þessa leið er sérstök þar sem þau væru t.d. nokkru styttri en Hvalfjarðargöng og flest þau neikvæðu umhverfisáhrif sem yfirborðsleiðin felur í sér á lýðheilsu og lífsgæði vegna hljóð- og loftmengunar, náttúru og útivist þar með talið alþjóðlega mikilvægt fuglasvæði, selalátur, laxfiska, seiði nytjafiska, gríðarlega ríkulegt botndýralíf og mikilvægar leirur, laxár og vatnshlot, útivist. Þá hefur mengun og hættuleg efni í öskuhaugunum í Gufunesi mjög takmarkandi áhrif á yfirborðsveg en landfyllingin hefur engin áhrif verði Sundabraut í göngum.
Nokkur atriði sem ekki er gerð nægileg grein fyrir eða sleppt.
1. Hljóðvist
Í skýrslunni segir „ Í Grafarvogi fjölgar íbúum sem búa við hátt hljóðstig með báðum valkostum, en fleiri með gangalausn (165 íbúar) en brúarlausn (103 íbúar).“ Hér er einungis átt við þau göng sem Vegagerðin leggur til sem eru brött og erfið í framkvæmd sem skýrir hvers vegna þessi niðurstaða fæst. Séu göngin alla leið er þetta ekki vandamál. Athygli vekur að skýrsla um hljóðvist tekur einungis til: „Samanburður er gerður á núllvalkosti (m.v. árið 2040), jarðganga- og brúarlausn við þverun Kleppsvíkur, með og án stokks í Sæbraut“. Þetta er algerlega ófullnægjandi þar sem hljóðvistar áhrif eru mest í Gufunesi og í kyrrsælum hverfum innan Geldinganess. Hvernig getur það verið þegar brúarleiðin er nánast á svölum tuga íbúa í Gufunesi að það hafi ekki verið gerð könnun á þeim gríðarlegu áhrifum sem hljótast í hverfum þar sem umferðarhávaði er nánast enginn við núverandi skilyrði?
Að auki mun mikil umferð þungaflutninga verða um íbúabyggðir á framkvæmdatíma. Ekki er ljóst hversu gríðarlegt efnismagn þarf í 900 metra langa þverun milli Geldinganess og Gunnuness né heldur yfir djúpa Eiðsvíkina. Áhrif á íbúa verða óbærileg á framkvæmdatíma.
Afar lítið er gert úr áhrifum af Sundabrú og þverunum á lífsgæði. Hljóðlátum svæðum er breytt í svæði með umferðarnið yfir mörkum td. i Gufunesi sem kallar á framkvæmdir en þar verða nánast allir íbúar fyrir áhrifum sem og íbúar í hluta Rima og Borga, auk þeirra sem búa í nágrenni við Sæbraut
Ekkert er fjallað um hljóðvist vegna þverana í Eiðsvík og Þerneyjarsund milli Geldinganess og Gunnuness en þar verður allt að 200 metra brú með 4-500 metra grjóthleðslum beggja vegna. Hljóð berst mun meira eftir haffleti en landi sbr. ákvörðun Reykjavíkur um að loka skotsvæði í Álfsnesi en mögnun hljóðs yfir hafi er þar ein megin ástæða. Ljóst er að hljóðmengun mun hafa mikil áhrif á útivist, göngur og golf, auk þess að íbúar í Borgum, Víkum, Stöðum og Mosfellsbæ munu búa við stöðugan umferðarnið. Yfir Kleppsvík verða sömu áhrif
Hljóðmengun hverfur að mestu með göngum enda mikil reynsla erlendis af gangnagerð í þéttbýli. Slík áhrif væru einna helst við gangnamunna vestan Kleppsvíkur
2. UMHVERFI OG NÁTTÚRA Margt í skýrslum um mat á umhverfisáhrifum jafnt um breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur sem um áhrif Sundabrautar byggir ekki á rannsóknum á framkvæmdasvæði né er rétt greint frá áhrifum á umhverfi. Þannig er í mati á áhrifum breytingar á aðalskipulagi ekki minnst einu orði á áhrif á Blikastaðakró – leiruvog þrátt fyrir fyrirsjáanleg mikil og óafturkræf áhrif verði af þverunum með vatnsskiptabrú í miðju. Göng vernda þessa mikilvægu náttúru og útivistarperlu sem friðlandið er.

a) Náttúruvernd - Friðlýst svæði
(1) Blikastaðakró – Leiruvogur alþjóðlega mikilvægt fuglaverndarsvæði, friðun vegna ríkulegs botndýralífs (sem laða að þúsundir fugla) m.a. Risaskeri, Kúskel, Hnífskel, Sandskel, Sprettfiskar og margt fleira.
(2) Steingervingalög við sunnanverða Eiðsvík eru friðuð. Samkvæmt tillögu Vegagerðar mun grjótgarður þverunar nánast liggja yfir þau engu að síður er þeirra getið í hvorugri matskýrslu. Lög þessi eru einstök á höfuðborgarsvæðinu en rannsóknir eru nýhafnar.
(3) Leirur eru gríðarlega mikilvægir kolefnissvelgir sem geyma ógrynni kolefnis. Ekki er minnst á þetta þar sem rætt eru um vegstyttingu og samdrátt í losun frá umferð en sá samdráttur er lítilfjörlegur í samanburði við þá bindingu sem er í leirunum í Blikastaðakró – Leiruvogi og Grafarvogi.
b) Lax og laxár
i) Tvær laxár þ.e. Úlfarsá og Leiruvogsá., skv. matsskýrslu ríkir mikil óvissa hvernig seiðum mun reiða af og þar með laxagengd
ii) Seiði nytjafiska nýta vogana á leið sinni frá hrygningarstöðum á vaxtartíma til veiðitíma. Þveranir hafa nú þegar haft neikvæð áhrif á seiði en fullnægjandi rannsóknir liggja ekki fyrir.
c) Steingervingalög frá ísaldarlokum eru við brúarstæði samkvæmt eina valkostinum sem lagður er til í Eiðsvík sé við fundarstaðinn sem samkvæmt lögum er friðaður.
d) Fólk: Grænt er græðandi – mikilvægi aðgengi að kyrrð og náttúruhljóðum

Um þessi merkilegu svæði stendur í matskýrslu: „Lífríki á svæðinu er að mestu fábreytt og með takmarkað varðveislugildi og áhrif eru því talin óveruleg. Í Leiruvogi og Blikastaðakró verður vatnsskiptum haldið en set verður líklega fíngerðara en nú er vegna aukins skjóls frá veginum, sem getur breytt tegundasamsetningu. Í Kollafirði og Kleppsvík verður rof og setuppsöfnun við brúarstæði en botndýralíf þar er rýrt og áhrif því metin óveruleg. Strandsjór á svæðinu er náttúrulega gruggugur og áhrif af aukningu á styrk svifaurs óljós.“
Í matsskýrslu er ítrekað skrifað um mikla reynslu Vegagerðar af þverunum. Öll sú reynsla er neikvæð. Sandur safnast á leiruna og lífríki hefur orðið fyrir neikvæðum breytingum sbr. rannsóknir á áhrifum þverunar í Borgarfirði (rannsóknir í Gilsfirði hefur ekki verið fylgt en sýnileg áhrif mikil.

3. Samfélag, sjónræn áhrif, efnahagsleg rök og öryggi
Rökin með Sundabraut snúa fyrst og fremst að rýmingu höfuðborgarsvæðisins. Önnur rök eru þau að draga úr umferðarþunga, sérstaklega þungaflutninga í gegnum Mosfellsbæ en á sama hátt mun Sundabraut beina umtalsverðri umferð í gegnum Grafarvog og þannig skapa hættu þar sem umferðaraukning er á götum sem margir fara yfir, sérstaklega börn á leið í skóla eða íþróttir. Athygli vekur að það umferðarspálíkan sem notað er við greiningar virðist meingallað þar sem umferðin hverfur í miðju hverfinu.
Brýr ólíkt göngum hafa veruleg áhrif á landslag. Sumar hábrýr eru þó fallegar – þær brýr sem hér eru til umræðu eru á þverunum og hafa ekkert hönnunar eða byggingarlegt fegurðargildi. Ekki liggja fyrir rannsóknir á vindum á sundunum sem á að þvera en Þerneyjarsund er td. þekkt fyrir sviptivinda. Þá er vatnið í Blikastaðakró- Leiruvogi oft ísalt það mun skapa hættu á brú þar sem vatnið fýkur yfir brúnna og gerir hana hála, auk þess sem sviptivindar og vindstrengir munu reynast ökutækjum hættuleg.
Ekki er gerð grein fyrir neikvæðum efnahagslegum áhrifum svo sem tap Faxaflóahafna vegna breytinga og vegna nýrrar aðstöðu fyrir uppskipum. Tapað byggingarland í Geldinganesi og svo má lengi telja. Þá eru þrjár laxveiðiár eru á áhrifasvæði framkvæmda. Þá er ekki lagt mat á kostnað sem hlýst af neikvæðum áhrifum Sundabrautar á yfirborði á lýðheilsu og lífsgæði né heldur á útivist en á áhrifasvæði eru vinsælar göngu-og hjólaleiðir, tveir golfklúbbar og nokkur hundruð kayakræðarar nýta Eiðsvík og Blikastaðakró til róðrar, nokkuð sem ekki verður hægt verði Sundabraut á þverunum sem umhverfislega er versti mögulegi kostur.

Hér er aðeins tæpt á nokkrum atriðum af fjölmörgum sem öll eiga það sammerkt að sýna fram á kosti jarðgangna um fram brýr þar sem að göng hafa lítil áhrif á þessa þætti – Niðurstöður matsskýrslu eru með öllu óskiljanlegar

Höfundur: Ásta Þorleifsdóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Enn er mögulegt að ganga meðfram nær óspilltri strandlengjunni neðan Borga-, Víkur- og Staðahverfis og upplifa ótrúlega fjölbreytt dýralíf í skjóli frá umferðarhávaða og ljósmengun.
Svæðið er algerlega einstakt með fjölbreyttum fjörum og klettum, víðfeðmum leirum og skerjum þar sem m.a. má fylgjast með selum í ótrúlegu návígi og miklu og fjölbreyttu fuglalífi á öllum tímum árs.

Sundabraut mun skerða lífsgæði tuga þúsunda íbúa borgarinnar með öskrandi umferðarhávaða og tilheyrandi mengun verði hún lögð í samræmi við núverandi tillögur meðfram verndarsvæði þar sem má finna verðmæt og viðkvæm náttúru- og vistkerfi. Framkvæmdir munu hafa mikil áhrif á hafstrauma og setflutninga með þverunum sem óhjákvæmilega munu hafa alvarleg og að öllum líkindum óafturkræf áhrif á botndýralíf, undirstöðu hins fjölbreytta lífríkis sem byggir á því. Fiska, fugla, sela og hvala.

Ég hvet stjórnvöld til að kynna sér vel mat Náttúrufræðistofnunar frá 2021 sem sýnir glöggt hversu mikið er undir þegar ákvörðun um framkvæmd Sundabrautar verður tekin.

Núverandi hugmyndir Vegagerðarinnar um lagningu Sundabrautar eru einfaldlega á engan hátt verjandi m.t.t. umhverfisáhrifa og göng alla leið í Álfsnes eru í raun eini kosturinn sem ætti að vera til skoðunar. Hvort sá kostur sé fýsilegur umfram það að falla alfarið frá framkvæmdinni ætti svo eftir að koma í ljós.

Virðingarfyllst,

Íbúi í Staðahverfi

Ítarlegri umsögn má finna í meðfylgjandi skjali.

Höfundur: Baldvin Ottó Guðjónsson

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

109.1.Umhverfisáhrif Sundabrautar.pdf

Reykjavík 30. nóvember 2025

Verði af framkvæmd Sundabrautar mun hún vafalaust eiga eftir að flokkast með stærstu umhverfisslysum sem orðið hafa á Íslandi. Hún mun verða ljótt ör á fögrum sundum Reykjavíkur, einkenni hennar og stolti

Sundabraut mun skerða lífsgæði tuga þúsunda íbúa borgarinnar með öskrandi umferðarhávaða og tilheyrandi mengun í námunda við heimili og viðkvæm nú nær óspillt náttúru- og útivistarsvæði.

Áhrif á íbúa í nágrenni Sundabrautar

Nú má ganga meðfram nær óspilltri strandlengjunni neðan Borga-, Víkur- og Staðahverfis og upplifa ótrúlega fjölbreytt dýralíf í skjóli frá umferðarhávaða og án mikillar ljósmengunar.

Svæðið er algerlega einstakt með fjölbreyttum fjörum og klettum, miklum leirum og skerjum þar sem má fylgjast með selum í miklu návígi. Fuglalíf er mikið og fjölbreytt á öllum tímum árs.

Þetta hefur leikskóli staðahverfis nýtt sér til kennslu og fjöruferða fyrir börnin sem enda oft á „selabíó“ í nestisstund. Að slíkt skuli vera mögulegt í nútímaborg hlýtur að teljast algerlega einstakt og ótrúlegt að fólk sé tilbúið að fórna.

Íbúðahverfi verða óvarin umferðarhávaða frá Sundabraut sem mun berast óhindrað yfir hafflötinn og fylla garða og útivistarsvæði íbúa stöðugum umferðarnið sem þau eru nú í náttúrulegu skjóli frá vegna landhalla. Það mun án efa hafa neikvæð áhrif á fasteignaverð í nágrenni Sundabrautar og þarf ekki háa prósentu til að reikna tjón upp á milljarðatugi fyrir íbúa.

Brautin skerðir einnig verulega framtíðar byggingarsvæði á Geldinganesi og mögulegt verðmæti þess og er þar einnig um milljarða króna að tefla.

Verst eru þó áhrifin á ómetanlega náttúruna sem íbúar geta nú notið í skjóli frá umferðarnið og skarkala borgarinnar.

Umhverfisleg áhrif

Sundabraut mun liggja meðfram verndarsvæði og fara um mjög verðmæt og viðkvæm náttúru- og vistkerfi. Framkvæmdir munu hafa mikil áhrif á hafstrauma og setflutninga með þverunum sem óhjákvæmilega munu hafa alvarleg og að öllum líkindum óafturkræf áhrif á botndýralíf sem er undirstaða hins fjölbreytta lífríkis sem byggir á því. Fiska, fugla, sela og hvala.

Grynningarnar á leirunum innan þverana Sundabrautar eru hluti af mikilvægum uppeldisstöðvum okkar stærstu nytjastofna þorsks og ýsu og mögulega fleiri tegunda.

Kolefnisbinding leiranna gæti spillst sem mun hafa veruleg neikvæð áhrif á kolefnisbókhald Íslands og er þar um stærri og umfangsmeiri áhrif en flesta gæti grunað.

Viðkvæmur laxastofn í Úlfarsá gæti orðið fyrir miklu höggi.

Í Gorvík í Blikastaðakró eru einnig heimkynni burstaormsins risaskera sem ekki margir vita um og gæti tilvist hans verið í mikilli hættu verði af Sundabraut. Víða um heim teldist ein slík sjaldgæf tegund sem yrði í hættu vegna framkvæmda næg ástæða til að falla frá þeim.

Sundabraut mun hafa gríðarleg áhrif á mikinn fjölda dýrategunda sem margar eru viðkvæmar og nú þegar undir álagi vegna athafna manna.

Í umhverfismatsskýrslu er mikið talað um að ýmis áhrif framkvæmdanna á umhverfi og dýralíf séu fólgin mikilli óvissu. Ekki er verjandi að ráðast í slíkar risaframkvæmdir án þess að nauðsynlegar rannsóknir fari fram en það kemur ekki á óvart að reynt sé að komast hjá þeim því augljóst er hverjar niðurstöðurnar yrðu. Þá yrði ekki lengur óvíst hvort framkvæmdin hafi stórkostlega neikvæð áhrif á umhverfi og dýralíf. Það væri þá um óumflýjanlegar staðreyndir að ræða.

Niðurstaðan hlýtur að vera sú að það er á engan hátt réttætanlegt að fórna náttúrunni og lífsgæðum íbúa þegar mögulegt er að ná fram sömu markmiðum með göngum alla leið í Álfsnes í stað brautar á brúm og fyllingum með tilheyrandi umhverfisáhrifum.

Mat Náttúrufræðistofnunar Íslands

Vil ég að lokum vísa til mats Náttúrufræðistofnunar Íslands á verndargildi Blikastaðakróar í Reykjavík og Leiruvogs í Grafarvogi, frá 2021.

Þar segir m.a.:

Um er að ræða eitt af fáum svæðum í Reykjavík þar sem finnast enn tiltölulega óraskaðar leirur og eru þessar leirur mikilvægur viðkomustaður farfugla, einkum vaðfugla, og fóstra ríkulegt fuglalíf allt árið um kring. Þar eru einnig sjávarfitjar með hátt verndargildi og sjaldgæfar plöntutegundir finnast. Nokkuð er um þangfjörur á 2 vestanverðu svæðinu sem einnig eru lítið raskaðar. Svæðið er einnig vinsæll viðkomustaður landsela (Phoca vitalina) og botndýralíf er fjölbreytt og fágætar tegundir finnast á svæðinu m.a. burstaormurinn risaskeri (Nereis virens). Allt svæðið er einnig vinsælt útivistarsvæði og er mjög aðgengilegt til náttúruupplifunar, fuglaskoðunar og fræðslu. Verndargildi svæðisins er því mikið.

Í sjávarfitjunum í Leiruvogi er að finna afar sjaldgæfa æðplöntutegund, sem er sérhæfð fyrir þessa vistgerð. Um er að ræða fitjasef (Juncus gerardii) sem einungis vex á tveimur stöðum á landinu og er á válista æðplantna frá 2018 og þar metin í nokkurri hættu. Fitjasefið er hávaxið sef og áberandi og getur myndað þéttar breiður. Varmárósar hafa verið friðlýstir frá árinu 1980 vegna fitjasefsins. Önnur sjaldgæf válistaplanta, sandlæðingur (Glaux maritima) hefur einnig fundist á þessum fitjum.

Auðugt fuglalíf er í Blikastaðakró og Leiruvogi árið um kring og er svæðið sérstaklega mikilvægt sem viðkomu- og fæðuöflunarstaður.

Margar fuglategundir sem nýta svæðið eru á válista og/eða s.k. ábyrgðartegundir en er þá miðað við að ≥20% af Evrópustofni viðkomandi tegundar nýti Ísland til varps eða komi hér við á ferðum sínum. Af ofangreindum tegundum er eftirfarandi að finna á válista eða teljast í yfirvofandi hættu: Haförn, hvítmáfur, sendlingur og svartbakur eru tegundir í hættu; fálki, gulönd, kría, tjaldur og æðarfugl eru í nokkurri hættu; stelkur og hávella eru í yfirvofandi hættu. Þá teljast sandlóa, heiðlóa, rauðbrystingur, sanderla, sendlingur, lóuþræll, jaðrakan, stelkur og tildra auk æðarfugls, kríu og fálka allar til ábyrgðartegunda Íslands.

Alvíða á höfuðborgarsvæðinu í suðaustanverðum Faxaflóa eða þar sem heitir á Innesjum eru skjólsælar víkur og nes þar sem fjörusvæði eru mjög fjölbreytt og auðug af lífríki. Þessar fjörur eru einnig mjög aðgengilegar og fræðslu- og útivistargildi því sérstaklega hátt. En vegna nálægð þeirra við þéttbýli og ýmissar starfsemi stafar að þeim meiri og fjölþættari ógn en mörgum öðrum fjörusvæðum. Landfyllingar vegna byggðar eða vegagerðar, efnamengun af ýmsum toga einkum frá afrennsli og skólpi, truflun af umferð skipa og báta, hávaði og ljósmengun, rask vegna minniháttar framkvæmda o.fl. eru meðal þeirra ógna sem stafa að fjörusvæðunum. Mörgum þeirra hefur þegar verið raskað töluvert og sums staðar eins og í Elliðaárvogi nær eyðilögð af landfyllingum. Verndargildi þeirra fjörusvæða sem eftir standa og eru meira og minna óröskuð er því afar hátt og tryggja þarf verndun þeirra til framtíðar með skilvirkum verndaraðgerðum. Það á við um Blikastaðakró og Leiruvog sem er eitt stærsta heildstæðasta fjörusvæðið sem er að mestu leyti óraskað á höfuðborgarsvæðinu.

Ég hvet stjórnvöld til að kynna sér vel mat Náttúrufræðistofnunar sem sýnir glöggt hversu mikið er undir þegar ákvörðun um framkvæmd Sundabrautar verður tekin. Núverandi hugmyndir Vegagerðarinnar um lagningu Sundabrautar eru á engan hátt verjandi m.t.t. umhverfisáhrifa og göng alla leið í Álfsnes eru í raun eini kosturinn sem ætti að vera til skoðunar. Hvort sá kostur sé fýsilegur umfram það að falla alfarið frá framkvæmdum ætti svo eftir að koma í ljós.

Virðingarfyllst,

Íbúi í Staðahverfi

Mat Náttúrfræðistofnunar má finna á neðangreindri vefslóð:

https://opinstjornsysla.mos.is/meetingsearch/displaydocument.aspx?itemid=80qDkmdNC0S4l0WVzOrwdg&meetingid=5YzMNg7WgkiHP7MjqSbnnA1&filename=N%C3%8D.%20Mat%20%C3%A1%20verndargildi%20Blikasta%C3%B0akr%C3%B3ar%20og%20Leiruvogs%2022.10.2021.pdf

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Grafarvogi og vil taka fram að ég er ekki á móti Sundabraut sem samgöngubót. Ég hafna hins vegar báðum þeim valkostum sem nú liggja fyrir í Skipulagsgátt milli Sæbrautar og Kjalarness. Báðir valkostir hafa, að mínu mati, verulega neikvæð áhrif á lífsgæði íbúa Grafarvogs og mjög alvarleg og að hluta óafturkræf áhrif á lífríki í Leiruvogi og nágrenni.

Ég hef áhyggjur af auknum hávaða og loftmengun í íbúðahverfum Grafarvogs, stóraukinni umferð í gegnum um hverfið, skerðingu útivistarsvæða og mikilla inngripa í viðkvæm fjöru- og leirusvæði í Leiruvogi, Blikastaðakró og við Geldinganes. Ég tel að ekki sé forsvaranlegt að fórna þessum náttúrugæðum og lífsgæðum íbúa fyrir þá valkosti sem hér eru til umsagnar, valkosti sem þegar liggur fyrir að eru umdeildir og óvissir til lengri tíma.

Ég krefst þess að Sundabraut verði lögð í göngum alla leið frá Sæbraut til Kjalarness. Slíkur kostur er mun vænlegri og mun best tryggja bættar samgöngur til framtíðar, draga úr mengun, hávaða og slysahættu og um leið vernda náttúru, útivistarsvæði og íbúðabyggð í Grafarvogi.

Ég vísa nánar til umsagna Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Íbúasamtaka Grafarvogs og Náttúrufræðistofnunar Íslands, sem fylgja þessari umsögn.

Ef eithver af þessum illu kostum verður valinn er mín von að farið verði gangna leiðina en það er eini raunhæfi kosturinn í þessu verkefni sem skerðir ekki útivistarsvæði og náttúru til framtíðar.

Höfundur: Atli Guðjónsson

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn Kaldalóns hf. og dótturfélaga.

Höfundur: Jón Þór Gunnarsson

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

111.1.Sundabraut - Umsögn Kaldalóns hf..pdf

111.2.Greining á áhrifum Sundabrautar við Köllunarklettsveg 28.11.25.pdf

KALDALÓN

Reykjavíkurborg og Vegagerðin

Reykjavík 30. nóvember 2025

Efni: Umsögn vegna forkynningar Vegagerðarinnar í samvinnu við Reykjavíkurborg á aðalskipulagi Reykjavíkur og umhverfismatsskýrslu vegna Sundabrautar, mál nr. 622/2023 og nr. 627/2023

Vísað er til forkynningar á drögum að mögulegum breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkurborgar, og umhverfismatsskýrslu ásamt tengdum gögnum er snúa að útfærslu Sundabrautar.

Kaldalón hf. er eitt stærsta fasteignafélag landsins en dótturfélög þess eru eigandi fjölda atvinnuhúsnæða, þ.m.t. á athafnasvæði Faxaflóahafna. Hafnagarður ehf. er dótturfélag Kaldalóns og er eigandi Köllunarklettsvegs 1.

Á Köllunarkletti 1 er nýlokið endurbyggingu og stækkun 12.500 m2 fasteignar sem hýsir fjölbreyttan rekstur verslunar, þjónustu og skrifstofuhúsnæðis.

Kaldalón leggur með umsögn þessari fram sameiginlega umsögn fyrir hönd dótturfélaga sinna varðandi fyrirhugaða lagningu sundabrautar.

Afstaða til lagningu Sundabrautar með Sundagöngum

Kaldalón hf. áréttar að lagning Sundabrautar er mikilvæg samgöngubót fyrir Höfuðborgarsvæðið og aðgengi að og frá höfuðborgarsvæðinu. Samfélagsþörf er til staðar og líklega er efnahagsleg hagkvæmni til lengri tíma til lagningu hennar.

Kynnt hefur verið mögulegt leiðarval með Sundagöngum (A_G) til samanburðar við Sundabrú (A_B).

Hér verður fjallað sérstaklega um afstöðu Kaldalóns til leiðarvals A_G. Niðurstaða verkfræðistofunnar COWI er að óvíst sé hvort að hægt sé hægt að leysa með byggingartæknilegum hætti hljóðvist í næsta nágreni gangnamunna á Sæbraut við Köllunarklettsveg. Þá virðist þversnið sem kynnt er í viðaukum samgöngukynningar ekki vera í samræmi við þversnið í svipuðum aðstæðum á Norðurlöndum eins og það þarf að liggja fyrir að teknu tilliti til öryggiskrafna. Til viðbótar við þversnið gangna á að leggja hjóla- og göngustíga. **Verði sú leið farin gæti það kallað leitt af sér nauðsynlegt uppkaup eða eignarnám íbúða og atvinnuhúsnæðis við Sæbraut, með tilheyrandi viðbótar stofnkostnaði og töfum á framkvæmdatíma.**

Sundagöng

COWI verkfræðistofa hefur verið fengin til að meta áhrif fyrirhugaðrar Sundabrautar með Sundagöngum á svæðið við Köllunarklettsveg, Köllunarklettsveg 1 og nærsvæði. Niðurstöður er að finna í viðhengi við þetta bréf en eru hvað helstar;

- Neikvæð áhrif á loftgæði - göng hafa neikvæð áhrif á loftgæði í 100-200 metra fjarlægð. Viðvarandi að loftgæði verði við eða yfir leyfilegum mörkum.

- Neikvæð áhrif á hljóðvist - hækkað hljóðstig við gangamunna.
- Mótvægisaðgerðum vegna hljóðvistar við Sæbraut er vísað til byggingartæknilegra lausna. Óvíst er á þessu stigi hvort hægt sé að leysa vandamál sem lausnin skapar með byggingartæknilegum kröfum.
- Óvíst er hvort hægt verði með byggingatæknilegum lausnum að uppfylla kröfur byggingarreglugerðar um hljóðvist á Köllunarklettsreit og í núverandi byggingum sem liggja að Sæbraut.
- Neikvæð áhrif á ásýnd frá nýjum uppbyggingarreit og núverandi aðliggjandi byggingum
- Neikvæð áhrif á tengingar fyrir gangandi og hjólandi frá KK-reit að grunnskóla og þjónustu sunnan megin við Sæbraut.
- Líklegt er að rými fyrir Sundagöng gangi inn á landsvæði M-18 sem myndi hafa neikvæð áhrif á uppbyggingu svæðisins.

Niðurstaða

Kaldalón hf. fagnar því að lagning Sundabrautar færist nær. Mikilvægt sé hinsvegar að vanda undirbúningsvinnu og setja fram raunhæf gögn á frumstigi svo framgangur verkefnisins áfram veginn verði greiður. Líklegt þykir að valkosturinn Sundabraut og Sundagöng hafi ekki verið undirbúinn að jafn mikilli gaumgæfni og Sundabraut með Sundabrú, enda niðurstaða COWI að óvíst sé hvort lagning A_G leiðar sé byggingartæknilega hæf m.t.t. núverandi staðsetningu gangnamunna.

Kaldalón leggur áherslu á að

- Aðgengi og tenging hafnsækinnar starfsemi á svæði Faxaflóahafna sé tryggður á framkvæmdatíma og að lokinni framkvæmd með viðunandi hætti. Um svæðið fer umtalsverð umferð mikilvægra flutninga að og frá landinu. Um höfnina fer stór hluti allra nauðsynlegra vöruflokka fyrir landið allt.
- Framkvæmdaaðilar verða hafa í huga mikilvægi hafnarsvæðisins fyrir atvinnulíf, rekstur fyrirtækja og verðmæti atvinnu- og íbúðahúsnæði í næsta nágreni Sundabrautar.
- Hafa verði í huga verðmæta uppbyggingu á reit M-18 Köllunarklettur, sem er flokkaður sem eitt mesta tækifæri í uppbyggingu í Reykjavík. Sundabraut um Sundagöng gætu stórbreytt mögulegri nýtingu þess svæðis sem er skilgreint sem vannýtt og raskað svæði nú þegar.
- Verið Sundabraut um Sundagöng fyrir valinu með núverandi fyrirkomulagi á staðsetningu gangnamunna er líklegt að það myndi leiða til tjóns fyrir dótturfélag Kaldalóns sem félagið þyrfti að sækja. Það þyrfti því að reikna slíkan kostnað með í stofnkostnað þeirrar leiðar.

Kaldalón hf. er tilbúið til viðræðna og frekari upplýsingagjafar er varðar afstöðu Kaldalóns hf. um Sundabraut sé þess óskað.

F.h. Kaldalóns hf.
Jón Þór Gunnarsson

11-2025
KÖLLUNARKLETTUR EHF.

GREINING Á ÁHRIFUM SUNDABRAUTAR VIÐ KÖLLUNARKLETTSVEG

COWI

ADDRESS COWI
Urðarhvarfi 6
203 Kópavogur

TEL +354 422 3000
WWW cowi.com

11-2025
KÖLLUNARKLETTUR EHF.

GREINING Á ÁHRIFUM SUNDABRAUTAR VIÐ KÖLLUNARKLETTSVEG

PROJECT NO.	DOCUMENT NO.

VERSION	DATE OF ISSUE	DESCRIPTION	PREPARED	CHECKED	APPROVED

EFNISYFIRLIT

1	Samantekt	6
2	Skipulagsreitir við Köllunarklettsveg	7
3	Greining á áhrifum Sundabrautar	8
4	Yfirferð greiningar	9
4.1	Ásýnd	9
4.2	Hljóðvist	10
4.3	Loftgæði	13
4.4	Samhljómur áætlana	14
4.5	Samantekt	16

1 Samantekt

Vegagerðin í samvinnu við Reykjavíkurborg áformar lagningu Sundabrautar milli Sæbrautar og Kjalarness. Miðað við þau gögn sem eru aðgengileg í skipulagsgátt fyrir Sundabraut og umfjöllun í umhverfismatsskýrslu Eflu er gert ráð fyrir að Sundagöng muni hafa neikvæð áhrif á eftirfarandi þætti á reit M-18, KK-reit Köllunarkletts og aðliggjandi byggðar við Sæbraut.

- *Neikvæð áhrif á loftgæði – Göng hafa neikvæð áhrif á loftgæði í 100-200 metra fjarlægð. Viðvarandi að loftgæði verði við eða yfir leyfilegum mörkum.*
- *Neikvæð áhrif á hljóðvist – Hækkað hljóðstig við gangamunna og mótvægisaðgerðum við Sæbraut vísað til byggingartæknilegra lausna.*
- *Óvíst er hvort hægt verði að uppfylla kröfur byggingarreglugerðar um hljóðvist á KK-reit, núverandi byggingu við Köllunarklettsveg 1 (reit K1) eða íbúðabyggð við Köllunarklettsveg eða Kleppsveg.*
- *Neikvæð áhrif á ásýnd frá KK-reit, reit K1 og aðliggjandi svæðum.*
- *Neikvæð áhrif á tengingar fyrir gangandi og hjólandi frá KK-reit að grunnskóla og þjónustu sunnan megin við Sæbraut.*
- *Neikvæð áhrif á uppbyggingaráform KK-reits þar sem skortur er á samhljómi í áætlunum Sundaganga og uppbyggingar á reit M-18 sem er samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 einn helsti uppbyggingarreitur borgarinnar.*

2 Skipulagsreitir við Köllunarklettsveg

Köllunarklettur ehf. vinnur að þróun, skipulagi og uppbyggingu nýrrar byggðar á Köllunarklettsreits og er yfirstandandi vinna við deiliskipulagningu reitsins í samstarfi við Reykjavíkurborg.

