

Reykjavíkurborg
Tjarnargötu 11
101 Reykjavík

Hafnarfjörður, 19.10 2023
2023-09-0277
JPJ

Málefni: Umsagnabeiðni, Sundabraut, nr. 0627/2023: Kynning matsáætlunar (Mat á umhverfisáhrifum).

Vísað er til erindis Hafnarfjarðarkaupstaðar þann 19. september 2023, þar sem óskað er eftir umsögn Hafrannsóknastofnunar matsáætlun vegna Sundabrautar.

Hafrannsóknastofnun minnir á að taka skuli til greina lög um stjórn vatnamála (lög nr. 36/2011) við mat á umhverfisáhrifum. Að öðru leyti eru ekki gerðar athugasemdir við erindið.

F.h. Hafrannsóknastofnunar, rannsókn- og ráðgjafarstofnun hafs og vatna,



Jónas Páll Jónasson, sviðsstjóri botnsjávarsviðs



Vegagerðin

Suðurhrauni 3 210 Garðabær

Akranesi, 19. október 2023

2309229 HB

Umsögn um matsáætlun Sundabrautar

Akraneskaupstaður fagnar framgangi við undirbúning Sundabrautar og tímaáætlun um undirbúning framkvæmda og framkvæmdartíma. Akraneskaupstaður leggur ríka áherslu á að verkið Sundabraut verði að veruleika því samgöngubætur og vegtengingar við höfuðborgarsvæðið af Vestur- og Norðurlandi eru afar mikilvægar.

Akraneskaupstaður hefur í mörg ár lagt áherslu á bættar vegtengingar og bættar almenningssamgöngur og ekki síst við höfuðborgarsvæðið. Umræða um Sundabraut er áratuga gömul og til hennar horft við umræður um framtíð byggðar á Akranesi og áhrif á hana.

Með tilkomu Sundabrautar styttest vegalengd á milli höfuðborgarsvæðis og Akraness talsvert. Ennfremur mun ferðatími styttest. Verulega tafsamt er að aka núverandi leið, vegna umferðarpunga og vegna þess að farið er í gegnum Mosfellsbæ og efri byggðir Reykjavíkurborgar. Þá skal lögð áhersla á að mat á áhrifum horfi til hvernig fjölbreyttari ferðamáti, eins og almenningssamgöngur geti breyst og geti þá nýtt framkvæmdina og þannig orðið augljósari valkostur.

Stytting á ferðatíma hefur ekki verið metin, enda liggja ekki fyrir endanlegar útfærslur á tengingum Sundabrautar við megin umferðaræðar höfuðborgarsvæðisins. Gróf nálgun á styttingu ferðatíma á milli miðbæjar Akraness og miðbæjar Reykjavíkur gæti orðið veruleg, 15-20 mín.

Akraneskaupstaður hefur reynslu af samfélagsbreytingum, með tilkomu verulega bættra vegtenginga og styttingu vegalengda. Árið 1998 opnuðu Hvalfjarðargöng og stytta vegalengd og ferðatíma um allt að 45 mín. Allnokkrar rannsóknir og úttektir hafa verið gerðar á áhrifum Hvalfjarðarganga og mætti við mat á áhrifum af framkvæmdum við Sundabraut horfa til þeirra.

Það væri mikilvægt að meta áhrif Sundabrautar á byggðapróun norðan Hvalfjarðar.

Fyrir allmörgum árum var gerð könnun á atvinnusókn Akurnesinga. Kom þar í ljós að allt að 30% íbúa sótti atvinnu, nám eða þjónustu til Reykjavíkur daglega. Könnun þessi er komin til ára sinna og mikilvægt að við mat á áhrifum framkvæmdar við Sundabraut, verði sambærileg könnun endurtekin. Frá þeim tíma hefur íbúum fjölgað umtalsvert og breytingar hafa orðið og í vaxandi mæli sækir fólk af höfuðborgarsvæðinu atvinnu og þjónustu á Akranes. Með stækkandi bæjarfélagi fjölga þeim sem daglega sækja þangað atvinnu og búseta á Akranesi er góður kostur, þó atvinna sé á höfuðborgarsvæðinu. Eftirspurn eftir



húsnæði er þar drifkraftur og á Akranesi er stöðugt og gott framboð á íbúðarhúsnæði og lóðum til uppbyggingar.

Íbúum Akraness hefur fjölgað verulega frá opnun Hvalfjarðarganga. Skipulag Akraneskaupstaðar og staða innviða er vel í stakk búið til að taka við talsverðri fjölgun íbúa og fyrirtækja. Fyrir liggur skipulagt atvinnusvæði/lóðir og enn frekari skipulagsvinna er í gangi um svæði fyrir atvinnuuppbyggingu.

Akraneskaupstaður er eigandi að Faxaflóahöfnum, ásamt nágrannasveitafélögum sínum. Faxaflóahafnir eiga hafnarmannvirki á Akranesi. Þar standa nú yfir endurbætur á viðlegukanti og dýpkun hafnarinnar. Með þeim framkvæmdum er verið að styrkja stöðu hafnsækkinnar starfsemi verulega. Með tilkomu Sundabrautar batnar enn samkeppnisstaða hafnarinnar á Akranesi vegna vöruflutninga og afgreiðslu á skipum – hvort sem er vegna fiskveiða, vöru- eða fólksflutninga. Í skipulagsferli er landfylling sem hugsuð er til atvinnustarfsemi, byggingarlóðir fyrir hafnsækna starfsemi.

Með stofnun Faxaflóahafna, sem einnig reka hafnarmannvirki á Grundartanga var ekki síst verið að horfa til þess að geta þar tekið við sem megin flutningahöfn landsins. Við áhrifamat af framkvæmdum við Sundabraut ætti að horfa til þess hvaða hlutverk Grundartangasvæðið getur haft, vegna skipulagsmála Sundabrautar og tengingar hennar yfir Klettsvík og veltengingar við samgöngukerfi Reykjavíkur.

Hvalfjarðargöng eru orðin 25 ára og umferð um þau komin framúr þeim spám sem gerðar voru á undirbúningstíma þeirra. Það kallar orðið verulega á framkvæmdir við gerð annarra ganga undir Hvalfjörð. Stutt er í, ef það er ekki nú þegar orðið, að á álagstímum anni göngin ekki þeim fjölda bíla sem fara um. Akraneskaupstaður hvetur til þess að metið verði hvort framkvæmd við Sundabraut gæti verið tekin í sambandi við gerð annarra ganga undir Hvalfjörð. Þá bæði vegna umferðarpunga og öryggis vegfarenda.

Akraneskaupstaður vill því leggja áherslu á að þessar tvær framkvæmdir, Sundabraut og önnur Hvalfjarðargöng, hafi ákveðið samhengi um hvenær þau verða tilbúin til notkunar.

Sundabraut er hugsuð sem þpp einkaframkvæmd. Hvalfjarðargöng var þannig verkefni og því er viðhorf til greiðslu á notkunargjöldum af samgöngumannvirkjum mögulega annað norðan Hvalfjarðar en almennt er á landinu. Öll merki eru nú um að gjaldheimta af umferð sé í endurskoðun að hálfu ríkisvaldsins. Hver sem útkoman af þeirri endurskoðun verður þá getur það ekki verið niðurstaðan að aðeins ein megin tenging við höfuðborgarsvæðið verði með sérstökum veggjöldum, að norðan og vestan. en ekki samgöngutengingar að sunnan og austan. Við matsáætlun á framkvæmdum við Sundabraut er því mikilvægt að fjalla um þennan veikleika, sem virðist nú blasa við. Þá er lítið fjallað um aðra þætti gjaldtöku á Sundabraut, eins og til dæmis, hvort eitt gjald er fyrir alla brautina og hvernig gjaldið verður uppbyggt fyrir íbúa sem aka aðeins hluta hennar. Allt eru þetta þættir sem gætu haft veruleg kostnaðaráhrif og þannig áhrif á framkvæmdina. Er t.d. íbúa í Grafarvogi sem sækir vinnu á Akranesi ætlað að greiða fullt gjald af notkun Sundabrautar, sem dæmi?

Vegtenging um Hvalfjarðargöng, Kjalarnes og Sundagöng er langt um einfaldari í rekstri en t.d. veltengingar yfir heiðar. Það er þó ekki vandalaust fyrir vegfarendur að ferðast um þá leið vegna veðurs. Áhrifa af veðrum þekkjum við á Kjalarnesi og um Kollafjörð. Því er mikilvægt að við gerð matsáætlunar um Sundabraut, sem ætluð er á endanum til að verða leiðbeinandi um leiðarval og kosti um hvernig Sundabraut verður gerð að horfa sérstaklega



til þeirra þátta. Á opnum kynningarfundum á Akranesi um matsáætlun Sundabrautar komu fram sterk sjónarmið um gerð vegar um Kollafjörð og áhrifa af veðri þar.

Akraneskaupstaður leggur einnig ríka áherslu á að forgangsörðun framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu verði með þeim hætti að þær tefji ekki eða takmarki möguleika á byggingu og tengingu Sundabrautar. Við gerð á matsáætlun verður því að vera sjálfstætt mat á hvernig sá þáttur í umhverfi framkvæmdarinnar getur haft áhrif á gerð Sundabrautar og framgang verksins.

Akraneskaupstaðir leggur ríka áherslu á að mat á áhrifum Sundabrautar verði þannig úr garði gert að fyrir liggja hvernig sveitafélög norðan Hvalfjarðar geti brugðist við breytingum og hvernig á framkvæmdatíma Sundabrautar þau geti undirbúið sig fyrir breyttar aðstæður íbúa og fyrirtækja. Einnig hvernig opinberar stofnanir og þá ekki síst þjónustustofnanir hins opinbera geta horft til breyttra aðstæðna eftir framkvæmdina.

Með þessari umsögn Akraneskaupstaðar um matsáætlun Sundabrautar hafa hér verið rakin nokkur sjónarmið sem helst snúa að hagrænum og samfélagslegum breytingum sem vert væri að gefa meira vægi.

Vísað er til sérstakrar reynslu af áhrifum Hvalfjarðarganga og á grundvelli þeirrar athugunar verði byggðinni norðan Hvalfjarðar og á höfuðborgarsvæðinu auðveldað að undirbúa breyttar aðstæður.

Umsögnin er birt með fyrirvara um samþykki Bæjarstjórnar Akranes.

Haraldur Benediktsson

Bæjarstjóri Akraneskaupstaðar

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Varðandi hluta II og III Álfsnes yfir í Gufunes. Viðkvæmt dýralíf gæti verið í hættu með tilkomu landfyllingar sem lokar af eða takmarkar verulega flæði sjávar og möguleika fiska og sela til að komast í leiruvog. Ströndin við leiruvog er með mikið fuglalíf allt sumarið og á veturna heldur tjaldurinn þar til. Æðarfuglar og kríur halda til þar á sumrin. Nokkuð stór hópur sela á sér samastað á skerjum í fjörunni við Staðahverfið og er einstakt að geta virt þá fyrir sér þar. Börn úr leikskólanum í Staðahverfinu fara til dæmis í „Selabíó“ þegar þau fara í fjöruna og horfa á selina. Með landfyllingu Sundabrautar er líklegt að selirnir hætti að koma þarna. Einnig er veruleg hættu á að laxagengd í Úlfarsá skerðist en hún er vinsæl laxveiðiá á sumrin. Fyrir íbúa í Grafarvogi og aðra gæti þessi framkvæmd því ollið umhverfisslysi sem erfitt er að sjá fyrir endann á. Staðar- Víkur- og Borgarhverfið hefur að stórum hluta útsýni til sjávar og er það afar fallegt, sérstaklega á fallegum kvöldum þegar sólin er að setjast. Þegar kalt er og lygnt heyrir hávaði frá hafnarsvæðinu (Eimskip og Samskip) mjög vel í Staðahverfinu enda bein lína eftir köldu lofti við hafflötinn. Það er því alveg ljóst að vegur á landfyllingu mun ekki einungis skerða lífsgæði íbúa með skertri sjávarsýn og hraðbraut í staðinn, heldur mun hljóð frá umferðinni þar berast ódempuð eftir haffletinum inn í íbúðahverfin og skerða lífsgæðin þar enn frekar. Geldinganes er svo til ósnortið svæði og mín skoðun er að þannig eigi það að vera áfram enda er það notað sem útivistarsvæði af íbúum höfuðborgarsvæðinsins. Að skera það í sundur með Sundabraut er að mínu mati óásættanlegt með öllu sökum rasks sem það hefur á náttúruna þar. Að lokum vil ég hvetja til að umrætt svæði verði allt í jarðgöngum, ég tel ekki að það verði sátt um þetta nema á þann hátt. Virðingarfyllst Hallgrímur Halldórsson

Höfundur: Hallgrímur Halldórsson/hallhall@landsnet.is

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ég keypti mér íbúð í Gufunesi og var það umhverfið og útsýnið sem heillaði mig mest. Samkvæmt áætlun kemur til með að innihalda grænmetisgarða, hæsnakofa, strandsvæði, göngu-og hjólastíga svo eitthvað sé nefnt. Ég óttast þó að umferðagata sem þverar svæðið hafi neikvæð áhrif á allt sem ég nefndi vegna plássleysis og loftmengunar- og hljóðmengunar sem gatan kemur til með að mynda. Mér finnst líklegt að umferðagatan verði til þess að íbúar í Gufunesi muni hrekjast af svæðinu og verður þetta vistvæna samfélag sem átti að vera þarna að engu. Ég er sammála mörgum hér að byggja ætti göng í stað brúar eða að hafa brúna á öðrum stað þar sem ekki íbúðahverfi eða fallett umhverfi fyrir fólk og dýralíf eins og er í Gufunesinu.

Höfundur: Elfa Rán Vilhjálmsdóttir

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Því miður sýnist mér Sundabraut ekki eiga von eftir að lesa umsögn Umhverfisstofnunar sem segir að skv. öllum þeim tillögum sem Vegagerðin setji fram þurfi að raska gömlu öskuhaugunum með tilheyrandi áhættu þegar kemur að heilsu íbúa í kring. En enn frekar virðist fórnarkostnaður vera of mikill fyrir Grafarvog: meiri umferðarpungi og mengun, hættulegra fyrir börn, mögulegt umhverfisslys og slæm áhrif á dýralíf, missir á útivistarsvæði ofl. ofl. Ég er ekki það spenntur fyrir Sundabraut að ég sé tilbúinn að setta mig við svo mikla fórn fyrir mig og kynslóðirnar sem fylgja.

Höfundur: Ásgeir Erling Gunnarsson/Erling@oex.is

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Í matsáætluninni hefur sá kostur ekki verið skoðaður að grafa göng alla leið þ.e. frá Klettagörðum / Sæbraut og yfir á Vesturlandsveg norðan Kollafjarðar. Vegalengdin er á bilinu 10 – 12 km eftir útfærslum og ljóst er að það þurfa að vera tvenn göng og flóttaleiðir á milli þeirra – heildarlengd með öllum römpum og flóttaleiðum kannske 25 – 35 km. Í tillögunum eins og þær liggja fyrir felst umtalsvert inngríp í náttúruna m.a. sjávarföll (og strauma) sem má búast við að verði breytingum háð af völdum umhverfisáhrifa og þ.m.t. hækkandi sjávarstöðu til lengri tíma litið (1,2 m hærrí í lok aldarinnar þar sem landsig er mest, skv. matsskýrslu vísindanefndar), sem og hvers konar plöntu og dýralíf. Orsök þessa umtalsverða inngríps eru landfyllingar t.d. yfir í Geldinganes, að brúm og milli brúa yfir Leirvog og að brú í Kollafirði og hugsanlega einnig að brú yfir Elliðavog. Veglínán hefur auk þess umtalsverð neikvæð sjónræn áhrif hvort sem horft er út eða inn flóann að ógleymdri hábrúnni yfir Elliðavog, af veglínunni leiðir ennfremur loft-, hávaða- og ljósmengun fyrir íbúa Grafarvogs. Æskilegt er að inn- og útaksturleiðir verði sem fæstar milli Elliðavogs og Kollafjarðar m.t.t. umhverfisáhrifa, þ.e. ein í Gufunesi og Álfsnesi og engin í Geldinganesi enda er þar útivistarsvæði. Í kostnaðarsamanburði mismunandi kosta þarf auk stofnkostnaðar m.a. að taka tillit til væntst líftíma, viðhaldskostnaðar á líftíma, áætlaðs kostnaðar vegna slysa og umhverfisáhrifa. Í jarðgöngum sem þessum felst ekki lausn fyrir fjölbreytta ferðamáta, en það er líka álitamál hvort hún hefði hvort sem er nokkuð orðið viðundandi við hlið hraðrar umferðar á hábrúm við sjávarsíðuna. Í jarðgangalausn alla leiðina felst að líkindum umhverfisvænsta lausnin horft til langs tíma og leiðir jafnframt til minnstra inngrípa í líf íbúa á aðliggjandi svæði og að líkindum ódýrasta lausnin að öllu samanlögðu horft til lengri tíma.

Höfundur: Gylfi Sigurðsson/gylfi.sigurdsson@simnet.is

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Raskið á öskuhaugunum slær allar tillögur Vegagerðar út af borðinu , göng, brú. Í lögum er nefndur ákveðinn tími sem ekki má raska öskuhaugum vegna áhættu á heilsu fólks. Lögín voru örugglega ekki sett að ástæðislausu. Þetta hefur því möguleg áhrif á heilsu íbúa vegna mengunar og hávaða, umferð hraðbrautar mun hafa áhrif á fuglalíf og líf fisks, sela og hvala í sjónum vegna mengunar og umferð hraðbrautar mun hafa áhrif á ferðafrelsi barna og mikill missir verður af frábæru útivistarsvæði Grafarvogs. Svo er það framkvæmdatíminn þar sem umferð og rask verður íóbærilegt í mörg ár.

Höfundur: Lilja Guðrún Steinsdóttir/liljags@oex.is

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Þarna er farið þvert yfir votlendi í Gufunesi þar sem þrífst mikið fuglalíf, einnig mun dýrmætt útivistarsvæði fyrir menn og dýr (Geldinganes) skemmast. Hljóðmengun, sjónmengun og umferðismengun fyrir íbúa í grennd, sérstaklega fyrir nýbyggingar í Gufunesi svo eitthvað sé nefnt, virkilega óheppileg hönnun og staðsetning.

Höfundur: Íris Jacobsen/Irisjacobsen94@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Með því að hafa brú sem er svo hátt uppi í hávaða roki sem myndast þarna og kaldara á veturnar verður hættulegt að keyra við búum á Íslandi allra veðra von göng eru hagstæð þarf ekki að moka snjó minna viðhald og enginn sjónmengun.

Höfundur: Dagbjört Kristín Þórhallsdóttir/Dagbjortkristint@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023 , **Fyrir hönd:** Umhverfisstofnun

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Sem íbúi Grafarvogs og fyrrum íbúi Gufunes þá styð ég byggingu Sundabrautar alfarið. Það er löngu tímabært að gert sé ráð fyrir að bæta við leiðum úr Grafarvogi. Sundabraut mun bæta lífsgæði margra bæjarhluta og er vistvæn framkvæmd þar sem Sundabraut mun greiða fyrir almennri umferð. Umferð frá Sundabraut um hverfi Grafarvogs mun ekki aukast því bifreiðar munu ekki koma inn í Grafarvog af Sundabraut nema að eiga hér erindi. Sundabraut ætti ekki að koma íbúum Gufunes í opna skjöldu þar sem áform um byggingu hennar lá fyrir löngu fyrir byggingarframkvæmda nýja hverfisins þar og hefði því átt að vera nokkuð augljóst að hún kæmi til framkvæmda einn daginn. Ég hvet viðeigandi aðila að flýta framkvæmd Sundabrautar sem fyrst.

Höfundur: Baldvin Árnason/Baldvin76@hotmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Leirvogstungu í Mosfellsbæ ég er hlynnt því að Sundabraut fari í göng. Finnst mér við í Mosfellsbæ þurfa að vernda okkar náttúruperlur og vernda fuglalíf í vöginum.

Höfundur: Lára Sigríður Jónsdóttir/lara.s.jons@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Nauðsynlegt að fara í þessa framkvæmd sem allra fyrst þetta stytir td ferðatíma Mosfellinga um helling og minnkar álag í gegnum Ártúnsbrekku og Vesturlandsveginn. Eykur umferðaröryggi og kemur ferðamönnum fyrr upp á Kjalarnes úr bænum.

Höfundur: Sandra Margrét Björgvinsdóttir

Sent inn þann: 19.10.2023

Skipulagsstofnun
Jón Ágúst Jónsson
Borgartún 7b
105 Reykjavík

Reykjavík, 19. október 2023
UST202309-186/A.B.
10.05.00

Efni: Mat á umhverfisáhrifum - Matsáætlun - Sundabraut

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

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

Mat á umhverfisáhrifum

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

Áhrifasvæði og friðlýst svæði

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

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

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

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

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

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

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

Mikilvæg fuglasvæði

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

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

Friðlýstar plöntur

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

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

Mengaður jarðvegur

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

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

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

³ <https://ust.is/nattura/naturuverndarsvaedi/fridlyst-svaedi/sudvesturland/blikastadakro-leiruvogur/>

⁴ <https://vistgerdakort.ni.is/>

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

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

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

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

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

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

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

Áhrif á urðunarstaðina

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

Vatnamál

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

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

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

Framkvæmdin mun hafa áhrif á eftirfarandi strandsjávarhlot:

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

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

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

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

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

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

Landfyllingar og varp efna í hafið

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

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

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

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

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

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

Loftgæði

Loftgæði á framkvæmdartíma

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

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

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

Loftgæði þegar Sundabraut er fullbyggð

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

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

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

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

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

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

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

Hávaði

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

Efnistaka - efnislosun

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

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

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

Skipulagsmál - Samgöngur

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

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

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

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

Virðingarfyllt,

Axel Benediktsson

sérfræðingur

Sverrir Aðalsteinn Jónsson

teymisstjóri

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Athugasemd sem nýr að kafla 4.4.11 Umferð og samgöngur Í umfjöllun væntanlegrar umhverfismatsskýrslu er grundvallaratriði að fjallað verði um tengingar við hafnarsvæðið Sundahöfn. Um er að ræða aðal inn- og útflutningshöfn landsins og vöruflutningar til og frá Sundahöfn eru því mjög miklir og mikilvægir. Þess vegna er mikilvægt að gerð verði ítarlega grein fyrir því hvernig vegatengingum við höfnina verði háttað, til þess að rekstraraðilar geti kynnt sér helstu áhrif framkvæmda og borið saman kosti og galla þeirra valkosta sem eru til umfjöllunar. Á það bæði við um framkvæmdatíma Sundabrautar og rekstartíma hennar.

Höfundur: Grímur Már Jónasson/grimur@vso.is

Sent inn þann: 19.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ekkert annað en göng koma til greina. Á því svæði sem um ræðir eru margar náttúruperlur og okkur ber að vernda þetta náttúrlífssvæði. Því kemur ekkert annað til greina en göng.

Höfundur: Margrét Þorbjörg Johnson

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Me and my family moved to the Gufunes area as we were promised that this would be an ecological paradise, quiet and peaceful land on the outskirts of the city. If the bridge is built I will see the road straight through my windows and the sounds of birds and the sea will be replaced by constant car traffic and pollution. I do believe that a different solution is required and I don't like the direction the city is going, there are so few walking areas around Reykjavik itself that you have to take a drive to walk in nature, and now you want to ruin one of the closest to my and many other's homes. Please don't do this. Iceland is already losing its wilderness and unique character. There is so much wildlife to observe here every spring, It is hard to believe that Umhverfisstofnun agrees with that plan. The existing infrastructure is in a very bad condition, maybe this should be a priority, to fix the roads and sidewalks, to improve public transport, provide facilities for disabled people and not to plow green areas for the next road.

Höfundur: Urszula Renata Tlolka

Sent inn þann: 19.10.2023



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

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

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

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

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

Virðingarfyllst,
Heimir Snær Guðmundsson
Miðlæg stjórnýsla
Mannréttinda- og lýðræðisskrifstofa

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

19. október 2023

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

Sundabrautin og lega hennar um Grafarvog og næsta nágrenni!

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

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

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

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

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

Niðurstaða:

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

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

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ég er íbúi í nýbyggingunum í Gufunesi og ætla að taka það fram að ég kæri mig ekki um að lögð séu mér orð í munn eins og gert er hér í einum ummælunum af nágranna mínum sem allhæfir að allir nágrannar hans séu sömu skoðunar og hann. Ég er mjög meðfylgjandi því að sundabrautin sé byggð og finnst það löngu kominn tími á það. Kostir þess að hafa þessa braut eru gífurlegir. Svo ekki sé minnst á að þetta myndi einnig þjóna sem auka flóttaleið ef til hamfara kæmu sem myndu hafa áhrif á leiðir til og frá bænum. Almennings samgöngur frá Grafarvogi yfir í aðra bæjarhluta eru algjör hörmung, ef þú ert ekki á leið niðri miðbæ þá er vesen að koma sér á milli. Með sundarbrúnni myndi það allavega auðvelda manni heilmikið að koma sér úr Grafarvoginum og þarna yfir af því það er mjög mikið vesen að komast héðan úr Gufunesi yfir í voga hverfið með því að notast við strætó. Þannig fyrir mitt leiti þá vonast ég til þess að framkvæmdir hefjist sem fyrst

Höfundur: Símon Þorkell Símonarson Olsen/Simon.th.olsen@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Væri ekki réttasta að reyna að hafa stærri partinn af þessari framkvæmd í stökk eða göng þar sem þarf að fara í gegnum og við íbúðabyggð eins og við gufunes til að hugsa aðeins til framtíðar. Eins er spurning með votlendi og aðgengi að geldinganesi þar sem þetta er vinsælt útivistarsvæði. Einnig hefur sú leið verið skoðuð að tengja Viðey og fara þá á norðvestur horn geldinganes og þaðan yfir leirvog svona til að tengja viðey ef það þarf að byggja snúningsbrú eða göng sökum skipaumferðar hvort sem er með núverandi leið. Sú leið væri líklega mun einfaldari þegar kemur að lendingu þar sem í lauganesi er skólþælustöð og landfylling þegar á ströndina er komið og töluverður spotti í þetta íbúðabyggð.

Höfundur: Björn Júlíus Grímsson/bjgrimsson@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Hæ Been a resident of Gufunesi in last 2 years,I come to enjoy the scenery of undisturbed nature, clean air and birdlife in its pure form, building a highway so close to us would surly cause the disturbance of that fragile balance in addition to the noise and air pollution the high volume of traffic would cause, if it ought to be,an under water tunnel section that passes our area would be the better adjustment and least damaging. Takk fyrir

Höfundur: Nabeeh Tawfik Naimi

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Nauðsynlegt er að vernda þær útivistarperlur sem orðið hafa til í Gufunesi á undanförunum árum. Þetta útivistarsvæði tilheyrir ekki aðeins íbúum Grafarvogs heldur borgarbúum öllum og þar er stöðugt líf alla daga ársins. Ef Sundabraut þarf á annað borð að liggja um þetta svæði verður hún að vera í jarðgöngum, allt frá Sæbraut og norður í Geldinganes. Að öðru leyti vísa ég til umsagnar íbúaráðs Grafarvogs.

Höfundur: Loftur Jóhannsson/Lofturjohannsson@me.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Mikilvægt er að vernda útivistarperluna Gufurnes og svæðið þar í kring. Þarna er fjörugt líf alla daga ársins enda svæðið er mikið notað til leiks og útivistar. Ef Sundabraut á að liggja þarna um verður hún að vera í jarðgöngum. Það má alls ekki eyðileggja þetta svæði fyrir íbúum Grafarvogs!

Höfundur: Olga Dís Þorvaldsdóttir/olgath@kvika.is

Sent inn þann: 19.10.2023

Reykjavík, 18. október 2023

Erindi frá Móttöku- og flokkunarstöð

Sundabraut - Stofnbraut, nýr þjóðvegur að Reykjavík

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

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

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

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

Fyrir hönd Móttöku- og flokkunarstöðvar SORPU.bs

Ástþór Ingvi Ingvason
Stöðvarstjóri

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ég sat kynningarfund í Rimahverfi og varð fyrir miklum vonbrigðum. Þar talaði hver sérfræðingurinn í kapp við annan um rannsóknir á þessu og hinu. Þannig var ryki þyrlað upp til þess að fólk missti þráðinn og tapaði sér í upplýsingarugli. Nú er ég umhverfissinni en allt tal um talningu fugla, skoðun á lífríki fiska og fornminjar er hjóm eitt þegar ekki er hugað að alvöru að íbúum svæðisins. Það virðist ekki vera neitt mál að færa vegstæði vegna fornminja í Gunnunesi en það á síðan að velja ódýrustu og verstu leiðina fyrir okkur Hamrahverfisbúa. Það á að skera hverfið okkar frá öllu því sem við sóttumst eftir þegar við fluttum hingað og það með einu pennastriki. Nú er ég utan af landi og búinn að sjá allt of mörg mistök sem öll hafa haft sama samnefnarann peningaleysi og skort á áræðni. Byggðar voru rottuholur með Strákagöngum og Múlagöngum. Keyra þarf út alla Almenninga og út allan Ólafsfjarðarmúla til þess að komast í göngin. Það sama átti sér stað í Oddskarðsgöngum. Keyra þurfti upp á fjallstopp til þess að keyra í gegnum göngin. Ef við höfum ekki efni á því að gera hlutina almennilega þá er betra að bíða og sleppa því að framkvæma þangað til betri lausnir finnast. Ætla menn virkilega að framlengja Hallsveg út í sjó og skera uppbyggingu Gufunessins frá fólkinu sem þarna býr. Á að tvöfalda Hallsveg sem var fellt á sínum tíma? Á það að vera útsýni allra þeirra sem byggja Mosfellsbæ og Grafarvog að sjá og heyra umferðargný trukka og annarra flutningatækja allan sólarhringinn? Eina vitræna lausnin á þessu dæmi eru göng og það fleiri en ein ef verða vill. Við mótmælum öll þessari árás á hverfið okkar. Við skorum á borgaryfirvöld að standa í lappirnar og láta ekki troða einhverjum brúarræfli ofan í kokið á sér þó borgarsjóður standi illa.

Höfundur: Gunnar Bjarni Þórisson/gbt@ojk-isam.is

Sent inn þann: 18.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ég geri alvarlega athugasemd við núverandi áætlun og tel að hún sé algerlega óviðunandi og mjög skammsýn. Ég vil leggja áherslu á mikilvægi þess að standa vörð um friðlýst svæði sem eru mikilvæg heimkynni fugla eins og t.f. Blikastaðakróin er. Ennfremur bendi ég á mikla hljóðmengun sem núverandi áætlun hefur í för með sér fyrir íbúa í Hamrahverfi, Rimahverfi, Borgahverfi, Víkurhverfi og Staðahverfi. Eina ásættanlega framkvæmdin, og hugsuð til framtíðar, eru göng yfir í Gunnunes.

Höfundur: Bergþóra Valsdóttir/Bergtora.vals@gmail.Contact

Sent inn þann: 18.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ég, sem íbúi í norðanverðu Hamrahverfi, hef áhyggjur af loftmengun, hljóðmengun og sjónmengun af Sundabraut verði hún lögð sem brú og tengd norðan við hverfið. Þá mun hún skera burt helsta útivistarsvæði okkar Grafarvogsbúa í Gufunesbæ og öryggi gangandi vegfarenda, þar á meðal barna okkar, þangað verður skert.

Höfundur: Kristín Laufey Steinadóttir/klaufey@gmail.com

Sent inn þann: 18.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Skýrslan er góð og fróðleg. Hún bendir á ýmsa annmarka við að leggja brautina þessa leið, eins og svæði á náttúruminjasrá, friðlýst svæði, fornminjar, áhrif á dýralíf (t.d. er Geldinganes eini varpstaður stormmáfs á höfuðborgarsvæðinu) o.fl.. Ef við skoðum bara það sem snýr að Grafarvogi þá er brautin að fara að liggja við og yfir gríðarlega skemmtileg útivistarsvæði með fjölbreyttri náttúru og miklu dýralífi. Gufunes svæðið sem voru áður sorphaugarnir hefur verið tekið í gegn og þar er hægt að finna ýmsa afþreyingu sem fjöldi manns sækir í alla daga. Þetta svæði missir að mínu mati aðdráttarafl sitt ef lögð er hraðbraut með því. Áhrifin yrðu þó lítil sem engin ef brautin yrði lögð í göng undir svæðið. Brú yfir Eiðsvík og braut gegnum Geldinganesið yrði stórkostlegt náttúrslýs. Þetta svæði er einstök útivistarparadís á höfuðborgarsvæðinu. Fjöldi fólks sem sækir svæðið eykst ár frá ári. Þarna eru fólk að synda í sjónum, stunda kajak róður, veiða, barnafjölskyldur sækja í fjöruna með börnin og lausganga hunda er leyfð í Geldinganesi. Einnig er þarna mjög fjölbreytt dýralíf, mikið um seli og margar fuglategundir. Þarna hafa stórir hópar af Margæsum viðkomu beggja vegna við eyðið bæði á vorin og haustin. Ef brautin yrði lögð þarna yfir, þá er þetta svæði úr sögunni. Eins er bara sandeiðið eitt og sér mjög sérstakt og líklega ekki annað eins að finna á höfuðborgarsvæðinu. Svæðið fyrir brautina er ansi þröngt milli nýja Gufunes hverfisins, Rima- og Borgahverfis. Þar mun verða mikið ónæði fyrir íbúa þess hverfis. Samkvæmt Borgarvefsjá er einnig mikið af fornminjum í brautarstæðinu allt í gegnum Grafarvoginn. Að mínu mati þyrfti að endurskoða legu brautarinnar, fara núllleiðina og hætta bara við þetta eða þá að taka dýrari kostinn og hafa þetta allt í gögnum undir íbúðarbyggðinni og norður fyrir Geldinganes.

Höfundur: Guðmundur Kristján Sæmundsen/gudmundur.saemundsen@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ég óska eftir því að það komi fram að ég er hlyntastur 0 leið. Enn er verið að vinna með áratuga gamlar hugmyndir við lagningu Sundabrautar. sem uppfylla ekki hugmyndir okkar íbúanna hvað þá þeirra sem á eftir koma.

Höfundur: Gunnar Bjarni Þórisson/gbt@ojk-isam.is

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Gufunesið er staður kyrrðar, náttúru, dýrlífs, útivistar og lista fyrir íbúa Grafarvogs og annarra Reykvíkinga. Umferðarþunginn sem mun fylgja Sundabraut með tilheyrandi hávaða, mengun og hættu mun taka það frá okkur. Ég er íbúi Gufuness og flutti hingað vegna ofangreindra kosta. Fulltrúar meirihlutans í Reykjavík hafa endurtekið að rannsóknir sýni að breiðkun og fjölgun gatna auki umferð, af hverju er þessi braut þá á dagskrá? Er ekki í stefnu Reykjavíkurborgar og Íslands að draga úr útblæstri frá bílum? Kynning Sundabrautar hljómar eins og martröð fyrir okkur Grafarvogsbúa. Bæði öll þau ár sem hún yrði í byggingu en líka síðar. Hverfið gerði ekki ráð fyrir að stærstu hraðbraut Rvk yrði troðið hér á milli, hvorki þegar kom að húsbyggingum eða lagningu gatnakerfis. Sundabraut kallar á gífurlegt rask fyrir okkur Grafarvogsbúa og óséð hver ávinningurinn eigi að vera. Með allri þeirri umferð sem kemur utan að landi og út á land þá getum við búist við miklum umferðateppum, sérstaklega á föstudögum og sunnudögum. Þau rök að við munum eiga greiðara með að keyra niður í bæ eru því alls ekki svo pottþétt. Umferð ferðaþjónustu og þungaflutninga mun einnig aukast gífurlega um Grafarvoginn. Við getum kvatt Grafarvog sem fallega útivistarsvæðið sem það er í dag. Utivist er ekki eins lokkandi í mengun og umferðarþunga. Sundabrautin mun skerða ferðafrelsi barna og munu foreldrar þurfa að skutla þeim á milli í meira mæli vegna hættunnar sem skapast af aukinni umferð frá svo fjölfarinni hraðbraut. Náttúra og dýralíf í núverandi mynd mun heyrja sögunni til. Ég hef ekki heyrt sannfærandi rök fyrir Sundabraut, hvorki brú eða göngum. Að ferðatími út á land og utan að landi styttest um 30 mín eru ekki virði rasksins og skaðans. Ef til þess kemur að Reykvíkingar þurfi að flýja borgina er þá ekki líklegra að notast verði við rútur en að allir verði í einkabílnum? Síðan væri sniðgra yfir höfuð að aðal höfn Íslands sé á Suðurlandi þar sem styst er að sigla á meginlandið vegna útflutnings/innflutnings á vörum. Heildarkostnaðurinn á brú og göngum liggur svo ekki fyrir, þ.e. allar breytingar á gatnakerfi og skipulagi í Reykjavík sem þarf að framkvæma út frá Sundabraut. Það er því ómögulegt fyrir okkur að tjá okkur út frá því. Í raun hefur þetta ekki verið unnið nægilega ítarlega svo við höfum vitneskju um allar forsendur til að senda þessar ábendingar. En ég vil óska eftir að Sundabraut verði slegin alveg út af borðinu svo hún valdi ekki þessum reglulegu áhyggjum íbúa um umhverfi sitt sem umræða um þessi áform veldur.

Höfundur: Árný Elínborg Ásgeirsdóttir/a.elinborg@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Sundabrautin gæti endað þétt upp við nýja íbúabyggð í Gufunesi og skapað aukinn hávaða og hættu. Samkvæmt einni hugmyndinni ætti brautin að fara yfir stórt svæði sem nú er vinsælt grænt útivistarsvæði sem nær allt frá Hallsteinsgarði og niður brekkuna að íbúðahverfinu, þar eru einnig matjurtareitir íbúa og stórt varplendi fugla.

Höfundur: Esther Ýr Þorvaldsdóttir/estheryr@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Sundabraut er búin að vera á döfinni í mörg ár. Hefði átt að vera komin fyrir löngu síðan en einhvern veginn verið frestað aftur og aftur. Það sem skiptir mestu máli er að náttúrunni, fjörunni og útivistarsvæði í Gufunesi verði ekki eyðilagt. Við erum með einstaka fjöru og fuglalíf sem má ekki raska vil þar benda á fjöruna fyrir neðan Staðarhverfið og inn að Blikastaðakró . VILJUM varðveita hana.Held að göng væru besta lausnin núna.Það er búið að byggja og skemma þar sem besta tengingin hefði verið í nýja Gufuneshverfinu. Þarf líka að passa að tenging við okkur sé góð þannig að umferðin fari sembest og við komust greiðlega héðan og til baka. Með von um góða og farsæla lausn. Hlakka til að fá Sundabraut.

Höfundur: Katrín Þorsteinsdóttir

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Sem íbúi við Stararima þá viljum við fjölskyldan lýsa áhyggjum af þessari framkvæmd, þar sem hún kemur í bakgarðinn hjá okkur með hávaða og mengun sem henni fylgir. Gufunesið og Geldinarnesi er mikið útivistarsvæði fyrir íbúa hverfisins og Sundabraut kemur til með að skerða lífsgæði okkar mikið varðandi útivist. Það er verið að troða stóru mannvirki á svæði sem er varla pláss og hliðin á byggð í Gufunesi sem er auglýst sem vistvænt hverfi. Ég legg til að það verði fundin önnur leið fyrir þessa vegagerð eða sleppa henni alveg.

Höfundur: Anna Kristín Björnsdóttir/annakb@simnet.is

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Sundabraut mun eyðileggja fallegustu útivistarsvæði Grafarvogs og jafnvel Reykjavíkur; Gufunesið sem hefur vinsæl leiksvæði fyrir börn, Geldingarnesið, ströndina þar við sem í dag er mikið notuð fyrir sjósund, kayaka og fjölskyldur að njóta útivistar. Enginn hefur áhuga á að fara með börnin sín að leika rétt við mikla umferðargötu og er þá mikið tekið af Grafarvogsbúum. Þar að auki mun mengun, hávaði og umferð um Grafarvog aukast.

Höfundur: Lilja Magnúsdóttir/liljamag@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Þessi framkvæmd mun skemma útvistarsvæðið í Gufunesi. Notum peninginn í annað.

Höfundur: Dagur Páll Ammendrup/dagurp@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

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

Skipulagsstofnun

miðvikudagur, 18. október 2023
MÍ202309-0072/ 6.07 / S.B.

Efni: Umsögn um matsáætlun vegna fyrirhugaðrar Sundabrautar

Minjastofnun Íslands hefur móttekið beiðni um umsögn við matsáætlun umhverfisáhrifa vegna Sundabrautar

Fram kemur í matsáætluninni að fyrri fornleifaskráningar á svæðinu verði uppfærðar í samræmi við núgildandi staðla Minjastofnunar. Þetta er mikilvægt svo Minjastofnun geti lagt mat á áhrif framkvæmdanna á minjar og lagt til mótvægisáðgerðir þar sem við á.

Að öðru leiti gerir Minjastofnun ekki athugasemdir við matsáætlunina.

Virðingarfyllst,

Sigurður Bergsteinsson
Rannsóknar- og miðlunarvið

Sigurður Bergsteinsson
Rannsóknar- og
miðlunarvið
sigurdur@minjastofnun.is



Sundabraut, nr. 627/2023

Reykjavík, 17. Október 20213

Athugasemdir og ábendingar frá Faxaflóahöfnum vegna matsáætlunar vegna umhverfismats Sundabrautar.

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

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

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

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

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

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

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

Ólafur Melsted skipulagsfulltrúi Faxaflóahafna

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Er á móti því að Sundabraut sé svo nálægt nýrri byggð í Gufunesi. Eins myndi brautin eyðileggja einstakt útivistasvæði í Geldinganesi, eitt af því örfáu svæðum þar sem borgarbúar geta leyft hundum sínum að hlaupa frjálsum. Nær væri að kanna frekari möguleika á göngum.

Höfundur: Grétar Berg Þorláksson/Gretarthorl@hotmail.com

Sent inn þann: 18.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Tek undir með umsögn #25; huga þarf sérstaklega að hljóð- og mengunarvörnum við Stararima í Grafarvogi ef hraðbraut verður sett nánast í bakgarðinn hjá íbúum hverfisins. Bæði mun umferð aukast verulega um Strandveg frá fyrirhuguðu hringtorgi og að Hallsvegi. Einnig hef ég ekki heyrt eða séð áætlanir um hvaða áhrif þetta hefur á akstur og aukningu á bílaumferð í gegnum Grafarvoginn, og þá sérstaklega Hallsveg, en ekki síður um Borgaveg (sérstaklega ef göng verða fyrir valinu) sem verður þá væntanleg vænn kostur fyrir alla Mosfellinga og Grafarholtsbúa, auk annarra Grafarvogsbúa sem eru að koma eftir Sundabrautinni, hvort sem er utan af landi eða úr miðbænum. Ég reyndar leggst alfarið gegn þessum framkvæmdum þar sem þetta mun hafa gríðarlega mikla röskun á lífsgæðum í för með sér, en ætla ekki að halda að mín persónulega skoðun á málinu (eða þeirra íbúa við Stararima sem mér eru sammála) skipti neinu máli. Ef af þessum framkvæmdum verður þarf að hækka hljóðmön fyrir aftan Stararima til muna, passa að hringtorgið sem sett verður við Hallsteinsgarð trekki ekki að spólandi ungmenni á krafmiklum bílum (sem er þegar mikið vandamál víða um Grafarvoginn) auk þess að passa umferð og umferðahraði aukist ekki til muna um þessar megin götur í gegnum Grafarvoginn. Mér sýnast þessar tillögur að Sundabraut gagnast öllum nema Grafarvogsbúum og eins og svo oft áður þegar kemur að ákvörðunum borgarinnar, þá skiptir álit og upplifun Grafarvogsbúa litlu máli (ef það er þá munað eftir að það sé yfirhöfuð hverfi hérna uppfrá).

Höfundur: Kári Þór Rúnarsson/karirunarsson@gmail.com

Sent inn þann: 18.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Þessi framkvæmd eyðileggur útivistasvæði Grafarvogsbúa og dýralíf. Göng væri betri kostur.

Höfundur: Bragi Sigurður Baldursson

Sent inn þann: 18.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Sem íbúi í norðanverðum Grafarvogi þá valdi ég að búa hér einmitt vegna nálægðar við ósnortna náttúru og sem lengst frá þungri umferð. Geldinganesið er mikil náttúruperla og nálægðin við sjóinn ómetanleg. Það eru ekki margir staðir eftir við landið þar sem er hægt að fylgjast með landselum hvort sem þeir eru að leggja sig á skerunum, kíkja uppúr sjónum og fylgjast forvitnir með okkur til baka eða að elta fiskitorfur með tilheyrandi ærslagangi. Reglulega má einnig sjá smáhveli elta uppi fiskitorfur inn að Gorvík og Blikastaðarkró. Frábært er að fylgjast með hvernig fuglalífið breytist með árstíðum og er Geldinganes og ströndin þar mikilvægur staður fyrir farfugla ss margæs og mikið af mófuglum sem verpa þar. Að sitja þar úti í móa, með útsýni til allra átta og njóta í íhugun er mörgum mikilvægt til að losna úr amstri hversdagsins og hreinsa hugann, í göngufæri við heimilið er einfaldlega dásamlegt. Kostur 0 er augljós í mínum huga þar sem aukin umferð veldur auknum umferðarhávaða og vega alvarlega að friðuðum svæði svo sem Gorvík og Blikastaðarkró, svo ekki sé minnst á ró íbúa. Leiðin fyrir Grafarvogsbúa niður í miðbæ styttist svo lítið að ég kem ekki til með að nýta mér hana. Jarðgöng eru svo næsti kostur þar á eftir. Sé heldur ekki hvernig þetta er að stytta leiðina mikið fyrir Mosfellsbæinga, það er í rauninni bara verið að bæta við annarri akgrein. Sundabraut, nei takk

Höfundur: Guðný Rut Pálsdóttir/gudnyrutp@gmail.com

Sent inn þann: 18.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Sem íbúi í Borgarhverfi er ég 100% á móti Sundabraut í gegnum strandlengjuna hér fyrir neðan. Sjávarsiðan er gríðarlega vel sótt sem nátureleg útivistarparadís. Hér get ég fyllt á tankinn mjög stutt frá amstri dagsins. Hér er yndisleg að njóta og fylgjast með sjávarlífið, fuglum, selum, hoppandi fiskum, róa, synda og njóta sólarinnar. Ómetanlegt fyrir heilsu mannar. Ég vona svo innilega að þessu verður ekki röskuð og eyðilögð. Nóg er til af tilgerðum svæðum. Okkur vantar óbreytt náttúra í lífið!

Höfundur: Corinna Hoffmann

Sent inn þann: 18.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Vil bara benda á að hávaðamengun frá Hallsvegi vegna Vesturfoldar, er of mikil í dag, og mun bara aukast við meiri umferð, það er því full ástæða til að reikna með í dæminu að setja hljóðmön vegna þessa á milli Hallsvegur og Vesturfoldar alveg að Hallstorgi þar sem byggðin endar við Austurfold.

Höfundur: Sigurður Rúnar Ívarsson/siggirunar56@gmail.com

Sent inn þann: 18.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Undirrituð Rúna Hauksdóttir Hvannberg kt 020762-2259 og Guðmundar Hermannssonar kt280347-2999
Gerum eftirfarandi athugasemdir við leiðin yfir Kollafjörð og inn á Kjalarnes. Við erum eigendur af löndum í Móaavík og Móalandi og því óskum við eftir að farin verði innri leiðin og sem minnst tjón verði á eignalandi. Við erum langþreytt á samskiptum okkar við Vegagerðin vegna vegaf framkvæmda og breikkunar á þjóðvegi á þessu svæði og treystum okkur ekki í frekari samstarf eða þau.

Höfundur: Rúna Hauksdóttir Hvannberg/runah@simnet.is

Sent inn þann: 18.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

A highway through this neighborhood will ruin the quality of life of the inhabitants, pollute the air we breathe, disturb the wildlife and destroy the nature. All things you can not get back once you build. Another method like a tunnel must be investigated.

Höfundur: Natalie Marie Ouellette/Natalie.m.ouellette@gmail.com

Sent inn þann: 18.10.2023



Skipulagsstofnun
Borgartún 7b
105 Reykjavík
Ísland

Reykjavík 17. október 2023
Tilvísun: 2310049/0.7.2

Efni: Umsögn um matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar

Vísað er til matsáætlunar vegna umhverfismats Sundabrautar sem lögð var fram til umsagnar í skipulagsgáttinni þann 19. september 2023 (mál nr. 0627/2023).

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

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

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

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

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

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

Virðingarfyllst,


Sigríður Skaftadóttir
Lögfræðingur



Skipulagsstofnun
Borgartún 7b
105 REYKJAVÍK

Garðabær, 17. október 2023
Málsnúmer: 202309-0027
SS

Efni: Umsögn um matsáætlun framkvæmdar við Sundabraut.

Vísað er í tölvubréf frá Skipulagsstofnun sem barst í gegnum Skipulagsgátt, þann 19. september 2023, þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um matsáætlun fyrir mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar Vegagerðarinnar og Reykjavíkurbogar á Sundabraut.

Við undirbúning matsáætlunar var leitað til Náttúrufræðistofnunar eftir ráðgjöf um gæði fyrirbyggjandi gagna og þörf á frekari gagnasöfnun fyrir þá umhverfisþætti sem varða fagsvið stofnunarinnar þ.e.a.s. jarðminjar og lífríki, einkum fuglalíf og gróður, en einnig botndýralíf og laxfiska, sem þó ber að benda á að eru frekar á fagsviði Hafrannsóknarstofnunar. Náttúrufræðistofnun hefur því nú þegar komið á framfæri ýmsum ábendingum til framkvæmdaáðila sem vænta má að hafi haft áhrif á innihald matsáætlunar og verður þess getið í umsögninni eins og við á.

Að því sögðu vill Náttúrufræðistofnun koma á framfæri frekari ábendingum um matsáætlunina sem eru eftirfarandi:

Í matsáætluninni kemur fram að tímaáætlun matsferlisins geri ráð fyrir að umhverfismatsskýrsla verði send til athugunar Skipulagsstofnunar snemma árs 2024. Það vekur furðu því matsáætlun sem gerir grein fyrir nauðsynlegum athugunum til að meta umhverfisáhrif á ýmsa umhverfisþætti er lögð fram til kynningar núna að hausti 2023, og því stutt í áætluð skil á umhverfismatsskýrslu. Hvernig er hægt að gera ráð fyrir að nauðsynlegar athuganir hafi farið fram innan nokkurra mánaða eftir að matsáætlun er kynnt? Um afar stóra framkvæmd er að ræða og mikið af umhverfisþáttum sem ber að meta og þótt fyrirbyggjandi gögn séu töluverð og eitthvað af nýjum athugunum hafi þegar farið fram, verður að teljast ólíklegt að hægt sé að gera ráð fyrir að ekki verði þörf á frekari athugunum sem framkvæma þurfi árið 2024. Slíkt kemur ekki í ljós fyrr en álit Skipulagsstofnunar um matsáætlun liggur fyrir. Varðandi t.d. lífríkisþætti eins og fuglalíf og gróður eru vor, sumar og haust mikilvægir tímar fyrir athuganir á vettvangi. Þá kemur skýrt fram að athuganir á ferðum lax- og urriðaseiða muni fara fram árið 2024. Það er því óábyrgt að mati Náttúrufræðistofnunar að áætla þessa tímaáætlun matferlis sem kynnt er í matsáætluninni.