Markmið uppbyggingar er að þróa nýja blandaða byggð þar sem fjölbreytt mannlíf og líflegt borgarumhverfi er í fyrirrúmi, með áherslu á lífsgæði og heilsutengda þjónustu fyrir alla markhópa óháð aldri. Verkefnið tekur mið af viðmiðum Reykjavíkurborgar fyrir lífsgæðakjarna í samræmi við viljayfirlýsingu Reykjavíkurborgar og Köllunarkletts frá maí á síðasta ári. Reiturinn hefur hlotið vinnuheitið KK-reitur sem er vísað til í þessari samantekt. KK-reitur afmarkast af lóðunum Héðinsgata 1-3, Héðinsgata 2 og Köllunarklettsvegur 3-5.

Á reitnum er m.a. gert ráð fyrir hjúkrunarheimili með áherslu á sameiginleg rými og velferðarþjónustu, þjónustuíbúðir fyrir +60 ára, heilsuhótel með áherslu á aldurshópinn +60 ára og samgöngumiðstöð (mobility hub) með áherslu á að samþætta fjölbreytta ferðamáta og heilsugæslu. Þá er gert ráð yfir almennum íbúðum fyrir alla aldurshópa, íbúðum til styttri búsetutíma, leikskólum, skrifstofu húsnæði, verslunum og þjónustu, s.s. heilsurækt, sjúkraþjálfun, nudd-, snyrti- og hárgreiðslustofum o.fl.

Uppbygging KK-reits miðar þannig að því að innan svæðisins sem kallað er Ljósið við sjóinn, verði fjölbreytt og líflegt mannlíf sem leggur áherslu á heilsu, velferð og heilbrigt líferni.

Í þessari skýrslu er jafnframt verið að greina áhrif á Köllunarklettsveg 1. Reiturinn Köllunarklettsvegur 1 og núverandi byggð á reitnum er hluti af þessari umfjöllun og hefur vinnuheitið reitur K1 í þessari skýrslu.

Mynd 1 Skematísk afmörkun af KK-reit og reit K1 og auglýstri staðsetningu Sundaganga.

3 Greining á áhrifum Sundabrautar

Köllunarklettur ehf., sem er landeigandi að skipulagsreitnum við Köllunarklettsveg, hefur óskað eftir því að COWI verkfræðistofa taki saman stutta greiningu á mögulegum áhrifum á uppbyggingu á KK-reit ef tillögur um Sundabraut, sem eru núna til kynningar í skipulagsgátt, verða að veruleika.

Gerð er stutt samantekt á mögulegum áhrifum á skipulagsreitinn miðað við þau gögn sem eru aðgengileg í skipulagsgátt með málsnúmer 627/2023 og heitið Sundabraut. Málsnúmerið 627/2023 er kynning á umhverfismatsskýrslu fyrir Sundabraut ásamt fylgigögnum. Í upplýsingum um málið í skipulagsgátt kemur fram að Vegagerðin í samvinnu við Reykjavíkurborg áformar lagningu Sundabrautar milli Sæbrautar og Kjalarness. Meginmarkmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta á svæðinu, stytta vegalengdir og bæta tengingar á milli svæða. Í fyrirliggjandi umhverfismatsskýrslu leggur Vegagerðin fram tvo aðalvalkosti fyrir þverun Kleppsvíkur, þ.e. milli Sæbrautar við Sundahöfn og Gufuness, annars vegar í jarðgöngum og hins vegar með 30 m hárri brú. Báðir valkostir fylgja sömu veglínu frá Gufunesi um Geldinganes, Gunnunes, Álfsnes og upp á Kjalarnes. Eiðsvík, Leiruvogur og Kollafjörður verða þveruð með landfyllingu og eins stuttri brú og kostur er. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir hefjist árið 2027 og ljúki árið 2031.

Greining COWI verkfræðistofu er að meta möguleg áhrif fyrirhugaðrar staðsetningar gangamunna Sundaganga þar sem þau myndu koma til með að tengjast núverandi vegsniði Sæbrautar við Klettagarða, á uppbyggingu á skipulagsreit Köllunarkletts ehf. við Köllunarklettsveg, sjá mynd 2 hér fyrir neðan.

Mynd 2 Laugarnes, breytt ásýnd (göng). Viðauki L.2. Efla 2025.

4 Yfirferð greiningar

Helstu viðfangsefni þessarar greiningar er að skoða möguleg áhrif fyrirhugaðrar tengingar Sundabrautar við Sæbraut á ásýnd, hljóðvist og loftgæði á skipulagsreit lífsgæðakjarna við Köllunarklettsveg. Einnig verður skoðað hvernig áætlun um Sundabraut fellur að áformum um áherslu uppbyggingar á KK-reit við Köllunarklettsveg. Greiningin er sett fram í formi stuttrar samantektar en er ekki tæmandi umfjöllun um hvern þátt.

4.1 Ásýnd

Metið er að sú staðsetning sem kynnt er í skipulagsgátt fyrir miðju skipulagsreitar Köllunarkletts sé mjög óheppileg í ljósi yfirstandandi vinnu við uppbyggingu KK-reits í samvinnu við Reykjavíkurborg. Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 og Borgin við Sundin 2021, fylgiskýrsla með aðalskipulagi Reykjavíkur 2040, er reiturinn M-18 - Köllunarklettur ætlaður fyrir ýmsa þjónustu, íbúðir, skrifstofurými og léttan iðnað. Reiturinn er sérstaklega auðkenndur í skýrslunni sem vannýtt svæði sem er þegar raskað. Í skýrslunni er reiturinn kortlagður sem eitt af helstu uppbyggingarsvæðum Reykjavíkurborgar. Að staðsetja göng fyrir miðju skipulagsreitsins er talið að falli ekki vel að áherslum svæðisins og uppbyggingaráformum á reitnum í samræmi við gildandi aðalskipulag.

Lögð er mikil áhersla á upplifun á KK-reit með sérstakri áherslu á hönnun húsa, innviða, gatna og tenginga innan svæðis og við aðliggjandi byggð. Gert er ráð fyrir að hverfið og aðliggjandi svæði séu með grænni ásýnd. Gert er ráð fyrir trjágróðri, runnum og sérstökum gróðursvæðum. Við hönnun hefur verið lögð áhersla á að hæðir séu inndregnar og að form húsa og val á frágangi myndi heildarásýnd fyrir svæðið. Upplifun svæðisins og tengingar við aðliggjandi svæði er mjög mikilvægur hönnunarþáttur í uppbyggingu á skipulagsreitnum.

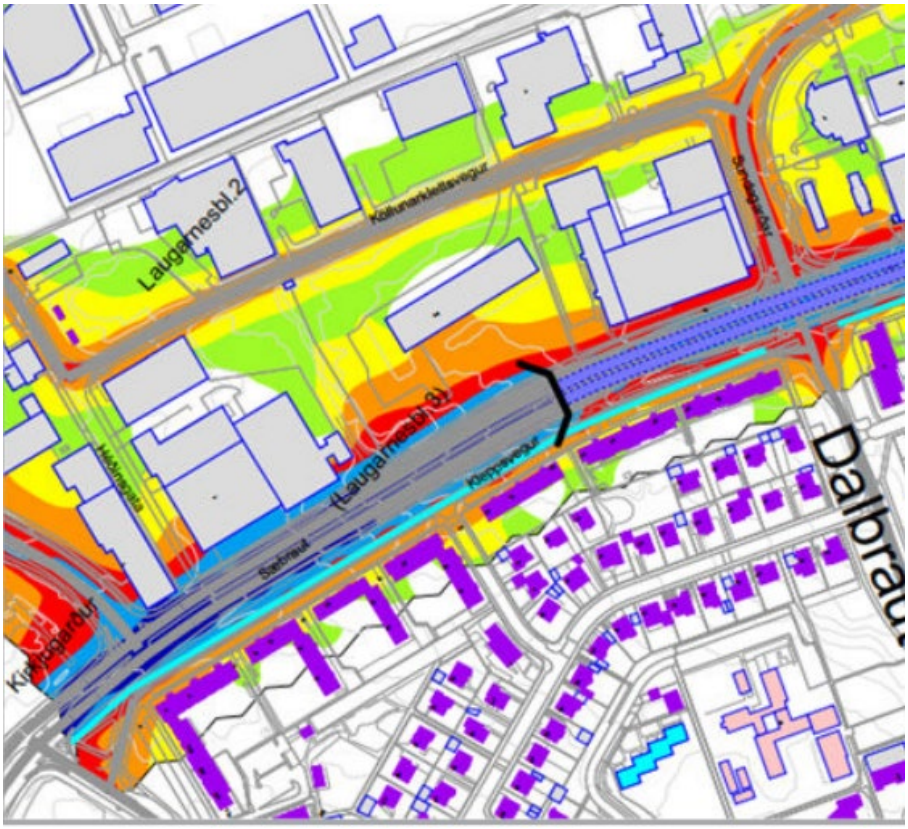
Miðað við ásýndarmynd í hefti 2 frá Eflu (sjá mynd 2 hér á undan) er gert ráð fyrir að gangamunni Sundaganga myndi vera fyrir miðju svæði skipulagsreitar Köllunarkletts. Gert er ráð fyrir að gangamunni Sundaganga myndi koma til með að tengjast núverandi vegsniði Sæbrautar við Klettagarða sjá mynd 1. Gert ráð fyrir gangamunna og stoðveggjum beggja vegna við sem ná um 100 metra frá munna ganganna. Hönnun liggur ekki fyrir og um er að ræða skematíska mynd sem gefur vísbendingar um hvernig endanleg hönnun gæti orðið.

Miðað við núverandi byggingaráform á KK-reit og reit K1 er talið að gangamunni, loftunarturnar og stoðveggir yrðu mjög sýnilegir byggingum sem snúa að eða standa við Sæbraut. Metið er að tilkoma Sundaganga myndi hafa neikvæð áhrif á upplifun svæðisins í heild, sérstaklega á tengsl við svæðið og sjónræna upplifun velferðar- og lífsgæðakjarna á KK-reit. Miðað við þá tvo aðalvalkosti sem eru til kynningar í skipulagsgátt er talið að brú myndi vera fýsilegri valkostur fyrir uppbyggingu á KK-reit og reit K1 þar sem sá valkostur hefur ekki í för með sér afgerandi breytingar á Sæbraut eins og myndi vera ef um Sundagöng væri að ræða. Áhrif á ásýnd sökum tilkomu Sundaganga eru metin neikvæð fyrir KK-reit og reit K1 sjá mynd 2..

4.2 Hljóðvist

Í skýrslu Eflu um niðurstöðu hljóðvistarútreikninga, dags. 20.08.25, kemur fram að hávaði frá umferð ökutækja hefur verið metinn í samræmi við hávaðareglugerð 724/2008. Niðurstöður Eflu sýna að fyrir núllvalkost (framreiknuð umferð til 2040) væri hljóðstig á bilinu 55–69 dB í 2 m hæð fyrir framan húshliðar sem snúa að Sæbraut og á bilinu 55 til 59 dB við Strandveg.

Sett er fram kortlagning á hljóðstigi eftir tilkomu Sundaganga við Sæbraut, sjá mynd 3. Í töflu kemur fram að hljóðstig við Sæbraut aukist um allt að 3,4 dB við 1. hæð bygginga og allt að 2,2 dB við aðrar hæðir við KK-reit.



Mynd 3 Hljóðstig eftir tilkomu Sundaganga við Sæbraut og Vogahverfi miðað við umferðarspá 2040, L_{Aeq} dB í 2 m hæð, Efla 2025.

Mótvægisaðgerðir eru áætlaðar til að bæta hljóðvistina en það kemur fram í skýrslunni að metið er að ekki er hægt að verja öll hús með hefðbundnum hljóðvörnum, sérstaklega við Sæbraut. Þar þarf að grípa til byggingartæknilegra lausna. Sett er fram að ÁDU á Sæbraut milli Langholtsvegar og Sægarða er metin 32.600 miðað við núllvalkost, 31.900 miðað við Sundabraut í göngum og 21.900 miðað við Sundabrú.

Í kafla 4.3.3 kemur fram að jarðgöng hafa í grunninn hart/endurkastandi yfirborð. Þar sem hávaðinn hljóðísogast lítið sem ekkert inni í göngunum leiðir það til aukningar á hávaða (vegna stöðugra endurkasta auk beins hljóðs) og þetta getur valdið aukinni hávaðamengun fyrir íbúðir nálægt gangamunna. Möguleg mótvægisaðgerð er að setja hljóðdempandi efni á hliðarveggi og loft í göngunum til að draga úr heildarhljóðstyrk.

Að auki getur verið nauðsynlegt að setja upp hljóðvarnir þar sem landmótun á svæði dugar ekki. Endanleg hönnun mótvægisaðgerða við gangamunna verður samkvæmt skýrslunni á verkhönnunarstigi, þ.e.a.s. útfærsla hljóðvarna og hljóðdempunar við gangamunna og inni í göngunum.

Mynd 4 Sundabraut, Sæbraut, núllkostur, framtíðar umferð 2040, L_{Aeq} dB í 2 m hæð, Efla 2025.

Þegar núllkostur framtíðar umferðar 2040 og valkostur Sundagöng með framtíðar umferð 2040 eru bornir saman, myndir 3 og 4, sést að tilkoma Sundaganga með tengingu við Sæbraut við KK-reit, hefur í för með sér aukið hljóðstig. Metið er að tilkoma gangamunna fyrir miðju svæðisins hafi neikvæð áhrif á hljóðvist sbr. töflu 4 á bls. 13 í skýrslu Eflu, niðurstaða hljóðvistarútreikninga, dags. 20.08.25. Forsvarsmenn KK-reits telja það ekki ásættanlegt að auka hljóðstig við skipulagsreitinn að jafnaði um allt að 3,4 dB þar sem að ef hljóðstig fer yfir 65 dB þarf það að vera innan við 50 dB við a.m.k. eina hlið íbúðar frá umferð ökutækja. Ef hljóðstig eykst um 3,4 dB að meðaltali við KK-reit gæti það valdið auknum kostnaði í hönnun og útfærslu til að tryggja að a.m.k. ein hlið verði með hljóðstig innan við 50 dB frá umferð ökutækja.

Til samanburðar ef valkostur BS2 – Sundabrú, sem sjá má á teikningu BS2 – 301 í skýrslu Eflu um niðurstöður hljóðreikninga, er skoðaður sést að hljóðstig framtíðarumferðar 2040 er sambærilegt við núllkost og kemur betur út fyrir skipulagsreit Köllunarkletts heldur en áhrif frá Sundagöngum við Sæbraut.

Ljóst þykir að tilkoma Sundaganga, þrátt fyrir mótvægisaðgerðir, muni hafa neikvæð áhrif á hljóðvist á skipulagsreit Köllunarkletts og næsta nágrennis við reitinn og núverandi íbúðabyggðar við Sæbraut þar sem göngin hafi neikvæð áhrif á hljóðvist beggja vegna við Sæbraut frá gangamunna, sjá mynd 3.

Ekki er talið ásættanlegt að með tilkomu Sundaganga verði þörf á að innleiða byggingartæknilegar lausnir til að draga úr áhrifum á hljóðvist á KK-reit, reit K1 og næsta umhverfi. Sérfræðingur COWI í hljóðlausnum telur að jafnvel náist ekki að uppfylla byggingareglugerð þrátt fyrir að innleiddar verði byggingartæknilegar lausnir fyrir svæðið sökum hækkun hljóðstigs frá Sundagöngum eins og þau eru kynnt í skipulagsgátt.

4.3 Loftgæði

Í skýrslu Eflu sem heitir Áhrif Sundabrautar á staðbundin loftgæði, dags. 03.06.25, er gerð grein fyrir útreikningum og mati á áhrifum Sundabrautar á staðbundin loftgæði á rekstrartíma. Mat er lagt á losun og dreifingu köfnunarefnisdíoxíðs (NO_2), grófs svifryks (PM10) og fíns svifryks (PM2,5). Styrkleiki þessara mengunarefna er reiknaður á áhrifasvæði framkvæmdarinnar með hliðsjón af viðmiðunarmörkum reglugerðar, bæði fyrir ársmeðaltöl og sólarhringsmeðaltöl. Tekið er tillit til hertra viðmiðunarmarka nýrrar loftgæðatilskipunar ESB sem reikna má með að taki gildi 2030.

Niðurstöður þessa mats benda til þess að styrkur grófs og fíns svifryks (ársmeðaltöl og sólarhringsmeðaltöl) fari yfir leyfileg mörk í allt að 100-200 m fjarlægð frá gangamunna Sundabrautar. Til mótvægis við þessi áhrif er reiknað með virkri loftun um sérstaka loftunarturna, sem staðsettir væru við hvern munna. Með þessari mótvægisaðgerð verður loftmengun innan leyfilegra marka á mest öllu svæðinu. Svifryksmengun (bæði PM10 og PM2,5) verður þrátt fyrir þetta nærri mörkum við þau íbúðarhús sem standa næst gangamunna í Laugarnesi.

Miðað við ofangreindar upplýsingar er stór hluti KK-reits innan áhrifasvæðis 100-200 m fjarlægðar frá tillögu að staðsetningu gangamunna Sundaganga þar sem þau myndu koma til með að tengjast núverandi vegsniði Sæbrautar við Klettagarða. Í skýrslu Eflu er gert er ráð fyrir mótvægisaðgerðum sem myndu valda því að loftmengun væri innan leyfilegra marka á mestöllu svæðinu.

Þegar um er að ræða uppbyggingu, sem er með megináherslu á velferð, heilsu og lífsgæði, eru settar ríkar áherslur á góð loftgæði á KK-reit í heild sinni. Að miða við leyfileg viðmið fyrir mestallt svæði Köllunarkletts þýðir að innan KK-reits væru svæði sem væru yfir leyfilegum viðmiðum. Metið er að tilkoma Sundaganga á þeim stað sem þau eru sett fram í kynningu í skipulagsgátt komi til með að hafa neikvæð áhrif á loftgæði á skipulagsreit Köllunarkletts, sem hefur áhrif á skynjun og upplifun svæðisins í heild sinni.

Í skýrslu Eflu sem heitir Áhrif Sundabrautar á staðbundin loftgæði, dags. 03.06.25, kemur fram að valkosturinn Sundabrú hefur minni áhrif á loftgæði við KK-reits og reit K1 heldur en valkosturinn Sundagöng.

4.4 Samhljómur áætlana

Forsvarsaðilar KK-reits hafa áform um að leita til Vegagerðarinnar með mögulega þróun ásýndar á Sæbraut og tengingar KK-reits við og yfir Sæbraut til að skapa góðar tengingar á mannlegum skala.

Göngubrú og tenging við grunnskóla

Við uppbyggingu á skipulagsreit Köllunarkletts er lögð áhersla á tengingar við núverandi innviði sem eru í aðliggjandi byggð. Meðal þeirra innviða, sem mikilvægt er að skapa öruggar tengingar við, er grunnskóli svæðisins, sem er staðsettur sunnan við Sæbraut. Tillögur forsvarsaðila KK-reits eru að tengja svæðið við grunnskólann með glæsilegri göngubrú yfir Sæbraut sem myndi gæða svæðið lífi með fallegri hönnun og útfærslu. Tillaga að göngubrú er fyrirhuguð á sambærilegum stað og tillögur um gangamunna Sundabrautar eru staðsettar í skýrslu Eflu. Ljóst er að þessar áætlanir hafa ekki góðan samhljóm.

Landrými og áhrif Sundabrautar

Áætlun um tilkomu Sundaganga, sem myndi koma til með að tengjast núverandi vegsniði Sæbrautar við Klettagarða, sýnir að við munna ganganna er mögulega þörf á landsvæði fyrir akreinar og virka ferðamáta sem myndi ganga inn á KK-reit og reit K1, sjá mynd 1. Mögulega myndi útfærsla tengingar Sundaganga við Sæbraut ná inn á KK-reit og reit K1 eða þrengja að áformum um uppbyggingu á reitunum og græna ásýnd framhliða við Sæbraut.

Í endanlegri hönnun Sundabrautar er að öllum líkindum gert ráð fyrir því að þörf væri á rými fyrir vegrið/árekstrarvarnir, hljóðvarnir, útblásturskerfi/útblástursturna og svæði fyrir vetrarþjónustu ásamt öðrum öryggissvæðum umfram það sem sýnt er á skematískri í skýrslu Eflu, mynd 1 hér að ofan. Gert er ráð fyrir að miðað við fordæmi í Noregi væri þörf á stærra svæði en er til staðar í núverandi götustæði Sæbrautar, sjá myndir 5, 6 og 7.

Göng á mynd 5 og 6 sýna tvær akreinar í hvora átt og er þetta snið fyrir tvær akreinar svokallað T13,5 sem lýsir breiddinni á göngunum. Ekki verður annað séð en miðað við Sundagögn bætist við akreinar sem fara fram hjá göngum beggja vegna og göngu- og hjólastíga sem bætast við sitt hvorum megin.

Að öllum líkindum myndi kennisnið sem gerir ráð fyrir Sundagöngum með tilheyrandi innviðum ekki rúmast innan núverandi rýmis Sæbrautar miðað við núverandi ráðstöfun lands og myndi ganga inn á reit M-18 sem myndi hafa neikvæð áhrif á umsýslu á KK-reit og reit K1.

Mynd 5 Dæmi um gangamunna og landrými. COWI.

Mynd 6 Dæmi um umhverfi gangamunna. COWI.

Áætlun uppbyggingar á KK-reit byggir á greiningum, forhönnun og vali á tillögum á útfærslu reitsins með tilheyrandi þróunarkostnaði. Ljóst er að þessar áætlanir skarast við tilkomu Sundaganga líkt og tillagan er kynnt í skipulagsgátt. Metið er að tilkoma Sundaganga á þeirri staðsetningu sem kynnt er í skipulagsgátt myndi hafa neikvæð áhrif á þau uppbyggingaráform sem liggja fyrir á KK-reit. Talið er að ef tillaga að Sundagöngum verður fyrir valinu hefði það í för með sér aukinn byggingarkostnað á KK-reit og reit K1 í formi mótvægisaðgerða, sem væri ekki fýsilegt fyrir lóðarhafa á reit M-18.

4.5 Samantekt

Áætlanir eru um uppbyggingu á KK-reit með áherslu á velferð og heilsu. Staðsetning gangamunna Sundabrautar fyrir miðjum KK-reit og umhverfisáhrif gangamunna, sem metin eru að hafi neikvæð áhrif á ásýnd, hljóðvist og loftgæði, virðist ekki falla vel að fyrirhugaðri uppbyggingu á KK-reit og reit K1.

Gæði uppbyggingar á KK-reit snúa að áherslu á vellíðan með því að skapa góð tengsl við svæðið, einstaka og jákvæða upplifun og að á reitnum verði góð loftgæði. Metið er að í eðli sínu eigi þessar áætlanir ekki vel saman sökum neikvæðra umhverfisáhrifa Sundaganga samkvæmt skýrslu Eflu.

Fyrir núverandi byggð á reit K1 væri þörf væri á mótvægisaðgerðum með tilheyrandi kostnaði og takmörkun á möguleikum í þróun reitsins ef Sundagöng með fyrirhuguðum umhverfisáhrifum yrðu fyrir valinu.

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Til Skipulagsstofnunar
Bt. Sigrún H Pálsdóttir, íbúi í Hlíðahverfi í Mosfellsbæ
Mál nr. 627/2025
Mosfellsbæ, 30. nóvember 2025

Sundabraut – umhverfismatsskýrsla 2025 - Athugasemdir
Sem íbúi í Mosfellsbæ gerir undirrituð alvarlegar athugasemdir við ákveðna þætti í umhverfismati Eflu sem unnin var fyrir Vegagerðina um Sundabraut á landfyllingum og brú yfir Leiruvog í Mosfellsbæ en þær eru einkum þessar:
I
Matsskýrslan er þeim alvarlega annmarka háð að í henni felst ekki samanburður á umhverfisáhrifum Sundabrautar á brú og landfyllingum milli Geldinganess og Gunnuness og lagningu í göng eða stokk eins og Mosfellsbæ óskaði eftir í umsögn sinni um matsáætlun Sundabrautar. Matsáætlun Sundabrautar - Umsögn Mosfellsbæjar, mál 627/2023.
Sjá viðauka I.
Umhverfismatið byggir því eingöngu á mati á áhrifum brúar-landfyllingaleiðarinnar og núllkosti sem lítið er vitað um vegna skorts á langtímavöktun og rannsóknum. Það er því eingöngu valkostur Vegagerðarinnar sem er tekinn til greina og fer í mat þvert á vilja bæjaryfirvalda og íbúa sem létu sig málið varða í Mosfellsbæ.
Að því leiðir að það er einungis einn kostur til mats sem þýðir að aðrir kostir sem að öllum líkindum vegna eðlis þeirra myndu hafa minni og óskaðlegri umhverfisáhrif eru ekki metnir.
II
Afleiðingarnar af þeirri leið sem Vegagerðin hefur ákveðið eru tvíþættar. (1) Í fyrsta lagi er óviðjafnanlegum útivistarsvæðum spillt. Sömuleiðis er einstakt og nærandi útsýni íbúa yfir sundin blá til Snæfellsjökuls, Esjunnar, Akrafjalls og eyjanna á Faxaflóa skert verulega með mannvirkjum, umferðarhávaða og mengandi útblæstri ökutækja af öllum stærðum og gerðum. Svo ekki sé minnst á veruleg áhrif Sundabrautar á friðsæld og náttúruupplifun fólks sem nýtur útivistar við strandlengjuna.
Eftirfarandi staðhæfingu má lesa í matsskýrslunni á bls. 395: “Sundabraut hefur þó ekki bein áhrif á notagildi svæðisins til útivistar og eru áhrif framkvæmdanna á útivist við Leiruvog og Blikastaðakró fremur lítil vegna fjarlægðar. “
Verður að telja að að þessi staðhæfing sé marklaus og byggi á huglægu mati skýrsluhöfunda, því náttúrulegt umhverfi verður skert með mannvirkjum með tilheyrandi áhrifum á útivistargildi svæðisins.
Um árabil hafa bæjaryfirvöld lagt áherslu á að í Mosfellsbæ sé fyrir hendi náttúrunálægð og einstakar aðstæður til útivistar í útjaðri höfuðborgarsvæðisins. Strandlengjan og fellin hafa skipt þar höfuðmáli. Áhrifasvæði Sundabrautar tekur til strandlengju Mosfellsbæjar eins og hún leggur sig, auk þess sem nær öll friðlýst svæði og svæði á náttúruminjaskrá í sveitarfélaginu hafa tengingu við Leirvoginn. Úlfarsá, Varmá, Leirvogsá og Kaldakvísl falla allar til sjávar í Leirvoginn. Friðlýstu fossarnir og þeir á náttúruminjaskrá liggja allir í þessum ám.

(2) Í öðru lagi er vistkerfi Leiruvogs og lífríki leiranna, sem vogurinn dregur nafn sitt af, ekki látið njóta vafans þegar kemur að því velja útfærslu á Sundabraut.
Umhverfismatið er ófullnægjandi. Til grundvallar matinu eru afar fátæklegar rannsóknir eða öllu heldur úttektir sem gerðar eru innan þröngs tímaramma. Þannig úttektir segja lítið um viðfangsefni sín en viðbótarskýrsla Vatnaskila byggir að stórum hluta á úttektum innan mjög þröngs tímaramma og útreikningum út frá þeim. Það kemur því ekki á óvart að orðið óvissa kemur 119 sinnum fyrir í skýrslu Vatnaskila, VIÐAUKI G.1 Hafstraumar, öldufar og setflutningar.
Þegar náttúruverðmæti á borð við vistkerfið í Leiruvogi er í húfi má óvissa ekki ráðið för. Til þess eru það of dýrmætt. Rannsóknir eftir að skaðinn er skeður eða þegar ekki verður aftur snúið er óásættanleg aðferðafræði. Loforð um vöktun og mótvægisaðgerðir sömuleiðis því þeim fylgir engin ábyrgð.
Virðingarfyllst,

Sigrún H Pálsdóttir
Klapparhlíð 13, íb. 205
270 Mosfellsbæ
Netfang: *sigrunhpalsdottir@gmail.co (mailto:sigrunhpalsdottir@gmail.co)*m

Viðauki - Tilvitnun í umsögn Mosfellsbæjar vegna Sundabrautar 627/2023.

“Til viðbótar við framangreint er af hálfu Mosfellsbæjar talið mikilvægt að skoðaðir verði möguleikar á jarðgöngum, botngöngum eða brúa/r sem spannar allan voginn í stað þess að gerð verði brú með landfyllingum milli Geldinganess og Gunnuness (Víðiness). Þá er mikilvægt í tengslum við framkvæmdina að tryggðar verði góðar teningar að og frá Sundabraut meðal annars um Álfsnes og Grafarvog.
Mikilvægt er að áhrifasvæði Sundabrautar fari ekki inn fyrir afmarkaða friðlýsingu Leiruvogs, í samræmi við það sem áður hefur verið áréttað.”

Höfundur: Sigrún H. Pálsdóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

112.1.Sundabraut Umhverfismatssky´rsla 2025 - Athugasemd SP.pdf

Til Skipulagsstofnunar
Bt. Sigrún H Pálsdóttir, íbúi í Hlíðahverfi í Mosfellsbæ
Mál nr. 627/2025

Mosfellsbæ, 30. nóvember 2025

Sundabraut – umhverfismatsskýrsla 2025 - Athugasemdir
Sem íbúi í Mosfellsbæ gerir undirrituð alvarlegar athugasemdir við ákveðna þætti í umhverfismati Eflu sem unnin var fyrir Vegagerðina um Sundabraut á landfyllingum og brú yfir Leiruvog í Mosfellsbæ en þær eru einkum þessar:

1) Matsskýrslan er þeim alvarlega annmarka háð að í henni felst ekki samanburður á umhverfisáhrifum Sundabrautar á brú og landfyllingum milli Geldinganess og Gunnuness og lagningu í göng eða stokk eins og Mosfellsbæ óskaði eftir í umsögn sinni um matsáætlun Sundabrautar. *Matsáætlun Sundabrautar - Umsögn Mosfellsbæjar, mál 627/2023.*
   Sjá viðauka I.
   Umhverfismatið byggir því eingöngu á mati á áhrifum brúar-landfyllingaleiðarinnar og núllkosti sem lítið er vitað um vegna skorts á langtímavöktun og rannsóknum. Það er því eingöngu valkostur Vegagerðarinnar sem er tekinn til greina og fer í mat þvert á vilja bæjaryfirvalda og íbúa sem létu sig málið varða í Mosfellsbæ.
   Að því leiðir að það er einungis einn kostur til mats sem þýðir að aðrir kostir sem að öllum líkindum vegna eðlis þeirra myndu hafa minni og óskaðlegri umhverfisáhrif eru ekki metnir.