Greint er frá helstu framkvæmdaþáttum sem hafa áhrif á umhverfið í kafla 4.2. Stórt svæði verður fyrir beinu raski, bæði á þurru landi og á haf- og strandsvæðum. Töluvert af þessum svæðum eru lítt röskuð í dag og eru búsvæði fyrir margs konar lífverur. Beint rask á búsvæðum á framkvæmdasvæði er veigamikill þáttur en einnig þarf að skoða mjög vandlega hvort framkvæmdin valdi raski á búsvæðum annars staðar á áhrifasvæðinu, sérstaklega haf- og strandsvæðum sem geta orðið fyrir áhrifum af t.d. breytingum á straumum. Stefnt er að því að skoða hvernig umferð á rekstartíma hefur áhrif á hljóðvist og loftgæði. Þennan framkvæmdaþátt þarf líka að meta með tilliti til áhrifa á lífríki þar sem umferð getur valdið beinu tjóni en einnig truflað lífverur s.s. með hljóð- og ljósmengun. Mikilvægt er að huga að



Þessu einnig þegar lagt er mat á áhrif framkvæmdarinnar á dýralíf sérstaklega, bæði á landi og í sjó.

Stefnt er að því að meta áhrif framkvæmdar á hafstrauma, öldufar og setflutninga. Þetta er afar mikilvægur þáttur að mati Náttúrufræðistofnunar því breytingar á þessum umhverfisþáttum geta haft afleiðingar út fyrir framkvæmdasvæðið og á verðmæt og lífauðug haf- og strandsvæði sem eru flest undir einhvers konar vernd. Þar vegur friðlýstu svæðin Leiruvogur og Blikastaðakró þyngst og áhrif þverunar Leiruvogs, en einnig áhrif framkvæmda við brúarsmíði eða gangagerð á straumakerfi og setflutninga í Elliðaavogi sem hafa áhrif á ósasvæði Elliðaánna og Grafarvog. Mikilvægt er að tengja saman mat á áhrifum á hafstrauma, öldufar og setflutninga og mat á áhrifum á lífríki þ.m.t. botndýralíf, laxfiska og fugla.

Ekki er stefnt að frekari rannsóknum á botndýralífi. Náttúrufræðistofnun hefði þó talið ástæðu til að kortleggja betur botndýralíf í mynni Leiruvogs þar sem fyrri athuganir miðuðust við ytri legu á þverun vogsins auk þess sem áhrifasvæði framkvæmdarinnar með tilliti til botndýralífs getur verið töluvert stærra en þar sem beint rask verður. Sérstaklega í ljósi þess að Leiruvogur og Blikastaðakró hafa verið friðlýst og nýlegar upplýsingar um botndýralíf þar af skornum skammti. Þá hafa ýmsar breytingar orðið síðan gagnasöfnun fór fram s.s. uppbygging athafnasvæðis Björgunar í Gunnunesi með gerð landfyllingar og aukning á skipaumferð almennt á svæðinu. Nýrri gögn gætu varpað ljósi á hvort einhverjar breytingar hafa þegar orðið á botndýralífi.

Þegar um svo stóra framkvæmd er að ræða er gildi heildstæðrar kortlagningar á lífríki áhrifasvæðisins óumdeilt. Þá ber að geta þess að þótt tegundafjölbreytni botndýrasamfélaga sé alla jafna ekki mikil á þeim svæðum í nágrenni framkvæmdasvæðisins sem hafa verið skoðuð, og lítið um botndýrategundir með hátt verndargildi vegna fágætis, þá eru þessi botndýrasamfélög mikilvæg undirstaða fæðu fyrir önnur dýr, fugla, spendýr og fiska og því mikilvægt að almennt draga úr neikvæðum áhrifum á botndýralíf eins og mögulegt er.

Fram kemur að stefnt verði að talningum á fuglum á þeim svæðum sem verða þveruð með brúm og fyllingum og að þær talningar munu ná til farfugla að vori og hausti auk varpfugla að sumri. Einnig verður varp kannað á fyrirhugaðri veglínu og stuðst við vetrartalningar Náttúrufræðistofnunar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Þessi áform eru í takt við ráðgjöf Náttúrufræðistofnunar þegar leitað var til stofnunarinnar við undirbúning matsáætlunar. Betur hefði mátt lýsa aðferðafræði við talningar t.d. hversu mörg talningasvæði/snið væru áætluð og hve margar talningar. Upplýsingar um fuglalíf annars staðar á áhrifasvæðinu t.d. í Leiruvogi, Blikastaðakró og Grafarvogi ættu einnig að nýtast. Við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á fuglalíf ætti einnig að meta áhrif umferðar í rekstri Sundabrautar þ.m.t. hættu á árekstrum, hljóð- og ljósmengun.

Ekki eru gerðar athugasemdir við áætlaðar athuganir á laxfiskum. Mjög mikilvægt er að kanna vandlega áhrif framkvæmdarinnar á ferðir laxfiska. Benda má á að líkt og með fuglana þarf í mati á umhverfisáhrifum að meta áhrif frá umferð á rekstratíma sérstaklega áhrif mengunar af ýmsum toga.

Stefnt er að úttekt á gróðurfari sem er jákvætt og í takt við ábendingar Náttúrufræðistofnunar í fyrri samráði. Hins vegar er engin lýsing á aðferðafræði eða hvenær stefnt sé að gróðurúttekt.

Fram kemur að unnið verði nýtt vistgerðarkort en ekki hvaða aðferðafræði verður beitt og ekki hvort sú kortlagning mun einnig ná yfir fjöruvistgerðir.

Athygli vekur að ekkert er fjallað um spendýr. Vitað er að landselir nýta fjörusvæði innan áhrifasvæðis framkvæmdar mikið, sérstaklega nálægt Gorvík og Blikastaðakró en einnig víðar. Að mati Náttúrufræðistofnunar ætti að skoða hvort og hvernig framkvæmdin hefur áhrif á seli, notkun þeirra á svæðinu og ferðir um það. Sömuleiðis ætti að safna upplýsinga um ferðir hvala, einkum smáhvela um áhrifasvæði Sundabrautar.

Ekki stendur til að gera frekari úttekt á jarðminjum og er talið að gögn úr fyrra umhverfismati dugi. Fram kemur í lýsingu á jarðfræði svæðisins að nokkuð er um menjar sem tengjast ísaldarlokum. Að mati Náttúrufræðistofnunar ætti að fjalla betur um þær menjar og um verndargildi þeirra. Er lagt til að svo sé gert í umhverfismatsskýrslu og ef gögn eru ekki nægjanleg að farið sé á vettvang og menjar þessar kortlagðar og metnar.

Náttúrufræðistofnun gerir ekki frekari athugasemdir við matsáætlunina og telur að hún fjalli um helstu atriði sem máli skipta nema að það skortir umfjöllun um spendýr, einkum seli. Þá er umfjöllun um aðferðafræði við gagnasöfnun fyrir suma umhverfisþætti frekar rýr – einkum varðandi fugla og gróður.

Náttúrufræðistofnun er reiðubúin til frekari ráðgjafar um einstök efnisatriði umhverfismatsins ef þess er óskað.

Virðingarfyllst,



Snorri Sigurðsson
Sviðsstjóri náttúruverndarsviðs

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Takk fyrir vel unna og fróðlega kynningu í Rimaskóla 5. október um legu Sundabrautar. Umhugsun um Sundabraut og tilraunir til tveggja háhyrningabjörgunar í Gilsfirði innan við brú fyrir stuttu hafa kallaði fram spurningar hjá mér, sem fylgja hér á etir: Er vitað um ferðir háhyrninga um Leiruvog að eltast við seli, eða aðra átu? Hvað er vitað um ferðir sjávarspendýra um þverunarstaði Sundabrautar: Kleppsvík, Eiðsvík, Leiruvog og Kollafjörð? Ég hef áhuga á selunum í og við Gorvík sem gengur suður úr Leiruvogi á ströndinni miðja vegu milli Eiðis og Blikastaðakróar. Ég geri mér öðru hverju ferð á fallaskiptum til að horfa á og fylgjast með selum liggja á skeri utan við Gorvík, þar láta þeir fjara undan sér á skerinu og hvílast þar til aðfallið flýtur undir þá og rekur þá aftur í sjóinn. Það er virkilega gaman að fylgjast með þeim á sundi, og stundum eru þeir að stökkva upp úr sjónum. Oftast er ég að sjá 5-20 seli í einu, en ég hef stundum talið yfir 40 seli á skerinu og fjörunni í nágrenninu. Núna á sunnudaginn (15/10/2023) var ég við Gorvík kl.12:50-13:15, en fjara er skráð kl.12:48 skv.flóðatöflu fyrir Reykjavík þann dag. Engir selir voru á innra skerinu þar sem þeir eru venjulega. Margir voru á ytra skerinu, sem oftast er á kafi á fjöru, en þessa dagana er stórstreymt og ytra skerið rís þá úr sæ. Mér tókst að telja a.m.k.30 seli, en er viss um að þeir voru fleiri.

Höfundur: Sigurður Jóhannsson/sjoixx@gmail.com

Sent inn þann: 16.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Það er tvennt sem ég vil koma á framfæri. 1. Blikastaðanes í Mosfellsbæ er mikið útivistarsvæði. Þar eru göngu- og hjólaleið fyrir nesið auk reiðvegjar. Þá liggur hluti Hlíðarvallar, golfvallarins í Mosfellsbæ út á nesið. Mjög fallett útsýni er af neginu til sjávar út á opið haf milli Geldinganes og Gunnuness. Sama sýn blasir við frá Blikastaðalandi þar sem verið er að undirbúa skipulag byggðar og væntanlega er þessi sjávarsýn einnig frá hluta af Staðarlandi í Reykjavík og stígum og golfvelli sem liggur þar. Brú þarna yfir hefði mikil áhrif á upplifun þeirra sem nýta þessi útivistarsvæði og íbúa. Þá er líklegt að umferðarniður myndi heyrast upp á Blikastaðanes, amk við viss veðurskilyrði. a. Lagt er til að tekið verði til skoðunar að leggja Sundabraut í göng frá Gufunesi upp á Álfsnes með vegtengingu úr Gufunesi í Geldinganes vegna framtíðarbyggðar þar, eða þá sunnanverðu Geldinganesi upp á Álfsnes. Þegar er fyrir gott stígakerfi fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur frá Gufunesi/Grafarholti og upp í Mosfellsbæ og ætti það markmið að framkvæmdin nýtist sem flestum ekki að vera fórn að við að leggja brautina í göngum á þessum kafla, þótt vissulega þurfi að huga að frekari tengingum þá áfram frá Mosfellsbæ og upp á Álfsnes og Kjalarnes. 2. Miða þarf að því að framkvæmdin nýtist sem best og létti á umferðarpunga á Vesturlandsvegi og niður Ártúnsbrekku. Fyrirhuguð er meiri byggð við hlið Vesturlandsvegjar, bæði í Blikastaðalandi í Mosfellsbæ og Keldnalandi í Reykjavík. Huga þarf því að því að hluti umferðar úr Mosfellsbæ ekki síður en Grafarholti eigi greiða leið/tengingu inn á Sundabraut. a. Lagt er til að tekið verði til skoðunar að lengja Hallsveg, sem fyrirhuguð er að tengja Sundabraut, upp að Vesturlandsvegi upp að hringtorgi við Korputorg. Hugsanlega mætti einnig skoða með afrein af Vesturlandsvegi neðan við Korputorg og inn á Hallsveg sem myndi þá greiða fyrir dreifingu morgunumferðar enn frekar. b. Einnig er lagt til að hugað verði að tengingu frá sunnanverðu Álfsnesi upp að Þingvallavegi, neðan við byggð í Leirvogstungu. Þessi tenging sé ég að myndi bæta dreifingu umferðar úr Mosfellsbæ inn á Sundabraut enn frekar og minnka umferð í gegnum Mosfellsbæ og eftir Vesturlandsvegi.

Höfundur: Gunnlaugur Sighvatsson/gs@eggs.is

Sent inn þann: 17.10.2023

Kayakklúbburinn

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

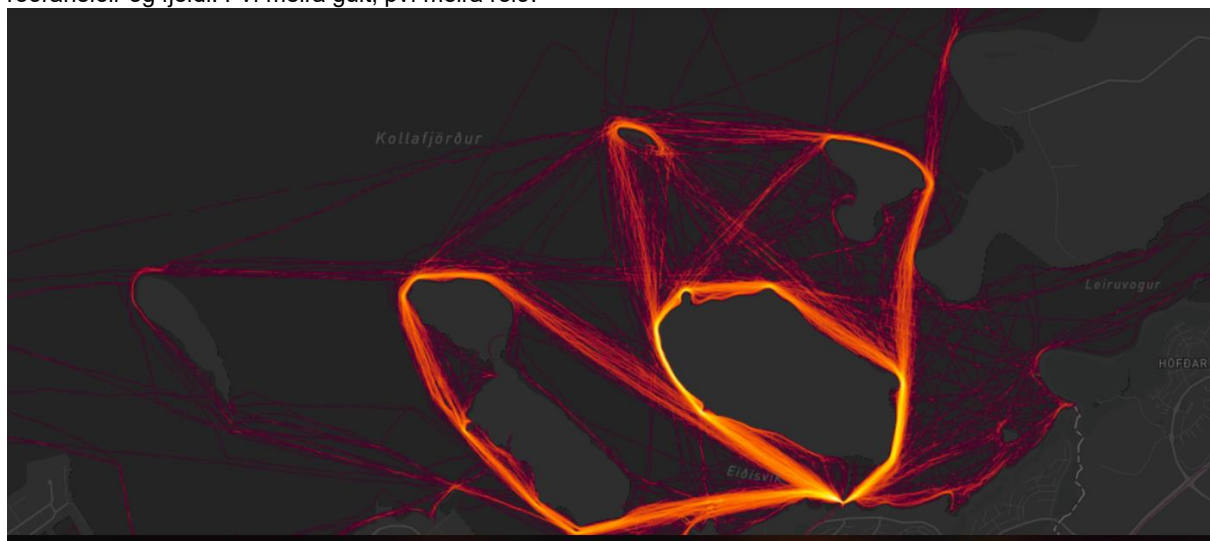
Kayakklúbburinn í Reykjavík hefur haft félagsaðstöðu og geymslu fyrir kajaka áratugum saman við eiðið út á Geldinganes í Reykjavík, merkt X á mynd 1. Frá þessum stað róa félagsmenn á kajökum sínum um sundin við Reykjavík.

Mynd 1: Aðstaða Kayaksklúbbsins



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

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



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

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

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

Reykjavík, 16.10.2023

Fyrir hönd Kayaksklúbbsins
Valgeir Elíasson
Formaður

formadur@kayakklubburinn.is

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Fróðleg kynning í Langholtsskóla þar sem margt fróðlegt kom fram. Sláandi að þeir sem mættu á fundinn virðast ekki skilja að þó að núverandi tillaga að brú sé ekki nákvæmlega sama tillaga og lá fyrir á sínum tíma varðandi hábrú, þá er 30-35m há brú ekki lágbrú eins og sumir stjórnámálmenn hafa viljað kalla hana, en í eðli sínu er enginn munur á þessum tveim tillögum fyrir íbúa hverfisins. Nema mögulega að lægri brú er opin fleiri daga á ári. Borgaryfirvöld hafa, eftir samráð við íbúa við Laugardal og í Grafarvogi, margoft hafnað þessari leið, og var í það minnsta gefið í skyn á sínum tíma þegar Vilhjálmur Þ. Vilhjálmsson var borgarstjóri, að þetta væri í síðasta sinn sem taka þyrfti þennan slag. Því spyr ég mig hvort það sé virkilega svo að það eigi bara að þreyta íbúa þangað til þetta fer í gegn. Vilji íbúa hefur ekki breyst. Ég sakna þess að sjá umfjöllun um 0-kost, hvaða áhrif hefur hann, hvað þarf að gera til að bæta hann og fleira í þeim dúr. Eins er vitað að um mjög umferðaraukandi aðgerð er að ræða, ég sakna þess að sjá ekki greiningu á því hve margar ferðir verða farnar aukalega af hálfu íbúa Grafarvogs vegna þessarar tengingar. Skrifaðar hafa verið margar greinar um þetta mál, og best að vísa í tvær þeirra hér. <https://kjarninn.is/skodun/2017-07-04-komdu-fagnandi-sundabraut-jon-gunnarsson-thad-er-ekki-efrir-neinu-ad-bida/> <https://kjarninn.is/skodun/2017-06-02-vadall-ur-vegagerd/> Báðar þessar greinar kjarna afstöðu íbúa, þolenda þessarar framkvæmdar, vel. En við má bæta að frá því að þessar greinar voru skrifaðar hafa aðstæður í kringum ætlaðan lendingarstað breyst, við Holtaveg er kominn stór leikskóli, með stórt vinsælt leiksvæði barna í hverfinu, Félagsmiðstöð unglinga er þarna enn, vistunarúrræði barna og fleira í þeim dúr. Eins finnst mér vanreifaður afleiddur kostnaður við að fara í að leggja brú, hér þarf að greiða Samskipum annað hvort skaðabætur fyrir skerta hafnarastöðu, eða byggja nýjann viðlegukant. Til að Sæbraut taki við aukinni umferð, þarf að reisa mislæg gatnamót Langholtsvegur-Sæbraut, Dalbraut-Sæbraut, Klettagarðar-Sæbraut, taka ákvörðun um gatnamót Laugalækjar-Sæbrautar. Að ótöldum áhrifum á fasteignaverð íbúa í nánasta nágrenni við þessar "vegbætur". Ég vil endilega að fólk fari aftur á teikniborðið og skoði mjög gaumgæfilega 0-kostinn og hvernig má bæta hann.

Höfundur: Elmar Freyr Torfason/elmar@elmarinn.net

Sent inn þann: 17.10.2023

Sundabraut - Mat á umhverfisáhrifum - matsáætlun í kynningu. Umsögn. Bjarni Gunnarsson

Til : Skipulagsstofnun - SLS
Frá : bjarni.gunn <bjarni.gunn@simnet.is>
Heiti : Sundabraut - Mat á umhverfisáhrifum - matsáætlun í kynningu. Umsögn. Bjarni Gunnarsson
Málsnúmer : 202306073
Málsaðili : Vegagerðin
Skráð dags : 25.09.2023 00:00:00
Höfundur : bjarni.gunn <bjarni.gunn@simnet.is>

Góðan daginn hjá Skipulagsstofnun.

Undirritaður sendir hér umsögn varðandi matsáætlun Sundabrautar og fellst hún í því að farið er fram á að botngöng um Kleppsvík verði valkostur í mati á umhverfisáhrifum Sundabrautar.

Undirritaður sendi Faxaflóahöfnum greinargerð varðandi þetta mál þ. 9. des. 2021 og var ég að senda Skipulagsstofnun þetta erindi í tölvupósti á undan þessum pósti.

Þar kemur fram af hverju mér finnst mjög sérkennilegt hvernig botngöngum var ýtt út af borðinu í skýrslum Vegagerðarinnar o.fl. í feb. 2019 og jan. 2021.

Og enn má sjá í nýju matsáætluninni hvernig botngöngin eru útilokuð með lélegum rökum.

Þar segir m.a. að botngöngin hafi veruleg áhrif starfsemi hafnarinnar á framkvæmdatíma og að gera þurfi stóra þurrkvi undir gerð forsteypu eininganna.

Hér er ekki minnst á þann valkost að einingarnar séu framleiddar erlendis og þeim fleytt til Kleppsvíkur, sú framkvæmdi gæti lækkað framkvæmdakostnað, stýtt framkvæmdatíma og truflun á hafnarstarfsemi yrði lítil miðað við aðra valkosti. Þá er talað um skorður til framtíðar um aukið siglingadýpi meðan það virðast ekki vera neinar skorður til framtíðar að byggja lága brú yfir Kleppsvík. Kostnaður er sagður hár og sagt að á fyrri stigum hafi botngöng verið áætluð um 50% dýrari en hábrú sem er alls ekki rétt. Í skýrslunni frá feb. 2019 er hábrúin áætluð 39 milljarða kr. og botngöngin á 42 milljarða og munar þar 7,7%. Í skýrslunni frá jan. 2021 er Sundabrá áætluð upp á 44 milljarða og með leiðréttingu byggingavísitölu ættu botngöngin að kosta á sama tíma um 45 milljarða króna, eða nánast sömu upphæð. Að lokum segir um atriði sem mæla gegn botngöngum, að tenging Sundabrautar við Sæbraut og lóð viðbragðsaðila sé erfið. Um þetta atriði fjalla ég í greinargerð minni og sýni fram á að með botngöngum náist góð tenging við lóð viðbragðsaðila og Sæbraut og bendi einnig á hversu góða tengingu hafnarstarfsemin fær við Sundabraut með botngangalausninni.

Tengin hafnarstafseminnar við Sundabraut er augljóslega mjög erfið með Sundabrá og enn þá verri með jarðganga lausninni.

Ég óska eftir því að fá staðfestingu á móttöku þessara tveggja tölvupósta til Skipulagsstofnunar, fyrri pósturinn var mjög stór og með fjölda viðhengja og gæti því sendingin misfarist.

Bestu kveðjur, Bjarni Gunnarsson,
Kristnibraut 33, 113 Rvk.
k.t. 250748 4699

From: Skipulagsstofnun - SLS
Sent: miðvikudagur, 18. október 2023 09:45
To: Jón Ágúst Jónsson
Subject: FS: Sundabraut í botngöngum um Kleppsvík
Attachments: Blaðgrein_BG.JPG; MZ(82)01 - Sundabraut um Kleppsvík_Part1.pdf; MZ(82)01 - Sundabraut um Kleppsvík_Part2.pdf; MZ(82)01 - Sundabraut um Kleppsvík_Part3.pdf; MZ(82)01 - Sundabraut um Kleppsvík_Part4.pdf; MZ(82)01 - Sundabraut um Kleppsvík_Part5.pdf

Frá: bjarni.gunn <bjarni.gunn@simnet.is>
Sent: laugardagur, 23. september 2023 18:05
Til: Skipulagsstofnun - SLS <skipulag@skipulag.is>
Efni: FW: Sundabraut í botngöngum um Kleppsvík

Sent úr Galaxy

From: Bjarni Gunnarsson
Sent: fimmtudagur, 9. desember 2021 20:26
To: magnus@faxafloahafnir.is; skuli.helgason@reykjavik.is; hildur@faxafloahafnir.is
Subject: Sundabraut í botngöngum um Kleppsvík

Góðan daginn, hafnarstjóri, formaður hafnarstjórnar og skipulagsfulltrúi Faxafloahafna

Hér sendir ykkur erindi Bjarni Gunnarsson umferðarverkfræðingur.

Ég var tæknilegur ráðgjafi Faxafloahafna varðandi gatnagerð, lóðamál o.fl. til margra ára og vann þá mest með Jóni Þorvaldssyni og Vigni Albertssyni.

Sundabraut var eðlilega oft rædd við Jón og Vigni og hef ég lagt fram tillögur varðandi útfærslu hennar.

Ég hef unnið við mörg verkefni fyrir Vegagerðina og Reykjavíkurborg, m.a. verið verkefnisstjóri við tvöföldun Reykjanesbrautar til Keflavíkur og verkefnisstjóri við endurnýjun Kvosarinnar.

Áhugi minn varðandi Sundabraut hefur snúist um að finna heppilegustu lausnina á hverjum tíma og að lausnin hentaði Faxafloahöfnum.

Þar til ákvörðun var tekin um nýja Vogabyggð lagði Vegagerðin mikla áherslu á að fara svokallaða innri leið, enda var hún ódýrust.

Eftir að innri leiðin „lokaðist“ var bara fært að fara ytri leið eða að grafa jarðgöng frá Gufuneshöfða að Laugarnesi og þá sýndist manni að botngöng á ytri leið væru bestí kosturinn, enda ódýrastur af eftirstandandi valkostum.

Ástæða afskipta minna af Sundabrautarmálum núna er sú að það er mér óskiljanlegt að botngöng séu ekki skoðuð sem þriðji valkostur við þverun Kleppsvíkur og tel ég mikil mistök að gera það ekki.

Og röksemdir mínar fyrir því að skoða ætti botngöngin betur eru eftirfarandi :

- Ég tel miklar líkur á því að botngöng séu ódýrari valkostur heldur en hinir tveir sem nú eru skoðaðir (gögn um það koma fljótlega)
- Botngöngin skerða ekki siglingar að hafnarsvæði Samskipa, en nýja hábrúin mun skerða þær verulega
- Botngöngin skerða hafnarsvæðið mjög lítið, eða ca. hálfan hektara
- Með Sundabraut í botngöngum næst mjög góð tenging við hafnarsvæðið meðan jarðgöng hafa enga og nýja hábrúin hefur lélega tengingu
- Lagning botnganga mun hefta hafnarstarfsemina í styttri tíma heldur en ef nýja hábrúin verður byggð
- Með Sundabraut í botngöngum þarf ekki að gera nýja hafnartengingu norðan við Holtagarða, Sundabrautin væri nýja hafnartengingin
- Í meðsendri skýrslu Mannvits, SUNDABRAUT Í BOTNGÖNGUM, er fjallað um kosti botnganga, t.d. á bls. 9.

Gögnin sem ég afhendi hér til að rökstyðja ábendingu mína um að skoða botngöng sem þriðja valkostinn við þverun Kleppsvíkur eru :

1. Bréf Dags borgarstjóra (og fylgiskjal/skýrsla Mannvits) til Hreins vegamálastjóra, dags. sept. 2017
https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiAyNrgj9T0AhXcQkE AHaekAkMQFnoECAIQAAQ&url=https%3A%2F%2Ffundur.reykjavik.is%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fagenda-items%2Fsundabraut_1.pdf&usg=AOvVaw11JNo2QyCRgGFsOCILncBC
2. Blaðagrein mín í Morgunblaðinu 9. feb. 2021, „Sundabraut, af hverju ekki botngöng?“, sjá einnig viðhengi 1
3. Samantekt mín: „Hvernig botngöngum var ýtt út af borðinu“, hér neðar í tölvupóstinum
4. Nýtt teikningasett (frumhönnun mín teiknuð hjá Hnit) með plan- og hæðarlegu botnganga um Kleppsvík, dags. í nóv. 2021, sjá viðhengi

Ég vonast til að þið skoðið þessi gögn vel og að þið teljið rétt í framhaldinu að kynna þetta erindi mitt fyrir stjórn Faxaflóahafna.

Ef Faxaflóahafnir leggja áherslu á að skoða botngöng í mati á umhverfisáhrifum og miðað við sjónarmið borgarstjóra í meðfylgjandi bréfi, ætti að vera auðsótt mál að botngöng verði þriðji valkosturinn.

Annars mun ég leggja til við Skipulagsstofnun að botngöng verði valkostur í væntanlegu mati á umhverfisáhrifum Sundabrautar.

Vinsamlegast látið mig vita um móttöku þessa erindis og hvort það verður tekið fyrir á einhvern hátt.

Virðingarfyllst, Bjarni Gunnarsson, kt. 250748 4699

Hvernig botngöngum var ýtt út af borðinu

Sundabraut og þverun Kleppsvíkur hefur verið til skoðunar síðan 1995 og hafa margir valkostir verið skoðaðir og þá skoðaðar leiðir á „innri leið“, „ytri leið“ og jarðgangaleið.

Eftir að ný Vogabyggð kom til sögunnar datt „innri leiðin“ út og eftir stóð „ytri leið“ (hábrú eða botngöng) og jarðgöng.

Í öllum skýrslum fram til ársins 2018 voru botngöng talin ódýrust á „ytri leið“ og því vænlegasti kosturinn þar.

Í skýrslunum „Sundabraut – Viðræður ríkisins og SSH, júní 2019“ og „Sundabraut – Greinargerð starfshóps – Vegagerðin janúar 2021“ er fjallað um valkosti við þverun Kleppsvíkur á „ytri leið“ og einhverra hluta vegna fá botngöng litla umfjöllun þar og þeim ýtt út af borðinu með sérkennilegum rökum og verður hér farið yfir þessi fátæklegu rök (skáletrið er texti úr skýrslunum) og gerðar athugasemdir við þau.

Sundabraut – Viðræður ríkisins og SSH, júní 2019

3.1.2. Botngöng á bls. 9

Eldri hönnun gerði ráð fyrir 12,3 m dýpi í siglingarennu, í dag er krafan 13,8 m.

Dýpi í siglingarennu hefur áhrif á lengd botnganga og eftir því sem dýpið er meira verða göngin lengri og dýrari. Það er sérkennilegt að á sama tíma og Faxaflóahafnir kynna skýrsluna „Þróun Sundahafnar – mat á umhverfisáhrifum 21. jan. 2021“ þar sem mesta dýpi í Sundahöfn er skilgreint 12,5 m (og dýpi rétt innan við möguleg botngöng 10,0 m) skuli sett í SSH skýrsluna þessi stutta setning, „í dag er krafan 13,8 m“.

Ókostir botnganga tengjast ekki síst þeirri óvissu sem fylgir því að engin reynsla er af gerð botnganga hér á landi, og kostnaðaráætlanir því ótryggar. Staðsetning á þurrkví til framleiðslu steyptra eininga hefur mikil áhrif á kostnaðinn og jarðfræðilegar aðstæður laust efni og klöpp vega þungt.

Hér kemur fram mikið vantraust á íslenska hönnuði og verktaka og ótrúlegt að botngöngum sé ýtt út af borðinu af þessum ástæðum og af því að kostnaðaráætlanir séu ótryggar.

Það er rétt að staðsetning þurkkvía hefur mikil áhrif á kostnaðinn, en hefur verið skoðað að botngöngin séu steipt í þegar gerðum þurkkvíum erlendis og þeim fleytt til landsins?

11. Niðurstöður og tillögur starfshóps á bls. 25

Miðað við gögn telur starfshópurinn að botngöng eða hábrú yfir Kleppsvík á leið I séu ekki fýsilegar lausnir. Þessar leiðir eiga það sameiginlegt að vera dýrar og munu hafa truflandi áhrif á hafnarstarfsemina sérstaklega á framkvæmdatíma og setja starfseminni skorður til framtíðar. Kröfur til bæði hæðar brúar og dýptar ganga hafa aukist sem líklegt er til þess að hækka kostnað auk þess sem það gerir hönnun m.t.t. hönnunarstaðla erfiðari. Báðar lausnir nýtast illa eða ekki öðrum ferðamátum svo sem gangandi og hjólandi.

Hér eru botngöngin endanlega slegin út af borðinu, af því að þau eru dýr og trufla starfsemina. Því er til að svara að enginn veit hvað botngöngin kosta því þær tölur sem hafa verið kynntar eru ca. 20 ára gömul kostnaðarskot og sá sem þetta skrifar er viss um að botngöng séu ódýrari en nýja hábrúin.

Með því að steypa botngöngin erlendis verður framkvæmdatíminn stuttur og samkvæmt frumdrögum BG um plan- og hæðarlegu botnganganna verða mjög litlar skorður til framtíðar og í raun er botngangaútfærslan að tengja hafnarsvæðið mjög vel við Sundabraut og verður það ekki sagt um aðra valkosti.

Auðvelt er að byggja botngöng með rými fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur.

Tveir meginkostir standa þá eftir. Jarðgöng yfir í Gufunes og lágbrú sem þverar hafnarsvæðið við Kleppsvík mögulega í framhaldi af Holtavegi verði breytingar gerðar á nýtingu hafnarsvæðis.....Hins vegar mun lágbrú á ytri leið kalla á að framtíðarhugmyndir um skipulag hafnarstarfsemi við Sundahöfn séu teknar til gagnarrar endurskoðunar sem þýða minnkað umfang, samnýtingu flutningafélaga á uppskipunaraðstöðu og hugsanlega flutning hluta starfseminnar á önnur hafnarsvæði. Engar greiningar eru til um heildarkostnað slíkra aðgerða né þjóðhagsleg eða umhverfisleg áhrif. Faxaflóahafnir og skipulagsyfirköld í borginni hafa hins vegar verið skýr með að engar slíkar breytingar skuli gerðar á hafnarsvæðinu í fyrirsjáanlegri framtíð.

Samkvæmt því sem hér er skráð er óskiljanlegt að lágbrú á ytri leið sé skoðuð frekar.

Starfshópurinn telur að miðað við gildandi skipulag, stefnu stjórnvalda og framtíðaráform Faxaflóahafna og skipafélaganna hvað varðar hafnarsvæðið sé í raun aðeins einn raunhæfur möguleiki fyrir útfærslu Sundabrautar þvert yfir Kleppsvík, jarðgöng. Jarðgöng hafa engin eða mjög lítil inngríp í starfsemi og framtíðar þróunarmöguleika Sundahafnar. Samkvæmt kostnaðarútreikningum eru jarðgöng metin umtalsvert dýrari en aðrar lausnir auk þess sem þau eru talin munu laða að sér minni umferð.

Einn raunhæfur valkostur segir starfshópurinn hér, jarðgöng. Af hverju má ekki skoða botngöngin sem 3. valkost? Þau eru örugglega ódýrari en jarðgöngin og laða að sér meiri umferð.

Sundabraut – Greinargerð starfshóps – Vegagerðin janúar 2021

1 Inngangur bls. 1

Nýja skýrslan segir að niðurstöður starfshóps síðustu skýrslu (júní 2019) fyrir þverun Kleppsvíkur með botngöngum hafi verið að :

Botngöng væru of dýr og hefðu mikla röskun á hafnarstarfsemi á framkvæmdatíma og setja henni skorður til framtíðar.

Hérna er fullyrt án sannana að botngöng séu of dýr þó að þau séu örugglega ódýrari en jarðgöng og líklega eru þau ódýrari en nýja hábrúin (það er ekki eðlilegt að kalla nýju 35 m háu brúna lágbrú). Þá er fullyrt að botngöng hafi í för með sér mikla röskun á hafnarstarfseminum sem er röng fullyrðin ef botngöngin verða steipt í þurrkví erlendis og skerðingin til framtíðar er í lágmarki miðað við aðra valkosti þar sem aðeins um hálfur hektari fer undir rampann upp úr botngöngunum og þar tekur við góð tenging hafnarsvæðisins við Sundabraut.

8.1 Aðrar tillögur/Botngöng bls. 25

Stór hluti kostnaðar við botngöng er tengdur aðstöðusköpun og staðsetningu þurrkvía sem notaðar eru til framleiðslu steyptra eininga.

Þetta er rétt, en ekki hefur verið skoðað að steypa botngöngin í þurrkví erlendis og skoða hvort þar sparist ekki nokkrir milljarðar króna.

Kostnaðaráætlanir vegna botnganga hafa ekki verið endurmetnar í vinnu starfshópsins nú.

Það er málið og hafa ekki verið endurmetnar lengi og þá skoðað að steypa botneiningarnar í þurrkví erlendis.

Bjarni Gunnarsson verkfræðingur kom fram með hugmyndir að botngöngum árið 2012.....Þessi tillaga byggir á eldri forsendum varðandi langhalla og dýpt siglingarennu og sambærilegir erfiðleikar eru varðandi hæðarlegu brautarinnar og tengingar við Sæbrautina.

Bjarni hefur endurskoðað sína tillögu frá 2012 varðandi langhalla (nú 5%) og dýpt siglingarennu (nú 12,5 m sbr. skýrsluna um þróun Sundahafnar – jan. 2021) sbr. teikningar hans af þverun Kleppsvíkur. Þar er sýnd tengin Sundabrautar við Sæbraut sem er að hluta til mislæg þannig að akbraut Sæbrautar til norðurs er sett í stökk á um 300 m kafla og eru þá engar aðalleiðir að skerast, en að öðru leiti eru vegir í hæð núverandi lands.

Botngöng á leið I eins og þau hafa verið útfærð hafa ýmsa annmarka og eru ekki talin hafa augljósa kosti umfram Sundabru eða Sundagöng.

Hér er vitnað í áður greinda illa rökstudda annmarka. Er svo eðlilegt að skoða ekki botngöng sem alvöru valkost þar sem „þau eru ekki talin hafa augljósa kosti umfram Sundabru eða Sundagöng“?

13.2 Áhrif á hafnarstarfsemi

Botngöng:

Til þess að botngöng hefðu lágmarks áhrif á farmssvæði Sundahafnar þyrfti frítt dýpi niður á stökkinn að vera 12 til 15 metrar þannig að hann takmarkaði ekki djúpristu skipa sem þyrftu að sigla yfir stökkinn.

Um þessa dýpt hefur áður verið fjallað og notar Bjarni Gunnarsson dýpið 12,5 m í sinni endurskoðun á botngöngum um Kleppsvík

Á landi þurfi stökkurinn að vera neðanjarðar þannig að hann hindraði ekki flutninga, gáma - og vöruheymslu á farmsvæðinu og skoða þarf vel hvernig að opnun umferðar niður að stökk yrði sem best komið fyrir án þess að hún lokaði umferðarleiðum um farmstöðina. Þetta setur vegtengingu frá stökk að Sæbraut vissar skorður því að erfitt er að leysa hæðarmun Sæbrautar og stokks þar sem að vegalengdin fyrir þennan hæðarmun er full stutt. Til þess að vera innan marka og halda sig innan við 5 % veghalla þarf aðkoma að stökk að verða lengri og eða að veghalli verði aukinn. Stokkalausnin kallar á það að staðsetning stokks sé þar sem heppilegt er að grunda stökk varðandi klöpp í botni. Hæð stokkaeininga yrði um 9 metrar og þær þarf því að staðsetja þar sem klappardýpi er um og yfir 25 metrar á siglingaleið. Talsverður hluti af kostnaði við stökkagerð er aðstöðusköpun þar sem hægt er að staðsteypa stokkaeiningar á þurru og síðan að sjósetja þær með því að hleypa sjó inn í vinnusvæðið. Rista eininganna er 8 til 9 metrar og þær verða ekki hreyfðar öðru vísi en með dráttarbátum sem fljótandi far, sem silgt er á þann stað þar sem þeim yrði sökkt í veglínu stokks. Að þessum skilyrðum uppfylltum myndi botnstokkur hafa svipuð áhrif á hafnarstarfsemina og jarðgöng.

Endurskoðuð útfærsla Bjarna Gunnarssonar á botngöngum um Kleppsvík svarar því sem velt er upp sem vandamálum í textanum hér á undan. Rætt er um erfiðleika við að leysa hæðarmun Sæbrautar og stokks, en svo er ekki sbr. útfærslu Bjarna. Einnig er bent á að við kynningu á nýju brúnni kemur fram að gera þurfi nýja

hafnartengingu norðan við Holtagarða sbr. mynd 12 og yrði sú tenging í svipaðri hæðarlegu og Sundabraut með botngöngum á svipuðum stað.

Með nefnd skilyrði uppfyllt er botnstokkur að hafa miklu betri áhrif á hafnarstarfsemina heldur en jarðgöngin, þar sem að jarðgöng hafa enga tengingu við hafnarsvæðið og nýja brúin hefur lélega tengingu meðan að botngöngin hafa mjög góða tengingu við hafnarsvæðið.

Miðað við ofangreinda gagnrýni á því hvernig 2 starfshópar/skýrslur hafa ýtt botngöngum út af borðinu varðandi alvöru valkosti við þverun Kleppsvíkur, er farið fram á að endurskoðuð verði sú ákvörðun að skoða ekki botngöng sem alvöru valkost.

Nýja hábrúin (hæð um 35 m yfir sjó) og jarðgöng eru í raun lítt skyldar framkvæmdir (brúin þverar Kleppsvík meðan jarðgöng fara miklu lengra).

Það er ekki verjandi fyrir Vegagerðina að bjóða bara einn valkost við þverun Kleppsvíkur og því augljóst að bæta botngöngum við sem valkost þegar mat á umhverfisáhrifum verður unnuð.

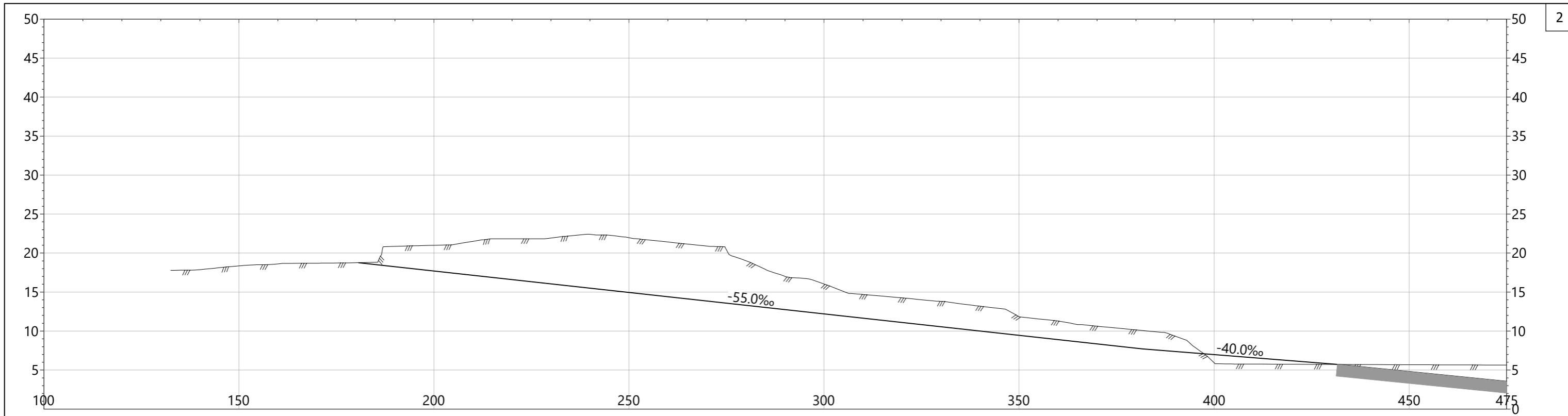
Alla vega mun undirritaður fara fram á það í mati á umhverfisáhrifum, að botngöng um Kleppsvík verði skoðuð sem valkostur.



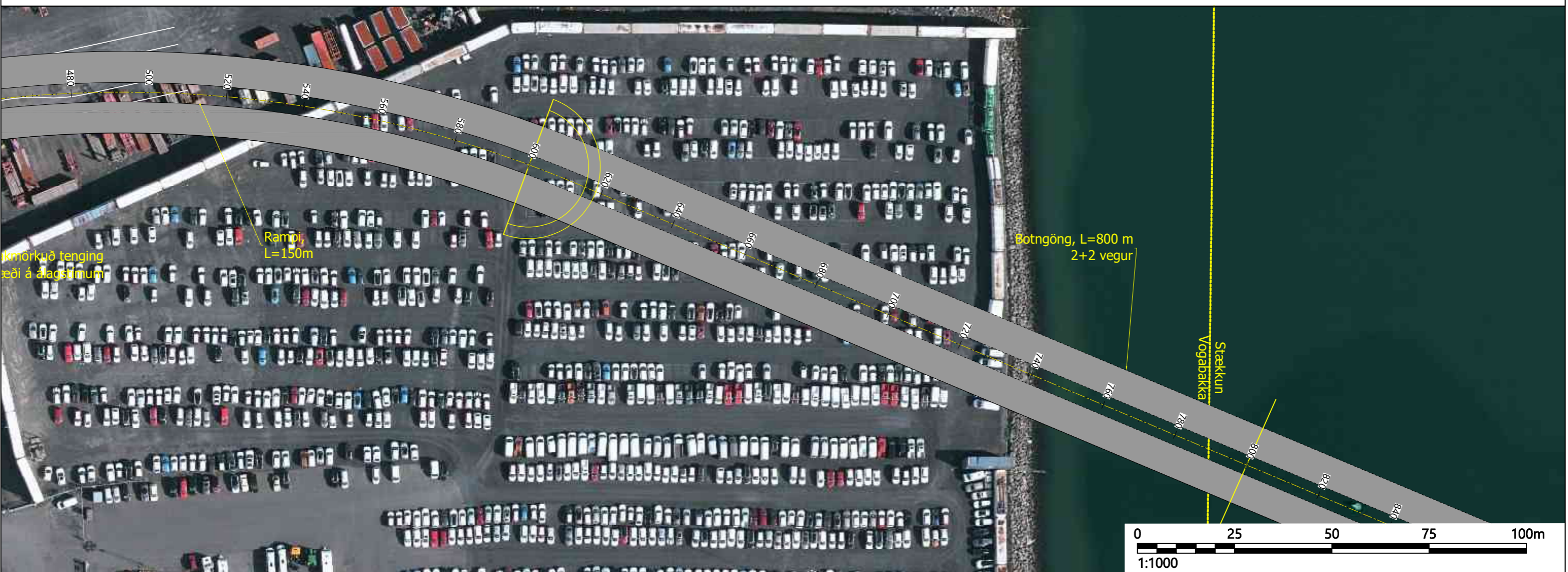
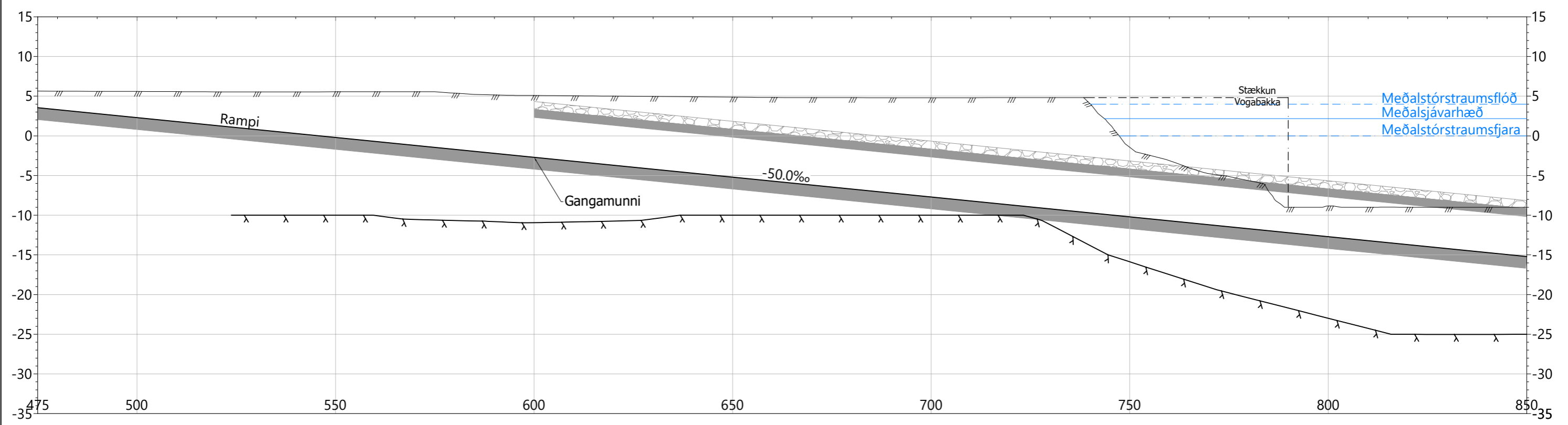
HNIT
 VERKFRÆÐISTOFA
 Háaleitisbraut 58-60, 108 Reykjavík
 Sími: 570-0500 | Netfang: hnit@hnit.is
 www.hnit.is

Elliðaárvogur
 Sundabraut
 Yfirlitsmynd

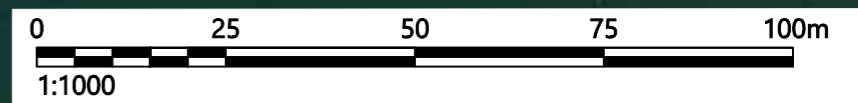
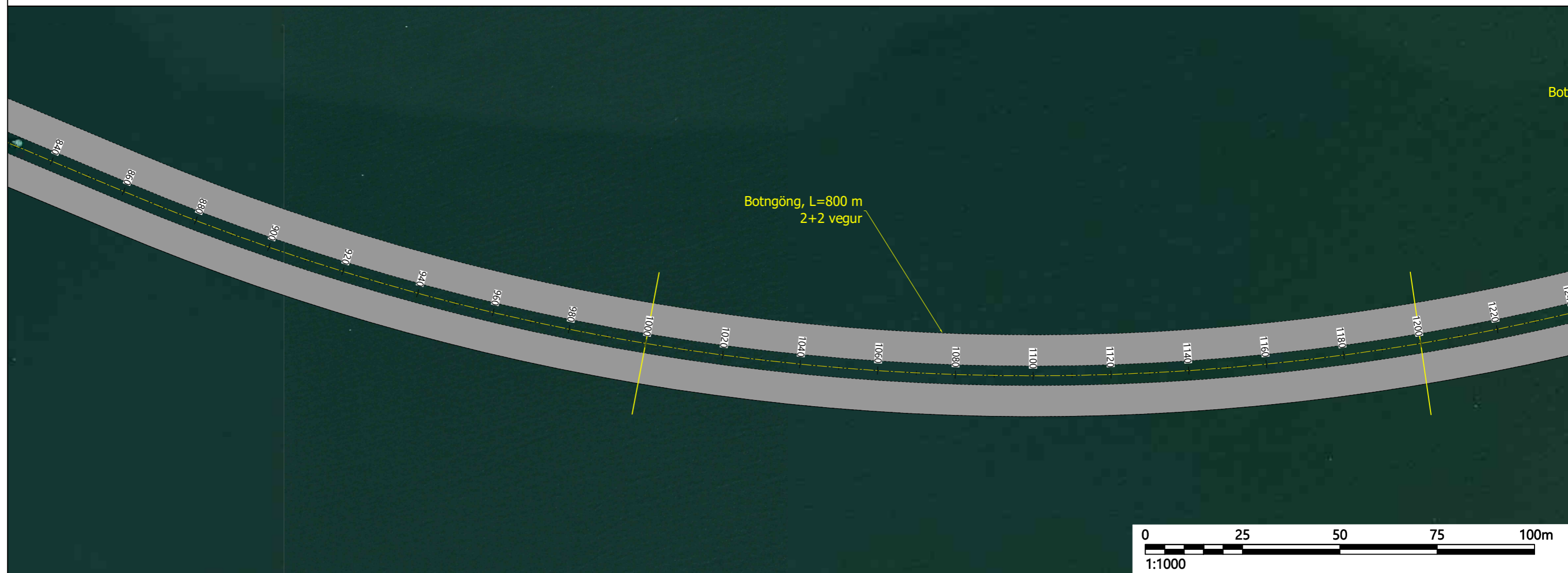
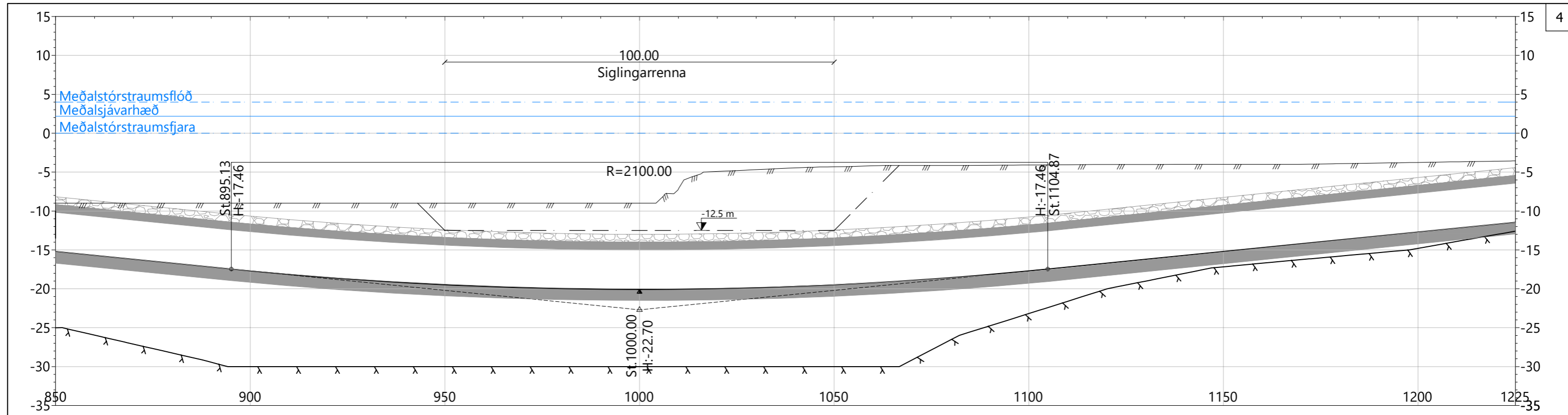
Hannað: BG	Verknúmer: 21247	Mælikvarði: 1:5000	Frumstærð blaðs: A3
Teiknað: HV	Dags: 12.11.2021	Hnitakerfi: ISN93	Breyting:
Yfirfarið: BG		Hæðarkerfi: Sjómælinga	Teikn.nr.: MZ(82)01