2) Afleiðingarnar af þeirri leið sem Vegagerðin hefur ákveðið eru tvíþættar. (1) Í fyrsta lagi er óviðjafnanlegum útivistarsvæðum spillt. Sömuleiðis er einstakt og nærandi útsýni íbúa yfir sundin blá til Snæfellsjökuls, Esjunnar, Akrafjalls og eyjanna á Faxaflóa skert verulega með mannvirkjum, umferðarhávaða og mengandi útblæstri ökutækja af öllum stærðum og gerðum. Svo ekki sé minnst á veruleg áhrif Sundabrautar á friðsæld og náttúruupplifun fólks sem nýtur útivistar við strandlengjuna.
   Eftirfarandi staðhæfingu má lesa í matsskýrslunni á bls. 395: "*Sundabraut hefur þó ekki bein áhrif á notagildi svæðisins til útivistar og eru áhrif framkvæmdanna á útivist við Leiruvog og Blikastaðakró fremur lítil vegna fjarlægðar.* "
   Verður að telja að að þessi staðhæfing sé marklaus og byggi á huglægu mati skýrsluhöfunda, því náttúrulegt umhverfi verður skert með mannvirkjum með tilheyrandi áhrifum á útivistargildi svæðisins.
   Um árabil hafa bæjaryfirvöld lagt áherslu á að í Mosfellsbæ sé fyrir hendi náttúrunálægð og einstakar aðstæður til útivistar í útjaðri höfuðborgarsvæðisins. Strandlengjan og fellin hafa skipt þar höfuðmáli.
   Áhrifasvæði Sundabrautar tekur til strandlengju Mosfellsbæjar eins og hún leggur sig, auk þess sem nær öll friðlýst svæði og svæði á náttúruminjaskrá í sveitarfélaginu hafa tengingu við Leirvoginn. Úlfarsá, Varmá, Leirvogsá og Kaldakvísl falla allar til sjávar í Leirvoginn. Friðlýstu fossarnir og þeir á náttúruminjaskrá liggja allir í þessum ám.

(2) Í öðru lagi er vistkerfi Leiruvogs og lífríki leiranna, sem vogurinn dregur nafn sitt af, ekki látið njóta vafans þegar kemur að því velja útfærslu á Sundabraut.
Umhverfismatið er ófullnægjandi. Til grundvallar matinu eru afar fátæklegar rannsóknir eða öllu heldur úttektir sem gerðar eru innan þröngs tímaramma. Þannig úttektir segja lítið um viðfangsefni sín en viðbótarskýrsla Vatnaskila byggir að stórum hluta á úttektum innan mjög þröngs tímaramma og útreikningum út frá þeim. Það kemur því ekki á óvart að orðið óvissa kemur 119 sinnum fyrir í skýrslu Vatnaskila, *VIÐAUKI G.1 Hafstraumar, ölduf ar og setflutningar*.
Þegar náttúruverðmæti á borð við vistkerfið í Leiruvogi er í húfi má óvissa ekki ráðið för. Til þess eru það of dýrmætt. Rannsóknir eftir að skaðinn er skeður eða þegar ekki verður aftur snúið er óásættanleg aðferðafræði. Loforð um vöktun og mótvægisaðgerðir sömuleiðis því þeim fylgir engin ábyrgð.

Virðingarfyllst,

Sigrún H Pálsdóttir
Klapparhlíð 13, íb. 205
270 Mosfellsbæ
Netfang: sigrunhpalsdottir@gmail.com

Viðauki - Tilvitnun í umsögn Mosfellsbæjar vegna Sundabrautar 627/2023.
"*Til viðbótar við framangreint er af hálfu Mosfellsbæjar talið mikilvægt að skoðaðir verði möguleikar á jarðgöngum, botngöngum eða brúa/r sem spannar allan voginn í stað þess að gerð verði brú með landfyllingum milli Geldinganess og Gunnuness (Víðiness). Þá er mikilvægt í tengslum við framkvæmdina að tryggðar verði góðar teningar að og frá Sundabraut meðal annars um Álfsnes og Grafarvog*.

Mikilvægt er að áhrifasvæði Sundabrautar fari ekki inn fyrir afmarkaða friðlýsingu Leiruvogs, í samræmi við það sem áður hefur verið áréttað."

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Eftir öll þessi ár sem rætt hefur verið um Sundabraut hefði verið tilvalið að kynna fleiri valmöguleika en nú hefur verið gert. Eins og sést glöggt eru allmargir, ef ekki flestir á móti framlögðum tillögum og rökin eru mörg. Það þarf ekki að tíunda öll rökin hér aftur. Það er hægt að vísa í framkomin gögn og umsagnir t.d. frá Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur. Umhverfið skiptir okkur öll máli og óspillt náttúra á rétt á því að vera það áfram.
Mæli svo sannarlega með endurskoðun á framkomnum tillögum og að við fáum að sjá góða og almennilega tillögu um jarðgöng.

Góðar kveðjur,
Lilja Viðarsdóttir íbúi í Grafarvogi

Höfundur: Lilja Viðarsdóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Undirritaður lýsir eindreginni andstöðu sinni við að brúarvalkostur verði valinn fram yfir jarðgöng.

Við hjónin búum í um 200 metra fjarlægð frá fyrirhuguðum gatnamótum við Sæbraut. Nú þegar verðum við vör við umtalsverðan umferðarhávaða snemma á morgnana og svifryksmengun sem sest á gluggasyllur. Ljóst er að umfangsmikil brú mun margfalda þessi áhrif.

Í hönnun brúarinnar er fyrirhugaður hjólastígur. Ég hjóla allan ársins hring í vinnuna, og hjólaði heilt ár meðfram Elliðaárvogi og veit af reynslu að vindálag þar er oft slíkt að það er varla fært fyrir hjólreiðafólk stóran hluta ársins. Veðurskilyrði svæðisins gera slíkt óraunhæft, sérstaklega ef brúin á að vera 30 metra há.

Þá er einnig mikilvægt að bent sé á að hjólabrú er þegar til staðar við Geirsnef, sem sinnir þessari tengingu fyrir hjólreiðafólk. Fyrirhuguð brú með hjólastíg er því tvíverknaður, á meðan jarðgöng myndu tryggja nauðsynlegt flæði umferðar án þess að valda sambærilegu raski á byggð og vistgæðum.

Holtavegur, sem verður að aðalgatnamótum fyrir umferð um brúna, liggur í beinu nágrenni við íbúðargötu okkar og mun óhjákvæmilega bera með sér óásættanlega aukningu í gegnumakstri. Þar eru jafnframt leikskóli og félagsmiðstöð, sem gerir umferðaraukningu af þessari stærðargráðu sérstaklega alvarlega út frá öryggi barna.

Við teljum að brú muni valda óafturkræfum skaða á lífsgæðum í hverfinu, auka verulega mengun, hávaða og umferðarálag, og skapa raunverulega hættu fyrir börn og gangandi vegfarendur. Að auki mun slík framkvæmd hafa varanleg neikvæð áhrif á fasteignaverð og ásýnd hverfisins.

Að mínu mati ber þetta hverfi af hvað varðar blandaða byggð, þjónustu og náttúru. Brú af þessari stærðargráðu mun raska því jafnvægi til frambúðar.

Af þessum ástæðum krefjumst við þess að jarðgöng verði valin sem lausn, enda er það eina raunhæfa leiðin til að tryggja umferðaröryggi, vernda búsetuskilyrði í nálægum hverfum og varðveita vistgæði og útivistarsvæði.

Höfundur: Finnbjörn Oddsson

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Íbúi við Kollafjörð

Höfundur: Sigríður Ingólfsdóttir

Sent inn þann: 30.11.2025

Viðhengi:

116.1.Sundabraut-athugasemdir.docx

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Undirritaður telur að núverandi tillaga Vegagerðarinnar sé óskynsamleg og mikil og óafturkræf mistök ef af yrði.

1. Nú er m.a. um að ræða A friðuð svæði sem er Blikastaðarkró og Leirvogurinn. A friðun er hæsta stig friðunar og er eingöngu veitt þar sem einstaka náttúru og lífríki er að ræða. Sjá hér upplýsingar um friðaða svæðið og friðunina. *https://ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/fridlyst-svaedi/sudvesturland/blikastadakro-leiruvogur/*
2. Brúin og hinar miklu vegfyllingar eru sett rétt utan A friðunar svæðanna og alveg ljóst að með því mun verða mikil röskun á sjárföllunum með tilheyrandi óafturkræfum neikvæðum áhrifum á þetta viðkvæma svæði sem Leirvogurinn og Blikastaðarkró er. Þarna eru selir og sellátur, kyrrð, falleg og ósnortin náttúra sem auðvelt er að njóta og þúsundir Reykvíkinga og aðrir njóta í dag. Þetta svæði er einstakt. Mikil og óafturkræf mistök að raska þessu. Við hljótum að vera sammála um það?
3. Á ekkert að læra af fyrri mistökum í þeim efnum eins og t.d. þverun Gilsfjarðar þar sem lífríki fjarðarins innan brúarinnar er nánast dautt?
4. Á bls. 26 er mynd í skýrslunni eru mynd sem væntanlega er tekin af toppi Úlfarsfells til að sýna brúnna og vegfyllinguna yfir Leirvoginn og Blikastaðargró. Það þyrfti að láta stækkunargler fylgja með hverri samantektarskýrslu því svo mikil er fjarlægðin á þessari mynd!! Auðvelt væri að sýna myndir mikið nær til að gríðarstóru mannvirkin (brúin og vegfyllingin) sjáist á eðlilega hátt. Hvers vegna var það ekki gert? Hver ákvað að sýna eingöngu mynd svona langt í burtu? Var það Efla eða Vegagerðin?
5. Er búið að skoða lausnina sem Jóhannes Loftsson leggur til sjá í grein eftir hann í Morgunblaðinu 10. nóvember 2025 þar sem hann sýnir fram á að botngöng frá Brimnesi á Kjalarnesi og göng upp í Mosfellsbæ séu ódýrari og hagkvæmari en Sundabrautartillögur Vegagerðarinnar? Auk þess að það eru engin neikvæð umhverfisáhrif í tillögum Jóhannesar!
6. Vegagerðin hlýtur að taka þessari tillögu fagnandi og rýna tillögur Jóhannesar?
7. Við hljótum öll að vera sammála um að það þarf að skoða Sundabrautarmálið mikið betur og komandi kynslóðir eiga það skilið?

Ég tel Sundagöng alla leið besta kostinn út frá langtímahagsmunum íbúa og náttúru á svæðinu.

Virðingarfyllst,

Torfi Markússon
Brúnastöðum 18
112 Reykjavík

Höfundur: Torfi Markússon

Sent inn þann: 30.11.2025

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Höfundur: Jón Ágúst Jónsson

Sent inn þann: 03.12.2025 , **Fyrir hönd:** Minjastofnun Íslands

Viðhengi:

118.1.Sundabraut - umsögn Minjastofnunar.pdf

Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Minjavarðarsvið

Suðurgötu 39
101 Reykjavík
(354) 570 13 14

www.minjastofnun.is
Kennitala: 440113-0280

Skipulagsstofnun
Jón Ágúst Jónsson
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Reykjavík, 2. desember 2025
*MÍ*202510-0137/ 6.07 / Þ.H.

Þór Hjaltalín
Sviðsstjóri
thor@minjastofnun.is

Efni: Sundabraut (nr. 0627/2023) – kynning umhverfismatsskýrslu.

Minjastofnun Íslands hefur móttekið erindi Skipulagsstofnunar í skipulagsgáttinni, þar sem óskað er eftir umsögn um umhverfismatsskýrslu; *Sundabraut. Umhverfismatsskýrsla*, dagsett 13. október 2025. Skýrslan er unnin af Eflu ehf fyrir hönd Reykjavíkurborgar og Vegagerðarinnar. Meðal fylgiskjala er fornleifaskráning, Viðauki K: Menningarminjar. *Fornleifaskráning vegna mats á umhverfisáhrifum Sundabrautar*. (Borgarsögusafn, skýrsla nr. 238, Rv. 2025).

Fyrir liggur vönduð fornleifaskráning á áhrifasvæði framkvæmdanna þar sem þær fara fram uppi á landi. Fornleifaskrá þessi er fullnægjandi fyrir vinnu umhverfismatsins á því svæði sem hún tekur til og hefur verið staðfest af Minjastofnun Íslands, sbr. 15. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.

Á fjórum stöðum mun Sundabraut liggja yfir sjó, frá Klettagörðum yfir Elliðaárvog í Gufunes, yfir Eiðsvík út í Geldingarnes, frá Geldingarnesi yfir í Gunnunes og loks yfir Kollafjörð út á Kjalarnes. Allt þetta svæði er þekkt fyrir mikla skipaumferð á liðnum öldum. Þekktar miðaldahafnir voru í Þerneyjarsundi og Leiruvogi og umferð skipa hefur sömuleiðis verið umtalsverð í Eiðsvík, inn í Kollafjörð og Grafarvog. Viðbúið er að flök skipa geta legið víða á hafsbotni á umræddu svæði. Fornleifakönnun, þar sem notast er við fornleifafræðilega aðferðafræði, getur farið fram bæði á sjó og landi og er aðferðin í grunnin sú sama. Byrja þarf á að fara yfir ýmsar heimildir, svo sem sagnfræðileg rit og skjöl, kort loftmyndir o.fl. sem

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 stjórnsýslustigi og ekki kæranlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnsýslulaga 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.

geta gefið til kynna staðsetningu fornminja. Við vettvangsathuganir á sjó er svo stuðst við fjarkönnunarbúnað eins og tvígeislamæla (side-scan sonar), fjölgeislamæla (multibeam ecosounder) og segulsviðsmæla (magnetometer). Ef grunur leikur á að að minjar séu að finna á einhverjum stað er neðansjávarmyndavélum beitt eða hugsanlega köfun. Minjastofnun Íslands telur að þar sem brúargerð mun fara fram, með tilheyrandi raski á sjávarbotni, þarf fornleifaskráning á áhrifasvæði framkvæmdanna að liggja fyrir, sbr. 16. og 23. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.

Í matsskýrslunni er fjallað um menningarminjar í kafla 5.14 (bls. 313-335). Veglína Sundabrautar mun liggja um, eða í nálægð við átta forn býli og eru því miklar minjar að finna á þeirri leið. Á rannsóknarsvæði Sundabrautar eru skráðar 159 minjar en af þeim eru 60 taldar í „mikilli hættu", þ.e. þekktar sýnilegar minjar innan framkvæmdasvæðis. Þekktar sýnilegar fornleifar innan rannsóknarsvæðis en utan framkvæmdasvæðis teljast vera „í hættu", en þær eru 39 talsins. Aðrar skráðar minjar, eða 60 talsins, teljast ekki vera í hættu. Greinargóða umfjöllun er að hafa um áhrif framkvæmdanna á hverri jörð fyrir sig, með texta og skýringarmyndum í matsskýrslunni og enn nánar í fornleifaskránni. Í fornleifaskránni (bls. 176) eru lagðar til leiðbeinandi tillögur að mótvægisaðgerðum, en þar segir:

> Leiðbeinandi tillögur að mótvægisaðgerðum voru gerðar fyrir minjarnar en **Minjastofnun Íslands tekur ákvörðun um mótvægisaðgerðir, hér eru þær einungis settar fram sem tillögur**, sjá viðauka 1. Ekki eru lagðar til mótvægisaðgerðir við skráðar fornleifar þar sem þær eru taldar horfnar með öllu, eins og þar sem nýlegar byggingar standa á sama stað. Í þeim tilvikum er talið að fornleifaskráning sé fullnægjandi rannsókn. Þar sem minjar eru í *mikilli hættu* vegna þess að þær eru innan framkvæmdasvæðisins og koma til með að lenda undir veginum er lagt til að minjar verði rannsakaðar með heildaruppgreftri. Í sumum tilfellum þar sem minjar eru innan framkvæmdasvæðis en lenda líklega fyrir utan veg er mögulegt að hlífa þeim með því að girða þær af og merkja svo þær verði ekki fyrir raski á framkvæmdatímanum. Það sama á við um minjar sem eru utan framkvæmdasvæðisins en eru innan rannsóknar-svæðisins og eru taldar í hættu. Þar sem minjar eru mögulega undir sverði er lagt til að haft verði fornleifaeftirlit með jarðraski. Ef minjar koma í ljós ber að tilkynna fundinn til Minjastofnunar Íslands sem ákveður hvort frekari rannsókna er þörf á vettvangi.

Minjastofnun tekur undir þessa nálgun sem grunn viðmið. Ljóst er að framkvæmdin kallar á umfangsmiklar fornleifarannsóknir og nánari útfærsla varðandi kröfur og framkvæmd þeirra þarf að vinna í nánu samstarfi við Minjastofnun. Á bls 333 í matsskýrslunni er

vísað í viðauka 1 í fornleifaskýrslunni, *hættumat og mótvægisaðgerðir*, en þar eru allar skráðar minjar listaðar upp, hættan metin og lagðar til viðeigandi mótvægisaðgerðir. Mikilvægt er að hafa þetta skjal til hliðsjónar. Töluverður fjöldi skráðra minja þar eru yngri en 100 ára og falla því utan friðunarákvæða minjalaga og Minjastofnun getur því ekki gert kröfu um rannsóknir á þeim. Þótt slíkar minjar njóta ekki sjálfkrafa aldursfriðunar þá geta þær engu að síður haft mikilvægt menningarsögulegt gildi og verið varðveisluverðar og ætti að vera kappsmál að hlífa slíkum minjum eins og kostur er. Einnig munu margar þessara minja falla undir 100 ára regluna á næstu árum.

Nokkur atriði er rétt að nefna sérstaklega:

Laugarnes, bæjarhóll, kirkja og kirkjugarður, er friðlýstur fornleifastaður og í undirbúningi er að friðlýsa allan Laugarnestangann. Framkvæmdir við Sæbraut munu fara býsna nærri þessum minjum og er mikilvægt að gott fornleifaeftirlit verði með framkvæmdum þar.

Umræða hefur verið í gangi um að friðlýsa grafreitinn í Gufunesi, byggður 1978. Ljóst er að framkvæmdir fara mjög nærri honum og telur Minjastofnun mikilvægt að tryggja varðveislu hans. Skoða þarf það mál sérstaklega.

Gera þarf ráð fyrir umtalsverðum rannsóknum á Eiði og má þar sérstaklega nefna hjáleiguna Geldingarnes og Réttarnes, ef ekki verður hjá því komist.

Í Sundakoti er gert ráð fyrir að framkvæmdasvæðið liggi langt inn fyrir túngarð (sbr. mynd 5.74, bls. 329). Slíkar tillögur hafa ekki áður verið kynntar fyrir Minjastofnun. Stofnunin telur mikilvægt að framkvæmdasvæðinu verði haldið utan túngarðs í Sundakoti, enda teljast minjarnar hafa hátt verndargildi eins og fram kemur í texta matsskýrslunnar á bls. 329.

Veglínan mun liggja þvert yfir bæjarstæði Glóru og er ljóst að þar verður að gera ráð fyrir umfangsmiklum fornleifarannsóknum. Rétt er að benda á að uppgröftur á slíkum minjum, eins og bæjarhól, mun taka langan tíma. Hafa þarf í huga að ill gerlegt er að framkvæma fornleifauppgröft að vetrarlagi. Minjastofnun mun setja nánari skilyrði og leiðbeiningar um framkvæmd slíkra rannsókna, líkt og á öðrum stöðum þar sem ráðast þarf í fornleifauppgröft.

Minjastofnun telur umfjöllun um menningarminjar skilmerkilega og lýsa vel áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á minjar. Helstu athugasemdir eru þær að bæta þarf við skráningu minja á áhrifasvæði framkvæmdanna í sjó. Varðandi mótvægisaðgerðir er mikilvægt að taka mið af viðauka 1 í fornleifaskránni en í framhaldi af henni þarf svo að útfæra frekari rannsóknir og mótvægisaðgerðir í samráði við Minjastofnun. Stofnunin lýsir áhyggjum sínum af því hve þrengt er að minjum í Sundakoti og mælist til þess að framkvæmdum þar verði haldið utan túngarðs. Einnig hvetur stofnunin til þess að framkvæmdum verði haldið frá grafreitnum í Gufunesi.

Minjastofnun hefur að öðru leyti ekki athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna.

Virðingarfyllst,

Þór Ingólfsson Hjaltalín
Sviðsstjóri minjavarðasviðs

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Höfundur: Jón Ágúst Jónsson

Sent inn þann: 03.12.2025 , **Fyrir hönd:** Náttúruverndarstofnun

Viðhengi:

119.1.Umsögn_NVS_Sundabraut.pdf

Náttúru verndar stofnun

Skipulagsstofnun
Jón Ágúst Jónsson
Borgartúni 7b, 105 Reykjavík

Garðabær, 2. desember 2025
202510-0064/Á.G.
08.03

Efni: Umsögn - Mat á umhverfisáhrifum - Sundabraut - Skipulagsstofnun.

Vísað er til erindis Skipulagsstofnun er barst 14. október þar sem óskað er umsagnar Náttúruverndarstofnunar á umhverfismatskýrslu varðandi Sundabraut.

Í greinargerð kemur fram að vegagerðin í samvinnu við Reykjavíkurborg áformar lagningu Sundabrautar milli Sæbrautar og Kjalarness. Meginmarkmið framkvæmdarinnar sé að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta á svæðinu, stytta vegalengdir og bæta tengingar á milli svæða. Í fyrirliggjandi umhverfismatsskýrslu leggur Vegagerðin fram tvo aðalvalkosti fyrir þverun Kleppsvíkur, þ.e. milli Sæbrautar við Sundahöfn og Gufuness, annars vegar jarðgöng og hins vegar 30 m háa brú. Báðir valkostir fylgja sömu veglínu frá Gufunesi um Geldinganes, Gunnunes, Álfsnes og upp á Kjalarnes. Eiðsvík, Leiruvogur og Kollafjörður verða þveruð með landfyllingu og eins stuttri brú og kostur er. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir hefjist árið 2027 og ljúki árið 2031.

1. Náttúruverndarsvæði

1.1 Friðlýst svæði og svæði á náttúruminjaskrá

Náttúruverndarstofnun vill árétta að fyrirhugaðar framkvæmdir við Sundabraut liggja þétt upp við friðlýsta svæðið Blikastaðakró–Leiruvogur og tekur til fjögurra annarra svæða á Náttúruminjaskrá en það eru Gufuneshöfði, Reykjavík (127): Eyjar á Kollafirði: 129. 130. Úlfarsá og Blikastaðakró , 131. Leiruvogur, Mosfellsbæ.

Hið friðlýsta svæði, sem liggur innan Reykjavíkur og Mosfellsbæjar, hefur hátt verndargildi sem felst einkum í grunnsævi, víðáttumiklum leirum og miklum sjávarfitjum. Svæðið er mikilvægur viðkomustaður farfugla, einkum vaðfugla og fóstrar ríkulegt fuglalíf allt árið um kring, þ. á m. ábyrgðartegundir fugla. Svæðið er einnig viðkomustaður landsela. Fjörusvæðin einkennast af fjölbreyttum vistgerðum, leirum, þangfjörum, kræklingaáreyrum og sandfjörum sem eru lífauðugar og laða að fjölbreytt fuglalíf. Leirurnar eru meðal fárra óraskaðra leira á höfuðborgarsvæðinu. Í leirusetinu er ríkulegt samfélag sjávarhryggleysingja, m.a. ýmis skeldýr og burstaormar, þ.m.t. hinn sjaldgæfi risaskeri. Auk þess að vera fuglum nauðsynlegar gegna leirur einnig mikilvægu hlutverki við að takmarka gróðurhúsaáhrif og önnur neikvæð áhrif loftslagsbreytinga en leirur binda gróðurhúsaloftegundir og er binding á flatareiningu mikil. Auk þess að geyma jafnframt sjávarfitjar sem eru með hátt verndargildi, finnast á svæðinu sjaldgæfar plöntutegundir og nokkuð er um þangfjörur á vestanverðu svæðinu sem einnig eru lítið raskaðar. Landslag er fjölbreytt og útsýni tilkomumikið og er svæðið vinsælt og aðgengilegt til útivistar, hvort heldur til náttúruupplifunar, fuglaskoðunar og/eða fræðslu. Aðliggjandi austanverðu svæðinu er friðlandið við Varmárósa sem upphaflega var stofnað árið 1980 en hefur verið á náttúruminjaskrá frá árinu 1978. Varmárósar er annar tveggja fundarstaða fitjasefs (*Juncus gerardii*) á Íslandi og geymir mikilvæg vistkerfi bæði fyrir fugla og sjaldgæfar plöntutegundir. Friðlýsingin samræmist markmiði 2. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd þar sem kveðið er á

um vernd líffræðilegrar fjölbreytni með því að viðhalda tegundafjölbreytni og vistfræðilegum ferlum.

Markmið friðlýsingar Blikastaðakró-Leiruvogs er að viðhalda og vernda til framtíðar náttúrulegt ástand mikilvægs búsvæðis fugla og sjávarhryggleysingja auk líffræðilegrar fjölbreytni þannig að það fái að þróast samkvæmt náttúrulegum lögmálum og á eigin forsendum. Friðlýsingin miðar einnig að því að treysta útivistar-, rannsókna- og fræðslugildi svæðisins.

Markmið friðlýsingar Varmárósar er m.a. að vernda og viðhalda fitjasefi og búsvæði þess sem og náttúrulegu ástandi votlendis svæðisins ásamt sérstöku gróðurfari sem þar er og búsvæði fyrir fugla. Einnig er markmið með friðlýsingunni að tryggja rannsóknir og vöktun á lífríki svæðisins með áherslu á plöntuna fitjasef, búsvæði hennar og þær vistgerðir votlendis, strandlendis og fjöruvistgerða sem er að finna á svæðinu.

Náttúruverndarstofnun vekur athygli á því að við ákvörðun um friðlýsingu var m.a. höfð hliðsjón af samningi Sameinuðu þjóðanna um líffræðilega fjölbreytni (Rio de Janeiro 1992, sbr. Stjórnartíðindi C nr. 11/1995), samningnum um vernd villtra plantna og dýra og lífsvæða í Evrópu (Bern 1979, sbr. Stjórnartíðindi C nr. 17/1993), samþykkt um votlendi sem hafa alþjóðlegt gildi, einkum fyrir fuglalíf (Ramsar 1971, sbr. Stjórnartíðindi C nr. 1/1978) og rammasamningi Sameinuðu þjóðanna um loftslagsbreytingar (sbr. Stjórnartíðindi C nr. 14/1993 og 39/1993).

Framkvæmdarsvæðið sem um ræðir er fyrir utan hið friðlýsta svæðis en nálægðin er slík að Náttúruverndarstofnun vekur athygli á mikilvægi þess tillagan taki tillit til 54. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd þar sem fjallað sé um í tillögunni hvort landnotkun og framkvæmdir utan friðlýstra svæða geti á einhvern hátt haft áhrif á hin friðlýstu svæði. Þetta getur m.a. átt við byggingar, skógrækt, landgræðslu og efnistöku. Skv. 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 veitingu leyfis. Leita skal umsagnar Náttúruverndarstofnunar áður en leyfi er veitt. Setja má skilyrði til að koma í veg fyrir skaða af starfseminni eða framkvæmdunum á hinu friðlýsta svæði.*

Náttúruverndarstofnun telur að framkvæmdirnar sem hér um ræðir munu að öllum líkindum hafa neikvæð áhrif á verndargildi nærliggjandi friðlýstra svæða bæði á framkvæmda- og rekstrartíma, einkum vegna truflunar á fuglalífi, breytinga á straumum og setflutningi, röskunar á leirum og sjón- og hljóðmengunar.

Fyrirbyggjandi- og mótvægisaðgerðir

Náttúruverndarstofnun telur nauðsynlegt að mótvægisaðgerðir verði órjúfanlegur hluti mats og hönnunar. Forðast skal landfyllingar og, sé þverun óhjákvæmileg, velja brýr með löngum spennum til að tryggja eðlileg vatnaskipti og draga úr breytingum á leirum og botngerð. Framkvæmdir skulu takmarkaðar á varp- og fartíma fugla, og dregið úr hávaða og ljósmengun eftir föngum, auk þess sem setja þarf upp varnir til að minnka líkur á fuglaárekstrum. Þá ber að framkvæma samfellda vöktun á straumkerfi, leirum, botndýrum og fuglalífi, fyrir, á meðan og eftir framkvæmdum. Tryggja þarf mengunarvarnir þannig að olíur, eiturefni eða jarðvegur af menguðum svæðum, m.a. í Gufunesi, berist ekki til friðlýstra svæða.

1.2 Votlendi

Náttúruverndarstofnun metur áhrifasvæði framkvæmdarinnar víðfemt. Innan þessa svæðis er t.a.m. friðlandið Varmárósar sem er annar tveggja fundarstaða fitjasefs. Vistgerðir og dýralíf þessa votlendis er fjölbreytt sem hafa verið rannsakaðar og kortlagðar af Tringu ehf.[1] Náttúruverndarstofnun vekur athygli á að íslensk stjórnvöld hafa skuldbundið sig samkvæmt Bernarsamningnum að stuðla að vernd votlenda, m.a. með því að friðlýsa ákveðin svæði og stuðla að betri lífsskilyrðum votlendisfugla og annars lífríkis.[2]

Náttúruverndarstofnun vekur athygli á að í 2. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd segir að til að stuðla að vernd líffræðilegrar fjölbreytni skal stefnt að því að viðhalda fjölbreytni vistgerða innan náttúrulegra útbreiðslusvæða þeirra með þeirri tegundafjölbreytni og þeim vistfræðilegu ferlum sem einkenna hverja vistgerð og tryggja ákjósanlega verndarstöðu einstakra vistgerða.

Í umhverfismatskýrslunni er lagt upp með að nýta gróðurtorfur sem falla til á framkvæmdartíma til frágangs á röskuðu svæði. Ennfremur mun framkvæmdaraðili forðast rask á votlendi eins og kostur er, en ef rask er óhjákvæmilegt verður ráðist í endurheimt votlendis í stað þess sem raskast. Náttúruverndarstofnun telur óvíst að mótvægisaðgerðirnar skili tilætluðum árangri og hvort þær standist þær skuldbindingar sem stjórnvöld hafa gengist við í þeim efnum. Til að mynda ætti mótvægisaðgerðir í formi endurheimt votlendis að vera lýst ítarlega í vöktunaráætlun framkvæmdar að mati Náttúruverndarstofnunar, þar sem tilgreint er m.a. samráð við sérfræðinga votlendisendurheimtar við ákvörðun á staðsetningu, aðferðum og umfangi þess.

2. Fleiri áhrifaþættir

2.1 Gengd laxfiska

Samkvæmt umhverfismatskýrslu mun Sundabraut þvera Kleppsvík, Eiðisvík, Leiruvog og Kollafjörð á leið sinni milli Reykjavíkur og Kjalarness. Þessi svæði eru mikilvæg farleið og búsvæði laxfiska sem ganga á milli ferskvatns og sjávar og geta orðið fyrir áhrifum vegna framkvæmdarinnar.

Náttúruverndarstofnun bendir á að Blikastaðakró-Leirvogur er mikilvægt svæði fyrir laxfiska, með tilliti til gegnd þeirra upp í Leirvogsá og Kölduskvísl. Samkvæmt Hafrannsóknarstofnun mun Þverun Leirvogs að öllum líkindum auka grugg á hafsbotni og auknir hafstraumar sem fylgja í kjölfarið munu líklega hafa áhrif á gegnd fiska um þessi mikilvæg svæði.[3] Náttúruverndarstofnun tekur undir rannsóknir Hafrannsóknarstofnunar í þessum efnum og hvetur framkvæmdaraðila til að lágmarka neikvæðu áhrif framkvæmdanna á gegnd laxfiska um friðlýst svæði.[4]

2.2 Hljóðvist

Fjallað er um áhrif framkvæmdanna á hljóðvist svæðisins í kafla 5.3 í umhverfismatsskýrslunni. Áhrifin á framkvæmdartíma eru metin talsverð neikvæð en á rekstrartíma fara áhrifin mikið eftir því hvaða valkostur verður fyrir valinu. Náttúruverndarstofnun vekur athygli á því að hávaði og titringur af völdum vinnuvéla og sprenginga hefur ekki einungis áhrif á fólk heldur líka á dýralíf

[1] https://skipulagsgatt.is/files/79f34165-6dcd-414e-8287-c8f8f86bfcdb
[2] https://ust.is/nattura/althjodlegar-skuldbindingar/#ramsar-samningurinn-um-votlendi-sem-hafa-althjodlegt-gildi-einkum-fyrir-fuglalif
[3] https://skipulagsgatt.is/files/4de474a1-6c6b-4f3f-ae13-04d6effdbb1d
[4] https://skipulagsgatt.is/files/4de474a1-6c6b-4f3f-ae13-04d6effdbb1d

og slíkt hefur verið rannsakað.[5] Enginn gaumur er gefin af þessum þætti í rannsóknum á áhrifum hljóðvistar vegna framkvæmdanna en Náttúruverndarstofnun telur óhjákvæmilegt annað en að meta áhrifin á dýralífið líka.

Meta þarf áhrif hávaða frá framkvæmdum og umferð getur haft áhrif á fugla, seli og fiska, meðal annars með því að trufla varp, fæðunám, hvíld og viðveru sela og hrygningu fiska. Þá þarf að leggja mat á áhrif hávaða á tegundir á viðkvæmustu tímum ársins, þar á meðal á varp- og fjaðrafelli tíma fugla göngutímabil fiska, og leiða slíkt mat til skýrra takmarkana á framkvæmdum.

Náttúruverndarstofnun telur einnig að skilgreina þurfi mótvægisaðgerðir til að hlífa viðkvæmum búsvæðum og að halda sprengingum fjarri friðlýstu svæði. Tryggja þarf að vinnu sé hagað þannig að rask á lífríki verði sem minnst. Jafnframt þarf að koma á reglubundinni vöktun á hávaða í lofti og vatni og fylgjast með hegðun og viðveru fugla, sela og fiska á framkvæmdatíma, og nýta niðurstöður þeirrar vöktunar og rannsókna til að aðlaga mótvægisaðgerðir eftir þörfum.

2.3 Landslag og náttúrleg ásýnd

Náttúruverndarstofnun bendir á að náttúruleg ásýnd landslagsins á höfuðborgarsvæðinu hefur breyst töluvert á undanförnum áratugum en fagurfræðilegt gildi náttúrulegs umhverfis er mikilvæg þáttur fyrir bæði fyrir lífríki, upplifun og lýðheilsu fólks.

Stefna stjórnvalda varðandi landslag kemur fyrst og fremst fram í náttúruverndarlögum nr. 60/2013 og í Landslagsamningi Evrópu (ELC)127 sem Ísland fullgilti árið 2020. Náttúruverndarstofnun bendir á að í þessu ljósi í 3. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 segir að til að stuðla að vernd jarðfræðilegrar fjölbreytni landsins og fjölbreytni landslags skal stefnt að því að varðveita landslag sem er sérstætt eða fágætt eða sérlega verðmætt vegna fagurfræðilegs og/eða menningarlegs gildis.

Náttúruverndarstofnun bendir ennfremur á að í 69. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd kemur fram að við hönnun mannvirkja, svo sem vega, virkjana og annarra framkvæmda, skuli þess gætt að þau falli sem best að svipmóti lands. Við mat á umhverfisáhrifum og afgreiðslu leyfisumsókna skal tekið afstöðu til þessa atriðis. Sérstaklega er mikilvægt að huga að vali á staðsetningu og legu mannvirkja, útfærslu í stærð og formi, frágangi að loknum framkvæmdum og litavali sem lykilþætti í aðlögun mannvirkja að umhverfi sínu. Auk þess er mikilvægt að mannivirki samrýmist jarðmyndunum, gróðri og ásýnd svæðisins.

Landlagssamningur Evrópu var gerður á vettvangi Evrópuráðsins árið 2000 en var fullgiltur á Íslandi 1. apríl árið 2020. Markmið samningsins er að efla verndun, nýtingu og áætlanir um landslag, og að skipuleggja evrópska samvinnu um málefni varðandi landslag. Samningurinn gildir um allt yfirráðasvæði aðildarríkja og nær til ósnortins lands, þéttbýlis, dreifbýlis og umhverfis borga. Hann tekur einnig yfir innri og skipgengar vatnaleiðir og sjávarsvæði auk þess sem samningurinn gildir hvort sem landslag kunni að teljast framúrskarandi, hversdagslegt eða niðurnítt.

Náttúruverndarstofnun telur líklegt að framkvæmdirnar við Sundabraut mun hafa neikvæð áhrif á náttúruleg ásýnd landslagsins í nágrenni hennar. Stofnunin telur enn fremur að skilgreiningin að landslagið á áhrifasvæðinu sé einungis manngert og þéttbýli sé of þröng.

---

[5] Halfwerk W., Holleman L.J.M., Lessells C.M. & Slabbekoorn H. 2011. Negative impact of traffic noise on avian reproductive success. Journal of Applied Ecology 48, 210-219.
Francis C.D., Ortega C.P. & Cruz A. 2009. Noise pollution changes avian communities and species interaction. Current Biology 19: 1415-1419.
Barber J.R., Crooks K.R. & Fristrup K.M. 2010. The cost of chronic noise exposure for terrestrial organisms. Trends in Ecology and Evolution 25: 180-189.

3. Óvissuþættir vegna áhrifa Sundabrautar

Náttúruverndarstofnun telur að óvissuþættir umhverfisáhrifa af framkvæmdunum á verndargildi friðlýsta svæðisins Blikastaðakró-Leiruvogs og á svæði á Náttúruminjaskrá séu töluverðir og nauðsynlegt sé að fjalla sérstaklega um þá. Óvissan er fólgin í eftirfarandi atriðum sem farið verður yfir hér á eftir.

3.1 Leirur

Leirur í Blikastaðakró og Leiruvogi eru meðal fárra óraskaðra leira á höfuðborgarsvæðinu og hýsa mjög fjölbreytt samfélag botndýra, þar á meðal sjaldgæf dýr eins og risaskera. Náttúruverndarstofnun bendir á í þessu sambandi að leirur njóta sérstakrar verndunnar samkvæmt 1. mgr 61.gr laga nr. 60/2013. Í þriðju málsgrein sömu greinar og laga er sérstaklega tekið fram að forðast beri að raska vistkerfum og jarðminjum sem taldar eru upp í 1. og 2. mgr. nema brýn nauðsyn beri til. Það verður ekki séð að brýn nauðsyn sé fyrir því að raska leirum með þeim hætti eins og framkvæmdirnar gera ráð fyrir með miklum landfyllingum og brúm með stuttum spönnum.

Í umhverfismatsskýrslu er viðurkennt að brúarstoðir og fyllingar munu breyta straumkerfum og setflutningi, sem getur valdið rofbreytingum, uppsöfnun eða færslu leirufláka, með beinum áhrifum á botndýra- og fuglalíf. Náttúruverndarstofnun telur óvissu ríkja varðandi þessi þætti á sjávarbotninn innan Blikastaðakró-Leiruvogs. Þær rannsóknir sem unnar voru í tengslum við hafstrauma, grugg og sjávarbotninn voru á of þröngu svæði og náðu ekki inn á friðlýsta svæðið.[6]

Náttúruverndarstofnun telur því mikilvægt að óvissu verði eytt þarna því að leirur eru lykilfæðusvæði fyrir fjölda fuglategunda og eru jafnframt mikilvæg kolefnisforðabúr. Stofnunin telur ennfremur að röskun þeirra geti haft verulega neikvæð áhrif á verndargildið.

3.2 Fuglalíf

Náttúruverndarstofnun bendir á að þétt upp að skipulagssvæðinu eru tvö mikilvæg fuglasvæði skv. vistgerðarkorti Náttúrufræðistofnunar[9] sem nefnast Elliðavogur-Grafarvogur og Blikastaðakró og Leiruvogur. Svæðin flokkast sem mikilvæg fuglasvæði á fjörum og grunnsævi. Þessi svæði gegna þýðingamiklu hlutverki fyrir fugla sem fara um þau. Sum af þeim eru til að mynda fjaðrafellistaðir andfugla. [7]

Náttúruverndarstofnun vekur athygli á því að allir fuglar eru friðaðir samkvæmt lögum nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum nema friðun þeirra hafi verið aflétt með reglugerð nr. 456/1995. Þegar rætt er um friðun tekur hún einnig til eggja og hreiðra þeirra fugla sem njóta algerrar eða tímabundinnar friðunar. Auk þess bendir stofnunin á að í 2. mgr. 6. gr. laga nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum segir að ávallt skuli gæta fyllstu varkárni og nærgætni gagnvart villtum dýrum og búsvæðum þeirra og forðast óþarfa truflun. Við skipulag og landnotkun skal tekið tillit til villtra dýra og búsvæða þeirra, sbr. lög um náttúruvernd og skipulagslög.

Samkvæmt umhverfismatskýrslu er lagt til að vakta (fyrir, á meðan og á eftir) fuglalíf á öllum stigum framkvæmdanna svo að t.a.m. sé hægt að bregðast við breytingum á lífríkinu.

[6] https://skipulagsgatt.is/files/4de474a1-6c6b-4f3f-ae13-04d6effdbb1d
[7] https://www.natt.is/is/dyr/fuglar/mikilvaeg-fuglasvaedi/fjorur-og-grunnsaevi

Fuglatalningar árlega fyrir, á framkvæmdatíma og fyrstu 5 árin eftir að framkvæmdum lýkur. 15 talningar yfir árið. Eftir það á tveggja ára fresti í 10 ár, eða lengur ef niðurstöður gefa tilefni til.

Náttúruverndarstofnun bendir á að þó að vöktun sé góðra gjalda verð er hún ekki mótvægisaðgerð í sjálfu sér. Hins vegar er eðlilegt að mótvægisaðgerðir séu byggðar á vöktunum. Stofnunin vekur því athygli á þeirri óvissu sem ríkir um áhrif framkvæmdanna á fuglalíf svæðisins og áréttar mikilvægi þess að sett verði fram vöktunaráætlun og svo viðbragðsáætlun í kjölfarið.

3.3 Selir

Náttúruverndarstofnun vekur athygli á því að Gorvík í Blikastaðakró sé vel þekktur og kunnur setstaður sela eða selalátur. Selirnir virðast aðallega nota tvö sker í víkinni en samkvæmt viðauka J í umhverfismatsskýrslu Sundabrautar sáust þar 28.12.2023 samtals 48 selir.[8] Selalátur eru staðir þar sem selir koma reglulega á til að kæpa, sinna kópauppeldi, hafa feldskipti og leita hvíldar. Svæðin gegna lykilhlutverki í verndun og viðgangi tegundarinnar., Landselur sem er algengasta selategundin við Íslandsstrendur en hún var 2018 metin í bráðri hættu (CR). Árið 2020 var listinn uppfærður og tegundin færð af honum sökum fjölgunar en lítið má út af bregða ef tegundin á ekki að lenda aftur á listanum.[9]

Náttúruverndarstofnun telur mikilvægt að settar verði fram raunhæfar mótvægisaðgerðir til þess að eyða óvissunni um áhrif framkvæmdanna á viðkvæm selalátur á svæðinu.

3.4 Urðunarstaðurinn í Gufunesi

Náttúruverndarstofnun vekur athygli að nokkur óvissa ríkir en um þær aðferðir sem ráðgert er að fara í varðandi urðunarstaðinn í Gufunes og brýnir fyrir framkvæmdaaðila að minnka hana áður en lengra er haldið.

Kafli 5.5 í umhverfismatsskýrslu Sundabrautar er tileinkaður öryggi vegna Gufuneshauga. Þar kemur fram að í valkostum BK1 eða BK2 er ætlunin að byggja hefðbundin veg yfir Gufunesið. Samkvæmt valkosti BG1 mun vegurinn liggja yfir Gufuneshauga á 900 metra löngum kafla. Urðunarsaga haugana hefur verið kortlögð, farið yfir rannsóknir á gasframleiðslu hauganna og áhrif þeirra á heilsu og öryggi fólks.

Rannsóknir á gasstreymi haugana sem framkvæmdar voru árið 2000 í tengslum við mati á umhverfisáhrifum Sundabrautar leiddu í ljós að haugarnir væru enn gasframleiðslufasa. Gasuppstreymið reyndist þó vera mjög lítið og áhrifin metin lítil á heilsu og öryggi fólks samkvæmt rannsóknum 2008. Þessar niðurstöður voru svo styrktar árið 2018 með rannsóknum Fredenlunds á metanlosun frá haugunum. Jarðvegssýni úr haugunum voru greind 2023 en þar greindust nokkur efni yfir hámarksgildum á svæðunum sbr. reglugerð nr. 1400/2020. Hins vegar reyndist styrkur metans vera á niðurleið þó er rétt að árétta að samkvæmt rannsóknum EFLU 2025 eru haugarnir ennþá í gasmyndunnarfasa. Í umhverfismatsskýrslu er ennfremur dregin fram dæmi frá Hróarskeldu, New York og Kilpedder á Írlandi um enduheimt urðunastaða, áskoranir því tengdu og mótvægisaðgerðum.

Ef J1 valkosturinn með sundagöngum verður valinn raskast urðunarstaðurinn ekki. Framkvæmdaraðili telur þó BG1 hagkvæmastan, þar sem haugurinn er þjappaður og vegur byggður upp á hefðbundinn hátt eftir tilraunafergingu og áhættugreiningu. Ef það reynist ófýsilegt koma BG2 og BG3 til greina vestan við haugana á landfyllingu, BG3 einnig með stuttum

[8] https://skipulagsgatt.is/files/79f34165-6dcd-414e-8287-c8f8f86bfcdb
[9] https://www.natt.is/is/biota/animalia/chordata/mammalia/carnivora/landselur-phoca-vitulina

göngum undir byggð. Ef engin þessara leiða virkar er hægt að nota sértækar vegtæknilausnir eins og EPS blokkir, rifjalausn eða mýrarbrú, en þær eru mun dýrari og hafa 6–7 sinnum hærra kolefnisspor.

Náttúruverndarstofnun hefur farið yfir þær mótvægisaðgerðir sem lagðar hafa verið til í tengslum við urðunarstaðinn í Gufunesi og telur þær ekki nægjanlega fullnægjandi og því nokkra óvissa ríkja um lausnirnar. Stofnunin bendir á að óvissa ríki um áhrif framkvæmdanna, þar sem niðurstöður byggjast á tilraunum með fergingu. Þá er ennfremur óljóst hvað telst neikvæð niðurstaða, hver og hvernig slíkt er metið og hver tekur ákvörðun um áframhaldandi framkvæmdir.

Að mati Náttúruverndarstofnunar eru erlendu dæmin sem vísað er til eru ekki nægilega upplýsandi, ekki er rökstutt hvort og hvernig þau séu sambærileg við urðunarstaðinn í Gufunesi, og ástæður fyrir vali þeirra liggja ekki fyrir. Til dæmis er ekkert fjallað um gasmyndun eða meðferð mengaðs jarðvegs á urðunarstaðnum í New York. Þá er óljóst af hverju urðunarstaðurinn í Kilpedder á Írlandi var valinn sem samanburðarstaður, þar sem ekkert er fjallað um fergingu, gasmyndun eða meðferð mengaðs jarðvegs, heldur einungis kostnað við að færa vegstæðið fram hjá urðunarstaðnum. Náttúruverndarstofnun bendir á að framkvæmdaraðili geti ekki hafnað valkosti einungis á grundvelli kostnaðar.

Varðandi EPS-lausnir er rætt um í umherfismnatskýrslunni að fjarlægja hululag urðunarstaðarins, en ekkert er fjallað um hvaða áhrif slík aðgerð gæti haft á jarðlögin fyrir neðan, til dæmis hvort hún gæti aukið gassuppstreymi. Þá felur rifjalausn og mýrarlausn báðar í sér rof á haugnum með borholum, en ekkert er fjallað um hvernig meðhöndla eigi jarðveginn sem kemur upp úr holunum, hvernig hann skuli geymdur, fluttur, hreinsaður og endurnýttur eftir atvikum.

Náttúruverndarstofnun telur að J1-valkosturinn fái lítið vægi í umfjöllun um mótvægisaðgerðir vegna vegstæðis við urðunarstaðinn. Valkosturinn er sá sem hefur minnsta raskið í för með sér. Það er ennfremur bagalegt að ekkert sé fjallað um hugsanleg áhrif af valkosti BG2 en þar er hugmyndin að fara fram hjá urðunarstaðnum úti við fjöru á landfyllingu. Náttúruverndarstofnun bendir á að sá kostur hafi veruleg neikvæð áhrif á fjöruna.

3.5 Samlegðar áhrif við aðra samgönguframkvæmdir

Náttúruverndarstofnun vekur athygli á því að í umhverfismatskýrslunni er ekki fjallað um samlegðar áhrif annara samgönguframkvæmda, s.s. Borgarlínu Samkvæmt samgöngusáttmála höfuðborgarssvæðisins er Borgarlínan stærsta samgöngu verkefni höfuðborgarsvæðisins og áhrifin á samgöngumáta töluverð.

Þar sem áhrif þessara tveggja stóru samgönguframkvæmda hafa ekki verið skoðuð saman, óskar Náttúruverndarstofnun eftir því að áhrif beggja framkvæmdanna á hvor aðra verði betur tengdar saman með tillit að draga úr neikvæð áhrif á náttúruverndarsvæði.

Náttúru verndar stofnun

4. Niðurstaða

Náttúruverndarstofnun bendir á að framkvæmdirnar við Sundabraut munu að öllum líkindum hafa neikvæð áhrif á verndargildi friðlýsta svæðisins Blikastaðakró-Leiruvogur. Áhrifin verða hvað mest á leirunum og votlendinu sem mun aftur hafa áhrif á fuglalíf á svæðinu. Þær munu líklega einnig hafa neikvæð áhrif á gegnd laxfiska, áhrif á landslag og náttúrlega ásýnd friðlýsta svæðisins auk áhrifa á hljóðvist bæði fyrir dýr og menn.

Óvissuþættirnir með framkvæmdunum eru margir og leggur Náttúruverndarstofnun áherslu á að þeim verði haldið í lágmarki með rannsóknum sem ná yfir þá þætti sem stofnunin hefur bent á í umsögninni.

Út frá sjónarmiðum um náttúruvernd eru neikvæð áhrif framkvæmdanna mikil eins og kemur fram í greinargerð en þegar óvissan um lykilþætti bætast ofan á telur stofnunin afar brýnt að bregðast við. Náttúruverndarstofnun hvetur því framkvæmdaraðila að setja fram fleiri valkosti sem ekki hafa eins neikvæð áhrif á friðlýst svæði.

Virðingarfyllst,

Ármann Guðmundsson
sérfræðingur
René Biasone
svæðissérfræðingur

Fullgild rafræn undirskrift
ÁRMANN GUÐMUNDSSON
2025-12-02 16:04:11 GMT
Ástæða: Undirskrift

Fullgild rafræn undirskrift
RENÉ BIASONE
2025-12-02 16:04:59 GMT
Ástæða: Undirskrift

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Umsögn frá Köllunarkletti ehf.

Höfundur: Guðrún Jensdóttir

Sent inn þann: 04.12.2025

Viðhengi:

121.1.66. Umsögn - Jón Viðar Guðjónsson.pdf

121.2.66.1.Greining á áhrifum Sundabrautar við Köllunarklettsveg 28.11.25_Uppfærð 1.12.25.pdf

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Köllunarklettur ehf. vinnur að þróun og uppbyggingu nýrrar byggðar á Köllunarklettsreit, en hann afmarkast af lóðunum Héðinsgata 1-3, Héðinsgata 2 og Köllunarklettsvegur 3-5. Nú er unnið að deiliskipulagningu reitsins í samstarfi við Reykjavíkurborg. Svæðið hefur verið í þróun miðað við ákveðnar byggingarheimildir og gert er ráð fyrir blandaðri íbúðabyggð á reitnum í samræmi við áherslur í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 fyrir reit M-18. Markmið uppbyggingar er að þróa nýja blandaða byggð þar sem fjölbreytt mannlíf og líflegt borgarumhverfi er í fyrirrúmi, með áherslu á lífsgæði og heilsutengda þjónustu fyrir alla markhópa óháð aldri. Verkefnið tekur mið af viðmiðum Reykjavíkurborgar fyrir lífsgæðakjarna í samræmi við viljayfirlýsingu Reykjavíkurborgar og Köllunarkletts frá maí á síðasta ári.
Á reitnum er m.a. gert ráð fyrir hjúkrunarheimili, þjónustuíbúðum fyrir +60 ára, heilsuhóteli, heilsugæslu, almennum íbúðum fyrir alla aldurshópa, leikskólum, skrifstofuhúsnæði, verslunum og ýmissi þjónustu. Uppbygging á reitnum miðar þannig að því að innan svæðisins verði fjölbreytt og líflegt mannlíf sem leggur áherslu á heilsu, velferð og heilbrigt líferni sem verður algjörlega eyðilagt með því að setja gangnamunna Sundabrautar á þann stað sem tillagan gerir ráð fyrir.
Köllunarklettur ehf. hefur fengið COWI verkfræðistofu til meta áhrif fyrirhugaðrar Sundabrautar á uppbyggingu á
Köllunarklettsreit, en þar kemur m.a. fram:

- Neikvæð áhrif á loftgæði - göng hafa neikvæð áhrif á loftgæði í 100-200 metra fjarlægð. Viðvarandi að loftgæði verði við eða yfir leyfilegum mörkum.
- Neikvæð áhrif á hljóðvist - hækkað hljóðstig við gangamunna.
- Mótvægisaðgerðum vegna hljóðvistar við Sæbraut er vísað til byggingartæknilegra lausna.
- Óvíst er hvort hægt verði með byggingatæknilegum lausnum að uppfylla kröfur byggingarreglugerðar um hljóðvist á Köllunarklettsreit og í núverandi byggingum sem liggja að Sæbraut.
- Neikvæð áhrif á ásýnd frá KK-reit og núverandi aðliggjandi byggingum
- Neikvæð áhrif á tengingar fyrir gangandi og hjólandi frá KK-reit að grunnskóla og þjónustu sunnan megin við Sæbraut.
- Líklegt er að rými fyrir Sundagöng gangi inn á landsvæði M-18 sem myndi hafa neikvæð áhrif á uppbyggingu reitsins.

Við blasir að sú staðsetning á Sundagöngum sem kynnt er í skipulagsgátt, þ.e. fyrir miðjum Köllunarklettsreit, er mjög óheppileg og hefur m.a. veruleg neikvæð áhrif á ásýnd, hljóðvist, samgöngutengingar og loftgæði. Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 og Borgin við Sundin 2021, fylgiskýrsla með aðalskipulagi, er reiturinn M-18, Köllunarklettur, ætlaður fyrir ýmsa þjónustu, íbúðir, skrifstofurými og léttan iðnað. Reiturinn er sérstaklega auðkenndur sem vannýtt svæði, sem er þegar raskað, og er í skýrslunni kortlagður sem eitt af helstu uppbyggingarsvæðum Reykjavíkurborgar. Það vekur því furðu að ekki sé tekið tillit til gildandi skipulags á reitnum þegar unnið er að mikilvægu verkefni sem þessu sem hefur jafn víðtæk áhrif á umhverfi sitt og fram kemur í skýrslunni. Sundagöng eins og þau eru kynnt eru því algerlega á skjön við framan nefnd markmið Aðalskipulags Reykjavíkur, markmið og viljayfirlýsingu Reykjavíkurborgar og Köllunarkletts ehf, um uppbyggingu á reitnum. Jafnframt verður ekki annað og séð en að gert sé ráð fyrir að taka þurfi hluta af lóðum öllunarklettsreits til að koma gangnamunnanum fyrir ásamt nauðsynlegum tengingum og öðrum mannvirkum honum tengt. Síkar fyrirætlanir, ef upp koma, munu kollvarpa þeirri skipulagsvinnu sem nú er í gangi og verður ekki á þær fallist ef til kemur.
Það er mat Köllunarkletts ehf. að sú áætlun sem sett hefur verið fram um að tengingar Sundabrautar verði útfærðar sem brú en ekki göng sé eini raunhæfi og ásættanlegi valkosturinn fyrir Köllunarklettsreit, sem og aðra núverandi byggð beggja vegna Sæbrautar.
Forsvarsaðilar Köllunarkletts fagna framtaki Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar um að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta á svæðinu, stytta vegalengdir og bæta tengingar á milli svæða. Þakkað er fyrir þær kynningar sem lagðar hafa verið fram og óskað eftir góðu samráði og samstarfi um framþróun svæðisins við Köllunarklettsveg.

Fyrir hönd Kollunarkletts ehf., kt: 511119-1890
Pálmar Harðarsson, framkvæmdastóri
Jón Viðar Guðjónsson, verkefnastjóri

Höfundur: Jón Viðar Guðjónsson

Sent inn þann: 29.11.2025

Viðhengi:

66.1.Greining á áhrifum Sundabrautar við Köllunarklettsveg 28.11.25.pdf

11-2025
KÖLLUNARKLETTUR EHF.

GREINING Á ÁHRIFUM SUNDABRAUTAR VIÐ KÖLLUNARKLETTSVEG

COWI

ADDRESS COWI
Urðarhvarfi 6
203 Kópavogur

TEL +354 422 3000
WWW cowi.com

11-2025
KÖLLUNARKLETTUR EHF.

GREINING Á ÁHRIFUM SUNDABRAUTAR VIÐ KÖLLUNARKLETTSVEG

PROJECT NO.	DOCUMENT NO.

VERSION	DATE OF ISSUE	DESCRIPTION	PREPARED	CHECKED	APPROVED

EFNISYFIRLIT

1	Samantekt	6
2	Skipulagsreitir við Köllunarklettsveg	7
3	Greining á áhrifum Sundabrautar	8
4	Yfirferð greiningar	9
4.1	Ásýnd	9
4.2	Hljóðvist	10
4.3	Loftgæði	13
4.4	Samhljómur áætlana	14
4.5	Samantekt	16

1 Samantekt

Vegagerðin í samvinnu við Reykjavíkurborg áformar lagningu Sundabrautar milli Sæbrautar og Kjalarness. Miðað við þau gögn sem eru aðgengileg í skipulagsgátt fyrir Sundabraut og umfjöllun í umhverfismatsskýrslu Eflu er gert ráð fyrir að Sundagöng muni hafa neikvæð áhrif á eftirfarandi þætti á reit M-18, KK-reit Köllunarkletts og aðliggjandi byggðar við Sæbraut.

- *Neikvæð áhrif á loftgæði – Göng hafa neikvæð áhrif á loftgæði í 100-200 metra fjarlægð. Viðvarandi að loftgæði verði við eða yfir leyfilegum mörkum.*
- *Neikvæð áhrif á hljóðvist – Hækkað hljóðstig við gangamunna og mótvægisaðgerðum við Sæbraut vísað til byggingartæknilegra lausna.*
- *Óvíst er hvort hægt verði að uppfylla kröfur byggingarreglugerðar um hljóðvist á KK-reit, núverandi byggingu við Köllunarklettsveg 1 (reit K1) eða íbúðabyggð við Köllunarklettsveg eða Kleppsveg.*
- *Neikvæð áhrif á ásýnd frá KK-reit, reit K1 og aðliggjandi svæðum.*
- *Neikvæð áhrif á tengingar fyrir gangandi og hjólandi frá KK-reit að grunnskóla og þjónustu sunnan megin við Sæbraut.*
- *Neikvæð áhrif á uppbyggingaráform KK-reits þar sem skortur er á samhljómi í áætlunum Sundaganga og uppbyggingar á reit M-18 sem er samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 einn helsti uppbyggingarreitur borgarinnar.*

2 Skipulagsreitir við Köllunarklettsveg

Köllunarklettur ehf. vinnur að þróun, skipulagi og uppbyggingu nýrrar byggðar á Köllunarklettsreits og er yfirstandandi vinna við deiliskipulagningu reitsins í samstarfi við Reykjavíkurborg.

Markmið uppbyggingar er að þróa nýja blandaða byggð þar sem fjölbreytt mannlíf og líflegt borgarumhverfi er í fyrirrúmi, með áherslu á lífsgæði og heilsutengda þjónustu fyrir alla markhópa óháð aldri. Verkefnið tekur mið af viðmiðum Reykjavíkurborgar fyrir lífsgæðakjarna í samræmi við viljayfirlýsingu Reykjavíkurborgar og Köllunarkletts frá maí á síðasta ári. Reiturinn hefur hlotið vinnuheitið KK-reitur sem er vísað til í þessari samantekt. KK-reitur afmarkast af lóðunum Héðinsgata 1-3, Héðinsgata 2 og Köllunarklettsvegur 3-5.

Á reitnum er m.a. gert ráð fyrir hjúkrunarheimili með áherslu á sameiginleg rými og velferðarþjónustu, þjónustuíbúðir fyrir +60 ára, heilsuhótel með áherslu á aldurshópinn +60 ára og samgöngumiðstöð (mobility hub) með áherslu á að samþætta fjölbreytta ferðamáta og heilsugæslu. Þá er gert ráð yfir almennum íbúðum fyrir alla aldurshópa, íbúðum til styttri búsetutíma, leikskólum, skrifstofu húsnæði, verslunum og þjónustu, s.s. heilsurækt, sjúkraþjálfun, nudd-, snyrti- og hárgreiðslustofum o.fl.

Uppbygging KK-reits miðar þannig að því að innan svæðisins sem kallað er Ljósið við sjóinn, verði fjölbreytt og líflegt mannlíf sem leggur áherslu á heilsu, velferð og heilbrigt líferni.

Í þessari skýrslu er jafnframt verið að greina áhrif á Köllunarklettsveg 1. Reiturinn Köllunarklettsvegur 1 og núverandi byggð á reitnum er hluti af þessari umfjöllun og hefur vinnuheitið reitur K1 í þessari skýrslu.

Mynd 1 Skematísk afmörkun af KK-reit og reit K1 og auglýstri staðsetningu Sundaganga.

3 Greining á áhrifum Sundabrautar

Köllunarklettur ehf., sem er landeigandi að skipulagsreitnum við Köllunarklettsveg, hefur óskað eftir því að COWI verkfræðistofa taki saman stutta greiningu á mögulegum áhrifum á uppbyggingu á KK-reit ef tillögur um Sundabraut, sem eru núna til kynningar í skipulagsgátt, verða að veruleika.

Gerð er stutt samantekt á mögulegum áhrifum á skipulagsreitinn miðað við þau gögn sem eru aðgengileg í skipulagsgátt með málsnúmer 627/2023 og heitið Sundabraut. Málsnúmerið 627/2023 er kynning á umhverfismatsskýrslu fyrir Sundabraut ásamt fylgigögnum. Í upplýsingum um málið í skipulagsgátt kemur fram að Vegagerðin í samvinnu við Reykjavíkurborg áformar lagningu Sundabrautar milli Sæbrautar og Kjalarness. Meginmarkmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta á svæðinu, stytta vegalengdir og bæta tengingar á milli svæða. Í fyrirliggjandi umhverfismatsskýrslu leggur Vegagerðin fram tvo aðalvalkosti fyrir þverun Kleppsvíkur, þ.e. milli Sæbrautar við Sundahöfn og Gufuness, annars vegar í jarðgöngum og hins vegar með 30 m hárri brú. Báðir valkostir fylgja sömu veglínu frá Gufunesi um Geldinganes, Gunnunes, Álfsnes og upp á Kjalarnes. Eiðsvík, Leiruvogur og Kollafjörður verða þveruð með landfyllingu og eins stuttri brú og kostur er. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir hefjist árið 2027 og ljúki árið 2031.

Greining COWI verkfræðistofu er að meta möguleg áhrif fyrirhugaðrar staðsetningar gangamunna Sundaganga þar sem þau myndu koma til með að tengjast núverandi vegsniði Sæbrautar við Klettagarða, á uppbyggingu á skipulagsreit Köllunarkletts ehf. við Köllunarklettsveg, sjá mynd 2 hér fyrir neðan.

Mynd 2 Laugarnes, breytt ásýnd (göng). Viðauki L.2. Efla 2025.

4 Yfirferð greiningar

Helstu viðfangsefni þessarar greiningar er að skoða möguleg áhrif fyrirhugaðrar tengingar Sundabrautar við Sæbraut á ásýnd, hljóðvist og loftgæði á skipulagsreit lífsgæðakjarna við Köllunarklettsveg. Einnig verður skoðað hvernig áætlun um Sundabraut fellur að áformum um áherslu uppbyggingar á KK-reit við Köllunarklettsveg. Greiningin er sett fram í formi stuttrar samantektar en er ekki tæmandi umfjöllun um hvern þátt.

4.1 Ásýnd

Metið er að sú staðsetning sem kynnt er í skipulagsgátt fyrir miðju skipulagsreitar Köllunarkletts sé mjög óheppileg í ljósi yfirstandandi vinnu við uppbyggingu KK-reits í samvinnu við Reykjavíkurborg. Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 og Borgin við Sundin 2021, fylgiskýrsla með aðalskipulagi Reykjavíkur 2040, er reiturinn M-18 - Köllunarklettur ætlaður fyrir ýmsa þjónustu, íbúðir, skrifstofurými og léttan iðnað. Reiturinn er sérstaklega auðkenndur í skýrslunni sem vannýtt svæði sem er þegar raskað. Í skýrslunni er reiturinn kortlagður sem eitt af helstu uppbyggingarsvæðum Reykjavíkurborgar. Að staðsetja göng fyrir miðju skipulagsreitsins er talið að falli ekki vel að áherslum svæðisins og uppbyggingaráformum á reitnum í samræmi við gildandi aðalskipulag.