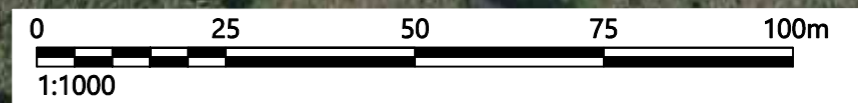
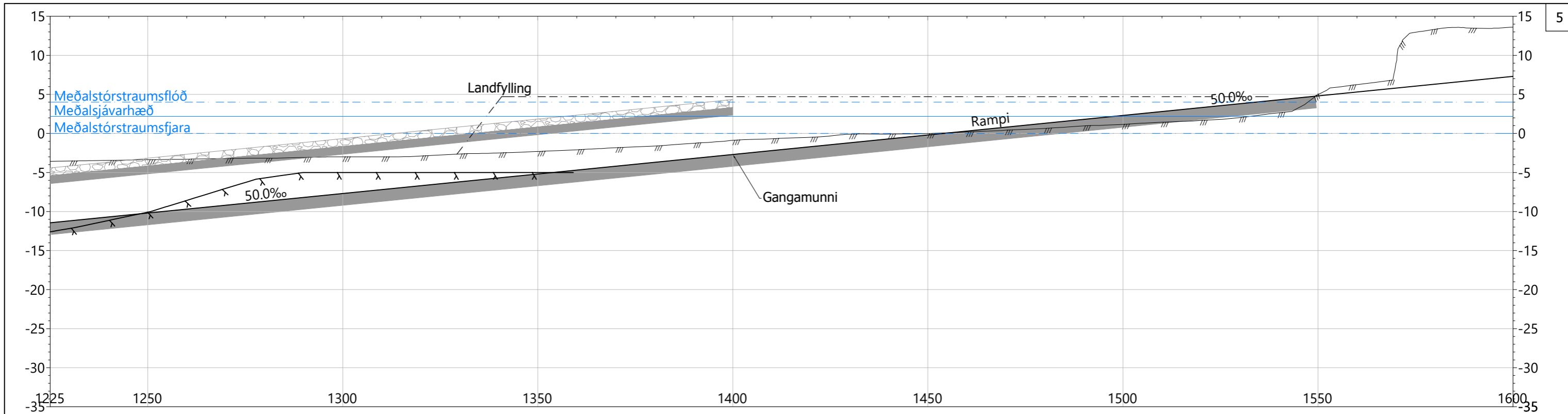
 HNIT VERKFRÆÐISTOFA <small>Háaleitisbraut 58-60, 108 Reykjavík Sími: 570-0500 Netfang: hnit@hnit.is www.hnit.is</small>		Elliðaárvogur Sundagöng	
Hannað: BG Teiknað: HV Yfirfarið: BG		Verknúmer: 21247 Dags: 12.11.2021 Mælikvarði: 1:1000 / 1:500 Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Sjómælinga	
Frumstaerð blaðs: A3		Teikn.nr.: MZ(82)02 Breyting:	



 Hnit VERKFRÆÐISTOFA Háaleitisbraut 58-60, 108 Reykjavík Sími: 570-0500 Netfang: hnit@hnit.is www.hnit.is		Elliðaárvegur Sundagöng Langsnið st.475 - 850	
Hannað: BG Teiknað: HV Yfirfarið: BG	Verknúmer: 21247 Dags: 3.11.2021	Mælikvarði: 1:1000 / 1:500 Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Sjósmælinga	Frumstærð blaðs: A3 Breyting: MZ(82)03



 Hnit VERKFRÆÐISTOFA <small>Háaleitisbraut 58-60, 108 Reykjavík Sími: 570-0500 Netfang: hnit@hnit.is www.hnit.is</small>		Elliðaárvogur Sundabraut Langsnið st.850-1225	
Hannað: BG	Verknúmer: 21247	Mælikvarði: 1:1000 / 1:500	Frumstærð blaðs: A3
Teiknað: HV	Dags: 8.11.2021	Hnitakerfi: ISN93	Teikn.nr.: MZ(82)04
Yfirfarið: BG		Hæðarkerfi: Sjómælinga	Breyting:



HNIT VERKFRÆÐISTOFA <small>Háaleitisbraut 58-60, 108 Reykjavík Sími: 570-0500 Netfang: hnit@hnit.is www.hnit.is</small>		Elliðaárvogur Sundabraut Langsnið st. 1225 - 1600	
Hannað: BG Teiknað: HV Yfirfarið: BG	Verknúmer: 21247 Dags: 11.11.2021	Mælikvarði: 1:1000 / 1:500 Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Sjómælinga	Frumstærð blaðs: A3 Breyting: MZ(82)05

Sundabraut, af hverju ekki botngöng?

Eftir Bjarna Gunnarsson

Sundabrautin um Kleppsvík hefur nokkrum sinnum fengið á sig óvæntar beygjur og nú síðast er lagt til að þar verði byggð „lág hábrú“.

Ádragandinn er sá að í júní 2019 kom út skýrslan „Sundabraut – Viðræður ríkisins og SSH“ þar sem var lagt til að skoða tvo valkosti



Bjarni Gunnarsson

fyrir þverum Kleppsvíkur, jarðgöng og lágbrú. Greinarhöfundur hafði samband við nokkra aðila sem sömdu skýrsluna og lagði til að botngöng um Kleppsvík yrðu skoðuð og kostnaðarmetin ásamt öðrum valkostum.

Það gerðist ekki og voru botngöngin afgreidd með þeim ókostum að „övissa fylgir því að engin reynsla er af gerð botnganga hér á landi og kostnaðar-áætlunir því ótryggar“. Í niðurstöðum skýrslunnar segir: „Miðað við þau göng sem starfshópurinn hefur undir höndum til að leggja til grundvallar tillögum sínum telur hann að botngöng eða hábrú yfir Kleppsvík á leið I séu ekki fýsilegar lausnir. Þessar leiðir eiga það sameiginlegt að vera dýrar og munu hafa truflandi áhrif á hafnarstarfsemi sérstaklega á framkvæmda- tíma og setja starfsemi skordur til framtíðar. Kröfur til bæði hæðar brúar og dýptar ganga hafa aukist sem líklegt er til þess að hækka kostnað atk þess sem það gerir hönnun m.t.t. hönnunarsaðla erfiða. Báðar lausnir nýtast illa eða ekki öðrum ferðamátum

svo sem gangandi og hjólandi. Hábrúin gæti jafnvel reynst erfið í rekstri við íslenskar veðuráðstæður.“

Aðalniðurstaða skýrslunnar var sú að skoða ætti bara tvo valkosti frekar, jarðgöng og lágbrú, og ótrúlegt að helstu rökín fyrir því að skoða ekki botngöng frekar séu þau að „engin reynsla sé af gerð botnganga hér á landi og kostnaðaráætlunir því ótryggar“.

Í framhaldi af ofanefndri skýrslu var nýr starfshópur skipaður „til að vinna nauðsynlega greiningarvinnu á þeim tveim valkostum sem eftir standa við þverum Kleppsvíkur“. Ég kom mér í samband við fulltrúa Faxaflóahafna í þessum nýja starfshóp og benti honum á að þessir tveir valkostir sem ætti að skoða ýtarlega væru óheppilegir fyrir Faxaflóahafnir þar sem jarðgöng væru ekkert að tengjast Sundahöfn og væru það dýr að þau yrðu varla valin til framkvæmda og að lágbrú á ytri leið myndi kosta Samskip lífið. Ég lagði því til við hann að Faxaflóahafnir færu fram á að 3. valkosturinn, jarðgöng, yrði skoðuður ýtarlega í þessum nýja starfshóp.

Nú er komin skýrsla frá þessum starfshóp, „Sundabraut – Greinargerð starfshóps, janúar 2021“.

Og víti menn, greinargerðin sem átti aðeins að fjalla um jarðgöng og lágbrú fjallar nær eingöngu um nýja útfærslu, nefnilega lága hábrú.

Nú eru allir ókostir hábrúar

» Enn á ný skora ég á aðila þessa máls að skoða botngöng af alvöru sem þriðja valkostinn til að ræða um á næstunni.

gleymdir og hæð undir brú á ytri leið sem var áður skilgreind 55 metrar til framtíðar er nú skilgreind 30 m til framtíðar (þ.e. að skodad var hvaða skip hafa siglt þarna um síðustu árin).

Aðeins er minnst á botngöng og þau afgreidd fljótt. Dýpi ofan á botngöng sem var áður skilgreint 12,3 m er nú skilgreint 13,8 m til framtíðar og að erfitt sé að komast upp á Sæbraut með 5% langhalla. Einnig eru botngöngin talin dýr þó að þau hafi ekki verið kostnaðarmetin af starfshópnum. Lokaorðin um botngöng eru þau að „botngöng á leið I eins og þau hafa verið útfærð hafa ýmsa annmarka og eru ekki talin hafa augljósa kosti umfram Sundabréi eða Sundagöng“.

Greinarhöfundur lagði fram tillögu um þverum Kleppsvíkur með botngöngum fyrir níu árum og hefur reynt að halda henni á lofti með bladagrein- um og samskiptum við aðila hjá Vegagerðinni, Faxaflóahöfnunum, Reykjavík-urborg og skipafélögunum og hefur aldrei viljað skoða botngöng sem alvöru valkost.

Og engu er ég nær núna eftir nýj- ustu greinargerðina þar sem allt er sett fram á sérkennilegan hátt til að upphæfja nýja lága hábrú á sama tíma

og allt er sett fram á sérkennilegan hátt til að setja botngöng út af borðinu.

Ég ætla hér að taka nokkur dæmi:

● Botngöng og hábrú hafa verið kostnaðarmetin gróft upp á svipaðar upphæðir og því undarlegt að tala um að botngöngin séu dýr (hafa ekki verið kostnaðarmetin lengi) og hvergi talað um að nýja brúin sé dýr.

● Fyrri ókostir hábrúar eru gleymdir.

● Fyrri skilgreining um 55 m hæð undir brú er nú skilgreind 30 m og þá niðað við fortíðina.

● Fyrri skilgreining um 12,3 m dýpi ofan á göng í siglingarennu er nú orðin 13,8 m til framtíðar. Mjög athyglisvert er að nú í janúar 2021 birtu Faxaflóahafnir skýrsluna „Þróun Sundahafnar – Mat á umhverfisáhrifum“ þar sem eru skilgreind dýpkunarsvæði Sundahafnar og eru svæði almennt skilgreind með dýptina 12,5 m og svæði rétt sunnan við fyrrihugad botngöng er sett í 10,0 m dýpkun. Það er því óskiljanlegt að vera að setja fram framtíðarkröfu um 13,8 m dýpi yfir mögulegum botngöngum.

● Fullyrðing um að hæðarlegan sé ill- leysanleg er ekki rétt, allavega meðan dýptin yfir botngöngunum er ekki skilgreind meiri og meiri.

● Í greinargerðinni er rétt um að leiðin úr botngöngunum og upp að Sæbraut skeri djúpt í landið og er það vissulega rétt, en sú skering er svipuð og verður í fyrrihugadri nýrri hafnar- tengingu sem þarf að gera til að tengja Sundahöfn við Sæbraut og Sundabraut/Sundabréi.

● Í greinargerðinni er rétt um flókin gatnamót við Sæbraut með botn-

gangalausn og að botngöng setji skordur á hafnarstarfsemi til framtíðar. Þessu er mótmælt og bent á mynd þar sem möguleg gatnamót við Sæbraut eru sýnd (aðeins austur- akrein Sæbrautar til norðurs er nið- urgráfin og annað í planlegu) og einnig sést hve hafnarvæðið er lítið skert og þar er góð gatnatenging við Sunda- höfn.

● Tenging Sundabrautar með Sunda- brú gerir tenginguna við hafnarvæðið verri en með botngangaútfærslu og með nýrri hafnar tengingu er reynt að laga þá tengingu.

● Í skýrslunum er fjallað um að botngöng og hábrú henti illa fyrir gangandi og hjólandi umferð. Þegar fjallað er um nýju lágu hábrúna í greinargerð- inni er kynnt að hún verði fyrir gangandi og hjólandi umferð, en þess ekki getið að gangandi og hjólandi umferð geti líka ferðast um botngöng.

Þess má geta að botngöng hafa verið og eru byggð um víða veröld og hafa reynst vel. Alhugavert væri að skoða að botngöngin sjálf væru byggð er- lendis og þeim svo fleytt til landsins í góðu vedri. Ekki vist að það kosti mikið í stóra samhenginu.

Enn á ný skora ég á aðila þessa máls að skoða botngöng af alvöru sem þriðja valkostinn til að ræða um á næstunni og bera saman við jarðgöng og nýja lága hábrú/Sundabréi.

Greinarhöfundur mun fara fram á að botngöng verði skoðuð sem val- kostur þegar kemur að mati á um- hverfisáhrifum.

Höfundur er verkfræðingur og lífeyristaki.

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

I live in Gufuness, where a new ecological village has been built. The entire new district was to be ecological and focused on environmental protection. Now you are planning to build an expressway through the middle of the district. People who moved to the outskirts of the city to live in peace and quiet will now live next to the highway. It is very unfair that such information did not appear when the first developers sold apartments in this area. I think that building such a connection is good, but it needs to be planned well and avoid residential areas.

Höfundur: Przemyslaw Wieslaw Stasicki

Sent inn þann: 06.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Hvernig er metið að geldinganes bjóði uppá að hafa hunda lausa. Þetta er frábært svæði til að fara með hund/a þar sem þetta er fyrir marga stutt að fara til að hafa hunda lausa. Eflaust erfitt að leggja bílnum þarna og þurfa svo að komast yfir umferðamikinn veg

Höfundur: Rafn Sigurðsson/ras82@hi.is

Sent inn þann: 06.10.2023

Til Skipulagsstofnunar

Umsögn um matsáætlun Sundabrautar, III. áfanga

Mál nr. 627/2023

Metum friðsæld og náttúruupplifun sem ótæmandi fjársjóð og meiriháttar forsendu lífsgæða - Enginn veit hvað átt hefur fyrr en misst hefur

Ég undirrituð fer þess á leit við Skipulagsstofnun að tekið verði tillit til eftirfarandi þátta við gerð matsáætlunar um Sundabraut og þeir metnir til umhverfisáhrifa við gerð umhverfismats fyrir III. áfanga Sundabrautar sem til stendur að leggja yfir Leiruvog, frá Geldinganesi yfir í Gunnunes.

- (1) Ítarlegt mat verði lagt á þann valkost að leggja Sundabraut í stökk á sjávarbotni. Valkosturinn verði kostnaðargreindur og borinn saman við öll neikvæðu áhrifin sem þverun Leiruvogs með brúm og landfyllingum hefur á umhverfið og líf íbúa í Mosfellsbæ um ókomna tíð.
- (2) áhrif bílaumferðar á útivistargildi Leiruvogs verði metin. Í því sambandi verði virði náttúruvegurðar, náttúruupplifunar og friðsældar við sundin blá metið til fjár;
- (3) mat verði lagt á áhrif bílaumferðar á lýðheilsu, þ.m.t. umferðarhávaða og útblástursmengun. Einnig verði gerð grein fyrir áhrifum veglýsingar á brautinni sjálfri í íbúabyggð. Sömuleiðis áhrifum ljósmengunar frá bílaumferð á Sundabraut í byggð.
- (4) mat verði lagt á áhrif Sundabrautar á náttúrulegt útsýni út á Faxaflóa, þ.m.t. Snæfellsjökul, sólarlagið, stjörnuhiminn, norðurljósinn o.fl.;
- (5) áhrif umferðar á fasteignaverð í hverfunum sem njóta nálægðar við sundin blá verði metin;
- (6) gerð verði töluleg grein fyrir fjölda ökutækja sem aka um Sundabraut. Einnig eðli ferða og tegund farartækis, s.s. einkabíll, rúta, vöruflutningabíll o.fl. Sömuleiðis gjalldtöku og fýsileika þess að velja göngin frekar en Vesturlandsveg.
- (7) áhættan sem fylgir því að leggja Sundabraut að hluta á landfyllingum yfir Leiruvog verði kostnaðarmetin, með hliðsjón af áhrifum þess á kolefnissporið.
Leirur eru afkastamiklir kolefnissvelgir en reynslan hefur sýnt að þar sem firðir og flóar eru þveraðir með þessum hætti stöðvast með tímanum setflutningar út í sjó og leirurnar fyllast smátt og smátt af seti. Kolefnisbindingin stöðvast, kolefnissporið stækkar og um leið útgjöld ríkissjóðs.

- (8) gerð verði grein fyrir áhrifum landfyllinga yfir Leiruvog á sjálfbærnimarkmið og alþjóðlegar skuldbindingar íslenska ríkisins í náttúruverndarmálum en þær taka til fuglaverndar, heimsmarkmiða SP, samnings SP um lífræðilega fjölbreytni o.s.frv.
- (9) gerð verði grein fyrir mögulegum áhrifum loftslagsbreytinga á sjávarstöðu, veður- og vatnafar í Leiruvogi. Þrjár ár (Varmá, Kaldakvísl og Úlfarsá/Korpa) renna í voginn og viðbúið að vatnavextir færast í aukana. Landfyllingar í Leiruvogi er í því tilviki líkleg til að tefja setflutninga úr veginum og stuðla að óæskilegri setmyndun.
- (10)áhrif þess á sjálfsmynd Mosfellinga að stór hluti íbúabyggðar í sveitarfélaginu verði rammaður inn í tvær stofnbrautir sem eru í sjónlínu hvor við aðra, þ.e. Sundabraut annars vegar og Vesturlandsveg hins vegar. Mosfellsbær hefur auglýst sig sem útivistarbæ og heilsuefandi samfélag í áraðir. Sú mynd getur laskast svo um munar.
- (11)Undirrituð tekur að lokum undir umsögn skipulagsnefndar Mosfellsbæjar frá 6. október 2023. “Skipulagsnefnd leggur áherslu á mikilvægi þess að metin verði vandlega mögulega áhrif Sundabrautar á Leiruvog, hvað varðar strauma og lífríki svæðisins. Leiruvogur og Blikastaðakró voru friðlýst árið 2022 en svæðið er mikilvægur viðkomustaður farfugla, einkum vaðfugla og fóstrar ríkulegt fuglalíf allt árið um kring. Auk þeirra einkennist vogurinn af fjölbreyttum vistgerðum, leirum, þangfjörum, kræklingaáreyrum og sandfjörum sem eru lífauðugar.”
- (12)Til viðbótar við umsögn Mosfellsbæjar. Seli má oft sjá við strandlengjuna og laxfiska í ánum.

Sigrún H Pálsdóttir

íbúi og fyrrum bæjarfulltrúi í Mosfellsbæ

sigrunhpalsdottir@gmail.com

Sími 866 9376

Mosfellsbæ, 13. október 2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ég verð að taka undir lokaorð Bryngeir Arnar Bryngeirsson hér í umsögn sinni. Þessi framkvæmd er bara til þess að auka umferð! Árið 2023 hlýtur 0 kosturinn (það að gera ekkert) að vera sá kostur sem fær hæstu einkunn út frá umhverfismati og lýðheilsu. Ljóst er að allar borgir Evrópu keppast nú um að auka loftgæði og ljóst að þessi framkvæmd er ekki í samræmi við það (https://environment.ec.europa.eu/topics/air_en). Sem íbúi í 104 Reykjavík hef ég auk þess áhyggjur af loftgæðum hverfisins t.d. vegna útiveru barna í hverfinu en auðvelt er að sjá að amk. 8 leikskólar og 4 grunnskólar munu verða fyrir umhverfislegum áhrifum aukinnar umferðar inn í eða við hverfið. Einnig hef ég áhyggjur af umferðaröryggi grunnskólabarna og þá sérstaklega Vogaskóla og Langholtskóla ef brú yrði fyrir valinu, hverfið má ekki við meiri gegnum umferð. Ef af framkvæmd verður er mikilvægt að göng verði tekin fram yfir brú þannig að umferð lendi á athafnasvæði en ekki íbúahverfi. Aftur, ef af framkvæmd verður þá hlýtur sama leið og farin er í Kársnesbrú þ.e. að aðeins sé heimilaður akstur almenningsvagna auk gangandi og hjólandi, að vera vænlegasti kosturinn á eftir 0 kosti út frá umhverfis- og lýðheilsusjónarmiðum.

Höfundur: Hrefna Stefánsdóttir/hrefnast@gmail.com

Sent inn þann: 15.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ég get ekki séð að þessi stóra framkvæmd bæti líf borgara í Reykjavík. Allt þetta magn af mannvirkjum er eingöngu til að auka mengun í íbúðabyggð og frekar til að hvetja til notkunar á bílum. Aðalega er verið að tala um umferð bíla, gangandi og hjólandi eru í aukatriði. Ég legg til að við hugsum þetta uppá nýtt með tilliti til hvernig lífi við viljum eða getum lifað í framtíðinni. Er framtíðin bíll undir hvern rass, meiri mannvirki, fleiri bílastæði? Það er einfaldlega ekki pláss fyrir þetta mannvirki þar sem verið er að reyna að troða því niður. Ég get heldur ekki séð að Sundabraut sem núna er yfirfull af bílum geti tekið við aukaumferð að Holtavegi. Við Holtaveg er barnaheimili, nýbyggt, nokkrum metrum frá gatnamótunum. Einnig er þar félagsmiðstöð og frístund fyrir yngstu börnin í Langholtsskóla. Þar í nágrenninu býr fjöldi manns. Það þarf að meta áhyrf þess að fá hraðbraut beint á Holtaveg, loftgæði og hávaði. Einnig er Langholtsskóli við enda Holtavegar og nú þegar er mikil umferð um Holtaveg og Langholtsveg í frammhaldi af honum.

Höfundur: Helga Sigrún Sigurjónsdóttir/helgassig@gmail.com

Sent inn þann: 16.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Veitur hafa kynnt sér tillöguna og gera ekki athugasemdir að svo stöddu.

Höfundur: Helga Rún Guðmundsdóttir/helgarg@veitur.is

Sent inn þann: 16.10.2023 , **Fyrir hönd:** Veitur

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Sundagöng (í stað brautar). Ég tel að betur komi út að leggja Sundagöng í stað Sundabrautar milli Sæbrautar og Kjalarnes. Hafa mætti gatnamót neðanjarðar og stúta við Grafarvog, Viðey, Geldinganes og Álftanes. Með jarðgöngum styttist leiðin mun meira en með braut og mun minna land fer undir umferðarmannvirki. Umhverfisáhrif verða með minnsta móti. Auðveldara verður að byggja í Geldinganesi og Viðey, síðar ef áhugi myndast. Hjóla og göngustíga mætti leggja ofan jarðar þar sem best hentar eða með annarri umferð í jarðgöngunum ef það þætti henta. Með kveðju Guðjón Sigurbjartsson

Höfundur: Guðjón Ólafur Sigurbjartsson/gudjonsigurbjartsson@hei.is

Sent inn þann: 06.10.2023

Sundabraut - Matsáætlun 15. 09.2023

Ýmsar ábendingar og athugasemdir varðandi matsáætlun

Meðfylgjandi er samantekt með ýmsum ábendingum, sem fram komu hjá undirrituðum við yfirlestur matsáætlunar Sundabrautar og rétt er að óska eftir frekari umfjöllun og skýringum á þessum atriðum við gerð umhverfismats.