Lögð er mikil áhersla á upplifun á KK-reit með sérstakri áherslu á hönnun húsa, innviða, gatna og tenginga innan svæðis og við aðliggjandi byggð. Gert er ráð fyrir að hverfið og aðliggjandi svæði séu með grænni ásýnd. Gert er ráð fyrir trjágróðri, runnum og sérstökum gróðursvæðum. Við hönnun hefur verið lögð áhersla á að hæðir séu inndregnar og að form húsa og val á frágangi myndi heildarásýnd fyrir svæðið. Upplifun svæðisins og tengingar við aðliggjandi svæði er mjög mikilvægur hönnunarþáttur í uppbyggingu á skipulagsreitnum.

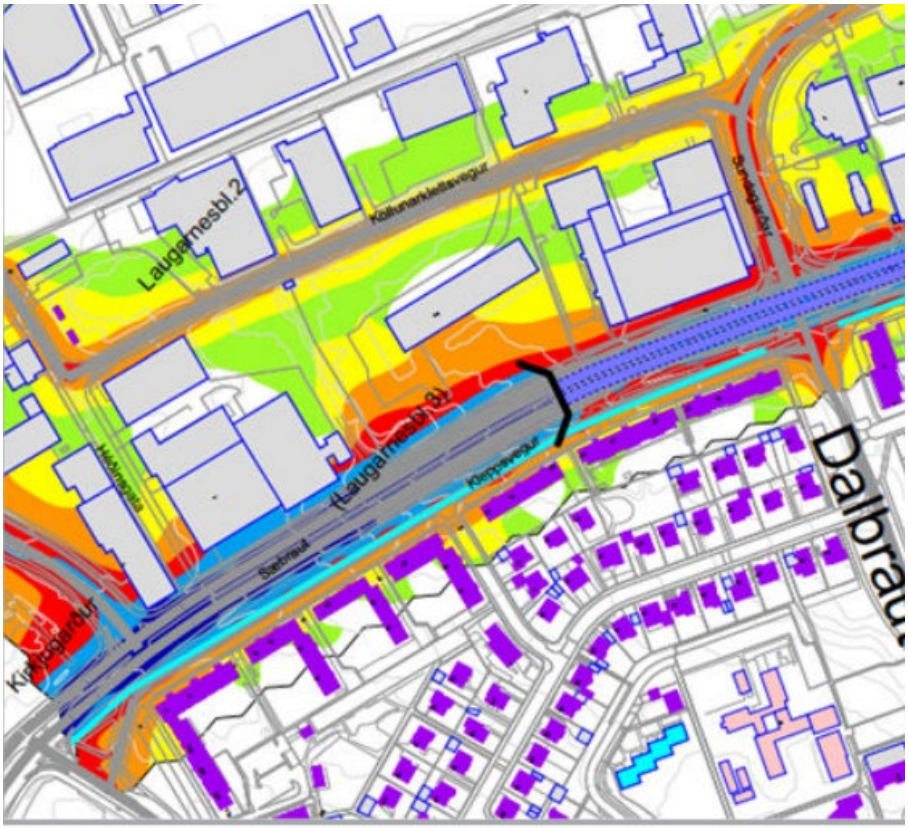
Miðað við ásýndarmynd í hefti 2 frá Eflu (sjá mynd 2 hér á undan) er gert ráð fyrir að gangamunni Sundaganga myndi vera fyrir miðju svæði skipulagsreitar Köllunarkletts. Gert er ráð fyrir að gangamunni Sundaganga myndi koma til með að tengjast núverandi vegsniði Sæbrautar við Klettagarða sjá mynd 1. Gert ráð fyrir gangamunna og stoðveggjum beggja vegna við sem ná um 100 metra frá munna ganganna. Hönnun liggur ekki fyrir og um er að ræða skematíska mynd sem gefur vísbendingar um hvernig endanleg hönnun gæti orðið.

Miðað við núverandi byggingaráform á KK-reit og reit K1 er talið að gangamunni, loftunarturnar og stoðveggir yrðu mjög sýnilegir byggingum sem snúa að eða standa við Sæbraut. Metið er að tilkoma Sundaganga myndi hafa neikvæð áhrif á upplifun svæðisins í heild, sérstaklega á tengsl við svæðið og sjónræna upplifun velferðar- og lífsgæðakjarna á KK-reit. Miðað við þá tvo aðalvalkosti sem eru til kynningar í skipulagsgátt er talið að brú myndi vera fýsilegri valkostur fyrir uppbyggingu á KK-reit og reit K1 þar sem sá valkostur hefur ekki í för með sér afgerandi breytingar á Sæbraut eins og myndi vera ef um Sundagöng væri að ræða. Áhrif á ásýnd sökum tilkomu Sundaganga eru metin neikvæð fyrir KK-reit og reit K1 sjá mynd 2..

4.2 Hljóðvist

Í skýrslu Eflu um niðurstöðu hljóðvistarútreikninga, dags. 20.08.25, kemur fram að hávaði frá umferð ökutækja hefur verið metinn í samræmi við hávaðareglugerð 724/2008. Niðurstöður Eflu sýna að fyrir núllvalkost (framreiknuð umferð til 2040) væri hljóðstig á bilinu 55–69 dB í 2 m hæð fyrir framan húshliðar sem snúa að Sæbraut og á bilinu 55 til 59 dB við Strandveg.

Sett er fram kortlagning á hljóðstigi eftir tilkomu Sundaganga við Sæbraut, sjá mynd 3. Í töflu kemur fram að hljóðstig við Sæbraut aukist um allt að 3,4 dB við 1. hæð bygginga og allt að 2,2 dB við aðrar hæðir við KK-reit.



Mynd 3 Hljóðstig eftir tilkomu Sundaganga við Sæbraut og Vogahverfi miðað við umferðarspá 2040, L_{Aeq} dB í 2 m hæð, Efla 2025.

Mótvægisaðgerðir eru áætlaðar til að bæta hljóðvistina en það kemur fram í skýrslunni að metið er að ekki er hægt að verja öll hús með hefðbundnum hljóðvörnum, sérstaklega við Sæbraut. Þar þarf að grípa til byggingartæknilegra lausna. Sett er fram að ÁDU á Sæbraut milli Langholtsvegar og Sægarða er metin 32.600 miðað við núllvalkost, 31.900 miðað við Sundabraut í göngum og 21.900 miðað við Sundabrú.

Í kafla 4.3.3 kemur fram að jarðgöng hafa í grunninn hart/endurkastandi yfirborð. Þar sem hávaðinn hljóðísogast lítið sem ekkert inni í göngunum leiðir það til aukningar á hávaða (vegna stöðugra endurkasta auk beins hljóðs) og þetta getur valdið aukinni hávaðamengun fyrir íbúðir nálægt gangamunna. Möguleg mótvægisaðgerð er að setja hljóðdempandi efni á hliðarveggi og loft í göngunum til að draga úr heildarhljóðstyrk.

Að auki getur verið nauðsynlegt að setja upp hljóðvarnir þar sem landmótun á svæði dugar ekki. Endanleg hönnun mótvægisaðgerða við gangamunna verður samkvæmt skýrslunni á verkhönnunarstigi, þ.e.a.s. útfærsla hljóðvarna og hljóðdempunar við gangamunna og inni í göngunum.

Mynd 4 Sundabraut, Sæbraut, núllkostur, framtíðar umferð 2040, L_{Aeq} dB í 2 m hæð, Efla 2025.

Þegar núllkostur framtíðar umferðar 2040 og valkostur Sundagöng með framtíðar umferð 2040 eru bornir saman, myndir 3 og 4, sést að tilkoma Sundaganga með tengingu við Sæbraut við KK-reit, hefur í för með sér aukið hljóðstig. Metið er að tilkoma gangamunna fyrir miðju svæðisins hafi neikvæð áhrif á hljóðvist sbr. töflu 4 á bls. 13 í skýrslu Eflu, niðurstaða hljóðvistarútreikninga, dags. 20.08.25. Forsvarsmenn KK-reits telja það ekki ásættanlegt að auka hljóðstig við skipulagsreitinn að jafnaði um allt að 3,4 dB þar sem að ef hljóðstig fer yfir 65 dB þarf það að vera innan við 50 dB við a.m.k. eina hlið íbúðar frá umferð ökutækja. Ef hljóðstig eykst um 3,4 dB að meðaltali við KK-reit gæti það valdið auknum kostnaði í hönnun og útfærslu til að tryggja að a.m.k. ein hlið verði með hljóðstig innan við 50 dB frá umferð ökutækja.

Til samanburðar ef valkostur BS2 – Sundabrú, sem sjá má á teikningu BS2 – 301 í skýrslu Eflu um niðurstöður hljóðreikninga, er skoðaður sést að hljóðstig framtíðarumferðar 2040 er sambærilegt við núllkost og kemur betur út fyrir skipulagsreit Köllunarkletts heldur en áhrif frá Sundagöngum við Sæbraut.

Ljóst þykir að tilkoma Sundaganga, þrátt fyrir mótvægisaðgerðir, muni hafa neikvæð áhrif á hljóðvist á skipulagsreit Köllunarkletts og næsta nágrennis við reitinn og núverandi íbúðabyggðar við Sæbraut þar sem göngin hafi neikvæð áhrif á hljóðvist beggja vegna við Sæbraut frá gangamunna, sjá mynd 3.

Ekki er talið ásættanlegt að með tilkomu Sundaganga verði þörf á að innleiða byggingartæknilegar lausnir til að draga úr áhrifum á hljóðvist á KK-reit, reit K1 og næsta umhverfi. Sérfræðingur COWI í hljóðlausnum telur að jafnvel náist ekki að uppfylla byggingareglugerð þrátt fyrir að innleiddar verði byggingartæknilegar lausnir fyrir svæðið sökum hækkun hljóðstigs frá Sundagöngum eins og þau eru kynnt í skipulagsgátt.

4.3 Loftgæði

Í skýrslu Eflu sem heitir Áhrif Sundabrautar á staðbundin loftgæði, dags. 03.06.25, er gerð grein fyrir útreikningum og mati á áhrifum Sundabrautar á staðbundin loftgæði á rekstrartíma. Mat er lagt á losun og dreifingu köfnunarefnisdíoxíðs (NO_2), grófs svifryks (PM10) og fíns svifryks (PM2,5). Styrkleiki þessara mengunarefna er reiknaður á áhrifasvæði framkvæmdarinnar með hliðsjón af viðmiðunarmörkum reglugerðar, bæði fyrir ársmeðaltöl og sólarhringsmeðaltöl. Tekið er tillit til hertra viðmiðunarmarka nýrrar loftgæðatilskipunar ESB sem reikna má með að taki gildi 2030.

Niðurstöður þessa mats benda til þess að styrkur grófs og fíns svifryks (ársmeðaltöl og sólarhringsmeðaltöl) fari yfir leyfileg mörk í allt að 100-200 m fjarlægð frá gangamunna Sundabrautar. Til mótvægis við þessi áhrif er reiknað með virkri loftun um sérstaka loftunarturna, sem staðsettir væru við hvern munna. Með þessari mótvægisaðgerð verður loftmengun innan leyfilegra marka á mest öllu svæðinu. Svifryksmengun (bæði PM10 og PM2,5) verður þrátt fyrir þetta nærri mörkum við þau íbúðarhús sem standa næst gangamunna í Laugarnesi.

Miðað við ofangreindar upplýsingar er stór hluti KK-reits innan áhrifasvæðis 100-200 m fjarlægðar frá tillögu að staðsetningu gangamunna Sundaganga þar sem þau myndu koma til með að tengjast núverandi vegsniði Sæbrautar við Klettagarða. Í skýrslu Eflu er gert er ráð fyrir mótvægisaðgerðum sem myndu valda því að loftmengun væri innan leyfilegra marka á mestöllu svæðinu.

Þegar um er að ræða uppbyggingu, sem er með megináherslu á velferð, heilsu og lífsgæði, eru settar ríkar áherslur á góð loftgæði á KK-reit í heild sinni. Að miða við leyfileg viðmið fyrir mestallt svæði Köllunarkletts þýðir að innan KK-reits væru svæði sem væru yfir leyfilegum viðmiðum. Metið er að tilkoma Sundaganga á þeim stað sem þau eru sett fram í kynningu í skipulagsgátt komi til með að hafa neikvæð áhrif á loftgæði á skipulagsreit Köllunarkletts, sem hefur áhrif á skynjun og upplifun svæðisins í heild sinni.

Í skýrslu Eflu sem heitir Áhrif Sundabrautar á staðbundin loftgæði, dags. 03.06.25, kemur fram að valkosturinn Sundabrú hefur minni áhrif á loftgæði við KK-reits og reit K1 heldur en valkosturinn Sundagöng.

4.4 Samhljómur áætlana

Forsvarsaðilar KK-reits hafa áform um að leita til Vegagerðarinnar með mögulega þróun ásýndar á Sæbraut og tengingar KK-reits við og yfir Sæbraut til að skapa góðar tengingar á mannlegum skala.

Göngubrú og tenging við grunnskóla

Við uppbyggingu á skipulagsreit Köllunarkletts er lögð áhersla á tengingar við núverandi innviði sem eru í aðliggjandi byggð. Meðal þeirra innviða, sem mikilvægt er að skapa öruggar tengingar við, er grunnskóli svæðisins, sem er staðsettur sunnan við Sæbraut. Tillögur forsvarsaðila KK-reits eru að tengja svæðið við grunnskólann með glæsilegri göngubrú yfir Sæbraut sem myndi gæða svæðið lífi með fallegri hönnun og útfærslu. Tillaga að göngubrú er fyrirhuguð á sambærilegum stað og tillögur um gangamunna Sundabrautar eru staðsettar í skýrslu Eflu. Ljóst er að þessar áætlanir hafa ekki góðan samhljóm.

Landrými og áhrif Sundabrautar

Áætlun um tilkomu Sundaganga, sem myndi koma til með að tengjast núverandi vegsniði Sæbrautar við Klettagarða, sýnir að við munna ganganna er mögulega þörf á landsvæði fyrir akreinar og virka ferðamáta sem myndi ganga inn á KK-reit og reit K1, sjá mynd 1. Mögulega myndi útfærsla tengingar Sundaganga við Sæbraut ná inn á KK-reit og reit K1 eða þrengja að áformum um uppbyggingu á reitunum og græna ásýnd framhliða við Sæbraut.

Í endanlegri hönnun Sundabrautar er að öllum líkindum gert ráð fyrir því að þörf væri á rými fyrir vegrið/árekstrarvarnir, hljóðvarnir, útblásturskerfi/útblástursturna og svæði fyrir vetrarþjónustu ásamt öðrum öryggissvæðum umfram það sem sýnt er á skematískri mynd í skýrslu Eflu, mynd 2 hér að ofan. Gert er ráð fyrir að miðað við fordæmi í Noregi væri þörf á stærra svæði en er til staðar í núverandi götustæði Sæbrautar, sjá myndir 5 og 6.

Göng á mynd 5 og 6 sýna tvær akreinar í hvora átt og er þetta snið fyrir tvær akreinar svokallað T13,5 sem lýsir breiddinni á göngunum. Ekki verður annað séð en miðað við Sundagögn bætist við akreinar sem fara fram hjá göngum beggja vegna og göngu- og hjólastíga sem bætast við sitt hvorum megin.

Að öllum líkindum myndi kennisnið sem gerir ráð fyrir Sundagöngum með tilheyrandi innviðum ekki rúmast innan núverandi rýmis Sæbrautar miðað við núverandi ráðstöfun lands og myndi ganga inn á reit M-18 sem myndi hafa neikvæð áhrif á umsýslu á KK-reit og reit K1.

Mynd 5 Dæmi um gangamunna og landrými. COWI.

Mynd 6 Dæmi um umhverfi gangamunna. COWI.

Áætlun uppbyggingar á KK-reit byggir á greiningum, forhönnun og vali á tillögum á útfærslu reitsins með tilheyrandi þróunarkostnaði. Ljóst er að þessar áætlanir skarast við tilkomu Sundaganga líkt og tillagan er kynnt í skipulagsgátt. Metið er að tilkoma Sundaganga á þeirri staðsetningu sem kynnt er í skipulagsgátt myndi hafa neikvæð áhrif á þau uppbyggingaráform sem liggja fyrir á KK-reit. Talið er að ef tillaga að Sundagöngum verður fyrir valinu hefði það í för með sér aukinn byggingarkostnað á KK-reit og reit K1 í formi mótvægisaðgerða, sem væri ekki fýsilegt fyrir lóðarhafa á reit M-18.

4.5 Samantekt

Áætlanir eru um uppbyggingu á KK-reit með áherslu á velferð og heilsu. Staðsetning gangamunna Sundabrautar fyrir miðjum KK-reit og umhverfisáhrif gangamunna, sem metin eru að hafi neikvæð áhrif á ásýnd, hljóðvist og loftgæði, virðist ekki falla vel að fyrirhugaðri uppbyggingu á KK-reit og reit K1.

Gæði uppbyggingar á KK-reit snúa að áherslu á vellíðan með því að skapa góð tengsl við svæðið, einstaka og jákvæða upplifun og að á reitnum verði góð loftgæði. Metið er að í eðli sínu eigi þessar áætlanir ekki vel saman sökum neikvæðra umhverfisáhrifa Sundaganga samkvæmt skýrslu Eflu.

Fyrir núverandi byggð á reit K1 væri þörf væri á mótvægisaðgerðum með tilheyrandi kostnaði og takmörkun á möguleikum í þróun reitsins ef Sundagöng með fyrirhuguðum umhverfisáhrifum yrðu fyrir valinu.

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Höfundur: Jón Ágúst Jónsson

Sent inn þann: 05.12.2025 , **Fyrir hönd:** Hafrannsóknastofnun

Viðhengi:

122.1.Sundabraut_umhverfismatsskyrsla_2025_Hafró.pdf

HAFRANNSÓKNASTOFNUN
Rannsókna- og ráðgjafarstofnun hafs og vatna

Skipulagsstofnun
Jón Ágúst Jónsson
Borgartún 7b
105 Reykjavík

Hafnarfirði, 4.12.2025
Málsnúmer: 2023-09-0277
JPJ

Efni: Umhverfismatsskýrsla Sundabrautar

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar sem barst í gegnum Skipulagsgátt þann 13. október 2025 þar sem óskað er umsagnar Hafrannsóknastofnunar um umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar fyrir Sundabraut.

Framkvæmdin sem hér er fjallað um er með umfangsmeiri vegaframkvæmdum síðari tíma. Lagt er til að leggja Sundabraut milli Sæbrautar og Kjalarness og í leiðinni að þvera Kleppsvík, Eiðsvík, Leiruvog og Kollafjörð. Skoðaðir voru valmöguleikar að þvera Kleppsvík með brú eða göngum, en aðrar þveranir verða með fyllingum og brúm. Umhverfismatsskýrslan er viðamikil og ítarlega er fjallað um framkvæmdasvæðið og valkosti við lagningu Sundabrautar. Hafrannsóknastofnun hefur sér í lagi skoðað þá kafla er lúta að verksviði stofnunarinnar og er með eftirfarandi athugasemdir um einstaka kafla.

Hafstraumar, öldufar og setflutningar

Eins og bent er á í skýrslunni eru þveranir inngrip í náttúruna og hafa alltaf ákveðin áhrif. Ef vatnsskipti eru skert geta miklar og óafturkræfar breytingar átt sér stað á dýralífi, tegundauðgi og framleiðni svæðanna líkt og gleggsta dæmið um neikvæð áhrifa þverana frá Gilsfirði bera vott um.

Við þessa framkvæmd, samkvæmt líkanakeyrslum, er gert ráð fyrir því að þveranir hafi óveruleg eða engin áhrif á sjávarföll og vatnsskipti. Niðurstöðurnar sýna hins vegar að framkvæmdin mun leiða til óafturkræfra áhrifa á sjávarbotn nærri brúaropum vegna botnrofs og setsöfnunar utan rofsvæða. Því spáð er að umfangsmikil þverun líkt og fyrirhuguð eru í Kollafirði, þar sem gert er ráð fyrir 80 m brúaropi og 700 m vegfyllingu, komi til með að margfalda straumhraða og valda töluverðum flutning sets og dýpkun undir brú. Til að mynda er fjallað um straumhraði í fyrirhuguðu brúaropi í Kollafirði fari um 20% tímans yfir viðmiðunarmörk fyrir hámarkssundhraða sem þorskar geta viðhaldið.

Við þverun milli Geldinga- og Gunnuness, er gert ráð fyrir 800 m þverun með allt að 200 m löngum brúm við miðja þverun og 60 m brúaropi nærri Gunnunesi. Þá var einnig metið í líkönum áhrif af styttri brúm, 120 m og 160 m. Straumhraði á 200 m brú var metinn í yfir 40% tímans farin að reyna

á sundhraða laxaseiða. Við minni brúarop voru áhrifin meiri og miðast skýrslan að mestu við 200 m brúarop og með þeim var spáð að óverulegar breytingar verði á vatnsskiptum innan þverunar. Hins vegar telur framkvæmdaraðili umhverfisáhrif geti orðið talsverði neikvæð í Leiruvogi-Blikastaðakró, en talið er að óvissa ríki um niðurstöður varðandi setflutninga og gruggmyndun á framkvæmda- og rekstrartíma. Svæðin innan þverunar, eru friðlýst sem friðland, en verndargildi svæðisins er talið hátt og felst ekki síst í grunnsævi, miklum sjávarfitjum og víðáttumiklum leirum. Framkvæmdaraðili leggur áherslu á vöktun og að gripið verði til mótvægisaðgerða, ef þörf verður á, en ekki er þó skilgreint hvernig standa ber að slíkum aðgerðum. Það er því einkar mikilvægt að 200 m brúarop verði að lágmarki til að minnka setflutninga eins og kostur er og ekki verði raskað um of fari seiða um svæðið.

Í Eiðsvík er gert ráð fyrir miklum fyllingum og mjög litlu brúaropi með töluvert stríðum straum. Svæðið þar fyrir innan er hlutfallslega lítið og þar er að finna eldri landfyllingar út í Geldinganes.

Líkanagerð sýnir fram á að landfyllingar og brúarstólpar munu hafa mjög lítilsháttar áhrif á strauma í Elliðarárvogi og í Kleppsvík, en einnig eru til skoðunar jarðgöng sem ekki valda neinni röskun á þeim hluta framkvæmdasvæðisins. Landfyllingar sem eru fylgifiskur brúargerðar koma til með að raska fjörum nærri Gufuneshöfða, en stór hluti strandlengjunnar þar er nú þegar raskaður.

Botndýralíf

Töluverðar upplýsingar liggja fyrir um botndýralíf á svæðinu. Þær rannsóknir sem vitnað er í, hafa einkum verið unnar í tengslum við eldri áætlanir um sömu eða svipaða framkvæmd. Sumar þeirra athuganna eru komnar til ára sinna. Nokkuð hefur verið um nýjar framandi og oft á tíðum ágengar sem hafa greinst á undanförnum árum á Íslandi, sér í lagi á Suðvesturlandi[1]. Sem dæmi má nefna að grjótkrabbi (*Cancer irroratus*), sem skilgreind hefur verið sem framandi ágeng tegund, hefur verið metin í hvað mestum þéttleika á heimsvísu á miðju þverunarsvæðinu milli Geldinganess og Gunnness[2]. Einnig hefur ný samloka, sindraskel (*Ensis terranovensis*)[3] og snigillinn svartserkur (*Melanochlamys diomedea*) greinst í Kollafirði[4] á undanförum 5 árum. Það kemur fram í skýrslunni að varðveislugildi botndýrasamfélaga á áhrifasvæði Sundabrautar er talið vera lítið. Tiltekið er að neðan stórstraumsfjörumarka finnist ekki búsvæði eins og marhálmsbreiður eða kóralþörungar sem hafa meira varðveislugildi. Skv. auglýsingu um friðlýsingu ber Náttúrufræðistofnun Íslands ábyrgð á vöktun lífríkis í friðlandinu Blikastaðakró-Leiruvogur, í samræmi við 74. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd og skal vöktunaráætlun um svæðið vera

[1] Framandi sjávarlífverur við Ísland, https://www.natturustofa.is/framandi_sjavarlifverur.html
[2] Gíslason, Ó. S., Jónasson, J. P., Pálsson, S., Svavarsson, J., & Halldórsson, H. P. (2017). Population density and growth of the newly introduced Atlantic rock crab *Cancer irroratus* Say, 1817 (Decapoda, Brachyura) in Iceland: a four-year mark-recapture study. *Marine Biology Research*, *13*(2), 198–209
[3] Hilmar J. Malmquist , Karl Gunnarsson Davíð Gíslason Sæmundur Sveinsson Joana Micael & Sindri Gíslason (2024) Sindraskel (*Ensis terranovensis*) – nýr landnemi í sjó við Ísland. Náttúrufræðingurinn, 94. árg. 1.-2. hefti.
[4]Svanhildur Egilsdóttir , Áki Jarl Láruson Laure de Montety Joana Micael & Sindri Gíslason (2025). Ný tegund sæsnigils í Atlantshafi. Náttúrufræðingurinn, 95. árg. 1.-4. hefti.

unnin í samvinnu við Umhverfisstofnun[5]. Í friðlýsingunni kemur einnig fram að: „*Fjörusvæðin einkennast af fjölbreyttum vistgerðum, leirum, þangfjörum, kræklingaáreyrum og sandfjörum sem eru lífauðugar og laða að fjölbreytt fuglalíf. Leirurnar eru meðal fárra óraskaðra leira á höfuðborgarsvæðinu. Í leirusetinu er ríkulegt samfélag sjávarhryggleysingja, m.a. ýmis skeldýr og burstaormar, þ.m.t. hinn sjaldgæfi risaskeri*.“ Þessi lýsing fer því ekki saman við það sem fjallað er um í umhverfismatskýrslunni þar sem segir að: „*Lífríki botndýra á framkvæmdasvæði er svipað því sem finnst víða um Reykjavík. Verndargildi lífríkis botndýra á svæðinu er því takmarkað og reikna má með að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á botndýralíf verði óveruleg“*. Ljóst er að töluverðar breytingar geta átt sér stað á búsvæðum sökum setflutninga og þar með skilyrðum þeirra tegunda sem finnast á svæðinu. Mikilvægt er vakta svæðin í samræmi við fyrirliggjandi áætlanir og fylgjast með þeim breytingum sem kunna að eiga sér stað, en ekki síður eins og kemur fram að ofan í kafla um *Hafstraumar, öldufar og setflutningar* að hanna mannvirki og haga framkvæmdum þannig að sem allra minnst rask verði.

Fiskar og önnur sjávardýr

Búsvæði og farleiðir laxfiska sem hrygna í ám innan við þverunarsvæði fyrirhugaðrar Sundabrautar en dvelja í sjó hluta úr lífsferli sínum, verða fyrir neikvæðum áhrifum vegna framkvæmdarinnar. Hér er einkum átt við fiskstofna í Leirvogsá, Úlfarsá og Elliðaám en smærri ár (t.d. Kaldakvísl og Varmá) eru einnig heimkynni ferskvatnsfiska sem ferðast á milli ferskvatns og sjávar á lífsferli sínum. Fjallað er um laxfiska í Viðauka I.1 með umhverfismatsskýrslu vegna Sundabrautar. Í viðaukanum er gerð grein fyrir niðurstöðum rannsókna á farleiðum og búsvæðanotkun laxfiska á áhrifasvæði Sundabrautar. Þar kemur fram að Sundabraut þverar farleiðir laxaseiða á göngum sínum úr ferskvatni til sjávar og fullorðins lax á leið upp í sína heimaá. Einnig kemur fram að sjóbirtingur úr ám innan Sundabrautar gengur um og dvelur á áhrifasvæði Sundabrautar meðan á sjávardvöl þeirra stendur yfir sumartíman. Að öðru leyti vísar Hafrannsóknastofnun í Viðauka I.1. með Umhverfismatsskýrslunni varðandi áhrif og tillögur að vöktun á stofnum laxfiska vegna Sundabrautar.

Töluvert er um veiðar á nytjafiskum innarlega í Faxaflóa, en fjallað er um þær í Viðauka I.2 með umhverfismatsskýrslunni. Veiðarnar fara þó fram að langmestu leyti fyrir utan fyrirhugað framkvæmdarsvæði Sundabrautar. Einna helst eru það línuveiðar sem hafa verið stundaðar hvað næst fyrirhuguðu brúarstæði í Kollafirði, en mesta veiðin er þó nærri Brimnesi og á það líka við handfæri og þorskanet. Gögn um frístundaveiðar liggja ekki fyrir, en líklegt er að þær séu stundaðar víða á framkvæmdasvæðinu. Óvíst er hvort framkvæmdin hafi áhrif á veiðarnar, en þær gætu hugsanlega skert aðgengi að svæðum.

Grunnsævið í kringum Ísland gegnir veigamiklu hlutverki sem uppeldisslóð margra okkar helstu og verðmætustu nytjafiska. Það er þó ekki vel þekkt hvaða ungviði heldur sig á framkvæmdasvæðinu, en mjög líklegt er að það sé töluvert um sand- og skarkola auk ungviði

[5] Nr. 1102, 16. september 2022. Auglýsing um friðlýsingu Blikastaðakróar – Leiruvogs.

þorskfiska. Skarkola er t.d. að finna mjög grunnt fyrsta sumarið, einkum í sendnum skjólsælum fjörum. Almennt hafa áhrif framkvæmda á uppeldisslóðir nytjafiska verið talin frekar lítil, þar sem hlutfallslega er um frekar afmörkuð svæði að ræða. Aukin ásókn er þó í svæðin vegna ýmissa framkvæmda, t.d. vegabóta eða efnistöku og áhrifin verða því uppsöfnuð. Oft er töluverð breyting einnig á búsvæðagerð, strendur víkja oft fyrir varnar eða þverunar-mannvirkum sem eru þá líkari grýttri strönd, líkt og nú má finna víða á Höfuðborgarsvæðinu. Sýnt hefur verið fram á að búsvæðamissir, líkt og á sendnum fjörum, getur haft umtalsverð fjárhagsleg áhrif þegar horft er til minnkandi framleiðni svæða yfir lengra tímabil[6]. Við þessar framkvæmdir er gert ráð fyrir að þveranir hafi óveruleg eða engin áhrif á sjávarföll og vatnsskipti, sem er til bóta, en nokkurrar óvissu gætir með þær breytingar sem verða fjörunum sjálfum, til að mynda í Kollafirði, þar sem gert er ráð fyrir hlutfallslega langri vegfyllingu og styttra brúaropi. Í Eiðsvík verður mikil straumhraði í þröngu brúaropi og búist er við töluverðu rofi innan þverunar sem kemur líklegast til með að hafa þónokkur áhrif á sandströndina þar fyrir innan. Hafrannsóknastofnun vísar í Viðauka I.2. varðandi áhrif og tillögur að vöktun á stofnum mikilvægra nytjategunda líkt og skarkola og þorskfiska vegna Sundabrautar.

Vatnshlot

Samkvæmt umhverfismatsskýrslunni er metið að framkvæmdin muni hafa óveruleg neikvæð til nokkuð neikvæð áhrif á ástand vatnshlota. Vatnshlotin eru þrjú; Innri Sund–Elliðavogur–Grafarvogur (nr. 104-1303-C), Blikastaðakró–Leirárvogur (nr. 104-1304-C) og Straumsvík–Kjalarnes (nr. 104-1391-C). Sundabraut mun þvera vatnshlotin Blikastaðakró–Leirárvogur og Innri Sund–Elliðavogur–Grafarvogur en hlutfallslega minni áhrif verða á stóra vatnshlotið, Straumsvík–Kjalarnes. Þó verða töluverð staðbundin áhrif í Kollafirði, sem er hluti af því vatnshloti.

Þegar hefur orðið mikil röskun af mannavöldum í vatnshlotinu Innri Sund–Elliðavogur–Grafarvogur hvað varðar vatnsformfræði og líffræðilega gæðaþætti. Vatnshlotið Blikastaðakró–Leirárvogur er hins vegar að mestu leiti óraskað af mannavöldum og hefur mikið gildi fyrir lífríki, s.s. sjávarhryggleysingja og fugla, sbr. lýsingu á friðlýsingu svæðisins[7]. Hafrannsóknastofnun telur að Sundabraut muni hafa mjög mikil áhrif á vatnsformfræðilega gæðaþætti í vatnshlotinu Blikastaðakró–Leirárvogur, sem líklegt er að muni geta haft veruleg neikvæð áhrif á lífríki þar. Stofnunin bendir á framkvæmdin getur valdið hnignun á vistfræðilegu ástandi vatnshlota á áhrifasvæðinu, sérstaklega hvað varðar Blikastaðakró–Leirárvogur. Hafrannssóknastofnun tekur undir álit Náttúrustofnunar Íslands og Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur hvað varðar áhrif á vatnshlot og möguleg áhrif af mengun frá urðunarstað í Gufunesi ef vegstæðið muni fara liggja þar um.

[6] Johan Stål, Sandra Paulsen, Leif Pihl, Patrik Rönnbäck, Tore Söderqvist , Håkan Wennhage (2008). Coastal habitat support to fish and fisheries in Sweden: Integrating ecosystem functions into fisheries management. Ocean & Coastal Management Volume 51, Issues 8–9, ,Pages 594-600.

[7] Nr. 1102, 16. september 2022. Auglýsing um friðlýsingu Blikastaðakróar – Leiruvogs.

Samantekt

Um afar umfangsmikla framkvæmd er að ræða og er mikið rask sem fylgir á fjörum og grunnsævi. Þótt þveranirnar séu umfangsmiklar er gert ráð fyrir að þær hafi óveruleg áhrif á sjávarföll og vatnsskipti. Sundagöng koma til með að valda minna raski en tillögur að Sundabrú. Þveranir og brúargerðir í Eiðsvík, Leiruvogi og Blikastaðakró, og Kollafriði koma til með að hafa veigamikil áhrif á búsvæði sökum setflutninga og þar með skilyrðum þeirra lífvera sem finnast á svæðunum.

F.h. Hafrannsóknastofnunar, rannsókna- og ráðgjafarstofnun hafs og vatna,

Jónas Páll Jónasson, sviðsstjóri botnsjávarsviðs

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Umsögn svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins

Höfundur: Jón Ágúst Jónsson

Sent inn þann: 07.12.2025

Viðhengi:

123.1.Sundabraut - umsögn svæðisskipulagsnefndar.pdf

Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Kópavogi, 5. desember 2025
Málsnr. 2309014
ÁÓ

Efni: Mál 627/2023 Sundabraut

Á 142. fundi svæðisskipulagsnefndar sem fór fram föstudaginn 28. nóvember 2025 var ofangreint til umræðu og eftirfarandi bókað í fundargerð vegna þess:

2309014 - Sundabraut - aðalskipulagsbreyting og umhverfismat

Fyrirliggjandi er umsagnarbeiðni frá Reykjavíkurborg úr skipulagsgátt Skipulagsstofnunar dags. 14. október 2025 varðandi drög að breytingum á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 sem varða hönnun og útfærslu Sundabrautar.

Samhliða er í kynningu umhverfismatsskýrsla framkvæmdarinnar ásamt fylgigögnum.

Á 141. fundi nefndarinnar þann 7. nóvember sl. var ákveðið að fengnir yrðu óháðir samgöngusérfræðingar til að rýna gögnin sem eru í kynningu með áherslu á áhrif framkvæmdarinnar og skipulagsáætlana á umferð, umferðaraukningu, dreifingu umferðar og dreifingu milli ferðamáta. Þar að auki væri áhersla á mögulegar mótvægisaðgerðir og aðrar aðgerðir sem ráðast mætti í til að draga úr mögulegum neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á höfuðborgarsvæðið. Niðurstöðunum yrði skilað sem minnisblaði. Á sama fundi var svæðisskipulagsstjóra falið að skrifa drög að umsögnum nefndarinnar og leggja fyrir nefndina.

Nú liggur minnisblað VSB verkfræðistofu fyrir og var það lagt fram á fundinum til kynningar. Þá voru einnig drög að umsögnum við málin tvö lögð fram. Umræður fóru fram og svæðisskipulagsstjóra var falið að uppfæra drögin til samræmis við umræður fundarins og senda þau til samþykktar svæðisskipulagsnefndar með tölvupósti.
Þann 29. nóvember voru uppfærðar umsagnir sendar svæðisskipulagsnefnd til samþykktar.

Niðurstaða fundar:
Umsagnirnar voru samþykktar með 8 atkvæðum gegn 6 og svæðisskipulagsstjóra falið að senda þær.

Ásgeir Sveinsson, Guðrún Dóra Brynjólfsdóttir, Hákon Jónsson, Hildur Björnsdóttir, Hjördís Ýr Johnson og Orri Björnsson leggja fram eftirfarandi bókun:

„Svæðisskipulagið gerir beinlínis ráð fyrir Sundabraut sem hluta af norður-suður meginstofnvegi til að tryggja öruggt og gott flæði bílaumferðar. Umsögnin horfir fram hjá þessu meginmarkmiði, sem og mikilvægi tenginga milli sveitarfélaga, samkeppnishæfni svæðisins og

framtíðaruppbyggingar innan vaxtarmarka, m.a. á Gufunesi og Geldinganesi.

Í umsögninni er vísað til þess að Sundabraut, í þeirri mynd sem hún er kynnt í umhverfismatinu, styðji ekki nægilega við meginmarkmið um breyttar ferðavenjur og því samræmist framkvæmdin ekki svæðisskipulaginu. Hér skiptir verulega máli hvaða leið verður fyrir valinu, en það getur varla talist að fækkun hjólreiðaferða um 1-2% leiði til þess að framkvæmdin teljist ekki samræmast svæðisskipulaginu í heild.

Núllkostur fær óeðlilega mikið vægi í umsögninni þrátt fyrir að uppfylla ekki meginmarkmið meginstofnvegakerfisins. Þá er of mikil áhersla á hlutföll virkra ferðamáta, sem eru undirmarkmið í svæðisskipulaginu en ekki skilyrði, á kostnað meginmarkmiðs 2.4 um greiða og örugga umferð fólks og vöru.

Hluti umsagnarinnar tekur til atriða sem falla utan verkssviðs svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins, þar á meðal umfjöllunar um mögulega „dreifingu byggðar" m.a. á Akranesi og Borgarnesi, sem ekki eru hluti af skipulagssvæðinu.

Undirrituð telja brýnt að Sundabraut verði að veruleika. Þótt vanda þurfi til verka og byggja verði á traustum gögnum er jafn mikilvægt að meta framkvæmdina í samhengi við heildarstefnu svæðisskipulagsins og megintilgang þess."

Elís Guðmundsson, Helga Jónsdóttir, Hjálmar Sveinsson, Karen María Jónsdóttir, Ingvar Arnarson og Stefán Már Gunnlaugsson leggja fram eftirfarandi bókun:

„Á fundi svæðisskipulagsnefndar 7. nóvember var einhugur um að fela svæðisskipulagsstjóra að fá óháða samgöngusérfræðinga til að rýna gögn vegna Sundabrautar. Gögnin skyldu rýnd með áherslu á áhrif framkvæmdarinnar og skipulagsáætlana á umferð, umferðaraukningu, dreifingu umferðar og dreifingu milli ferðamáta. Þar að auki væri áhersla á mögulegar mótvægisaðgerðir og aðrar aðgerðir sem ráðast mætti í til að draga úr mögulegum neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á höfuðborgarsvæðið. Niðurstöðunum skyldi skila til svæðisskipulagsstjóra sem minnisblaði samgöngu- og umhverfisverkfræðinganna. Nefndin ræddi málið á fundi sínum 28. nóvember þegar svæðisskipulagsstjóri fór yfir tillögu sína að umsögn nefndarinnar og gerði grein fyrir fundi með fagráði skipulagsfulltrúa og Vegagerðinni. Athugasemdir sem komu fram á fundinum tók svæðisskipulagsstjóri til athugunar og hefur skilað nefndinni tillögum sínum til breytinga í ljósi umræðu.

Undirrituð þakka svæðisskipulagsstjóra fyrir faglegan og vandaðan undirbúning að umsögn nefndarinnar. Hlutverk hennar er að rýna skjöl Reykjavíkurborgar og Vegagerðarinnar með tilliti til þess hvort og hvernig þau samræmist svæðisskipulaginu. Svæðisskipulagsnefnd tekur ekki ákvarðanir um verkefnin sem slík heldur kemur með ábendingar ef greiningum eða gögnum er áfátt. Það er mjög mikilvægt hlutverk í undirbúningi þessa stóra og mikilvæga máls. Í markmiðakafla 2.4 kemur fram að sveitarfélögin taki frá rými í skipulagsáætlunum sínum fyrir mögulegar tilfærslur meginstofnvega, Vesturlandsvegar (Sundabraut) og Reykjanesbrautar. Æskilegt væri að svæðisskipulagsnefndin sameinaðist um umsögn nefndarinnar og gæti þannig stuðlað að vönduðum og faglegum undirbúning þessa stóra máls."

Tilkynnist ofangreint hér með.

Svæðisskipulagsnefnd
höfuðborgarsvæðisins

Virðingarfyllst,
Fyrir hönd svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins

Ásdís Ólafsdóttir

Ásdís Ólafsdóttir
svæðisskipulagsstjóri höfuðborgarsvæðisins

Meðfylgjandi:
Umsögn svæðisskipulagsnefndar um umhverfismatsskýrslu, Vegagerðin mál 627/2023

Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins

Málsnr. 2309014 /ÁÓ

Umsögn

Til: Svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins
Frá: Ásdísi Ólafsdóttur, svæðisskipulagsstjóra
Efni: Umsögn svæðisskipulagsnefndar um umhverfismatsskýrslu, Vegagerðin mál 627/2023
Dags: 29. nóvember 2025

Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, áformar lagningu Sundabrautar milli Sæbrautar og Kjalarness. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir hefjist árið 2027 og ljúki árið 2031. [1]

Í kynningu í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar eru tvö mál sem varða Sundabraut:

- Mál nr. 627/2023. Sundabraut, Umhverfismatsskýrsla framkvæmdar.
- Mál nr. 622/2023. Sundabraut – Stofnbraut, nýr þjóðvegur í Reykjavík. Drög að breytingum á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 sem varða hönnun og útfærslu Sundabrautar annars vegar, auk draga að umhverfismatsskýrslu aðalskipulagsbreytingarinnar.

Umsögn þessi á við umhverfismatsskýrslu framkvæmdarinnar, mál nr. 627/2023.

Um Sundabraut, Umhverfismatsskýrslu

Fram kemur að meginmarkmið framkvæmdarinnar sé að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta á svæðinu, stytta vegalengdir og bæta tengingar á milli svæða. Þeir valkostir sem eru til skoðunar í umhverfismatinu felast í meginatriðum í því hvort Kleppsvík verði þveruð með göngum eða brú.[2] Stærstur hluti fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis er því ofanjarðar.

Í umhverfismatinu voru áhrif framkvæmdarinnar metin fyrir 17 umhverfisþætti. Helstu niðurstöður eru að „tilkoma Sundabrautar er talin hafa jákvæð áhrif á umferð og umferðaröryggi vegna styttingar á ferðatíma og minna álags á aðra samgönguinnviði. Áhrifin eru talin talsverð jákvæð í tilfelli ganga undir Kleppsvík en veruleg jákvæð í tilfelli brúar. Með brú er mögulegt að hafa stíga samhliða akbrautum, auk þess sem brú býður upp á frekari tækifæri fyrir þjónustu almenningssamgangna samanborið við göng. Í þessu samhengi er einnig talið að Sundabraut muni hafa talsverð jákvæð áhrif á byggða- og íbúaþróun. Á framkvæmdatíma er talið að áhrifin séu talsverð neikvæð en tímabundin.“[3]

Að öðru leyti en hér hefur verið rakið er vísað til umhverfismatsskýrslu og viðauka hennar.

Erindið tekið fyrir hjá svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins og fagráði

Erindi vegna draga að breytingum á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 auk draga að umhverfismatsskýrslu aðalskipulagsbreytingarinnar var tekið fyrir og kynnt á 141. fundi svæðisskipulagsnefndar þann 7. nóvember sl. Á fundinn mætti starfsmaður Reykjavíkurborgar, sem kynnti erindið og svaraði spurningum nefndarinnar. Þá var lögð fram eftirfarandi tillaga sem samþykkt var samhljóða:

„Þar sem hér er um stórar framkvæmdir að ræða og gögnin sem í kynningu eru í skipulagsgáttinni, eru bæði umfangsmikil og flókin, lagði svæðisskipulagsstjóri til að fengnir yrðu óháðir samgöngusérfræðingar til að rýna gögn og vinna minnisblað fyrir nefndina. Gögnin væru rýnd með áherslu á áhrif framkvæmdarinnar og skipulagsáætlana á umferð, umferðaraukningu, dreifingu umferðar

[1] Skipulagsgátt mál nr. 627/2023 ”Upplýsingar um málið” sótt af netinu 21. nóvember 2025.
[2] Sundabraut, Umhverfismatsskýrsla 13.10.2025, kafli. Samantekt.
[3] Sundabraut, Umhverfismatsskýrsla 13.10.2025, kafli. Samantekt.

og dreifingu milli ferðamáta. Þar að auki væri áhersla á mögulegar mótvægisaðgerðir og aðrar aðgerðir sem ráðast mætti í til að draga úr mögulegum neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á höfuðborgarsvæðið. Niðurstöðunum yrði skilað sem minnisblaði.“

Ráðgjafar frá VSB verkfræðistofu voru fengnir til að rýna gögnin sbr. framangreint.

Með svæðisskipulagsnefnd starfar fagráð sem samanstendur af skipulagsfulltrúum sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu eða staðgenglum þeirra. Á 45. fundi fagráðsins þann 5. nóvember sl. var ákveðið að óska eftir sérstakri kynningu frá Vegagerðinni á gögnum sem í kynningu eru. Fundur með fulltrúum frá Vegagerðinni og fagráðinu var haldinn þann 20. nóvember sl.

Við ritun umsagnarinnar hefur verið stuðst við minnisblað VSB verkfræðistofu auk annarra atriða sem komu fram á fundi Vegagerðarinnar og fagráðsins. Texti í skáletri í umsögn þessari er fengin úr *Sundabraut – umhverfismat og aðalskipulagsbreyting rýni v. umsagnar*, minnisblaði sem unnið var af VSB verkfræðistofu dags. 26. nóvember 2025.

Umsögn

Hér er um umfangsmiklar framkvæmdir að ræða og eru umhverfisáhrifin víðtæk og fjölbreytt. Ljóst er að fyrirhuguð samgöngumannvirki muni hafa áhrif á umferðarsköpun, dreifingu umferðar, ferðamátaval, þróun byggðar og þróun atvinnusvæða á höfuðborgarsvæðinu. Auk þess verða meðal annars áhrif á ásýnd höfuðborgarsvæðisins og lífríki, hafstrauma hljóðvist, loftgæði og loftslag. Áhrifasvæði Sundabrautar nær til höfuðborgarssvæðisins alls, auk nærliggjandi sveitarfélaga norðan þess.

Þar sem um svo stórar framkvæmdir er að ræða er sérstaklega mikilvægt að lögbundið ferli við mat á umhverfisáhrifum sé sem gagnsæjast og að allar greiningar vegna áhrifa framkvæmdavalkosta, auk núllkosts, séu eins ítarlegar og kostur er.

Í umsókn þessari er ekki tekin afstaða til valkostanna Sundabrautar, Sundaganga eða núllkosts, sem slíkra. Hér er lagt mat á samræmi við svæðisskipulag, bent á veikleika í umhverfismatinu og þá þætti sem greina þyrfti nánar og sérstaklega þegar horft er til áhrifa á höfuðborgarsvæðið.

1. Samræmi við svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins - Höfuðborgarsvæðið 2040

Skilvirkar samgöngur og breyttir ferðamátar

Eitt af meginmarkmiðum Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins er markmið um skilvirkar samgöngur og breyttar ferðavenjur (markmið 2.1, 2.2. og 2.3). Í umhverfismati Sundabrautar kemur fram að fleiri ferðir verði farnar akandi, samanborið við núllkost, og ferðum gangandi og hjólandi fækki. Fjölgun ferða akandi og fækkun virkra ferðamáta er ekki í samræmi við svæðisskipulagið, þar sem markmiðið er að auka hlutdeild göngu- og hjólreiða í a.m.k. 30% fyrir árið 2040. Ekki er fjallað um hlutdeild mismunandi ferðamáta í umhverfismatinu. Markmið svæðisskipulagsins er að hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum innan svæðisins árið 2040 verði a.m.k. 12%.

Mikilvægt er að stærri framkvæmdir innan höfuðborgarsvæðisins styðji við markmið um breyttar ferðavenjur. Sundabraut, í þeirri mynd sem hún er kynnt í umhverfismatinu styður ekki við meginmarkið um breyttar ferðavenjur, heldur vinnur frekar á móti þeim. Að þessu leyti samræmist framkvæmdin ekki svæðisskipulaginu.

Markmið 2.4 í Svæðisskipulaginu er að meginstofnvegir tryggi greiða leið og örugga umferð fólks og vöru. Umhverfismat Sundabrautar styður við það markmið, allavega með tilliti til bílaumferðar, en ekki er ljóst hvort það á eigi við umferð virkra ferðamáta. Stofnvegir með miklum umferðahraða, eins og gert er ráð fyrir að Sundabraut verði, skera svæði í sundur og eru þar af leiðandi ólíklegir til að verða greiðari og öruggari fyrir virka ferðamáta, þrátt fyrir að gætt sé að stígum samhliða framkvæmdum.

Hagkvæmur vöxtur og vaxtamörk

Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins var sett markmið um hagkvæman vöxt byggðar, með áherslu á að nýta núverandi innviði, þétta byggð í kjörnum og draga úr útþenslu. Í viðauka M með umhverfismatinu, er fjallað um að Sundabraut gæti haft talsverð jákvæð áhrif á byggða- og íbúaþróun norðan Hvalfjarðar sem stangast á markmið um að draga úr útþenslu byggðar. Þar að auki er gert ráð fyrir að með tilkomu Sundabrautar muni atvinnusókn „aukast um 89% frá Akranesbæ og Hvalfjarðarsveit en 49% frá Borgarfirði. Þessi misserin eru rúmlega 1.222 sem sækja vinnu frá Akraneskaupstað til höfuðborgarsvæðisins og 171 úr Borgarbyggð. Það þýðir að fjöldinn færi í 2.310 af Akraneskaupstað og 255 í Borgarbyggð".

Gera má ráð fyrir, að því fjær vinnustað sem fólk býr, því líklegra sé að ferðir séu farnar á bíl. Þar af leiðandi mun Sundabraut auka bílaumferð og fjölga eknum km með tilheyrandi auknum umhverfisáhrifum, fremur en að draga úr bílaumferð líkt og Svæðisskipulagið stefnumarkar. Þessi aukning, ásamt annarri afleiddri umferð (e. induced demand), virðist ekki vera tekin með í umferðargreiningar sem eru mikilvægar forsendur umhverfismatsins.

Undir hagkvæman vöxt væri eðlilegt að skoða hagkvæma nýtingu lands, en landsvæði innan vaxtarmarka höfuðborgarsvæðisins eru takmörkuð auðlind til framtíðar. Landsvæði undir Sundabraut og helgunarsvæði er rúmlega 60 hektarar samkvæmt aðalskipulagsbreytingartillögu. E.t.v. væri hægt að nýta land betur ef umferðahraði væri lækkaður.

Ekki er tekið á uppfærðum núllkosti í umhverfismatinu, en sú lausn gæti nýtt núverandi innviði betur. Það væri eðlilegt að skoða núllkost með eðlilegri uppfærslu á Vesturlandsveg til að taka á móti aukinni umferð. Umhverfismatið skoðar í sumum köflum núllkost í núverandi ástandi og í sumum köflum er bara samanburður á Sundabraut og Sundabrú, en engin núllkostur og hvergi er skoðaður núllkostur með uppfærslu Vesturlandsvegar.

Gott nærumhverfi

Svæðisskipulagið leggur áherslu á gott nærumhverfi sem eykur gæði byggðar. Þar er t.d. lögð áhersla á nærþjónustu og 20 mínútna hverfi. Svæðisskipulagið tekur t.d. á þessu með skilgreiningu kjarnasvæða og miðsvæða meðfram þróunarásum. Nærumhverfi Sundabrautar er að mestu utan uppbyggingar- og þróunarása eins og þeir eru skilgreindir í Svæðisskipulaginu. Mikilvægt er þó að huga að nærumhverfi íbúa í nágrenni við Sundabraut og bent er á að hraðbrautir í íbúðabyggð skapa almennt ekki gott nærumhverfi fyrir íbúa.

Eins og fram kemur í inngangi umhverfismatsskýrslu er hugmyndin að Sundabraut fyrst sett fram árið 1975 í tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur. Á þessum tíma var enn mikil áhersla á að allir ættu að komast ferða sinnar greitt á „einkabílnum". Síðan þá hafa áherslur breyst og hraðbrautir og mislæg gatnamót eru víkjandi í borgarumhverfi og frekar lögð áhersla á virka ferðamáta og góða nærþjónustu, eins og Svæðisskipulagið gefur til kynna. Þó að fjallað sé um Sundabraut í Svæðisskipulaginu og að Sundabraut sé inn á Aðalskipulagi Reykjavíkur, hefur mikið breyst á þessum 50 árum síðan hugmyndin að Sundabraut varð til, og ætti að leggja áherslu á að aðlaga hana betur að stefnu Svæðisskipulagsins um breyttar ferðavenjur og gott nærumhverfi.

Sundabraut

Fjallað er um Sundabraut með beinum hætti í svæðisskipulaginu í „leiðarljósi 2: Skilvirkar samgöngur og nútímalegt samgöngukerfi" undir markmiði „2.4: Meginstofnvegir tryggja greiða og örugga umferð fólks og vöru." Þar stendur:

„Meginstofnvegur liggur norður suður í gegnum svæðið. Við þennan stofnveg er aðal inn- og útflutningshöfn landsins og aðal inn- og útflutningsflugvöllur landsins. Sá meginstofnvegur samanstendur af Reykjanesbraut frá Sundahöfn og suður úr og Vesturlandsvegi frá Reykjanesbraut og norður úr. Þriðja megintenging höfuðborgarsvæðisins við aðliggjandi svæði, Suðurlandsvegur frá Vesturlandsvegi og austur úr, er einnig í fyrsta flokki meginstofnvega. Á þessum meginstofnvegum

verður umfram aðra meginstofnvegi og stofngötur hugað sérstaklega að greiðu og öruggu flæði einka- og þungaumferðar.

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. Sama gildi um mögulega nýja útfærslu Reykjanesbrautar."

Það er því ljóst af ofangreindu, að skoðun valkosta vegna Sundabrautar, er í samræmi við svæðisskipulagið. Þá kemur einnig fram, að ef Sundabraut verði byggð á skipulagstímabilinu, er gengið út frá því að hún fari í flokk meginstofnvega í stað Vesturlandsvegar norðan Suðurlandsvegar.

2. Samræmi við markmið verkefnisins

Í samantektarskýrslu umhverfismats er tekið fram að meginmarkmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta á svæðinu. Í samantektinni eru talinn upp fimm markmið til viðbótar. Ekki er útskýrt hversu þungt meginmarkmiðið vegur miðað við hin markmiðin. Markmið Sundabrautar eru að:

- Bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta (akandi, almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi) á norðurhluta höfuðborgarsvæðisins með auknu öryggi og hagræði.
- Bæta tengingu Vestur- og Norðurlands við höfuðborgarsvæðið og áfram um Reykjanesbraut til suðurs.
- Bæta tengingar Grafarvogs við svæðið vestan Elliðaáa.
- Auka sveigjanleika stofnvegakerfisins með dreifingu umferðar á fleiri leiðir og létta á umferðarþunga af öðrum vegum, svo sem Höfðabakka um Gullinbrú, Ártúnsbrekku og Vesturlandsvegi í Mosfellsbæ.
- Bæta hagræði fyrir atvinnuumferð.
- Bæta samfélagslega ábata með minni akstri, útblæstri og mengun og styttri ferðatíma vegfarenda vegna styttri leiða til og frá höfuðborgarsvæðinu og innan þess.

Til viðbótar við þessa punkta er eftirfarandi markmið talið upp á kynningarfundum um Sundabraut á heimasíðu Vegagerðarinnar.

- Aukið umferðaröryggi, fjölgun flóttaleiða, bætt aðgengi viðbragðsaðila

Í samantektarskýrslu umhverfismats (kafli 4.3.1) er fullyrt að báðir valkostir (göng og brú) uppfylli markmið framkvæmdarinnar. *Í næstu línu sem á eftir stendur er svo dregið úr fullyrðingunni með eftirfarandi setningu „Talið er að báðir valkostirnir bæti að einhverju leyti samgöngur fyrir alla ferðamáta en þar sem ekki er gert ráð fyrir stígatengingum við þverun Kleppsvíkur með göngum, er talið að brú uppfylli þau markmið betur".*

Ekki er alltaf augljóst hvort að niðurstöður umhverfismatsins byggi á því hvort verið sé að bera saman valkostina, með Sundabraut eða án Sundabrautar, eða hvort um innbyrðis mat á milli valkostanna Sundabrú eða Sundagöng sé að ræða.

Í undirköflunum hér á eftir er lagt mat á samræmi ofangreindra markmiða verkefnisins við niðurstöður umhverfismatsins. Borið hefur verið saman *ástand 2040 með og án Sundabrautar, frekar en að skoða niðurstöður á Sundabrú vs Sundagöng.*

Markmið um bættar samgöngur fyrir alla ferðamáta

Í umhverfismatinu er ekki skilgreint hvað átt er við með því að „bæta" samgöngur fyrir alla ferðamáta. Tilgreina þarf hvort að átt sé við styttri ferðatíma, fleiri tengingar, fleiri ferðir eða eitthvað annað. Í nágrannalöndum okkar væri líklegt að átt væri við eftirfarandi þegar borið er saman framtíð með eða án Sundabrautar:

- *Fleiri tengingar*
- *Fleiri farþega (og farþegakm) í almenningssamgöngum*
- *Fleiri farþega (og farþegakm) hjólandi*
- *Færri ferðir (og farþegakm) akandi*
- *Styttri ferðatími fyrir akandi, hjólandi og þá sem eru í strætó*

Það vantar því nánari útskýringu á því hvað átt er við með markmiðinu um að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta.

Ef skoðaðar eru *niðurstöður fyrir bílaumferð þá er tekið fram í viðauka B-Samgöngugreining að Sundabraut fækki eknum kílómetrum um 2-3% miðað við framtíð án Sundabrautar. Þessar niðurstöður styðja því við markmið um færri ekna kílómetra í kerfinu. Akandi ferðum fjölgar hins vegar um 0,4% (fleiri styttri ferðir) ásamt því að farþegakm í almenningssamgöngum fækkar um 3-4% og hjólandi um 1-2 % sem er í andstöðu við markmið framkvæmdarinnar. Þar að auki eru þessar niðurstöður í andstöðu við stefnu sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu til 2040. Það er því ljóst að framkvæmdin uppfyllir eingöngu að hluta til markmið um bættar samgöngur fyrir alla ferðamáta.*

Markmið um bætta tengingu Vestur og Norðurlands við höfuðborgarsvæðið og áfram um Reykjanesbraut til Suðurs.

Ekki skilgreint hvað átt er við með því að „bæta" tengingu Vestur og Norðurlands við höfuðborgarsvæðið. Ef átt er við að búa til nýja gatnatengingu þá samræmist Sundabraut því markmiði. En mikilvægt er að taka fram að sú tenging er eingöngu við norðurhluta Reykjavíkurborgar. Ekki er hægt að sjá neinar greiningar á því hvort að Sundabraut bæti tengingar áfram um Reykjanesbraut til suðurs, eða slíkum greiningum er a.m.k. ekki gerð skil í umhverfismatinu.

Markmið um bætta tengingu Grafarvogs við svæðið vestan Elliðaáa.

Ekki skilgreint hvað átt er við með því að „bæta" tengingu við Grafarvog og svæðið vestan Elliðaáa. Ef átt er við að búa til nýja gatnatengingu þá samræmist Sundabraut því markmiði.

Markmið um að auka sveigjanleika stofnvegakerfisins með dreifingu umferðar á fleiri leiðir og létta á umferðarþunga á öðrum vegum, svo sem Höfðabakka um Gullinbrú, Ártúnsbrekku og Vesturlandsveg í Mosfellsbæ.

Ekki er skýrt hvað átt er við með aukinn sveigjanleika stofnvegakerfisins. *Hér er væntanlega aðeins átt við að markmiðið sé að dreifa umferð á fleiri leiðir og létta umferðarþunga. Ef átt er við að dreifa umferð á fleiri leiðir er markmiðinu uppfyllt því að Sundabraut er ný leið.*

„Létta á umferðarþunga á öðrum vegum" er mjög opin setning en svo fylgir í kjölfarið upptalning á þremur stöðum í Vegakerfinu. Tilkoma Sundabrautar léttir á umferðarþunga á þessum þremur stöðum í kerfinu og framkvæmdin samræmist því þessu markmiði.

Markmið um að bæta hagræði fyrir atvinnuumferð

Óskýrt er hvað átt er við með þessu markmiði. Er átt við atvinnuumferð til og frá Sundahöfn eða er átt við alla atvinnuumferð á höfuðborgarsvæðinu?

Markmið um að bæta samfélagslegan ábata með minni akstri, útblæstri, mengun og styttri ferðatíma vegfarenda vegna styttri leiða til og frá höfuðborgarsvæðinu og innan þess.

Í samanburði við önnur markmið verkefnisins er þetta markmið frekar nákvæmt. Hér er lögð áhersla á að *samfélagslegur ábati sé tilkominn vegna minni aksturs (færri ekinna km). Miðað við niðurstöðurnar í samgöngugreiningunni er þetta markmið uppfyllt með 2-3% minni akstri með Sundabraut miðað við án.* Í þessu samhengi er þó mikilvægt að benda á fyrirvara sem koma fram í kafla 3 hér á eftir.

Markmið um aukið umferðaröryggi, fjölgun flóttaleiða og bætt aðgengi viðbragðsaðila.

Þetta markmið virðist miða að því að koma fyrir þremur ólíkum þáttum saman í eitt sem er ábótavant. Erfitt er að meta hvort framkvæmdin samræmist markmiði um aukið umferðaröryggi samanber texta í kafla 3 hér á eftir. *Framkvæmdin eykur flóttaleiðir og samræmist því markmiði. Erfitt er að meta hvort markmið um bætt aðgengi viðbragðsaðila sé uppfyllt þar sem vantaði samanburð á nýrri lóð við daginn í dag.*

3. Veikleikar í umhverfismatinu

Aukin umferð vegna tilkomu Sundabrautar (e. induced demand) virðist ekki tekin með í útreikningum.

Ekki er að hægt að finna upplýsingar í umhverfismatsskýrslu og viðaukum um hvort að hafi verið tillit til aukinnar umferðar vegna tilkomu Sundabrautar (e. Induced demand). Sundabraut er verkefni af þeirri stærðargráðu að hún hefur kerfislæg áhrif á gatnakerfið á norðurhluta höfuðborgarsvæðisins og flokkast því undir gatnaframkvæmd sem leiðir af sér viðbótarumferð sem hefði annars ekki orðið. Slík viðbótarumferð hefur áhrif á ferðahegðun og getur leitt af sér endurteppu (e. recongestion) í gatnakerfinu. Sé ekki tekið tilliti til viðbótarumferðar þá getur greiningin í heild sinni skilað röngum niðurstöðum með því að ofmeta ábata af framkvæmdinni og vanmeta umhverfisáhrif.