1. Í inngangi matsáætlunar segir að tilgangur sé „að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta á norðurhluta höfuðborgarsvæðisins" Til mats eru teknar tvær tillögur um mannvirki, jarðgöng og brú. Jarðgöng eru nú styttri göng en sýnd voru í fyrri tillögum frá árinu 2009. Engin umferð gangandi og hjólandi yrði leyfð um jarðgöng og umferðartengingar jarðgangna við hafnarsvæði Sundahafnar eru horfnar. Vegtengingar aðliggjandi borgarhluta, Laugardals og Gufuness eru vart til staðar á annan veg en að komast inn á Sæbraut, Reykjanesbraut eða Sundabraut eftir krókaleiðum.
2. Vísað er til verkefnishóps sem skipaður var á árinu 2018 til að fjalla um málefni Sundabrautar. Á bls. 10 í matsáætlun segir „Skilaði hópurinn skýrslu 2019 þar sem lega Sundabrautar var rýnd og þeir tveir valkostir við þverun Kleppsvíkur sem taldir voru koma til greina teknir til umfjöllunar, annars vegar Sundabrá, sem tengist Sæbraut til móts við Holtaveg, og hins vegar Sundagöng " Þau jarðgöng sem nú er lagt upp með eru talsvert annað mannvirki en áður var kynnt sbr. það sem fram kom hér áður. Sundabrá um Holtaveg eins og hún nú er kynnt svipar frekar til lágbrúar þar sem hluti skipaumferðar kemst ekki undir brú, þverar farmstöð Samskipa og takmarkar nýtingu á innri hluta hafnarsvæða Kleppsvíkur. Í fyrri vinnu var þessari lausn í raun hafnað. Fram kemur nú að forsenda beggja mannvirkja sé að Sæbraut verði lögð í stokk, sbr 5. gr. Samgöngusáttmáls.

3. Tilgangur matsáætlunar er „að veita umsagnaraðilum og öðrum hagsmunaaðilum tækifæri til að mynda sér skoðun á efnistökmum komandi umhverfismats og koma athugasemdum á framfæri nú á stigi umhverfismats"

Í verkefnislýsingu skipulagsgerðar og umhverfismats er lögð áhersla á „að vanda til verka, tryggja faglegt mat og greiningar á þeim valkostum sem lagðir verða fram og aðgengi íbúa og hagsmunaaðila að gögnum og upplýsingum." Í matsáætlun eru mjög takmarkaðar lýsingar á þeim tveimur tillögum sem ætlast er til að fjalla skuli um og engar beinar upplýsingar um útfærslur stofnbrautar og gatnamóta í þessum tveimur valkostum.

Í yfirlýsingu samgöngu- og sveitastjórnaráðherra og borgarstjóra dags. 6. júlí 2021 segir síðan „ Aðilar eru sammála að efna til alþjóðlegrar hönnunarsamkeppni um mannvirkið í ljósi þess hversu áberandi það verður í borgarmyndinni.

Umfjöllun er því frekar byggð á upplýsingum sem fram komu í fyrri skýrslum varðand forsendur, hönnun og útfærslur mannvirkja. Mat og greining valkosta er því á þessu stigi frekar óljós.

4. Með þessum yfirlýsingu er ýmsum fyrri forsendum hafnað svo sem tillögum um botngöng á leið 1. 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. Sumar þær fullyrðingar sem fram koma í matsáætluninni varðandi botngöng eru vafasamar svo sem að botngöng trufla starfsemi hafnar umfram aðra mannvirkjagerð á framkvæmdatíma. Ef gagnaeiningar yrðu framleiddar á öðrum stað eins og oft er gert tekur skamman tíma að koma einingum fyrir.
5. 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 umferðaralag á Sæbraut bæði norðan og sunnan vegtengingar. Ekki liggja fyrir upplýsingar um að bæta skuli afkastagetu Sæbrautar en byggðapétting á

aðlægum svæðum Sæbrautar mun í framtíðinni frekar auka umferðaralagið 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.

6. Á bls. 26 er sýnt skjáskot af deiliskipulagi Sundahafnar. Þar vantar inn stór svæði af hafnarlandi Kleppsvíkur. Þessi mynd er því ekki rétt. Allt hafnarsvæði Kleppsvíkur er með samþykkt deiliskipulag og fyrir liggja leigusamningar um allar þessar lóðir sem byggðir eru á samþykktu skipulagi.
7. Á bls. 27 segir „ Framkvæmdasvæðið er í eigu Reykjavíkurborgar. Sundabraut samkvæmt tillögum þverar hafnarsvæði Sundahafnar. Þau svæði eru í eigu Faxaflóahafna sf.
8. Á bls. 28 segir „ Áætlað er að framkvæmdir hefjist árið 2026 og ljúki árið 2031" Samtímis stendur til að byggja umferðarmannvirki samkvæmt Samgöngusáttmálanum og koma Borgarlínuframkvæmdum áfram. Reikna má með að á framkvæmdatíma verði miklar tafir á umferð og hún víða í uppnámi. Brýnt er að þessi mannvirkjagerð verði tímasett og verkum raðað í framkvæmdaröð. Fjalla þarf um umferð á framkvæmdatíma og eins rekstrartíma eftir lok framkvæmda.
9. Á bls. 35 til 44 er fjallað um fyrri hugmyndir og tillögur, en í upphafi kaflans var sagt„ Valkostir sem koma **ekki** til álita í umhverfismati. Þar eru td. ýmsir gallar hábrúar nefndir. Allt eru þetta þó atriði sem líka koma upp varðandi brú við Holtaveg. Brúartillaga nú gerir ráð fyrir brú á milli hábrúar og lágbrúar en um lágbrú sagði áður „ Aldrei hefur þótt koma til greina að gera lágbrú yfir Kleppsvík á leið 1 þar sem stór hluti hafnarsvæðisins lendir fyrir innan brú og verður óvirkur"
10. Loks er í kaflanum fjallað um Sundabraut á leið 3 en þar hefði fengist hagkvæm leið og nokkuð rúmt svæði til tengingar Sundabrautar við Sæbraut um Gelgutanga og Kleppsmýrarveg. Með ákvörðunum um uppbyggingu Vogabyggðar var þessari leið lokað og þess í stað hafin bygging íbúðabyggðar.
11. Á bls. 32, 33 og 34 eru sýndar þveranir Sundabrautar frá Gufunesi og upp á Kjalarnes. Þetta eru mest vegfyllingar með grjótvörum sem þvera sundin á leiðinni að Kjalarnesi. Skoða þarf vel hæðarsetningu og sjóvarnir þannig að veglínur séu sem mest varðar fyrir sjógangi og ágjöf. Í þessi mannvirki þarf mikið magn efnis og mikið magn af völdu grjót til sjóvarna. Hvaðan verður efnið fengið og hvar eru grjótnám til vinnslu á völdu grjóti í sjóvarnir fyrir þessar framkvæmdir?

Ábending varðandi þessar þveranir er að með þeim verða Kollafjörður, Leirvogur og Blikstaðakróin að lokuðum innflóum en settar verða á þær brýr til að tryggja sjóskipti innan þveranna. Þessu fylgir að einhverjar breytingar geta komið fram varðandi umhverfi, botn og dýralíf. Fréttir berast nú af því að háhyrningar séu að stranda á grunnsævi innan brúarmannvirkja í Gilsfirði og í viðtali við einn af björgunaraðilum dýranna kom fram að brúarmannvirki þarna væru ekki hönnuð og byggð með hliðsjón af dýravelferð. Þessu er hér með komið á framfæri.
12. Fjalla skal um ásýnd og landslag. Þá er nauðsynlegt að aðliggjandi íbúabyggð verði kynnt ásýnd og útlit samgöngumannvirkja. Til skoðunar þarf að taka staði svo sem Hamrahverfið á Gufuneshöfða, Bryggjuhverfið, Vogabyggð, nýja byggð á landfyllingum við Ártúnshöfða og Kleppsland. Aftur á móti má sleppa stöðum sem liggja fjær svo sem Laugarnesi og bílastæðum við Esju.
13. Jarðfræði. Á bls 58 segir í lok kaflans „ að ekki sé þörf á að fjalla nánar um áhrif framkvæmdarinnar á jarðfræði framkvæmdasvæðisins" Forsendur jarðgangnagerðar eru jarðfræðirannsóknir. Hér er líklega í fyrsta skipti á Íslandi sem fram koma tillögur um jarðgöng undir nokkuð samfelldri byggð. Á Sundahafnarsvæðum er þekkt að áhrif sprenginga koma mjög misjaflega fram og jafvel langt frá sprengistað.

Hér hafa verið raktar helstu ábendingar um það sem fram kemur í matsáætlun en rétt er að nefna nokkur ónefnd atriði. Brú um Holtaveg er í raun lækkuð hábrú frá fyrri tillögum, sem lokar á stærri vöruflutninga - og gámaskip Samskipa sem í

dag koma að Vogabakka og þá um leið þróun skipaflota Samskipa til framtíðar. Ef svo ætti að verða þarf nýja hafnaraðstöðu utan brúar og eða eitthvað nýtt samstarfsform varðandi vöruflutninga og skipaafgreiðslu hér í Reykjavík. Áður en mannvirkjagerð hefst þurfa þessi mál að vera leyst. Ekki væri það hollt fyrir samkeppnisumhverfi vöruflutninga og vörudreifingar til Reykjavíkur sem höfuðborgar landsins að eitt fyrirtæki hefði alfarið vöruflutninga og vörudreifingu á sinni hendi?

Sundabré um Holtaveg fer síðan yfir miðja farmstöð Samskipa með ýmsum takmörkunum á útisvæði og flutningastarfsemi og teppir síðan akstur um Holtaveg fyrir umferð til og frá hafnar - og baksvæðum Kleppsvíkur. Að sunnanverðu er síðan í dag verið að þrengja að flutningsleiðum hafnarsvæðisins með þrengingu á beygjuakreinum Kleppsmýrarvegur að Sæbraut. Hvernig að vegtengingu Kleppsmýrarvegur við Sæbraut reidir af með tilkomu Sæbrautarstokks liggur ekki fyrir á þessari stundu. Hætt er við að upp komi óánægjuraddir og eftirmálar verði af því ef að lokað verður á samgöngur og umferðartengingar Kleppsvíkur við stofnbrautina og báðar vegtengingar svæðisins við stofnbrautina verði þrengdar og afköst þeirra takmörkuð.

Landrymi við gatnamót Sæbrautar og Holtavegar er takmarkað og erfitt að koma við viðunandi vegtengingu Sundabrautar við Sæbrautina á þessum stað (planfrí gatnamót) þannig að afkastageta Sæbrautar fyrir umferð verði tryggð. Ekki gengur að umferð Sundabrautar og Sæbrautar þurfi að leita inn á gatnakerfi aðliggjandi íbúðabyggðar.

Kleppsvíkin er stór hluti af hafnarsvæðum Sundahafnar (líklega um 40 %) og þar starfar fjöldi starfsmanna hjá ýmsum fyrirtækjum sem flest starfa í vöruflutningum, vörudreifingu, verslun og þjónustu. Samkvæmt úttekt á starfsemi Sundahafnar og baksvæðum hafnar frá árinu 2018 þá starfa á svæðum Sundahafnar um 4.100 fastir starfsmenn hjá 177 fyrirtækjum. Hér er því um stórt atvinnusvæði að ræða.

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

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Þarna er farið þvert yfir votlendi í Gufunesi þar sem þrífst mikið fuglalíf. Einnig fer sundabrautin alveg upp við nýja byggð í Gufunesi og verður margþætt mengun fyrir íbúa og dýralíf. Þarna gæti verulega fallet grænt svæði orðið undir malbiki og finnst mér það agalega sorgleg þróun, þá væri betra að færa hana svo hún raski græn svæði og íbúa sem minnst.

Höfundur: Rakel Glytta Brandt

Sent inn þann: 04.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ég veit ekki hvernig hvernig á að fara með gangandi og hjólandi umferð ef göng verða fyrir valinu. Ég held að hábrú yrði betri kostur, þá gata allir notað ekki bara bílar.

Höfundur: Páll Herbert Jónasson/signyjastadir@simnet.is

Sent inn þann: 04.10.2023

Athugasemdir Guðmundur B. Friðriksson

Til : Skipulagsstofnun - SLS
Frá : Guðmundur B. Friðriksson <gudmundur.b.fridriksson@gmail.com>
Heiti : Athugasemdir Guðmundur B. Friðriksson
Málsnúmer : 202306073
Málsaðili : Vegagerðin
Skráð dags : 05.10.2023 00:00:00
Höfundur : Guðmundur B. Friðriksson <gudmundur.b.fridriksson@gmail.com>

Undirritaður vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri við matsáætlun Sundabrautar:

- Á síðu 19, undir kaflanum verndarsvæði kemur fram varðandi Gufuneshöfðann sem skráður er á náttúruminnjaskrá: "Hann er kjörið útivistarsvæði og þaðan er gott útsýni." Þrátt fyrir þetta er ekki gert ráð fyrir myndatöku og mati á ásýnd frá Höfðanum undir kafla 4.4.9 ásýnd og landslag. Æskilegt væri að meta áhrif Brautarinnar á ásýnd og upplifun útivistar á Höfðanum.
- Mikilvægt er að metin verði áhrif framlengingu Hallsvegar á útivistargildi Gufunes sem samkvæmt aðalskipulagi er hverfisgarður Grafarvogsbúa. Vegurinn mun m.a. skera garðinn frá Hamrahverfinu og rýra útivist og náttúruupplifun.

Kveðja,
Guðmundur B Friðriksson
Íbúi í Hamrahverfi

Sent from [Outlook for Android](#)

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Sem stjórnandi frístundastarfs í Hamrahverfi í Grafarvogi hef ég talsverðar áhyggjur af heilsufarslegum áhrifum Sundabrautar annars vegar og af framlengingu Hallsvegar hins vegar. Með tilkomu mikillar umferðargötu vestan megin við Hamrahverfi versna loftgæði í hverfinu til muna þegar vindur blæs að vestan eða norðvestan. Verður hverfið þá í raun umlukið umferðarpungum vegum með tilheyrandi áhrifum. Þannig yrði dregið úr þeim miklu lífsgæðum sem felast í því að börnin geti leikið sér úti á tíma frístundaheimilisins og á tíma skólans. Þegar kemur að framlengingu Hallsvegar þá er vegið að möguleikum barna hverfisins til útivistar nálægt hverfinu. Með því að leggja Hallsveg meðfram Hamrahverfi er sett þung umferðargata á milli íbúðarhverfisins og gerir það ferðir barnanna á útivistarsvæðið við Gufunesbæ flóknari og hættulegri. Svo ekki sé minnst á verri loftgæði og hávaðamengunina. Loks má gera ráð fyrir því að umferð um Grafarvog þyngist til muna með tilkomu brautarinnar en þá er komin freisting fyrir íbúa efri hverfa til að keyra í gegnum Grafarvog til að komast á Sundabrautina og niður í miðbæ. Slíkt hefur augljóslega áhrif á það fólk sem býr í nálægð við brautarstæðið eða við Hallsveg. Að því sögðu tel ég að við séum að bregðast komandi kynslóðum með því að nota 20. aldar aðferð til þess að leysa umferðarvandann. Lausnin ætti einfaldlega að vera sú að leggja áherslu á að fækka bílum og styrkja sjálfbærar samgöngur sem og almenningssamgöngur. Svo ekki sé minnst á styrkingu þjónustu í hverfum. Fleiri kílómetrar af vegum draga ekki úr umferð heldur auka hana (sjá t.d. þversögn Braess). Loks vil ég eindregið hvetja til þess að verði brautin lögð þá verði sú leið farin að setja hana í göng þar sem það gæti dregið úr þeirri hljóð og sjónmengun sem líklegast mun fylgja brautinni.

Höfundur: Bryngeir Arnar Bryngeirsson/bynniab@gmail.com

Sent inn þann: 05.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Það er útilokað að leggja veg um (yfir eða undir) Gufunesið. Þar eru urðaðir skrilljón rúmmetrar af sorpi, spilliefnum og alls konar óþverra, sem ekki nokkur leið er að hrófla við án þess að valda meiriháttar mengun á svæðinu. Það verður að fara framhjá nesinu með einhverjum hætti, t.d. á brú meðfram ströndinni eða þá vestar (yfir Viðey og þaðan til Geldinganes). Þetta á Umhverfisstofnun að vita, einnig Vegagerðin.

Höfundur: Baldur Garðarsson/gufunesvegur17@gmail.com

Sent inn þann: 05.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Góðan dag. Ég sótti kynningarfund þann 3.október í Klébergsskóla. Þar varpaði ég fram hugmynd um að Sundabrautin yrði öll gerð með jarðgöngum, þannig yrði framkvæmdin öll án vandræða vegna umhverfisáhrifa svo sem laxveiði, sjónmengunnar og ekki þörf á breytingu aðalskipulags Reykjavíkur, nema við gangnamunna. Ég sé fyrir mér göng sem fara inn sunnan við Kollafjörð sem leið liggur undir Grafarvog. Þar yrði hringtorg sem myndi deila umferðinni upp í Sundahöfn fyrir þungaflutninga vegna hafnarinnar, Grafarvog og mögulega Geldinganes og þaðan út í Viðey. Aðalleiðin sjálf kæmi upp á mótum Miklubrautar-Reykjanesbrautar-Sæbrautar og þar myndi verða tenging inn á allar aðalbrautir Reykjavíkur og Suðurlands. Með kveðju Jón Gíslason Baulubrekku Kjós

Höfundur: Jón Gíslason/jon@hals.is

Sent inn þann: 05.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Þó að það sé dýrara samkvæmt áætlun að grafa göng þá með tilliti til þess að byggja brú og að byggja upp nýja hafnaraðstöðu fyrir Samskip (ekki nema Reykjavíkurborg vilji losna við Samskip) þá gæti kosnaðurinn milli brúar og ganga ekki verið svo mikill þegar dæmið er reiknað til enda

Höfundur: Grétar S. Gunnarsson

Sent inn þann: 19.09.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Vegna umhverfispáttu, eins og sjávarsýn og hljóðmengun, þá eru göng alltaf betri kostur. Annars er verið að skerða lífsgæða allra í borginni, sérstaklega austurhlutanum, með hávaða frá umferð og tilheyrandi mengun.

Höfundur: Björg Helgadóttir/bjorg.helgadottir@reykjavik.is

Sent inn þann: 26.09.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

“Heilsa og vellíðan fólks ræðst af flóknu samspili einstaklinga við sitt nánasta umhverfi og aðstæður (Dahlgren og Whitehead, 1991; WHO, 1986)” Það á ekki að eyðileggja SUNDIN BLÁ með umferðarmannvirkjum.

Höfundur: Guðlaugur Gauti Jónsson/ggauti@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Athugasemdir við Sundabraut



Mynd 1: Af Google maps (GGJ)

Mörg af mestu gæðum lífsins eru þannig að það er ekki hægt að lýsa þeim með orðum eða myndum. Menn hafa t.d. samið ljóð og lög um áhrifin sem Sundin blá höfðu á þá eða tekið ljósmyndir úr öllum áttum en allt kemur fyrir ekki. Jafnvel borgarskáldið Tómas Guðmundsson, sem gaf fyrstu ljóðabók sinni nafnið Við Sundin blá og byrjaði bókina á ljóðinu Um Sundin blá fyrir nærri 100 árum, kom ekki fegurð og töfrum Sundanna bláu fyllilega til skila. Sundin eru ekki endilega einsleitt svæði. Hér áður fyrr átti ég oft erindi í Blikastaðakrónna og í Geldinganesið en nú þekki ég svæðið við Elliðavoginn best.

Undir Leiðhömrum



Mynd 2: Leiðhamrar og Gufuneshöfði (GGJ)

Svæðið austan Elliðavogs hefur tekið allmiklum breytingum síðastliðin 25 ár. Þá var ekki samfelld gönguleið alla leið til vesturs meðfram Grafarvogi neðan við Gufuneshöfðann og meðfram Leiðhömrunum til norðurs, en svo kallast hamrarnir rétt norðan og neðan við sjálfan Gufuneshöfðann. Á þeim tíma var náttúruleg fjara neðan hamranna sem ekki var komist um þurrum fótum nema á fjöru. Þá rann líka skólþ úr lítilli leiðslu frá Gufunesbænum og fleiri húsum niður í fjöruna nyrst. Þetta var ekki mikið vatnsmagn en nóg til þess að þarna var ísfrítt alla vetur og fuglar sóttu í staðinn. Um og uppúr aldamótunum var lögð skólplögn meðfram allri strandlengjunni við voginn og út í Gufunes. Þar með var búið að ljúka því mannvirki umhverfis alla Borgina en eftir sem áður rennur smávegis yfirborðsvatn í sjóinn á sama stað og skólpið áður.

Ofan á skólplögnina var lagður slóði fyrir tækin sem notuð voru við framkvæmdina og gengið var frá bakkanum að sjónum með stórgrýti, allt hið snyrtilegasta. Smám saman myndaðist svo sandfjara neðan við steinana sem hefur farið stækkandi með árunum. Fjörufuglarnir hafa þó aldrei almennilega kunnað að meta nýju fjöruna og eru þar ekki í miklum mæli. Áður fyrr voru tildrur þarna mest allt árið og stelkar, sendlingar, tjaldar og sandlóur einnig. Þessi nýja göngu- og hjólaleið var hinsvegar vinsæl meðal almennings. Það svo mjög að fyrir þremur árum malbikaði Borgin leiðina og kom fyrir lýsingu og þetta er nú mikið notuð útivistarleið fyrir fólk á öllum aldri. Og ekki versnaði það í sumar sem leið þegar komið var fyrir veglegu

tröppumannviki til að hægt væri að komst hættulaust niður í sandfjöruna. Það var alltaf eftirsótt að komast niður í fjöruna, ekki síst fyrir og fólk með börn eða hunda, en nú hafa nokkrar sjóbaðakonur bæst í hópinn. Þetta er þó varla nægjanlega góð aðstaða fyrir þær held ég.



Mynd 3: Lofmynd 1954

Ég hef áður minnst á fjörufuglana en það eru ekki einu fuglarnir á leiðinni undir hömrunum því þarna eru margar fuglategundir sem maður sér ekki allstaðar. Þar má nefna bæði lóma og himbrima og af öndum má auk stökkandar nefna, rauðhöfðaönd, toppönd og æðarfugl. Á vorin koma bæði helsingjar og blesandir við hjá okkur en gæsirnar halda sig meira á grasinu fyrir ofna hamrana. Þarna eru allar mögulegar tegundir af mávum svo sem sílamávar, stormmávar, silfuramávar, hvítmávar og einstaka svartbakur. Ekki má gleyma dílaskarfinum og múkkanum (fill) sem verpir í Gufuneshöfðanum og hrafninum sem líka hefur orpið í höfðanum. Ég held að hann geri það ekki lengur en hann kemur hér í stórum

hópum á haustin þegar blæs af norð-vestri. Þá myndast uppstreymi (hang) við höfðann og hamrana og foreldrarnir koma með ungvíðin til að kenna þeim flugkúntir. Í rokinu um síðust helgi héldu þeir sýningu og voru allir útskrifaðir. Þó mér finnst gaman að fylgjast með öllum fuglum þá finnst mér krummi kallinn skemmtilegastur.

En gönguleiðin undir höfða og hömrum hefur upp á fleira að bjóða. Ég hef séð branduglu (eða eyruglu) og fálka, smyrta og hugsanlega haförn einu sinni. Annað veifið skjóta selir upp höfðinu og einu sinni var hvalur á voginum. Mikið af þessu upplifir maður þetta þegar horft er til vesturs frá gönguleiðinni góðu en Gufuneshöfðinn og Leiðhamrarnir sjálfir hafa líka ýmislegt að bjóða þegar horft er til austurs. Þar er snarbrött brekka á móti vestri með þykkum fjölbreyttum gróðri sem skiptir litum eftir því sem líður á sumarið. Meira að segja um háveturinn þegar vogurinn er þakinn lagnaðarís þá bjóða hamrarnir upp á ísfossasýningu. Hamrarnir eru hluti af Reykjavíkurgrágrýtinu en ofan á því er um tveggja metra þykkur jarðvegur. Undan jarðveginum seytlar vatn allt árið sem verður að ífossu í frosti. Einstök viðbót við mjög fjölbreytta gönguleið.

Á Gufunesflötum



Mynd 4: Jón Hámundur Marinósson 2014

Mér hefur dvalist við gönguleiðina undir höfðanum og hömrnunum en það er meira. Í dag er almennt talað um svæðið norðan Gufuneshöfðann sem Gufunes. Það er nokkurn vegin jarðareignin Gufunes eins og hún var fyrr á tímum. Hið eiginlega Gufunes var hinsvegar nyrsti hluti jarðarinnar þar sem bærinn stóð u.þ.b. á miðju svæðinu sem áburðarverksmiðjan var byggð á. Það er til heilmikið af heimildum um Gufunesjörðina. Hún byggðist snemma á landnámsöld, var lengivel kirkjustaður, þar var spítali um tíma á miðöldum, Snorri Sturluson kemur við sögu hennar, þar var kaupstaður um tíma, Bjarni Thorarensen amtmaður bjó þar og þar var skeiðvöllur um tíma þar sem menn komu

og veðjuðu eins og gerist víða erlendis. Margt fleira mætti nefna en áþreifanlegar minningar eru fáar. Segja má að þær hafi verið vandlega þurrkaðar út í meira mæli en oft er. Meira að segja var vogur sem nálgast stærð Grafarvogs eins og hann er núna fylltur af sorpi og afmáður með öllu.