Sem dæmi þá hafa erlendar rannsóknir frá Bandaríkjunum og Hollandi sýnt að 10% aukning í afkastagetu geti leitt af sér 2% viðbótarumferð í gatnakerfinu í heild sinni. Þar sem Sundabraut telst vera veruleg aukning í afkastagetu (100% meiri afkastageta á milli Grafarvogs og Kjalarnes sem dæmi) er ljóst að viðbótarumferðin getur orðið töluverð og jafnframt haft áhrif á heildarniðurstöðu, sérstaklega hvað varðar ekinn kílómetrafjölda, útblástur og mengun og þar með ábata af verkefninu.

Í þessu samhengi er rétt að nefna að í áliti Skipulagsstofnunar um matsáætlun var einnig áréttað að í umhverfismatsskýrslu þyrfti að gera grein fyrir þeim afleiðingum sem lagning Sundabrautar hefur á umferð til aukningar. Hér er einnig bent á að aukning umferðar vegna tilkomu Sundabrautar hefur áhrif á aðra matsþætti svo sem loftgæði, loftslag, hljóðvist.

Gjaldtaka er ekki innifalin í útreikningunum

Í kynningum Vegagerðarinnar á Sundabraut kemur fram að gert er ráð fyrir að gjaldtaka af umferð standi undir uppbyggingu og rekstri Sundabrautar og geti staðið í allt að 30 ár samkvæmt lögum um samvinnuverkefni. Þrátt fyrir þetta er ekki tekið tillit til gjaldtöku í greiningum sem liggja til grundvallar umhverfismatsins. Áhrif gjaldtöku getur haft veruleg áhrif á niðurstöður umferðagreininga og þar með fjölda ekinna kílómetra í kerfinu. Niðurstöður umhverfismatsins gefa til kynna að eknum kílómetrum fækki um 2-3% með tilkomu Sundabrautar árið 2040 samanborið við núllkost þ.e. að Sundabraut verði ekki að veruleika. Þær niðurstöður eru teknar inn í umhverfismat í matsþættina Umferð og

umferðaröryggi, Hljóðvist og loftgæði. Innleiðing gjaldtöku í greiningarnar getur því haft mælanleg áhrif á það hvort að eknum kílómetrum fækkar eða ekki og ætti því að vera hluti af greiningunum.

Byggða- og íbúaþróun

Umfjöllun um byggða- og íbúaþróun í umhverfismatinu er takmörkuð og á köflum ábótavant. *Umfjöllun um íbúaþróun annars vegar og atvinnuþróun hins vegar virðist vera blandað saman. Í kafla 5.17.6 eru niðurstöður listaðar upp um íbúaþróun en í texta er mestmegnis talað um atvinnuþróun. Tekið er fram á að Sundabraut skapi möguleika á fjölbreyttari atvinnuuppbyggingu bæði í útjaðri byggðar (dreifing byggðar) og í þéttbýli. Ekki er þó útskýrt hvernig Sundabraut bjóði upp á fjölbreyttari atvinnuuppbyggingu miðað við núllkost 2040.*

Skrifað er að Sundabraut styðji við aukinn byggðaþéttleika, styttri vegalengdir milli heimila, vinnustaða og þjónustu sem og vistvænni ferðavenjur. Þessi fullyrðing er ekki rökstudd nema með því einu að vegalengd styttist frá Vesturlandi að Reykjavíkurborg, það eitt og sér styður ekki við vistvænni ferðavenjur og aukinn byggðaþéttleika. Þvert á móti er hætta á að Sundabraut styðji frekar við dreifingu byggðar með fleiri bílaferðum.

Fullyrt er að Sundabraut sé liður í að skapa betri aðstæður fyrir byggða- og íbúaþróun á höfuðborgarsvæðinu. Rætt er annars vegar um möguleikann á að opna á þróun nýrra hverfa (Geldinganes) og frekari þróun í Gufunesi, Álfsnesi, Kjalarnesi og Esjumelum sem allt flokkast undir dreifingu byggðar. Í sama texta er fullyrt að Sundabraut stuðli einnig að þéttari og blandaðri byggð innan Reykjavíkur. Ekkert virðist fjallað um byggðaþróun í Mosfellsbæ. Fjallað er um að vegalengd á milli Hvalfjarðarganga og gatnamóta Sundabrautar og Sæbrautar styttist um 9 km. Engin frekari greining er gerð á ferðamynstri innan höfuðborgarsvæðisins og næmnigreiningu á öðrum stöðum á höfuðborgarsvæðinu. Ekki er fjallað um áhrif þess ef að íbúabyggð þróast í útjaðri Reykjavíkur (Geldinganesi) miðað við annars staðar á höfuðborgarsvæðinu. Töluvert er fjallað um Akranes og Borgarnes og þá staðreynd að Sundabrautin geri fleiri íbúum þar kleift að vinna á höfuðborgarsvæðinu sökum styttingar ferðatíma um 10 mín. Slík þróun er dreifing byggðar og er ekki í samræmi við markmið Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins um 20 mínútna hverfið. Ekkert er fjallað um möguleg áhrif Sundabrautar á verslun og þjónustu.

Umferðaröryggi

Almennt er erfitt að sjá í heildarniðurstöðum Umhverfismats hvenær verið er að bera saman Sundabraut 2040 við núllkost 2040 og hvenær um er að ræða innbyrðis mat á milli valkosta (Sundabraut vs. Sundagöng). Ef við gefum okkur að í töflu 4 í samantektarskýrslu umhverfismats sé verið að bera saman Sundabraut 2040 við núllkost 2040 að þá er nær ómögulegt að sjá hvernig t.d undirþættir í matsþættinum „umferð og umferðaröryggi" telur inn í niðurstöðurnar.

Engin umfjöllun er í umhverfismatinu um hvar æskilegt sé að Sundabraut sem hraðbraut endi. Flestir valkostir innihalda stórar mislægar tengingar við Sæbraut án þess að fjallað sé um það hversu langar raðir myndist við fyrstu plangatnamót á Sæbraut eftir Sundabraut og hvort slíkar raðir geti valdi mögulegri stíflu aftur að Sundabraut.

Umferðargreiningar sýna að umferðarmagn á Sundabraut milli Kjalarness og Grafarvogs er eingöngu um 9.000 bílar á sólahring árið 2040. Slíkar umferðartölur eru langt frá því að kalla á uppbyggingu fjögurra akreina veg eins og gert er ráð fyrir í greiningargögnum. Rökstyðja þarf nánar uppbyggingu fjögurra akreina vegar með tilliti til umferðarmagns á þessum kafla.

Núllkostur

Í 2. gr. reglugerðar um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 1381/2021 er núllkostur skilgreindur sem „Líkleg þróun umhverfisins án framkvæmdar eða framfylgdar áætlunar." Meðal efnis umhverfismatsskýrslu framkvæmdar skal vera greining á núllkosti að því marki sem mögulegt er á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga og vísindaþekkingar, sbr. 15 gr. reglugerðarinnar.

Í Umhverfismatinu er fullyrt að rannsóknarvinna og gagnaöflun hafi verið sambærileg við alla valkosti fyrir utan núllkost 2040 sem framkvæmdaraðili (Vegagerðin) telur ekki vera raunhæfan þar sem umferð mun þyngjast og umferðaröryggi minnka. Núllkostur muni takmarka uppbyggingu í Álfsnesi og kalla á endurskoðun á núverandi umferðarmannvirkjum á Vesturlandsvegi.

Grundvallarreglum í meðhöndlun valkosta í umhverfismati er einmitt að valkostirnir sem um ræði fái meðhöndlun og þarna virðist framkvæmdaraðili engu að síður ákveða að meðhöndla ekki núllvalkost. Bent er á, að ef framkvæmdaraðili telur valkostinn ekki ákjósanlegan, *þarf einmitt að meta hann til þess að niðurstöðurnar verði ljósar, en það virðist ekki vera gert.*

Í kafla 4.6 í viðauka B er engu að síður stutt umfjöllun um að hægt sé að þróa núllvalkost 2040 þannig að umferðaröryggi aukist, með mislægum gatnamótum á Vesturlandsvegi og aðskilnað á aksturssstefnu.

Bent er á að, í áliti Skipulagsstofnunar um matsáætlun, er farið nánar yfir hvernig greina skuli núllkost og bera saman við framkvæmdavalkosti Sundabrautar í umhverfismatinu.

Tekið er fram að með hér er ekki verið að leggja til að núllkostur sé valinn, heldur einungis bent á það að til að hægt sé að varpa skýru ljósi á jákvæð og neikvæð umhverfisáhrif framkvæmdavalkosta er nauðsynlegt að núllkostur sé samanburðarhæfur valkostur í umhverfismati. Það er einnig liður í því að unnt sé að aðlaga hönnun framkvæmdakosta að því að lágmarka möguleg neikvæð umhverfisáhrif vegna þeirra.

Aðrir matsþættir í umhverfismatinu

Vert er að nefna að mikilvægt er að áhrif framkvæmdarinnar séu borin saman við núllkost 2040, eins og farið hefur verið yfir hér að framan. Þetta á við um fleiri matsþætti umhverfismatsins en gert er grein fyrir í þessari umsögn.

Dæmi um þetta er matsþátturinn „útivist“. Í samantektarskýrslu umhverfismatsins kemur fram að áhrif framkvæmdarinnar á útivist séu metin „nokkuð jákvæð“ í tilviki Sundaganga en „talsverð jákvæð“ í tilviki Sundabrúar. Þörf er á að greina áhrifin á matsþáttinn frekar samanborið við uppfærðan núllkost 2040.

4. Næstu skref

Í umhverfismatinu virðist vanta umfjöllun um næstu skref í Sundabrautarverkefninu. Á fundi sem haldinn var með fagráði SSH og Vegagerðinni, þann 20. nóvember sl., kom fram í máli fulltrúa Vegagerðarinnar að eftir ætti að uppfæra félagshagfræðilega greiningu og gera viðskiptamódel. Mikilvægt er að veittar verði upplýsingar sem fyrst um hvenær þau gögn liggi fyrir og hvernig niðurstöðurnar verði hluti af heildarafgreiðslu málsins.

5. Að lokum

Ítrekað er að með umsögn þessari er svæðisskipulagsnefnd ekki að taka afstöðu til valkostanna Sundabrautar, Sundaganga eða núllkosts, sem slíkra.

Svæðisskipulagsnefnd er bundin af svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Umsögn þessi hefur miðað að því að leggja mat á samræmi við svæðisskipulagið og benda á þá þætti sem greina þyrfti nánar, sérstaklega þegar horft er til áhrifa á höfuðborgarsvæðið.

Eins og rakið hefur verið hér að framan, er ljóst að greina þarf valkosti framkvæmdarinnar nánar og áhrif þeirra á höfuðborgarsvæðið í heild. Einnig hefur verið bent á hvernig nánari greiningar gætu verið liður í því að áframhaldandi hönnun Sundabrautar miði að því að takmarka möguleg neikvæð umhverfisáhrif vegna framkvæmdanna. Svo umfangsmikil framkvæmd sem Sundabraut er ætti að stuðla að því að markmiðum Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins verði náð, meðal annars um breyttar ferðavenjur, hagkvæman vöxt og gott nærumhverfi. Áhersla ætti að vera á að aðlaga framkvæmdina betur að stefnu Svæðisskipulagsins.

Að mati svæðisskipulagsnefndar þarf:

- að gera ítarlegri grein fyrir áhrifum framkvæmdarinnar til umferðaraukningar (induced demand) og hvernig slík viðbótarumferð hefur áhrif á ferðahegðun og getur leitt af sér endurteppu (e. recongestion) í gatnakerfi höfuðborgarsvæðisins. Greiningin ætti að vera hluti af umhverfismati.
- að greina áhrif gjaldtöku nánar. Greining á áhrifum gjaldtöku ætti að vera hluti af umhverfismati.
- að meðhöndla uppbyggðan núllkost 2040 sem raunhæfan og samanburðarhæfan valkost við framkvæmdavalkosti. Gera þarf nánari grein fyrir hvernig framkvæmdin uppfyllir markmið verkefnisins. Samanburður á þessu ætti að vera við núllvalkost 2040.
- að fjallað sé með mun ítarlegri hætti um áhrif á byggða- og íbúaþróun á höfuðborgarsvæðinu.

Svæðisskipulagsnefnd telur að nánari greining á þeim þáttum sem farið hefur verið yfir hér sé forsenda þess að unnt verði að leggja traustari og gagnsærri grundvöll að ákvörðun um framhald verkefnisins.

Virðingarfyllst f. h. svæðisskipulagsnefndar,

Ásdís Ólafsdóttir

Ásdís Ólafsdóttir
svæðisskipulagsstjóri höfuðborgarsvæðisins

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Höfundur: Jón Ágúst Jónsson

Sent inn þann: 10.12.2025 , **Fyrir hönd:** Fiskistofa

Viðhengi:

124.1.Umsögn Fiskistofu vegna Sundabrautar - mál nr. 627.pdf

FISKISTOFA
TRAUST - FRAMSÆKNI - VIRÐING

sími 569 7900 • fax 569 7990
fiskistofa@fiskistofa.is
fiskistofa.is

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Hafnarfjörður 10. desember 2025
Tilv.2025-10-13-1801/2.4.1

Efni: Varðar Sundabraut, mál nr. 0627/2023: Kynning umhverfismatsskýrslu

Með erindi úr Skipulagsgátt þann 13. október 2025 leitar Skipulagsstofnun umsagnar Fiskistofu á umhverfismatsskýrslu vegna fyrirhugaðrar Sundabrautar.

Fiskistofa horfir til þeirra þátta sem áhrif geta haft á lífríki í veiðivötnum, viðkomu fiskstofna og aðstöðu til veiði. Framkvæmdir vegna fyrirhugaðrar Sundabrautar eru á svæði sem laxfiskar ganga um til og frá Elliðaánum.

Fiskistofa tekur undir sjónarmið sem koma fram í umsögn Hafrannsóknastofnunar, dags 4. desember 2025 og umsögn Náttúrufræðistofnunar, dags. 30. nóvember 2025, þar sem m.a. er bent er á neikvæð áhrif sem framkvæmdir geta haft á laxfiska. Fram kemur að þveranir og brúargerðir í Eiðsvík, Leiruvogi og Blikastaðakró, og Kollafriði komi til með að hafa veigamikil áhrif á búsvæði sökum setflutninga. Breytingarnar gætu haft neikvæð áhrif á viðkomu laxfiska og farleiðir, s.s vegna aukins straumhraða. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar er bent á að æskilegt væri að lengja brýr til þess að minnka breytingu á straumhraða. Fiskistofa tekur undir það sjónarmið.

Jafnframt er bent á í ofnagreindum umsögnum að ekki eru metnir kostir þess að gera göng í stað brúar. Fiskistofa tekur undir það að rétt væri að meta kosti þess að gera göng, þó kostnaður kunni að vera meiri.

Virðingarfyllst,
F.h. Fiskistofu

Guðni Magnús Eiríksson
Sviðsstjóri lax- og silungsveiðisviðs

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Höfundur: Jón Ágúst Jónsson

Sent inn þann: 15.12.2025 , **Fyrir hönd:** Umhverfis- og orkustofnun

Viðhengi:

125.1.Sundabraut - Umsogn UOS.pdf

Fullgild rafræn undirskrift
SUNNA AXELSDÓTTIR
2025-12-15 11:05:49 GMT
Ástæða: Undirskrift

Fullgild rafræn undirskrift
MATTHILDUR B STEFÁNSDÓTTIR
2025-12-15 11:17:23 GMT
Ástæða: Undirskrift

Umhverfis- og orkustofnun

Skipulagsstofnun
B.t. Jón Ágúst Jónsson

15. desember 2025
UOS2510123

Umsögn Umhverfis- og orkustofnunar um matsskýrslu Vegagerðarinnar um fyrirhugaða Sundabrautar

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar dags. 13. október 2025 þar sem óskað var umsagnar Umhverfis- og orkustofnunar vegna umhverfismatsskýrslu fyrir Sundabraut til ákvörðunar um matsskyldu á grundvelli 23. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

Orkustofnun og Umhverfisstofnun voru lagðar niður 31. desember 2024. Þann 1. janúar 2025 tóku Umhverfis- og orkustofnun og Náttúruverndarstofnun til starfa. Umsögn þessi er veitt af Umhverfis- og orkustofnun sem tók við verkefnum, réttindum og skyldum, eignum og skuldbindingum Orkustofnunar (hér eftir OS) og þess hluta af starfsemi Umhverfisstofnunar (hér eftir UST) er lýtur að umhverfis- og loftslagsmálum, sbr. 1. mgr. 7. gr. laga nr. 110/2024 um Umhverfis- og orkustofnun (hér eftir UOS).

Framkvæmdinni er skipt í 4 hluta: Hluti I: Sæbraut-Gufunes með jarðgöngum undir eða brú yfir Kleppsvík. Hluti II: Vegur frá N-Gufunesi og yfir Geldinganes. Hluti III: Vegur frá N-Geldinganesi og upp á Álfsnes. Hluti IV: Vegur frá Álfsnesi upp á Kjalarnes.

Í umsögn UST um matsáætlun dags 19. október 2023 var bent á ýmis atriði sem betur mætti fara og eru nú á verksviði UOS. Ekki var leitað umsagnar OS vegna matsáætlunar.

Mat á umhverfisáhrifum

Lagning Sundabrautar verður ein stærsta einstaka framkvæmd sem ráðist hefur verið í á höfuðborgarsvæðinu. UOS hefur skoðað sérstaklega þá kafla sem lúta að verksviði stofnunarinnar og er með eftirfarandi athugasemdir um einstaka kafla.

Hljóðvist

Í umsögn sinni um matsáætlun fyrirhugaðra framkvæmda benti UST á mikilvægi þess að hávaði sé metinn bæði á framkvæmdar- og rekstrartíma, ekki sé nóg að skoða áhrif af framkvæmdarsvæðinu einu og sér heldur hver afleidd áhrif Sundabrautar verði á aðliggjandi byggð.

Í umhverfismatsskýrslunni (kafla 5.3 um hljóðvist) kemur fram að grunnástand hafi verið metið og breytingar á hljóðstigi reiknaðar vegna mismunandi valkosta fyrir Sundabraut, í samræmi við reglugerð nr. 724/2008 um hávaða. Samkvæmt útreikningunum muni heildarfjöldi íbúa

sem komi til með að búa við hljóðstig yfir viðmiðunarmörkum (55 dB) verða sá sami fyrir Sundabrú og Sundagöng, eða 1.490 íbúar. Færri muni þó búa við hljóðstig yfir viðmiðunarmörkum með tilkomu Sundabrautar, en við óbreytt ástand (núllkost) muni 1.510 íbúar búa við hljóðstig yfir 55 dB.

Fram kemur (í kafla 5.3.2 um viðmið við mat á áhrifum) að ekki gildi sérstök viðmið um umferðarhávaða á útivistarsvæðum nema þau séu skilgreind sem kyrrlát svæði í skipulagi og skal þá miða við L_{den} 40 dB í dreifbýli. Þó megi miða við að æskilegt sé að hljóðstig sé almennt undir L_{Aeq} 55 dB á útivistarsvæðum sem samsvarar viðmiðum á dvalarsvæðum á lóðum íbúðarhúsa.

UOS bendir á í þessu sambandi að á kyrrlátum svæðum í þéttbýli skal hljóðstig ekki fara yfir L_{den} 50 dB(A).

Fjallað er m.a. um opið svæði í Gufunesi (kafla 5.3.4.2) sem er skilgreint sem borgargarður í aðalskipulagi og þar sem gert er ráð fyrir útivist og þjónustu m.a. til almennrar frístundaiðkunar. Fram kemur að hluti svæðisins, s.s. í nyrsta hluta garðsins, hluti Bæjarflatar við Gufunesbæinn og nyrst á Gufuneshöfða og Hamraflötum, sé yfir viðmiðunarmörkunum 55 dB.

Gildandi deiliskipulag fyrir útivistarsvæðið á Gufunesi er frá árinu 2004, en samkvæmt því sem fram kemur í umhverfismatsskýrslu verður nýtt deiliskipulag ekki unnið fyrr en aðalskipulag verður uppfært. Í deiliskipulaginu koma fram áform um gerð 3-4 metra hárra hljóðmana til að minnka áhrif mikilla umferðamannvirkja við jaðar svæðisins. Gróðurbelti og manirnar eigi stóran þátt í að ná þeirri stemningu sem óskað væri eftir á svæðinu þar sem fólk kæmi til að njóta útiveru. Manirnar ásamt gróðri o.fl. eigi að tryggja að hljóðstig sé alls staðar undir 55 (db)A á svæðinu. Þá sé markmið trjáræktar á svæðinu meðal annars að draga úr hljóðmengun.

UOS bendir á að hafa verði í huga nýtingu og markmið svæðisins sem opins svæðis sem ætlað er til frístundaiðkunar. Texti deiliskipulagsins er skýr um tilgang svæðisins og áherslur sveitarfélagsins eru að halda hjóðstigi á svæðinu undir ákveðnum mörkum. UOS bendir jafnframt á að kanna beri til hlítar hvort skilgreina skuli svæðið í heild eða hluta þess sem kyrrlátt svæði skv. reglugerð um hávaða nr. 724/2008, eftir að framangreint deiliskipulag var gefið út. Það sama gildir um reglugerð um kortlagningu hávaða og aðgerðaáætlun nr. 1000/2005. Í því samhengi telur UOS að nauðsynlegt sé að endurskoða niðurstöður umhverfismatsskýrslunnar í samræmi við ofangreint.

Fram kemur að á framkvæmdatíma geti orðið ónæði, svo sem vegna jarðvinnu og vinnuvélaumferðar, óháð því hvort Kleppsvík verði þveruð með göngum eða brú (kafla 5.3.4.5, um hávaða og titring á framkvæmdatíma). Ekki hafi verið gerðir útreikningar vegna umferðar á framkvæmdatíma, en óhjákvæmilegt sé að íbúar í næsta nágrenni við gangamunna og stokka verði fyrir áhrifum af hávaða frá framkvæmdum. Ljóst sé að þörf sé á mótvægisaðgerðum á áhrifasvæði Sundabrautar, en nákvæm útfærsla þeirra fari fram á seinni stigum hönnunar.

Fram kemur að forsenda við hönnun hljóðvarna sé að hljóðstig á 1. hæð húsa sé ekki hærra en 55 dB miðað við áætlaða umferð árið 2040 og að fyrir efri hæðir sé gert ráð fyrir að beitt

verði byggingartæknilegum lausnum, þar sem tekið verði mið af reiknuðu hljóðstigi við húshlið þannig að hljóðvist innanhúss verði uppfyllt m.v. settar kröfur. Jafnframt kemur fram að ekki hafi verið horft til hljóðstigs á dvalarsvæðum lóða (kafli 5.3.5 um mótvægisaðgerðir).

Í reglugerð um hávaða er dvalarsvæði á lóð skilgreint sem *leiksvæði og önnur svæði á lóðum íbúðarhúsa og þjónustustofnana sem sérstaklega eru hugsuð til að njóta útiveru.* Í 4. gr. sömu reglugerðar kemur fram að *„þar sem dvalarsvæði á lóð er skilgreint skal þess jafnframt gætt að hljóðstig sé undir 55 L_{Aeq}.“* Telur UOS því ekki fullnægjandi að líta aðeins til þess að kröfur um hljóðvist innanhúss verði uppfylltar, og að rökstyðja þurfi þá ákvörðun að horfa ekki til dvalarsvæða á lóðum við hönnun hljóðvarna á áhrifasvæði Sundabrautar/Sundaganga.

Loftgæði

Ein helstu umhverfisáhrif jarðvegsframkvæmda er loftmengun vegna jarðvegsryks sem þyrlast upp frá akstri vinnuvéla. Magn jarðvegsryks í stórum framkvæmdum getur verið verulegt. Það getur haft neikvæð heilsufarsáhrif en getur einnig verið til ama. Dæmi eru hér á landi um talsverð óþægindi bæði í íbúðabyggð og hjá fyrirtækjum sem eru staðsett nálægt stórum jarðvegsframkvæmdum. Þannig eru til dæmi um að skola hafi þurft ryk af bílum daglega sem stóðu nálægt stórum framkvæmdasvæðum. Einnig eru dæmi um skemmdir á viðkvæmum tækjabúnaði í nágrenni við stórar jarðvegsframkvæmdir.

UOS telur því mikilvægt að leita allra leiða til þess að draga úr uppþyrlun jarðvegsryks á framkvæmdatíma.

Það er til viðurkennt verklag til að lágmarka rykmyndun við verklegar framkvæmdir og UOS bendir á mikilvægi þess að í útboðslýsingum séu skýr ákvæði um aðgerðir til að halda rykmyndun í lágmarki. Sem dæmi um aðgerðir er rykbinding á aksturleiðum innan framkvæmdasvæða. Einnig notkun á dekkjaþvottavélum þar sem ekið er út af vinnusvæði út í almenna gatnakerfið.

Einnig getur þurft að rykbinda haugsetningarsvæði ef veður er þurrt og hvasst.

Aðgerðir til að lágmarka uppþyrlun jarvegsryks eru sérstaklega mikilvægar á þeim svæðum þar sem framkvæmdasvæði er nálægt byggð.

UOS telur einnig æskilegt að rykmengun verði vöktuð á framkvæmdatíma, bæði með svifryks- og fallryksmælingum.

Lagning Sundabrautar hefur þau áhrif að umferð verður minni á ákveðnum svæðum, t.d. dregur verulega úr umferð á Hringveginum í gegnum Mosfellsbæ. Á móti kemur að umferð eykst á öðrum stöðum. Mesta aukning á umferð miðað við núverandi ástand verður við íbúðahverfið við Jöfursbás í Gufunesi. Allt íbúðarhúsnæði í Gufunesi er í dag í raun við botngötu, en mun breytast yfir í það að verða í nágrenni við fjölfarna stofnbraut.

Í fyrirliggjandi gögnum í viðauka E.1. í matsskýrslu eru sýnd útreiknuð gildi loftmengunar fyrir nokkra mismunandi valkosti. Þar eru m.a. sýnd útreiknuð gildi loftmengunar fyrir op jarð-

ganga sem opnast í grennd við íbúðarhverfið við Jöfursbás. Jarðgangnaop á þeim stað er hugsanlega sá valkostur sem mun valda mestri loftmengun við það hverfi því þá losnar öll loftmengun úr þeim jarðgöngum út um gangnamunnann, eða upp um sérstaka loftunarturna. Hins vegar er ekki að sjá í viðauka E.1. í matsskýrslunni að reiknað hafi verið gildi loftmengunar í Gufunesi fyrir þann valkost að öll leiðin verði á yfirborði. Áætlað hefur verið að umferð á Sundabraut við Gufunes verði um 35 þúsund bílar á dag. Það er sama stærðagráða og umferð er í dag á Gullinbrú.

Æskilegt er að reikna einnig mögulegan styrk loftmengunarefna fyrir þann valkost að Sundabraut á verði á yfirborði á svæðinu við Jöfursbás í Gufunesi. Í þeim útreikningum þarf að taka tillit til þess að landslag á svæðinu getur haft áhrif á dreifingu loftmengunarefna. Nokkur hæðarmunur er þar sem fyrirhuguð lega Sundabrautar er austan byggðarinnar, Sundabraut mun liggja að brekku og frá íbúðarhúsnæðinu við Jöfursbás upp á brekkubrún austan við blokkirnar er 27 metra hæðarmunur þar sem mest er. Brekkan getur haft einhver áhrif á þann hátt að hindra dreifingu loftmengunarefna til austurs yfir í Borgarhverfið en að sama skapi mögulega auka loftmengun vestan við veglínuna, umfram það sem væri á jafnsléttu. Nauðsynlegt er því að við útreikninga á mögulegri loftmengun á þessu svæði, að landhæðarlíkan sé hluti af inntaksgögnum reiknilíkans. Einnig þarf að taka tillit til vindrósar fyrir svæðið við þá útreikninga.

Mengaður jarðvegur Gufuneshauga

Í matsskýrslu kemur fram að í framhaldi af brúarvalkostum yfir Kleppsvík (valkostir BK1 og BK2, lægri eða hærri brú) sé ætlunin að byggja hefðbundinn veg yfir Gufunes, samkvæmt valkosti BG1 sem fyrirhugað sé að muni liggja á um 900 m kafla yfir gamla urðunarstaðinn í Gufunesi. Til að meta hvort lagning Sundabrautar samkvæmt valkosti BG1 geti haft neikvæð áhrif á öryggi á framkvæmda- og rekstrartíma sé fyrirhugað að hefja rannsóknir á gasmyndun og mögulegri jarðvegsmengun í og við fyrirhugað vegstæði Sundabrautar í Gufunesi (kafli 5.5 um öryggi vegna Gufuneshauga).

Í umsögn sinni, um tillögu að matsáætlun fyrirhugaðra framkvæmda, dags 19. október 2023, benti UST á að haugar sem þessir séu viðkvæmir fyrir hvers konar röskun sem trufli jafnvægi þeirra og geti haft í för með sér gasmengun, mengun grunn- og yfirborðsvatns, auk sprengihættu. Í umsögn sinni um tillögu að matsáætlun, dags 9. apríl 2008, benti stofnunin jafnframt á að hún hafi vakið athygli á því að lítið sé vitað um hvaða efni séu urðuð í Gufunesi og varaði sérstaklega við því að hreyft verði við haugunum nema undir sérstöku eftirliti og að hugsað sé fyrir lausnum um förgun spilliefna sem þar kunni að finnast. UOS minnir einnig á umsögn UST frá 29. júní 2004 þar sem m.a. kom fram að stofnunin telji að lagning Sundabrautar ofan á haugunum geti leitt af sér margháttuð vandamál, vegna óstöðugs undirlags rotnandi úrgangs með gasmyndun ef þangað verði beint umferð akandi, gangandi og hjólandi vegfarenda.

UOS ítrekar fyrrnefndar áhyggjur vegna þess valkostar að leggja hluta Sundabrautar ofan á haugana og telur að eina færa leiðin sé framhjá haugunum á landfyllingu í samræmi við valkost BG2.

Til upplýsinga er UOS að vinna að gerð fyrirmæla um lokun og vöktun urðunarstaðarins og hefur tilkynnt Reykjavíkurborg að hefja þurfi reglubundna vöktun með haugunum. Að mati UOS er óraunhæft að meta umhverfisáhrif þessa valkosts fyrr en slík gögn liggja fyrir. UOS ítrekar að rannsóknir og áhættugreining taki einnig til mögulegrar mengunar straumvatnshlotsins Innri Sund-Elliðaárvogur-Grafarvogur og grunnvatnshlotsins Stór-Reykjavík, sjá eftirfarandi umfjöllun um vatnshlot. Stofnunin minnir jafnframt á lög nr. 55/2012 um umhverfisábyrgð.

UOS vill koma því á framfæri að stofnunin vinnur að gerð gagnagrunns yfir menguð svæði eða svæði þar sem grunur er um mengun, skv. 12. gr reglugerðar 1400/2020 um mengaðan jarðveg. Samkvæmt 13. gr sömu reglugerðar skulu sveitarfélög taka mið af þessari skrá við gerð skipulags.

Áhrif landfyllinga

Í matsskýrslu kemur fram að í öllum þremur valkostum fyrir Sundabrú sé gert ráð fyrir landfyllingu (sjá mynd 3.1) en ekki er gert ráð fyrir landfyllingum í valkostinum þar sem hluti I fer í jarðgöngum undir Kleppsvík (sjá mynd 3.2). Fyrir þveranir á Kleppsvík, Eiðsvík, Leiruvogi og Kollafirði verði byggðar landfyllingar að brúarstæðunum sem almennt verða staðsettar í miðri þveruninni. Við ákvörðun um lengd brúa sé horft til þess að vatnsskipti og seltustig haldist óbreytt eftir þverun og að straumhraði sé ásættanlegur sem og tilheyrandi setflutningar. Ítarlegar greiningar hafi verið unnar á áhrifum þverana og afleidd áhrif á umhverfisþætti (sbr. kafla 5.6, 5.7, 5.8 og 5.9) og hafi Vegagerðin falið Vatnaskilum að meta áhrif fyrirhugaðra þverana á sjávarstrauma, öldufar, vatnsskipti, vatnsgæði og setflutninga.

Niðurstöður í matsskýrslunni benda til þess að áhrif Sundabrautar á hafstrauma, öldufar og setflutninga verði ólík eftir svæðum. Óvissa sé um niðurstöður varðandi setflutninga og gruggmyndun á framkvæmda- og rekstrartíma og því muni framkvæmdaraðili leggja áherslu á vöktun og að gripið verði til mótvægisaðgerða ef þörf krefji, ekki er þó tiltekið hvernig áætlað sé að standa að slíkum aðgerðum.

UOS tekur undir mikilvægi mótvægisaðgerða sem byggja á vöktun.

UOS telur að framkvæmdaraðili þurfi að skýra betur áhrif brúarkostsins í Kleppsvík á hafnarstarfsemi og hvort hann kalli á aukna þörf fyrir uppbyggingu hafnarmannvirkja og landfyllinga m.t.t. til áhrifa á vatnshlotið Innri Sund-Elliðavogur-Grafarvogur. Í þessu samhengi þá bendir UOS á að það virðist vera ósamræmi, varðandi umfang áhrifa brúarkosts Sundabrautar á hafnarstarfsemi, milli þess sem fram kemur í umræddri umhverfismatsskýrslu og matskyldufyrirspurnar Faxaflóahafna um lengingu Sundabakka dags. 1.10.2025.

UOS vekur athygli á að opnar landfyllingar teljast vera varp í hafið. Opin landfylling er skilgreind sem nýmyndum lands sem er óvarin, eða aðeins varin að hluta með varnargörðum og efni liggur því að einhverju leyti óvarið fyrir straumum, flæði sjávar og lífverum sbr. leiðbeinandi reglur um meðferð dýpkunarefnis. Samkvæmt 9. gr. laga, nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda, er varp efna og hluta í hafið óheimilt. UOS getur þó, að fenginni umsögn Hafrannsóknastofnunar, veitt leyfi til að tilteknum efnum og hlutum sé varpað í hafið.

Vatnamál

Í matsskýrslunni (kafli 5.9.4) kemur fram að Sundabraut komi til með að þvera voga og firði sem geti haft áhrif á vatnsformfræðilega þætti strandsjávarhlotanna Innri Sund-Elliðaárvogur-Grafarvogur (nr. 104-1303-C), Straumsvík-Kjalarnes (nr. 104-1391-C) og Blikastaðakró-Leirárvogur (nr. 104-1304-C), svo sem hafstrauma, öldufar, setflutninga og vatnsskipti innan þverana. Breytingar á þessum þáttum geti haft afleidd áhrif á líffræðilega og efna- og eðlisfræðilega gæðaþætti strandsjávarhlotanna. Einnig sé gert ráð fyrir að Sundabraut liggi yfir gömlu Gufuneshaugana sem geti mögulega haft áhrif á efnafræðilegt ástand straumvatnshlotsins Innri Sund-Elliðaárvogur-Grafarvogur (nr. 104-1303-C) og grunnvatnshlotsins Stór-Reykjavík (104-261-2- G).

UOS leggur áherslu á að óheimilt er að gefa út leyfi fyrir framkvæmd eða starfsemi sem hefur þau áhrif að umhverfismarkmið viðkomandi vatnshlots náist ekki. Áður en framkvæmdir hefjast þurfa leyfisveitendur að taka skýra afstöðu til áhrifamats á vatnshlot og tryggja að fyrirhuguð leyfi séu í samræmi við lög nr. 36/2011 um stjórn vatnamála og þá stefnumörkun um vatnsvernd sem fram kemur í Vatnaáætlun Íslands 2022-2027.

Fram kemur að þveranir Sundabrautar geti haft áhrif á strandsjávarhlotin Innri Sund-Elliðaárvogur-Grafarvogur, Straumsvík-Kjalarnes og Blikastaðakró-Leirárvogur vegna varanlegra og beinna breytinga á formfræði. Í umfjöllun um áhrifamat eru áhrif framkvæmdarinnar sett fram í eftirfarandi flokkum: *óveruleg* til *veruleg* eða *lítil* til *mikil* áhrif. Flokkunin er ekki í samræmi við leiðbeiningar[1] varðandi mat á áhrifum framkvæmda og starfsemi á vatnshlot og bendir UOS á að áhrifamatið sem sett er fram í skýrslunni er ekki nógu skýrt. Meta þarf hvort og þá hvaða áhrif framkvæmdin hefur á hvert einstakt vatnshlot m.t.t. þeirra gæðaþátta sem notaðir eru til að meta ástand þeirra. Samkvæmt lögum um stjórn vatnamála eru skilgreind vistfræðileg viðmið fyrir ástandsflokkun strandsjávarhlota og byggja þau viðmið á líffræðilegum, vatnsformfræðilegum og eðlis- og efnafræðilegum gæðaþáttum. UOS bendir á að strandsjávarhlotið Straumsvík – Kjalarnes er metið í *mjög góðu* vistfræðilegu ástandi, m.a. við mat á hryggleysingjum á mjúkum botni, og eru umhverfismarkmið þess að vera það áfram.

Í skýrslunni kemur fram að þveranir Sundabrautar geti haft áhrif á efnafræðilegt ástand grunnvatnshlotsins Stór-Reykjavík. UOS bendir á að ekki má gefa út leyfi fyrir framkvæmd

[1] Umhverfisstofnun | Áhrifamat fyrir vatnshlot

sem getur haft þau áhrif að umhverfismarkmið um gott efnafræðilegt ástand náist ekki. Í töflu 5.19, þar sem helstu upplýsingar um grunnvatnshlotið eru settar fram, kemur fram að samkvæmt Vatnavefsjá sé magnstaða grunnvatnshlotsins góð og að efnafræðilegt ástand þess sé gott. UOS bendir á að þessar upplýsingar eru ekki réttar. Samkvæmt Vatnavefsjá eru bæði magnstaða og efnafræðilegt ástand grunnvatnshlotsins óþekkt. Vatnshlotið er skráð í óvissu um að uppfylla umhverfismarkmið um efnafræðilegt ástand.

Heimild til breytinga vatnshlots skv. 18 gr. laga um stjórn vatnamála

UOS telur, miðað við framangreindar upplýsingar og þá hönnun og staðsetningu þverana sem er lögð til, að brýnt sé að kanna nánar hvort áhrif framkvæmdarinnar kalli á að sækja þurfi um heimild til breytinga á vatnshlotunum Straumsvík-Kjalarnes og Blikastaðakró-Leirárvogur samkvæmt 18. gr. laga nr. 36/2011 um stjórn vatnamála. Óheimilt er að veita leyfi fyrir framkvæmd náist lögbundin umhverfismarkmið vatnshlots ekki.

Í skýrslunni, kafla 5.8.6, kemur fram að miðað við útreikninga Vatnaskila sé talið að seltubreyting verði óveruleg sökum þverana. UOS bendir á að framkvæmdin muni að öllum líkindum leiða til frekari afmörkunar strandsjávarvatnshlotsins Straumsvík-Kjalarnes þar sem Kollafjörður breytist hugsanlega í árósavatnshlot. Jafnframt breytist strandsjávarvatnshlotið Blikastaðakró-Leirárvogur einnig hugsanlega í árósarvatnshlot. Ef vatnshlot skiptir um flokk, t.d. eins og hér úr strandsjávar- í árósavatnshlot, þá munu umhverfismarkmið vatnshlotsins ekki nást og sækja þarf um heimild til breytingar skv. 18 gr. laga um stjórn vatnamála.

Annað

Tryggja þarf mengunarvarnir við framkvæmdirnar og bendir UOS á að umhverfis- og auðlindaráðuneytið hefur gefið út stefnu um meðhöndlun úrgangs, sem nefnist *Í átt að hringrásarhagkerfi*.[2] Mikilvægt er að litið sé til stefnunnar vegna alls úrgangs sem fellur til við fyrirhugaðar framkvæmdir.

Virðingarfyllst,

Matthildur Bára Stefánsdóttir
Teymi leyfa og umsagna

Sunna Axelsdóttir
Teymi leyfa og umsagna

[2] Stefna um meðhöndlun úrgangs 2021-2032 090621.pdf (stjornarradid.is)

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Höfundur: Jón Ágúst Jónsson

Sent inn þann: 17.12.2025 , **Fyrir hönd:** Veðurstofa Íslands

Viðhengi:

126.1.Umsögn - Skipulagsstofnun - Sundabraut - svar VÍ.pdf

Veðurstofa Íslands

Skipulagsstofnun
Bt. Jóns Ágústs Jónssonar

Dags. 16. desember 2025
Tilv. 5618-0-0005
Mál 2025-0265

Með erindi dags. 13. október sl. óskaði Skipulagstofnun eftir umsögn Veðurstofu Íslands um umhverfismatsskýrslu til kynningar vegna lagningu Reykjavíkurborgar á Sundabraut milli Sæbrautar og Kjalarness Reykjavíkurborgar

Umsögn Veðurstofu Íslands er sem hér segir:

1. Í umhverfismatskýrslu er ítarlega fjallað um þveranir og vegfyllingar við Kleppsvík, Eiðsvík, milli Geldinganess og Gunnuness og við Kollafjörð.

   Mikilvægt er að hafa sjávarflóðahættu í huga við hönnun mannvirkjanna, bæði hvað varðar hæð vegfyllinga, vega og brúa, og því hvernig sjóvörnum skuli háttað. Allt bendir til þess að sjávarflóðahætta muni aukast til framtíðar á svæðinu og því þarf að gæta þess að hægt verði að auka varnirnar í framtíðinni, gerist þess þörf.

   Sundahöfn og svæðið sunnan hennar eru lágsvæði þar sem talsverð sjávarflóðahætta er fyrir hendi í dag. Þar sem svæðið er flatt þarf ekki mikla hækkun sjávarborðs í framtíðinni til að útbreiðsla sambærilegra flóða aukist talsvert.

   Ef valið verður að byggja brú yfir Kleppsvík er gert ráð fyrir að hún tengist Gufunesi á landfyllingu. Huga þarf að hæð hennar. Í framhaldi liggur fyrir tillaga um að vegurinn liggi áfram rétt sunnan við Sorpu og Gufunesbyggðina (BG2). Lágsvæði er sunnan við Sorpu þar sem vegstæðið liggur. Þar er sjávarflóðahætta í dag og gert er ráð fyrir að hún muni aukast með tímanum. Nokkur sjávarflóðahætta er einnig í dag þar sem brýr tengjast landi á hlutum II – IV en lágsvæðin þar eru ekki eins umfangsmikil og við Sundahöfn.

   Endurkomuhæð 20 ára flóðs (flóðs með 5% árslíkur) á svæðinu í dag er um 3 m og 200 ára flóðs (0,5% árslíkur) um 3,2 m í hæðarkerfinu ISH2004. Til framtíðar er gert ráð fyrir að sjávarflóðahætta aukist, samkvæmt aftakasviðsmyndinni SSP5-8.5LC getur endurkomuhæð 200 ára flóðs orðið um 3,8 m árið 2100 og 4,4 m árið 2150 [1].

2. Rætt er um tvo möguleika á brú yfir Kleppsvík, BK1 með 12.4 m siglingarhæð undir brúna og BK2 með 30 m siglingarhæð undir brúna. Ekki er fjallað um breytingar á vindálagi vegna þessara mismunandi hæða. Munur á vindálagi milli þessara tveggja hæða getur verið um 15 – 25% [2,3,4]. Þessi munur getur haft áhrif á það hversu oft er of mikill vindur á brúnni, sérstaklega fyrir gangandi eða hjólandi vegfarendur. Mikilvægt er að tillit sé tekið til þessa við mat á æskilegri brúarhæð.

3. Áhrif þverana og vegfyllingar á strauma og útskolun sporefna er rædd í umhverfismatskýrslu og sérstaklega í viðauka G.1. Fyrir Leiruvog "Útskolun fulluppleysts óhvarfgjarns ferilefnis innan veglínu verður hraðari að þverun lokinni við venjubundnari aðstæður og þeim mun greiðari eftir því sem stærð brúarops minnkar" (Viðauki G.1). Þetta atriði þarf nánari útskýringar við. Dæmi eru um að þveranir hafi gjörbreytt aðstæðum og útskolun minnkað verulega [5,6]. Það að hraði útskolunar aukist með þrengingu opsins vekur einnig athygli. Þetta bendir til þess að óvenjulegt samband sé á þessu svæði milli útskolunar og heildarflæðis sem gera þarf betur grein fyrir. Útskýringar á bls. 77 í viðauka G.1 (um breytingar á straumflæði) sýna ekki sérstöðu þessa svæðis, og hvernig það sé ólíkt öðrum svæðum þar sem þverun hefur dregið úr útskolun. Sambærilega athugasemd má gera fyrir áhrif þverunar Kollafirði, þ.e. hvað sé sérstakt við þessar aðstæður. Ítarlegri greiningar er þörf á þessu atriði en það hefur áhrif á niðurstöður umhverfismatskýrslu.

Virðingarfyllst,

fh. Veðurstofu Íslands

Hlíf Sævarsdóttir

Sérfræðingur á rekstrarsviði

Heimildir

[1] Guðrún Elín Jóhannsdóttir, Halldór Björnsson, Guðfinna Aðalgeirsdóttir, Berglind Pétursdóttir og Ragnar Heiðar Þrastarson (2025) Mat á sjávarstöðuhækkun og útbreiðslu óveðursflóða. Veðurstofa Íslands, VÍ-2025-012

[2] Jón Blöndal Teitur Birgisson Halldór Björnsson Kristján Jónasson Guðrún Nína Petersen (2011) Vindhraðamælingar og sambreytni vinds. Veðurstofa Íslands, VÍ-2011-14

https://www.vedur.is/media/vedurstofan/utgafa/skyrslur/2011/2011_014.pdf

[3] Þórður Arason (1998) Mat á vindi Á fyrirhuguðum brúm i Reykjavik. Veðurstofa Íslands VÍ-G98017-TA01

https://www.vedur.is/media/vedurstofan/utgafa/greinargerdir/1998/98017.pdf

[4] Þórhallur Auður Helgason (2020) Samantekt niðurstaðna úr vinnslu vindsjármælinga sumarið 2020. Veðurstofa Íslands - greinargerð

[5] Árni Sigurðsson (2005) Mat á veðurfarslegum áhrifum vegþverunar yfir Gilsfjörð. Veðurstofa Íslands VÍ-05002.

https://www.vedur.is/media/vedurstofan/utgafa/greinargerdir/2005/05002.pdf

[6] VSO (2012) Þverun fjarða Áhrif á náttúru, landslag og landnotkun Rannsóknaverkefni styrkt af Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar Vegagerðin

https://wp-beta.vegagerdin.is/wp-content/uploads/2025/07/thverun_fjarda.pdf

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Höfundur: Jón Ágúst Jónsson

Sent inn þann: 05.01.2026

Viðhengi:

127.1.Umsögn Vegagerðar vegna Sundabrautar.pdf

Garðabær, 2. janúar 2026.

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b,
105 Reykjavík
B.t. Jón Ágúst Jónsson

Efni: Umsagnarbeiðni vegna umhverfismatsskýrslu Sundabrautar.

Vísað er til umsagnarbeiðni Skipulagsstofnunar vegna umhverfismatsskýrslu Sundabrautar, dag. 13. október 2025, og ítrekana 1. og 10. desember 2025.

Í umsagnarbeiðni er vísað til Siglingasviðs Vegagerðar.

Vegagerðin er framkvæmdaraðili Sundabrautar og hefur haft með höndum undirbúning verkefnisins, gagnaöflun og gerð umhverfismats í samræmi við lög nr. 111/2021, lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Með hliðsjón af þessu hlutverki telur Vegagerðin ekki forsendur vera fyrir hendi til að veita sjálfstæða eða efnislega umsögn um umhverfismatsskýrsluna í þessu ferli. Jafnframt er rétt er að taka fram að Siglingasvið Vegagerðar finnst ekki í skipuriti stofnunarinnar.

Virðingarfyllst
f.h. Vegagerðarinnar
Greipur Gisli Sigurðsson

Undirskrift

Vegagerðin
Suðurhraun 3
210 Garðabær
+354 522 1000
vegagerdin.is

vegagerdin
@vegagerdin.is

Fullgild rafræn undirskrift
MARGRÉT MJÖLL BENJAMÍNSDÓTTIR
2026-03-05 14:46:32 GMT
Ástæða: Undirskrift

Fullgild rafræn undirskrift
MARIANNE JENSDÓTTIR FJELD
2026-03-05 14:51:14 GMT
Ástæða: Undirskrift

Umhverfis- og orkustofnun

Skipulagsstofnun
Borgartún 7b
105 Reykjavík

5. mars 2026
[UOS-4472/M.M.B]

Umsögn – Sundabraut – áhrifamat vatnshlota

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar, dags. 2. febrúar 2026 þar sem óskað var eftir umsögn Umhverfis- og orkustofnun vegna áhrifamats fyrir vatnshlot vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar við Sundabrautar. Í greinargerð kemur fram að Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, áformar lagningu Sundabrautar frá Sæbraut upp á Kjalarnes. Brautin kemur til með að þvera Elliðaárvog, Eiðsvík, Leiruvog og Kollafjörð.

Áhrif á strandsjávarvatnshlot

Eins og fram kemur í greinagerð framkvæmdaraðila hefur framkvæmdin áhrif á strandsjávarvatnshlotin Straumsvík-Kjalanes (104-1391-C), Innri Sund-Elliðárvogur-Grafarvogur (104-1303-C) og Blikastaðakró-Leirárvogur (104-1304-C). Bæði vatnshlotin Straumsvík-Kjalanes og Blikastaðakró-Leirárvogur eru metin í *mjög góðu* vistfræðilegu ástandi en efnafræðilegt ástand er *óþekkt*. Þá hafa vatnshlotin umhverfismarkmið um *mjög gott* vistfræðilegt ástand og *gott* efnafræðilegt ástand. Ástand vatnshlotsins Innri Sund-Elliðárvogur-Grafarvogur er *óþekkt* og hefur vatnshlotið umhverfismarkmið um *gott* vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand. Vatnshlotið hefur verið flokkað í óvissu um að ná ekki þeim umhverfismarkmiðum sem hafa verið sett fyrir það vegna álags samkvæmt vatnaáætlun Íslands 2022 – 2027[1].

Mikilvægt er að áhrif framkvæmdarinnar á líffræðilega-, eðlisefnafræðilega og vatnsformfræðilega gæðaþætti liggi fyrir. Í þessu samhengi vill stofnunin benda á „einn úti – allir úti" (e. „one-out, all-out") regluna sem kemur fram í vatnaáætlun (sjá kafla 3.3) og í leiðbeiningum Umhverfisstofnunar um gerð áhrifamats (sjá kafla 2.2.1), en sú regla gildir við mat á vistfræðilegu ástandi vatnshlota. Samkvæmt reglunni er nóg að einn gæðaþáttur falli niður um ástandsflokk til að vatnshlot nái ekki umhverfismarkmiði (sjá kafla 1.1. í III. Viðauka reglugerðar 535/2011).

Stofnunin bendir á að áhrif framkvæmda á vatnshlot, eins og þau eru sett fram í töflu 5 í greinagerð; *engin áhrif* til *talsverð áhrif*, eru ekki samkvæmt leiðbeiningum stofnunarinnar[2].

[1] Vatnaáætlun Íslands 2022 – 2027: https://ust.is/library/sida/haf-og-vatn/Vatna%c3%a1%c3%a6tlun%202022-2027%20-%20Copy%20(1).pdf?_gl=1*nnw6fy*_ga*MTg5MDYwOTY1MS4xNzQ5NTU1Mjk5*_ga_9DDCYHZBX6*czE3NzI3MTIxOTMkbzMwNiRnMSR0MTc3MjcxMjE5NSRqNTgkbDAkaDA.
[2] Umhverfisstofnun 2024. Mat á áhrifum framkvæmda og starfsemi á vatnshlot. Umhverfisstofnun, UST-2024:17. 52 bls.

Straumsvík-Kjalanes (104-1391-C)

Í áhrifum þverana á vatnsgæði Kollafjarðar með tilliti til fráveitu er ekki tekið tillit til losunar vegna landeldis í Kollafirði, aðeins er tekið tillit til fráveitu frá iðnaðarhverfi á Esjumelum. Í mati á áhrifum vegna fráveitu þarf að taka tillit til allrar losunar í Kollafirðinum.

Í greinagerðinni kemur fram að „lífríki í Kollafirði er talið hafa takmarkað verndargildi og áhrif vegna þessa því talin ásættanleg". Líkt og fram kemur í umsögn Náttúrufræðistofnunar við umhverfismatsskýrslu framkvæmdarinnar, þá finnast ýmsir hópar botndýra á þessu svæði t.d. lindýr, krabbadýr og burstaormar. Áhrifasvæði framkvæmdarinnar er mjög mikilvægt fæðuöflunarsvæði fugla, laxfiska og sjávarspendýra og allar breytingar á botndýrasamfélögum geta haft keðjuverkandi áhrif á þessa lífveruhópa. Telur stofnunin þess vegna ekki fullnægjandi að fullyrða að vegna þess að lífríkið hafið takmarkað verndargildi að þá þurfi ekki að meta áhrif framkvæmda á það og þau þess vegna talin „ásættanleg".

Í töflu 5 á bls. 20 í greinargerð kemur fram að áhrif á vatnsformfræðilegu gæðaþættina sjávarföll og formfræði falli í flokkinn „nokkur" sem er meðal annars vegna breytinga á stefnu sjávarfallsstrauma í Þerneyjarsundi. Bendir það til þess að vatnshlotið nái ekki því umhverfismarkmiði sem hefur verið sett fyrir það um *mjög gott* vistfræðilegt ástand og muni falla niður í að minnsta kosti *gott* ástand vegna vatnsformfræðilegra breytinga. Umhverfis- og orkustofnun bendir á kafla 1.2.4 í III. viðauka í rgl. 535/2011 þar sem fjallað er um skilgreiningu á *mjög góðu*, *góðu* og *ekki* viðunandi ástandi út frá vatnsformfræðilegum gæðaþáttum. Stofnunin bendir á að umhverfismarkmið vatnshlota eru lagalega bindandi og þess vegna þarf að skoða hvort sækja þurfi um heimild skv. 18. gr. laganna um breytingu á vatnshloti vegna þverunar ef hún veldur því að vatnshlotið breyti um vatna- eða gerðarflokk.

Stofnunin vill benda á að unnið er nú að frekari afmörkun og leiðréttingum á gerðarflokkun yfirborðsvatnshlota og að öllum líkindum verður Kollafjörður afmarkaður sem sér vatnshlot (skjólsælt strandsjávarhlot í gerðinni CS2352).

Blikastaðakró-Leirárvogur (104-1304-C)

Eins og fram kemur í greinagerð framkvæmdaraðila hefur Sundabraut *töluverð áhrif* á vatnsformfræðilega gæðaþætti vatnshlotsins Blikstaðakró-Leirárvogur. Einnig er gert ráð fyrir miklum breytileika í botnrofi og setflutningum í kjölfar þverunarinnar í Leiruvogi. Reiknað er með að gruggmyndun verði vel merkjanleg og aukin í voginum og utan hans samhliða botnrofinu. Þessi aukni svifaursstyrkur að þverun lokinni mun leiða af sér töluvert breytt birtuskilyrði í sjónum. Hins vegar er óvissa um það hversu mikil og langvinn áhrifin verða vegna gruggmyndunar þar sem óvissa er til staðar um áhrif setflutninga og gruggmyndunar vegna skorts á gögnum um m.a. kornastærð. Umhverfis- og Orkustofnun tekur undir umsögn Náttúrufræðistofnunar við umhverfismat framkvæmdarinnar að gögn um botndýralíf eru ekki nægileg og þörf sé á skýrari mynd um hvaða breytingar geta átt sér stað í botndýrafánu í Leiruvogi og Blikastaðakró. Svifþörungar og hryggleysingjar, sem eru gæðaþættir strandsjávar skv. lögum nr. 36/2011 um stjórn vatnamála, eru háðir birtu til ljóstillífunar og mun þessi breyttu

birtuskilyrði og mikla gruggmyndun í tugi ára, eins og gert er ráð fyrir, hafa veruleg áhrif á gæðaþættina.

Í greinagerð kemur fram að áhrif vegna gruggmyndar verði lítilsháttar á öll þrjú vatnshlot. Umhverfis- og orkustofnun telur að áhrif vegna gruggmyndunar á vatnshlotið Blikstaðakró-Leirárvogur verði töluverð og ætti ekki að vera í sama áhrifaflokk og hin tvö vatnshlotin.

Áhrif þverunar á vatnsformfræðilega gæðaþætti eru talin talsverð vegna mikils botnrofs skv. töflu 5 á bls. 20 í greinagerð. Gert er ráð fyrir því að stórtstraumsfjörumörk færist utar og að leirurnar í Leiruvogi stækki. Stofnunin telur að áhrif á vatnsformfræðilega gæðaþætti gætu leitt til þess að vatnshlotið fari niður um ástandsflokk í *gott* ástand eða jafnvel *ekki viðunandi* ástand. Bendir stofnunin því aftur á kafla 1.2.4 í III. Viðauka í rgl. 535/2011.

Það er mat stofnunarinnar að nauðsynlegt sé að sækja um heimild skv. 18. gr. laga nr. 36/2011 um stjórn vatnamála vegna breytinga á vatnshloti vegna þverunar yfir vatnshlotið Blikstaðakró-Leirárvog.

Innri sund-Elliðárvogur-Grafarvogur (104-1303)

Áhrif á vatnshlotið eru metin *lítilsháttar* eða *engin*, hvorki í tilfelli brúar eða jarðganga. Einnig eru áhrif vegna landfyllingar í Kleppsvík metin lítilsháttar. Gert er ráð fyrir einhverri gruggmyndun á framkvæmdatíma en er það ekki talið hafa neikvæð áhrif á vistfræðilegt eða efnafræðilegt ástand vatnshlotsins og umhverfismarkið náist. Umhverfis- og Orkustofnun hefur engar athugasemdir varðandi það mat.

Varp í hafið

Landfyllingar vegna Sundabrautar eru nauðsynlegar í öllum þremur vatnshlotum. Eins og stofnunin bendir á umsögn sinni við umhverfismatsskýrslu að ef um er að ræða opna landfyllingu þarf leyfi Umhverfis- og orkustofnunar til varps dýpkunarefna í hafið sbr. 9. gr. laga nr. 33/2004. Opin landfylling er skilgreind sem nýmyndun lands sem er ekki varin, eða aðeins að hluta varin með varnargörðum og efni liggur því að einhverju leyti óvarið fyrir straumum, flæði sjávar og lífverum sbr. leiðbeinandi reglum um meðferð dýpkunarefnis[3].

Áhrif á grunnvatnshlot

Áhrif á grunnvatnshlotið Stór-Reykjavík (104-261-2-G) eru metin *engin* þrátt fyrir fyrirhugaða þverun yfir gömlu Gufuneshaugana þar sem mikið af spilliefnum og öðrum mengandi efnum voru urðuð á sínum tíma. Mikilvægt er að það sé endurskoðað. Í greinagerð kemur fram að áður en framkvæmdir hefjast eru ítarlegar rannsóknir fyrirhugaðar til að skoða möguleg áhrif framkvæmdarinnar á losun og dreifingu mengunarefna sem kunna vera í haugunum. Ef niðurstöður rannsókna leiða í ljós að mengunarefni séu talin líkleg til að losna út í grunnvatn koma aðrar lausnir til greina varðandi legu vegarins. Umhverfis- og orkustofnun ítrekar þær

[3] Leiðbeinandi reglur um meðferð dýpkunarefnis.

áhyggjur sem koma fram í umsögn stofnunarinnar við umhverfismat framkvæmdarinnar þar sem farið er yfir áhyggjur varðandi veglagningu yfir haugana. Þar kemur m.a. fram að haugarnir eru viðkvæmir fyrir hvers konar röskun sem trufli jafnvægi þeirra og geti haft í för með sér gasmengun, mengun grunn- og yfirborðsvatns, auk sprengihættu. Stofnunin minnir á að mengun grunnvatns er óheimil skv. reglugerð nr. 797/1999 um varnir gegn mengun grunnvatns.

Í greinagerð kemur fram að ekki sé talin þörf á að meta áhrif framkvæmdanna á grunnvatnshlotin Leirvogsá (104-289-G) og Mið Vesturland og Strandir (101-307-G). Umhverfis- og orkustofnun er ekki sammála þeirri ályktun að framkvæmdin sé ekki líkleg til að hafa áhrif á grunnvatnshlotið Leirvogsá. Á mynd 1 í greinagerð sem sýnir fyrirhugað framkvæmdarsvæði Sundabrautar kemur fram að vegurinn kemur til með að þvera svæði á Álfsnesi þar sem er bæði virkur urðunarstaður og gas-og jarðgerðarstöðin GAJA, en vegurinn kemur til með að liggja á milli þessara svæða. Á urðunarstað Sorpu í Álfsensi hafa mengunarefni verið að mælast yfir viðmiðunargildum í grunnvatni vegna starfseminnar, er þess vegna líklegt að farg á þessu svæði og það rask sem framkvæmdirnar valda, hafi neikvæð áhrif á efnafræðilegt ástand grunnvatnshlotsins og mögulega strandsjávarhlotsins. Stofnunin telur þess vegna mikilvægt að meta áhrifin á grunnvatnshlotið Leirvogsá og telur það ábótavant í mati á áhrifum á vatnshlot.

Samantekt

Umhverfis- og orkustofnun bendir á að samkvæmt töflu 5 á bls. 20 í greinagerð kemur fram að áhrif á vatnsformfræðilega gæðaþætti í vatnshlotunum Blikstaðakró-Leiruvogur (104-1304-C) og Straumsvík-Kjalarnes (104-1391-C) verði *nokkur* eða *talsverð*. Má því lesa úr þessari töflu að vatnshlotin fari niður um ástandsflokk vegna vatnsformfræðilegra breytinga og nái ekki þeim umhverfismarkmiðum sem hafa verið sett fyrir þau um *mjög gott* vistfræðilegt ástand. Það er ekki í samræmi við niðurstöður áhrifamatsins þar sem fram kemur að öll umrædd vatnshlot nái þeim umhverfismarkmiðum sem sett hafa verið fyrir þau og að ástand þeirra hningni ekki. Stofnunin bendir á að óheimilt er að gefa út leyfi fyrir framkvæmd eða starfsemi sem hefur þau áhrif að umhverfismarkmið viðkomandi vatnshlots náist ekki. Framkvæmdin er talin valda því að umhverfismarkmið vatnshlotsins Blikstaðakró-Leiruvogur (104-1304-C) náist ekki vegna vatnsformfræðilegra breytinga og skoða þarf nánar áhrifin á vatnshlotið Straumsvík-Kjalarnes (104-1391-C) sérstaklega í ljósi fyrirhugaðrar breytingar á afmörkun vatnshlotsins. Það er mat Umhverfis- og orkustofnunar að sækja þurfi um heimild til breytinga á vatnshlotinu Blikstaðakró-Leiruvogur (104-1304-C) skv. 18. gr. laga nr. 36/2011 um stjórn vatnamála. Jafnframt þarf að taka til skoðunar hvort sækja þurfi um heimild til breytinga á vatnshlotinu Straumsvík-Kjalarnes (104-1391-C) skv. 18. gr. lagana í ljósi fyrirhugaðrar frekari afmörkunar vatnshlotsins.

Stofnunin telur mikilvægt að hugað sé betur að áhrifum á vatnshlot vegna þverunar yfir Gufuneshaugana og ítrekar þá ábendingu úr fyrri umsögnum stofnunarinnar hvort að skynsamlegra sé að færa veginn framhjá haugunum. Einnig er nauðsynlegt að meta áhrif

framkvæmdanna á grunnvatnshlotið Leirárvogur (104-289-G) vegna núverandi starfsemi í Álfsensi.

Um afar stóra og umfangsmikla framkvæmd er að ræða sem kemur til með að valda miklu raski á lífríki og hafa neikvæð áhrif á vatnshlot. Brúarop ættu að vera eins stór og hægt er til þess að minnka áhrif á vatnshlot og lífríki.

Virðingarfyllst,

Marianne Jensdóttir Fjeld
Verkefnastjóri stjórnar vatnamála

Margrét Mjöll Benjamínsdóttir
Sérfræðingur