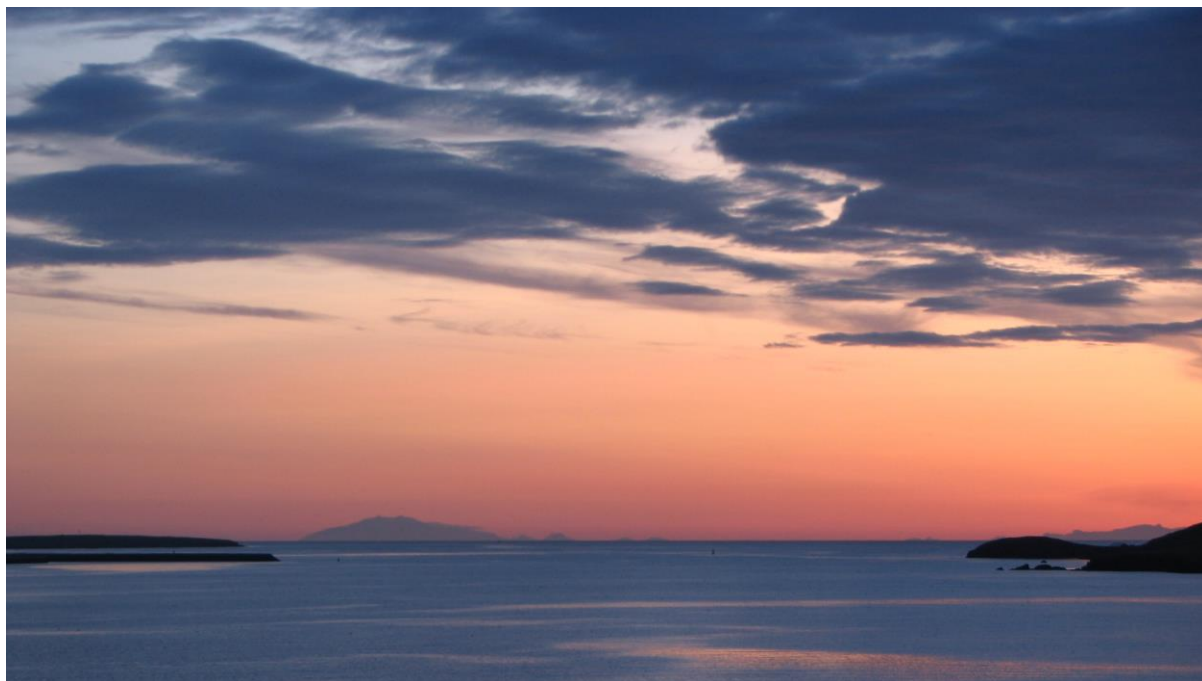
Mynd 5: Ísfosssar í Leiðhömrum mars 2023 (GGJ)

Ekki þó alveg að öllu því suðurströnd vogsins var nokkurn vegin þar sem austu-vestur göngustígurinn liggur þvert yfir svæðið núna og skilur að þar sem kallað var Hamraflatar sunnan stígsins og þar sem nú eru Gufunesflatir norðan hans. Svæðið er vel gróið og sjálfsáð birki og víðir setja mestan svip á það. Á vetrum og í mestu rigningum myndast rennislétt svell eða tjarnir á miðjum Flötunum til mikillar ánægju fyrir börn og ekki síður fyrir ferfætlinga.

Gufunesbærinn státar líka af Bæjartjörn sem vel mætti virkja betur. Þetta svæði er örugglega á meðal best nýttu útivistarsvæðum Borgarinnar þar sem bæði opinber þjónusta fyrir börn og einkarekin þjónusta fyrir börn og unglunga er mikið notuð. Áhugafólk um frísbíggolf fann líka svæðið og byrjaði að venja komur sínar þangað jafnvel áður en frísbí körfurnar voru settar upp. Nú er þetta 18 brauta völlum og Íslandsmótið var haldið þar í september 2023.

Heilsa og vellíðan

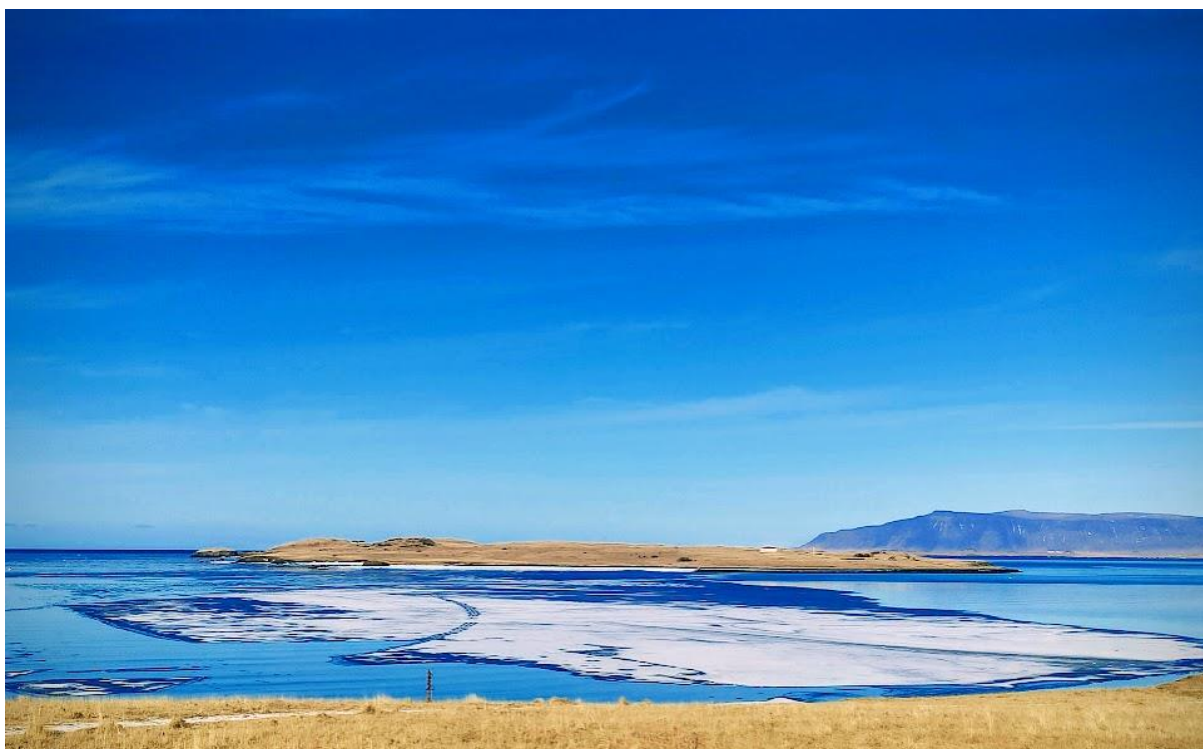
Á bls. 227 í skýrslu Vísindanefndar um loftslagsbreytingar segir m.a: “Heilsa og vellíðan fólks ræðst af flóknu samspili einstaklinga við sitt nánasta umhverfi og aðstæður (Dahlgren og Whitehead, 1991; WHO, 1986) samanber mynd 7.1. Einstaklingar þurfa að búa yfir viðeigandi forsendum til að líða vel og taka sem bestar



Mynd 6: 19. júlí 2009 kl 00:30 (GGJ)

ákvarðanir fyrir sig og jörðina (hvíti og guli boginn) og á endanum snýst lýðheilsa um í hvers konar samfélagi fólk býr s.s. hversu heilsueflandi og örugg heimabyggðin er hverju sinni.”

Um þetta er ekkert fjallað í skýrslunni og ekkert kemur fram í henni um að höfundar geri sér grein fyrir að tillögur þeirra skerði veruleg og almenn lífsgæði. Áður en lengra er haldið tel ég rétt að rökin fyrir því að leggja hraðbrautir um þau svæði sem ég lýsi lítillaga hér að framan séu rifjuð upp og metin í samræmi við tilvitnuðu ummælin. Það að leggja umferðarmannvirki þvers og kruss um Sundin blá er ekki smámál. Ég fer ekki dult með það að mér finnst Sundabréualausnin (ft) sem fjallað er um í skýrslunni of dýru verði keypt. Hún myndi fyrir það fyrsta tortýma þeim svæðum og þeim athöfnum sem hér er lauslega lýst en það sama gildir um önnur sambærileg svæði víðar við Sundin. Þess vegna kemur hún ekki til greina að mínu mati og frekar ætti að snúa sér að því að finna aðrar lausnir. Þ.á.m. gæti hugsanlega verið betri lausn á Sundagöngum.



Mynd 7: Lagnaðarís í mars 2023 (GGJ)

Tilfnið til þessara skrifa er væntanleg Sundabraut. Ég hef verið að lesa nýjusu skýrsluna um hana og horfa á kynningarfundina sem haldnir hafa verið af því tilfni. Fresturinn til umsagnar um þetta mikla mannvirki er af mjög svo skorum skammti. Kynningarfundir voru haldnir frá 3. til 12, október en frestur til athugasemda var settur 19. október. Það er nokkuð augljóst að þeim, sem eru áhugasamir um framkvæmdina og vilja kynna sér hana og e.t.v. funda í hverfisfélögum og ganga frá skriflegum umsögnum, er nokkur vandi á höndum. Þá verð ég einnig að segja að kynning á tveimur kostum án þess að um leið sé gerð grein fyrir því sem kallað er núllkostur getur varla talist fullnægjandi. Það líkist dálítið því að dauðadæmdum manni sé gefin kostur á að velja hvort hann verði hengdur eða skotinn.



Mynd 8: Frá Bryggjuhverfi í október 2023 (GGJ)

Mikið af þeim samráðsferlum sem eru bundnir í lög beinast að verndun áþreifanlegra verðmæta sem oft er hægt að bera saman í töflureikni. Meirihluti athugasemda við Sundabrautin og fyrirspurna á kynningarfundum varðar þó fremur óhlutlæg verðmæti en hitt og miklu fleiri beinast að Sundabrúnum eða að jarðgöngunum. Stundum er reynt að búa þetta talnaskrúði og tungutaki verkfræðinnar enda sýnir reynslan að meiri líkur séu á að þá sé tekið mark á þeim. En það er hægur vandi að kanna afstöðu fólks til hinna mýkri gilda ef áhugi er fyrir hendi og leiða í ljós hvort almenningur vill leggja Sundin bláu undir umferðarmannvirki. Það ætti að vera fyrsta spurningin sem spurt er.



Mynd 9: Í desember 2019 (GGJ)

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Skilað fyrir hönd Íbúasamtaka Laugardals (kt 6812051280), sjá meðfylgjandi umsögn. Íbúasamtök Laugardals (ÍL) hafa lengi fylgst með umræðum og áætlunum um Sundabraut vegna ótvíræðra hagsmuna íbúa í hverfinu þar sem um er að ræða meiri háttar breytingu á forsendum þess að búa í hverfinu ef hraðbraut á Þjóðvegi 1 verður hleypt beint inni í hverfi sem þegar glímir við mikla umferð bíla. Stjórn ÍL hefur tekið þátt í þeim fundum sem nú hafa verið haldnir og byggir sína umsögn m.a. á þeim. Það er ljóst að ef af þessari framkvæmd verður þá er brýnt að hagsmunir íbúa hverfisins fái vægi til jafns við aðrar lífverur á svæðinu og ekki er hægt að horfa framhjá lýðheilsuþáttum s.s. umhverfismengunar í nábyli við leikskóla eða aukna slysaþættu af umferð nálægt skólum. Sjá nánar í fylgiskjali.

Höfundur: Lilja Sigrún Jónsdóttir/liljasj@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Reykjavík, 18.10.2023

Athugasemdir Íbúasamtaka Laugardals

Vegna matsáætlunar vegna umhverfisáhrifa Sundabrautar kynnt í október 2023 og fyrirhugaðra aðalskipulagsbreytinga Reykjavíkurborgar

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

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

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

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

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

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

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

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

Sértækar ábendingar vegna kynningar nú:

Tenging áfanga 1 frá Sæbraut að Grafarvogi.

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

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

Tenging áfanga 1 frá Sæbraut að Grafarvogi.

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

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

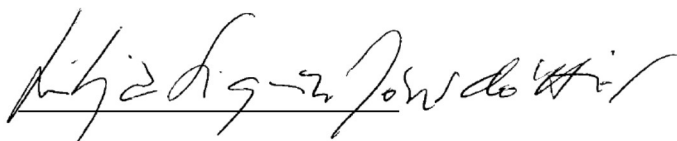
Þegar eru brýr yfir Elliðaárósa sem tengja fyrir gangandi og hjólandi sem ekki var minnst á í kynningum þegar vísað var til þess að brúarlausnin væru heppilegri fyrir þá ferðamáta. Í ljósi aukinnar áherslu á almenningssamgöngur þá er ekki óeðlilegt að gera ráð fyrir að það verði almenningssamgöngur sem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

Ein sjálfstæð fyrirspurn óháð tengingum er :

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

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

Virðingarfyllt, fyrir hönd stjórnar Íbúasamtaka Laugardals



Lilja Sigrún Jónsdóttir, formaður

Netfang: ibuarlaugardals@gmail.com

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Íbúar nærliggjandi hverfa eins og hamrahverfis munu búa við skert lífsgæði, minnkaðan aðgang að grænum svæðum. Minnkuð Hljóðvist, loftgæði, auknar líkur á hjarta og æðasjúkdómum, lungnakrabbameini og almenn heilsa. Fjöldinn allur af rannsóknum eru til sem sýna þetta.

Höfundur: Þorsteinn Jónsson/Steinijns@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Near Roadway Air Pollution and Health: Frequently Asked Questions

With more than 45 million people in the United States living, working, or attending school within 300 feet of a major road, airport or railroad there is growing concern about the health impacts of roadway traffic. Below are frequently asked questions EPA receives concerning near roadway air pollution and what EPA is doing to address this important health issue.

What are the concerns associated with living, working, or attending school near major roads?

Air pollutants from cars, trucks and other motor vehicles are found in higher concentrations near major roads. People who live, work or attend school near major roads appear to have an increased incidence and severity of health problems associated with air pollution exposures related to roadway traffic including higher rates of asthma onset and aggravation, cardiovascular disease, impaired lung development in children, pre-term and low-birthweight infants, childhood leukemia, and premature death.

Pollutants directly emitted from cars, trucks and other motor vehicles are found in higher concentrations near major roads. Examples of directly emitted pollutants include particulate matter (PM), carbon monoxide (CO), oxides of nitrogen (NO_x), and benzene, though hundreds of chemicals are emitted by motor vehicles. Motor vehicles also emit compounds that lead to the formation of other pollutants in the atmosphere, such as nitrogen dioxide (NO₂), which is found in elevated concentrations near major roads, and ozone (O₃), which forms further downwind. Beyond vehicles' tailpipe and evaporative emissions, roadway traffic also emits brake and tire debris and can throw road dust into the air. Individually and in combination, many of the pollutants found near roadways have been associated with adverse health effects.

People who live, work or attend school near major roads appear to have an increased incidence and severity of health problems that may be related to air pollution from roadway traffic. Health effects that have been associated with proximity to roads include asthma onset and aggravation, cardiovascular disease, reduced lung function, impaired lung development in children, pre-term and low-birthweight infants, childhood leukemia, and premature death. Other than air pollution, road noise may also play a role in the health problems associated with roadway exposure.

What is a “major road” and how close to a such a road do you have to live, work or attend school to be considered “near” it?

Research findings indicate that roadways generally influence air quality within a few hundred meters – about 500-600 feet downwind from the vicinity of heavily traveled roadways or along corridors with significant trucking traffic or rail activities. This distance will vary by location and time of day or year, prevailing meteorology, topography, nearby land use, traffic patterns, as well as the individual pollutant.

What influences air quality near major roadways?

The type of vehicles and fuel used, traffic activity, and the wind speed and direction can all have big effects on pollutant levels near major roadways. Generally, the more traffic, the higher the emissions; however, certain activities like congestion, stop-and-go movement or high-speed operations can increase emissions of certain pollutants. The combination of rush hour and calm winds in the morning often leads to the highest concentrations during this time of the day. Emissions can be elevated near major roadways and arise from multiple vehicle-related processes, including tailpipe exhaust, evaporation of fuel, brake and tire wear, and dust kicked up from traffic. Certain wind and terrain conditions, certain times of the day, including rush hours can result in elevated concentrations of air pollution near the road and air pollutants traveling farther from the road. The presence of sound walls, buildings and vegetation also has an impact on pollutant dispersion. Typically, pollutant concentrations decrease with distance away from traffic although the degree of this decrease varies.

- The highest concentrations of roadway pollutants occur on or just downwind of a roadway. With greater distance from a roadway, concentrations generally decrease to background levels within 500-600 feet. Pollutant concentrations tend to be higher when winds blow from the road and wind speeds are low.
- Traffic activity, wind speed, and direction can have a big influence on pollutant concentrations. Generally, the more traffic, the higher the emissions; however, certain activities like congestion, stop-and-go movement or high-speed operations can increase emissions of certain pollutants. The combination of rush hour and calm winds in the morning often leads to the highest concentrations during this time of the day. Other factors affecting pollutant concentrations include the mix of vehicles, roadway design, and nearby land uses.

Both heavy-duty trucks and light-duty gasoline vehicles emit a range of pollutants. However, their contributions to different types of compounds are not the same. Per vehicle, heavy-duty diesel trucks can emit more of certain pollutants (e.g., NO_x and PM) and contribute disproportionately to the emissions from all motor vehicles. Gasoline-powered passenger cars generally emit more of other pollutants (e.g., CO, and benzene, a volatile organic compound (VOC)).

How many people live or spend time near major roads and other transportation facilities?

EPA estimated that in 2009, more than 45 million people in the United States lived within 300 feet of a highway with 4 or more lanes, a railroad, or an airport, and population trends suggest this number is increasing. Many schools and child care centers are located within a few hundred feet of highways, particularly in urban areas. Furthermore, every day, the average American spends more than an hour in travel, most of which takes place on major roadways

Are some people at greater risk from being close to major roadways or high traffic areas?

Children, older adults, people with preexisting cardiopulmonary disease, and people of low socioeconomic status are among those at higher risk for health impacts from air pollution near roadways.

Some people are known to be at greater risk of experiencing adverse health effects from air pollution, including those with asthma and other respiratory diseases and risk factors for heart attacks and strokes. Children, older adults, people with preexisting cardiopulmonary disease, and people of low socioeconomic status also are among those at higher risk for health impacts from some air pollutants associated with traffic emissions.

There are many factors being studied to better determine personal risk from air pollution generated from traffic. These include a person's current health status and age and the frequency and amount of exposure to air pollutants. EPA scientists and scientists funded through EPA grants continue to study the association between roadway air pollutants and potential health impacts. Studies are examining the role of traffic-related air pollutants on the initiation of asthma and other diseases in children and cardiovascular disease in adults.

What is EPA doing to address near-roadway air pollution?

Over the past three decades the U.S. EPA has worked to reduce harmful roadway-related emissions in a number of important ways. EPA has reduced pollution from new cars and trucks by establishing more stringent emission standards and cleaner fuel requirements. EPA also has a number of programs designed to reduce emissions from in-use vehicles not subject to the newest emission standards. In addition, EPA sets the health-based National Ambient Air Quality Standards (NAAQS) for pollutants that are emitted from on-road mobile sources and has recently required that air quality monitors be placed near high-traffic roadways for determining compliance with the NAAQS for NO₂, CO, and PM_{2.5}. Finally, EPA is conducting research to

better understand the phenomenon of near roadway pollution, exposure and adverse health effects, and how to reduce air pollution near these high-traffic areas

EPA has addressed pollution from motor vehicles by establishing more stringent emission and fuel standards to reduce emissions of a variety of pollutants including PM, NO_x, CO, and volatile organic compounds (VOC) such as benzene. EPA's standards apply to heavy-duty truck engines, light-duty passenger cars, buses, motorcycles, and other motor vehicles. EPA establishes and maintains standards for fuel quality to enable lower emissions from vehicles.

A new vehicle on the road today has more than 90% lower emissions than a vehicle on the road 30 years ago. Over the next two decades, as new standards phase in, motor vehicle and nonroad engine emissions will continue to decrease substantially. EPA's Office of Transportation and Air Quality (OTAQ) maintains information on national standards (www.epa.gov/otaq).

EPA also has a number of programs designed to reduce emissions from the existing fleet of vehicles that are not subject to the newest emission standards. For example, through the National Clean Diesel Campaign, EPA works with stakeholder coalitions to plan and finance diesel emission reduction programs across the country.

In addition, EPA sets health-based National Ambient Air Quality Standards (NAAQS) for several pollutants that are emitted from on-road mobile sources, including CO, NO_x (with NO₂ used as the indicator), and PM. Recently, EPA has required that air quality monitors be placed near high-traffic roadways for determining NAAQS compliance for NO₂, CO, and PM_{2.5} in addition to those existing monitors located in neighborhoods and other locations farther away from pollution sources. EPA also works with state and local governments to ensure that Federally-sponsored and approved transportation activities are consistent with state efforts to attain the NAAQS. The Agency also supports state and local efforts to reduce the number of vehicle miles travelled by promoting public transit use, carpooling, active commuting (biking and walking) and other alternatives to commuting (e.g., teleworking).

EPA has a near-roadway research program to investigate emissions, exposures, health impacts and ways to reduce air pollution near major roadways and high traffic areas. EPA and EPA-supported researchers have published numerous articles characterizing near-road air quality, exposures, and health effects, as well as methods of mitigating these impacts. As this research continues, the results will assist federal and state regulators, community and transportation planners, and the public with making sound decisions to protect public health.

Are there other actions that may reduce air pollution concentrations and exposures near major roadways?

There are a number of approaches that appear promising for reducing the air pollution near roadways. In addition to reducing vehicle emissions, other approaches involve the design of transportation projects and designs of buildings and facilities near major roadways. For example, research suggests that sound walls, cut sections, and roadside vegetation can reduce traffic-related air pollutants immediately downwind of a roadway, although the extent of this reduction can

vary by the dimension and type of feature. Research is still underway to quantify the specific impacts these features have in reducing air pollutants near-roadway areas. In addition, design and siting of new buildings, and the use of indoor air filtration, may also be a way to minimize exposures to pollutants while indoors.

Reducing the emissions of each vehicle on the road and the number of vehicle miles driven reduces air pollution. As noted above, EPA has established stringent fuel and emission standards for vehicles and non-road engines, and created other programs to further reduce diesel emissions from existing vehicle fleets.

Changing the design of transportation projects can also affect how and where air quality impacts occur. Research suggests that sound walls can reduce concentrations of traffic-related air pollutants immediately downwind of a roadway, although the extent of this reduction can vary by the wall height, length and distance from the road. Such barriers may also increase concentrations in the air on and immediately over the road as well as locations upwind and near the edges of the structure. For the same level of emissions, pollutant concentrations also are generally lower near cut section roads (roads below grade with steep walls) than near at-grade roads. Roadside vegetation, like trees and large bushes, can also impact air pollution concentrations. Studies suggest that the height, thickness, width, type of species, and continuity of the vegetation are all likely important factors in whether vegetation reduces pollutant concentrations in adjoining areas and communities. All of this research is promising, although further research is needed to be able to quantify the specific impacts of these features on reducing concentrations of traffic-related pollutants.

Building construction and location can also affect pollution exposures for residents. For mechanically-ventilated buildings near large roadways, air filtration devices installed in the ventilation systems can remove pollutants and improve indoor air quality. In addition, new buildings and facilities can be designed and located to minimize the time that at-risk people spend in near-roadway settings. For example, a school site could place maintenance and storage facilities closer to the road, while placing playgrounds, athletic fields, and classrooms as far from the road as possible.

What air pollution exposures occur in vehicles?

In-vehicle air quality is influenced by surrounding vehicles and sometimes emissions from the vehicle itself. Studies generally report higher concentrations of air pollutants in vehicles when following heavy-duty trucks and cars with visible tailpipe emissions. Tailgating and stopping very close to the vehicle in front during a traffic jam or at an intersection can increase air pollution in the following vehicle. A key factor in determining driver and passenger exposure is the vehicle's ventilation. Older diesel-powered buses also can have elevated concentrations of exhaust components inside the cabin.

Air quality in vehicles can be affected by traffic emissions on the roadway, with elevated concentrations inside vehicles of many of the same pollutants found outside the vehicle. Smoking in a vehicle creates concentrations of PM and other pollutants that generally

dominate any other factors. However, in-vehicle air quality is influenced by the surrounding vehicles, particularly in vehicles with no tobacco smoke. Studies generally report higher concentrations of air pollutants in vehicles when following heavy-duty trucks or cars with visible tailpipe emissions. Tailgating and stopping very close to the vehicle in front during a traffic jam can increase air pollution in the following vehicle.

A key factor in determining driver and passenger exposure is the vehicle's ventilation. When windows are open, outdoor air enters the passenger compartment rapidly. When windows are closed, the settings on a vehicle's ventilation system have a larger effect on exposure. When the ventilation is set to bring in air from outside the vehicle, outdoor air enters rapidly. The recirculation setting reduces the turnover of outdoor air into the vehicle. In vehicles equipped with properly functioning cabin air filters, recirculation reduces PM concentrations from the outdoors, although this may not reduce concentrations in vehicles where people are smoking tobacco.

Older diesel-powered buses (including school and public transit buses) also can have elevated concentrations of exhaust components inside the cabin. Emissions from the tailpipe and from blow tubes that ventilate the crankcase can result in higher concentrations of PM and other air pollutants inside the cabin than found outside. As part of the National Clean Diesel Campaign, EPA's Clean School Bus USA provides funding to school districts to retrofit buses with verified emission reduction technologies. For more information see www.epa.gov/cleanschoolbus

What is EPA doing about railyard and port emissions?

EPA has established emission standards that will reduce emissions from each engine, including those for locomotives and marine vessels. Reducing idling also prevents emissions and improves nearby air quality. Features such as walls and vegetation may also reduce concentrations of air pollutants near these facilities, but little direct research exists for these locations.

A number of studies have reported air pollution in elevated concentrations near rail yards and marine ports. In general, diesel engines power the trains, trucks, and large marine vessels that are found in these facilities. Although the body of scientific literature about air quality and health near these locations is not as large as the number of studies done near major roadways, it is clear that pollutant concentrations are influenced by similar factors. For example, concentrations of directly-emitted pollutants are generally found in higher concentrations closer to these facilities than farther away. Higher volumes of trains, boats, and other engines are likely to be associated with higher pollutant concentrations.

EPA has established emission standards for a range of mobile sources found at marine ports or rail yard facilities. For locomotives and marine engines under 30 liters per cylinder, EPA standards are reducing per-engine CO, NO_x, VOC, and PM, and sulfur levels in non-road diesel fuel to enable new emission control technologies. The most stringent standards for these engines take effect between 2012 and 2017.

For large ocean-going vessels (marine engines greater than 30 liters per cylinder displacement), EPA has worked closely with the International Maritime Organization (IMO) to establish an Emission Control Area (ECA) extending up to 200 nautical miles from the coasts of U.S., Canadian, and French territories in North America. The ECA requires that ships within it operate on lower sulfur fuel which lowers emissions of NO_x, SO₂, and PM from ships. EPA has also established new stringent standards to reduce NO_x from the largest marine diesel engines, which apply beginning in 2016.

In addition to emission standards, measures to reduce idling also can reduce concentrations near ports and rail yards. For example, shore connection systems (SCS) allow maritime vessels and locomotives to plug into an electric power source rather than using onboard engines while docked at port or stopped in a rail yard. Features such as walls and vegetation may also reduce concentrations of air pollutants near these facilities, but little direct research exists for these locations.

The U.S. EPA is involved in a number of nonregulatory efforts that seek to address railyard and port emissions. For example, the [Ports Initiative](#) seeks to partner with ports to reduce climate risks and improve air quality, the [SmartWay Program](#) encourages trucks and locomotives to not idle, and provides technical information on the benefits of not idling, and the [DERA Program](#) provides funding for clean diesel projects at ports and railyards.

Research Links

What EPA research is being conducted on near-roadway air pollution?

EPA's near-roadway research program is an integrated, multidisciplinary effort to better understand how motor vehicle emissions influence air quality in-vehicle, near major roads and the health of nearby populations, including those with asthma and cardiovascular disease. The studies have been designed to answer questions about potential health risks and what can be done to reduce exposures both in-vehicle and near roadways to maximize improvements in public health.

EPA's near-roadway research program is an integrated, multidisciplinary effort to better understand how motor vehicle emissions influence air quality near major roads and the health of nearby populations, including those with asthma and cardiovascular disease. The studies are designed to answer questions about potential health risks including:

What kinds of air pollutants near roadways have the most significant impacts on human health?

- What is the full range of potential health effects associated with air pollutants near roadways including consideration of possible impacts on populations living, working, or going to school near roads? How far do air pollutants travel from roadways?
- Who is most at risk for experiencing health effects associated with air pollution near roadways?

- What can be done to reduce exposures near roadways to maximize improvements in public health?
- How can research support the improvement of existing tools and development of new tools for use in transportation and community planning?
- How can research help inform regulatory decisions to improve near-road air quality and reduce occurrences of adverse health effects?

Research includes:

- Health effect studies of human populations in neighborhoods near major roads
- Toxicological and human clinical studies in controlled exposure environments
- Air monitoring studies on and near roadways
- Laboratory studies to measure motor vehicle emissions and simulate roadway conditions
- Computer modeling to understand air quality and the dispersion of pollutants away from the roadway
- Field and laboratory studies on the ways to reduce near-road air pollutants and adverse health effects and
- Impacts of ports, railyards, and airports on nearby air quality and people's exposures.

For more information, see www.epa.gov/airscience/air-highwayresearch.htm

What has been the impact of near-roadway research?

Near-roadway research has led to a number of programs aimed at reducing pollutant concentrations and protecting public health. The research contributed to a body of evidence on the connections between roadway-associated exposures and adverse health effects, which led EPA to develop the requirement for a national near-road air quality monitoring network and supported EPA programs for modeling the near-road air quality impacts of diesel vehicles on transportation projects. In particular, the health studies helped to identify health impacts near roads, the field measurements identified where and how best to monitor these impacts, and the field and laboratory studies suggested ways to potentially model and mitigate these impacts.

Communities have used products of this research to inform decisions on school and other facility placement. For example, research studies were cited in the recent EPA School Siting

Guidelines, which help school districts evaluate potential environmental hazards when identifying new school locations, and identify roadway-related factors and mitigation options that may reduce exposures. For recommendations on addressing near-road air quality in school siting, see section 8 in EPA's School Siting Guidelines:

www.epa.gov/schools/guidelinstools/siting/download.html

This research has also led community planners and developers to consider how people may be exposed to traffic emissions, and what steps may be taken to reduce nearby populations' exposures and health impacts.

Where can I find published research?

- To find specific publications related to near roadway research, enter "roadway" or "road" in the search box on the main page of the Science Inventory at: <http://cfpub.epa.gov/si/>.
- EPA's near roadway research: www.epa.gov/airscience/air-highwayresearch.htm
- EPA also supports near roadway research conducted at other research institutions including the EPA Clean Air Research Centers and the Health Effects Institute (HEI). Information on near roadway research at these institutions can be found at the following sites:
 - Clean Air Research Centers: www.epa.gov/airscience/air-cleanairresearchcenters.htm
 - Health Effects Institute: www.healtheffects.org/

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Arðsemislíkön sýna fram á ábata af Sundabrautinni. Væri ábatinn jafn afgerandi ef arðsemislíkön tækju mið af góðum almenningssamgöngum innan höfuðborgarsvæðisins, til og frá höfuðborgarsvæðinu, lýðheilsu og grænum svæðum og innra virði ósnortinnar náttúru?

Höfundur: Marín Ósk Hafnadóttir/marinosk@gmail.com

Sent inn þann: 18.10.2023

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

18.10.2023

Efni: Umsögn um fyrirhugaða aðalskipulagsbreytingu og umhverfismats vegna Sundabrautar

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

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

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

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

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

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

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

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

Virðingarfyllt,
Marín Ósk Hafnadóttir

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

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Undirrituð fagnar því að loksins skuli eiga að leggja Sundabraut sem er mikilvæg framkvæmd. Samtímis eru gerðar alvarlegar athugasemdir við skort á valkostum í matsáætlun þ.e. að ekki standi til að meta umhverfisáhrif mismunandi valkosta fyrir viðkvæmasta hluta framkvæmdarinnar, verkhluta 2 og 3. Ólíkt því sem á við um leiðir yfir Elliðavog er Sundabraut frá Gufunesi að Geldinganesi í jaðri friðlýsts svæðis sem er háð því að sjávarföll verði óheft. Áhrif Sundabrautar á lífsgæði fólks og náttúru yrðu léttvæg fundin sé einungis gert ráð fyrir þverunum og brúm, versta mögulega kosti ólíkt því sem á við um fyrsta verkhlutann. Því er lagt til að í matsáætlun verði umhverfisáhrif jarðganga til jafns við þveranir og brýr umhverfismati Sundabrautar frá Gufunesi í Gunnunes. Þess ber að gæta að áhrif jarðgangna frá Gufunesi í Gunnunes hafa myndu hafa hverfandi áhrif á gangandi og hjólandi ólíkt fyrsta hlutanum sem liggur einfaldlega milli hverfa.

Höfundur: Ásta Þorleifsdóttir

Sent inn þann: 18.10.2023

Reykjavík 18. október 2023

Athugasemdir við matsáætlun Sundabrautar.

Undirrituð fagnar því að loksins skuli eiga að leggja Sundabraut sem er mikilvæg framkvæmd. Samtímis eru gerðar alvarlegar athugasemdir við skort á valkostum í matsáætlun þ.e. að ekki standi til að meta umhverfisáhrif mismunandi valkosta fyrir viðkvæmasta hluta framkvæmdarinnar, verkhluta 2 og 3. Að þar sem að mest áhrif hefur á og á lífsgæði fólks sé einungis gert ráð fyrir þverunum og brúm, versta mögulega kosti ólíkt því sem á við um fyrsta verkhlutann. Því er lagt til að í matsáætlun verði umhverfisáhrif jarðganga til jafns við þveranir og brýr umhverfismati Sundabrautar frá Gufunesi í Gunnunes.

Markmið mats á umhverfisáhrifum framkvæmdar er að leggja mat á afleiðingar viðkomandi framkvæmdar á umhverfi og hvernig draga megi úr eins og frekast er kostur neikvæðum áhrifum hennar vegna staðsetningar, starfsemi sem henni fylgir, eðlis og umfangs sem og mótvægisáðgerðir sem draga úr eða milda áhrif. Markmið matsáætlunar er að lýsa því með hvaða hætti skuli staðið að mati á hugsanlegum áhrifum framkvæmdar og starfsemi sem henni fylgir og eru líklegir til að valda umhverfisáhrifum.

Náttúruvernd og græn svæði eru hvergi mikilvægari fyrir lífsgæði íbúa en í þéttbýli. Við mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar frá Gufunesi í Gunnunes er nauðsynlegt að horfa til tveggja þátta:

- A. Náttúruverndar og mikilvægi hennar fyrir íbúa
- B. Hljóðvistar byggðanna við framkvæmdasvæði í Gufunesi, Borgum, Víkum, Staðahverfi og Mosfellsbæ.

Náttúruvernd er hvergi mikilvægari en í nágrenni við þéttbýli. Gildi óspilltrar náttúru fyrir lífsgæði íbúa og vellíðan verða seint ofmetin og er það stutt fjölda rannsókna. Blikastaðakró og Leiruvogur voru friðlýst árið 2022 eftir áralanga baráttu íbúa og annarra velunnarra. Mikilvægið felst í:

1. Strendur er óspilltar og engin mannvirki
2. Blikastaðakró og leiruvogur eru afargrunn, í Blikastaðakró er dýpi almennt 2-3 metrar.
3. Á fjöru eru víðfemar leirur í vikunum með fjölbreyttum skeldýrum og þar eru einnig mikilvæg heimkynni burstaorma og sprettfiska
4. Svæðið er IBA svæði þ.e. alþjóðlega mikilvægt fuglasvæði
5. Tugir fuglategunda halda til í vikunum og þar er töluvert æðarvarp
6. Um 20 landselir búa í Blikastaðakró
7. Laxagengd er um friðlýstasvæðið í Úlfarsá/Korpu sem er einnig mikilvæg fyrir fugla og aðra laxfiska.
8. Kayakklúbburinn hefur aðsetur sitt við víkurnar og þar er helsta róðrarsvæðið íbúa höfuðborgarsvæðisins
9. Aðstaða er til sjósunds enda sjórinn lítt mengaður
10. Góðir göngustígar umlykja friðlýsta svæðið þar sem þúsundir manna njóta návistar við náttúruna án umferðarskarkala.
11. Tveir af vinsælustu golfvöllum landsins aðliggjandi vikunum.
12. Hestaleiðir liggja um Blikastaðanes.

Allir þessir þættir munu verða fyrir miklum neikvæðum og óafturkræfum afleiðingum af þverunum.

Góð hljóðvist er gríðarlega mikilvæg heilsu manna. Með því að leggja Sundabraut með þverunum og brúm er hljóðvist íbúa ógnað þar sem umferðarhávaði magnast við að skella á haffletinum.

Loks er rétt að minnst þeirra neikvæðu áhrifa sem þveranir hafa haft á lífríki innan þeirra þar þveranir loka fyrir eðlileg sjóskipti á sjávarföllum þannig að setmyndun verður innan þverana. Slíkt hefði sérstaklega alvarlegar afleiðingar í Blikastaðakró og Leiruvogi vegna þess hversu grunnar vikurnar eru.

Í þeirri matsáætlun sem hér er til kynningar er gert ráð fyrir að framkvæmdum við Sundabraut sé skipt í 4 verkþætti. Eðlilegra væri með tilliti til umhverfisáhrifa bæði á lífsgæði fólks sem og lífríki að framkvæmdinni væri skipt upp í 3 verkhluta, að verkhluti 2 og 3 verði sameinaðir en slíkt er forsenda þess að halli jarðgangna verði hæfilegur.

Hér er gerð krafa um að meta umhverfisáhrif jarðganga til jafns við þveranir og brýr umhverfismati Sundabrautar.

Ásta Þorleifsdóttir

Vættaborgum 35, 112 Reykjavík

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Mín tillaga er eð göng komi frá Sundahöfn norður fyrir Geldinganes 4 km löng göng. Grafið verði frá Geldinganesi að Sundahöfn og útgröfturinn nýttur í uppfyllingu til hafnagerðar norðan Geldinganes til vesturs. Þetta mun haf sára lítil áhrif á umhverfið, göngin tilbúin án þess að nokkur verði var við á framkvæmdatímanum. Geldinganesið verði skipulagt sem atvinnusvæði og hafnaraðstaða. Í miðjum göngum undir Gufunestanganum mætti koma neðansjávar hringtorg að hætti Færeyinga (sá það í heimsókn þar) Ekki getum við verið minni en Færeyingar. Frá þessu hringtorgi gætu komið göng að Kringlumýrarbraut og jafnvel upp í Grafarvogstengingu.

Höfundur: Guðbrandur Benediktsson/gbenehf@simnet.is

Sent inn þann: 07.10.2023

bílum
 i en á
 í fyrra

ytendum að
 í áramótin



Morgunblaðið Ársi Sæberg

Mikil ásókn er í rafbíla.

gjald yrði lagt á vegna
 vrunefndra hreinorkubíla,
 ens- og vetnisbíla, annars
 ngiltvinnbíla hins vegar
 áramótum. Kílómetra-
 r sex króonar á næsta ári
 og vetnisbíla en eigeend-
 bíla munu hins vegar

Mögulegar útfærslur á Sundabraut

Sundabraut sem brú yfir Kleppsvík

- Sæbraut-Gufunes
- Yfir sorphaugana (austasta línan)
- Vestan við sorphaugana (línan í miðd)
- Jarðgöng undir sorphaugana (punktalína)
- Gufunes-Geldinganes
- Geldinganes-Álfsnes
- Álfsnes-Kjalarnes, innri og ytri leið
- Gatnamót



Sundabraut sem gangalausn

- Sæbraut-Gufunes
- Gufunes-Geldinganes
- Geldinganes-Álfsnes
- Álfsnes-Kjalarnes, innri og ytri leið
- Gatnamót



Hafa áhyggjur af nærumhverfinu

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Sundagöng með kostnaðar áætlun. Mín tillaga er eð göng komi frá Sundahöfn norður fyrir Geldinganes 4 km löng göng. Grafið verði frá Geldinganesi að Sundahöfn og útgröfturinn nýttur í uppfyllingu til hafnagerðar norðan Geldinganes til vesturs. Þetta mun haf sára lítil áhrif á umhverfið, göngin tilbúin án þess að nokkur verði var við á framkvæmdatímanum. Geldinganesið verði skipulagt sem atvinnusvæði og hafnaraðstaða. Í miðjum göngum undir Gufunestanganum komi neðansjávar hringtorg 4 leggir að hætti Færeyinga nema 3 leggir hjá þeim. Ekki getum við verið minni menn en Færeingar. Frá þessu hringtorgi undir Gufunestanga komi göng að Kringlumýrarbraut 4 km og einnig upp í Grafarvogstengingu 2 km. Með þessu eru flóttaleiðir tryggðar. X kross gatnamót neðansjávar. Ástæða þykir mér til að skoða þetta nánar sem ég setti fram, það er kostnaðarlega á Íslandi og Færeyjum, ykkur til fróðleiks, sem þið hafið þó trúlega skoðað. Þetta háa flækjustig sem boðið er uppá í skýrslu EFLU er stjarnfræðilegt og drepur Sundabraut í dróma enn um áratugi. Nánari útfærsla og verðhugmyndir varðandi Sundagöng. Skýrsla EFLU verkfræðistofu. file:///C:/Users/Gu%C3%B0br%20Benediktsson/Downloads/202306073%20-%20101193-MAT-001-V01%20-%20Sundabraut%20mats%C3%A1%C3%A6tlun%20220923.pdf Neðansjávar hringtorg í Færeyjum. Kostnaður í Færeyjum: Færeyjagöng 11,2 km. = 55 milljarðar - 1 km. = 5 milljarðar. Sundagöng á Færeyjaverði og Íslensku með hringtorgi undir Gufunestanga. Sundagöng - Geldinganes 4 km x 5 millj. = 20 milljarðar (4 akreinar) Kringlumýrargöng 4 km x 3 millj. = 12 milljarðar (2 akreinar) Grafarvogsgöng 2 km x 3 millj. = 6 milljarðar (2 akreinar) Samtals eru þetta 38 milljarðar. Færeyjagöng <https://www.visir.is/g/20191250721d/threnn-jardgong-grafin-samtimis-i-faereyjum> <https://www.visir.is/g/20202052534d/thriggja-arma-nedansjavargong-bylta-samgongum-i-faereyjum> Fjarðarheiðargöng 13, 4 km. Kostnaðaráætlun 46 milljarðar. 1km = 3,5 mj. <https://www.austurfrett.is/frettir/hvadh-kosta-jardhgoengin-Dyrafjardargong> 5,6 km kostnaður 13 milljarðar 1 km = 2,3 milljarðar https://samgongur.is/wp-content/uploads/2021/10/utvarp_Dyrafjard.pdf Engin truflun á atvinnulífi eða framtíðar skipulagi Grafarvogs.. PS. Svokallaður Sæbrautarstokkur er Sundagöngum óviðkomandi kostnaðarlega. Tilveru þörf hans byggist á nýbyggðu og einangruðu Vogahverfi Reykjavíkurborgar og verður vart metið nema sem skálkaskjól kostnaðar við Sundagöng.

Höfundur: Guðbrandur Benediktsson/gbenehf@simnet.is

Sent inn þann: 10.10.2023

bílum
 i en á
 í fyrra

ytendum að
 í áramótin



Morgunblaðið Ársi Sæberg

Mikil ásókn er í rafbíla.

gjald yrði lagt á vegna
 vrunefndra hreinorkubíla,
 ens- og vetnisbíla, annars
 ngiltvinnbíla hins vegar
 áramótum. Kílómetra-
 r sex króonar á næsta ári
 og vetnisbíla en eigeend-
 bíla munu hins vegar

Mögulegar útfærslur á Sundabraut

Sundabraut sem
 brú yfir Kleppsvík

- Sæbraut-Gufunes
- Yfir sorphaugana (austasta línan)
- Vestan við sorphaugana (línan í miðd)
- Jarðgöng undir sorphaugana (punktalína)
- Gufunes-Geldinganes
- Geldinganes-Álfsnes
- Álfsnes-Kjalarnes, innri og ytri leið
- Gatnamót



Sundabraut sem
 gangalausn

- Sæbraut-Gufunes
- Gufunes-Geldinganes
- Geldinganes-Álfsnes
- Álfsnes-Kjalarnes, innri og ytri leið
- Gatnamót



Hafa áhyggjur af nærumhverfinu

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Góðan daginn. Undirritaður sendir hér umsögn varðandi matsáætlun Sundabrautar og fellst hún í því að farið er fram á að nýr valkostur bætist við. eins og er þá er verið að skoða 3 kosti 0. kostur, að ekkert verði gert 1. kostur, að Sundabraut verði lögð og brú verði gerð yfir Kleppsvík, annars verði hraðbraut 2. kostur, að Sundabraut verði lögð og jarðgöngu verði gerð undir Kleppsvík, annars verði hraðbraut . hér er lagt til að bætt verði við nýjum kosti . 3. kostur, að Sundabraut verði lögð sem jarðgöng, bæði undir Kleppsvík og síðan áfram uppá Kjalarnes . að þessi jarðgangagerð nýr verði valkostur í mati á umhverfisáhrifum Sundabrautar. . Rökstuðningur, miðað við fyrirbyggjandi gögn og skýrslur á vef Vegagerðarinnar hefur kostnaður á síðustu 30 árum við jarðgöng lækkað mikið og má búast við að jarðgöng verði ódýrasti kosturinn við þetta verkefni. Auk þess er ljóst að umhverfisáhrif og lífsgæði verði mun betri. . komið hefur fram á þessu ári að líklegt er að Miklabraut, Sæbraut og önnur mannvirki á höfuðborgarsvæðinu munu verða gerð með jarðgöngum og er ákveðið tækifæri að gera undir Höfuðborgarsvæðið heilstætt þjónustu net akbrauta. . kveðja, Holberg Másson

Höfundur: Holberg Másson/holberg.masson@softverk.is

Sent inn þann: 06.10.2023

100 kílómetrar af nýjum jarðgöngum fyrir höfuðborgarsvæðið

Með aukinni velmegun ferðumst við meira, á þetta jafnt við innan okkar heimabyggðar, á landinu og til útlanda.

Vegakerfið á höfuðborgarsvæðinu er barn síns tíma, annar ekki umferð og þekkja það flestir hvað það er vont að þurfa að óþörfu að sitja í bíl eða strætó í 30-60 mínútur á hverjum degi í umferðarteppu. Er þetta

tími sem við öll myndum vilja verja betur í að sinna áhugamálum og fjölskyldu okkar. Er þetta komið til vegna þess hve illa hefur verið staðið að uppbyggingu umferðarmannvirkja í Reykjavík, bæði af vanþekkingu og líka því miður vísvitandi af borgaryfirvöldum til að hægja á umferðinni.

Vegagerðin hefur gert mjög góðar áætlanir um innviði samgangna á höfuðborgarsvæðinu. Mjög góð skýrsla kom út 2007, þar var lagt til að gerðir væru samgönguinnviðir sem hefðu haft mjög mikil áhrif á lífsgæði ef orðið hefði af þessum áformum. Eftir hrúnið 2008 var hætt við flestar framkvæmdir.

Gerður var svo samgöngusáttmáli 2019 til að auka lífsgæði á höfuðborgarsvæðinu, er hann nú í endurskoðun, m.a. þar sem komið hefur í ljós að upprunalegar áætlanir um kostnað og framkvæmdir hafa ekki staðist.

Vegir og önnur samgöngumannvirki hafa frá upphafi vega verið lögð á yfirborði jarðar. Merkillegt nokk þá er hægt að hanna götur og önnur samgöngumannvirki neðanjarðar.

Vegagerðin, borgaryfirvöld og aðrir hafa hannað jarðgöng til að leysa ýmis vandamál í umferðinni á höfuðborgarsvæðinu. Má þar nefna jarðgöng undir Öskjuhlíð, undir Þingholt, Sundabraut, Sæbraut og Miklubraut (í staðinn fyrir stökk), við Smáralind, í Hafnarfirði, Mosfellsbæ og Garðabæ. Líka eru



Holberg Másson

áform um að tvöfalda jarðgöngin undir Hvalfjörð. Því miður hefur ekki orðið af neinum þessara framkvæmda. Jarðgöng hafa aldrei verið grafin á höfuðborgarsvæðinu og ekki liggur fyrir samkomulag um nein jarðgöng.

Erlendis

Góð reynsla hefur fengist af að hanna

» Hefur komið í ljós að heildstætt neðanjarðar-gatnakerfi er ódýrasta lausnin til að koma umferðinni milli staða.

heildstætt kerfi gatna fyrir bíla-umferð undir borgum erlendis, svo sem í Ósló, Stokkhólmi, Helsinki, Singapúr og víðar.

Hefur komið í ljós að heildstætt neðanjarðar-gatnakerfi er ódýrasta lausnin til að koma umferðinni milli staða, auk þess gefur það stysta ferðatímamann og eykur lífsgæði þeirra sem búa í borginni.

Það er mjög dýrt að hanna mörg stutt jarðgöng sem tengjast ekki saman, bútasaurur?

Hugsið hve gott væri að fá allan meginþunga umferðarinnar niður í jarðgöng.

Hægt er að hugsa vegakerfið sem eftir er á yfirborðinu upp á nýtt og nýta betur borgarlandið.

Er tímabært að í núverandi endurskoðun Samgöngusáttmálans um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu verði skoðað að grafa net jarðganga undir höfuðborgina. Sama eigi við um landsbyggðina, gerð verði heildaráætlun um jarðgöng fyrir Ísland.

200 km+ af nýjum jarðgöngum

Tímabært er að auka lífsgæði á Íslandi með stórátaki í gerð samgöngumannvirkja.

Lagt er til að byggt verði net jarðganga undir stórhöfuðborgarsvæðið til að bregðast við stórauðkinni umferð. Markmiðið er að tryggja virkar samgöngur á svæðinu og á milli vinnustaða og heimila fólks. Jarðgöng verði grafin í áföngum frá Hafnarfirði í suðri og til Akraness í norðri, frá Seltjarnarnesi í vestri og til Rauðavatns í austri.

Stofnað verði opinbert félag í eigu ríkisins og sveitarfélaga. Það sjái um framkvæmd og rekstur á sama hátt og Spölur gerði við Hvalfjarðargöng.

Gert er ráð fyrir að nýta nýjustu tækni og þekkingu við uppbygginguna. Göngin verði hönnuð fyrir nýttækni; sjálfkeyrandi rafbíla, fjölskyldubíla, almenningsfarartæki og atvinnutæki. Stærsti hluti jarðganganna væri einföld göng, hluti væri tvöföld göng.

Tekið er undir fram komnar hugmyndir um göng á landsbyggðinni en að ganga skuli lengra með neti jarðganga hringinn um landið með það



Holberg Másson

ára er 2 km á ári].

Áætlaður kostnaður við heildarverkefnið sé 500 ma króna [áætlaður kostnaður annarra samgönguverkefna sem gætu fallið inn í þetta verkefni og eru nú þegar til umræðu er a.m.k. 400 ma króna].

Verkefnið verði fjármagnað af verkefnafélaginu, á tvennan hátt. Annars vegar er gert ráð fyrir að ríkið borgi framlag sem sé 5 ma.kr. per ár þar til stofn- og rekstrarkostnaður er að fullu greiddur. Hins vegar fái félagið að innheimta notkunargjöld af öllum jarðgöngum á Íslandi þar til kostnaður er að fullu greiddur. Kostnaður fyrir afnot sé byggður á svipuðum forsendum og

að markmiði að hægt sé að keyra á láglandi til allra þéttbýlisstaða á landinu.

Líklegt er að grafa verði allt að 100 km af jarðgöngum á stórhöfuðborgarsvæðinu og allt að 100 km á landsbyggðinni. Stefnt skal að því að verkefninu verði að mestu lokið 2044, eða eftir 20 ár. Gert er ráð fyrir að byggðir verði allt að 10 km á ári af jarðgöngum á framkvæmdatímanum [meðaltal síðustu 20

» Lagt er til að byggt verði net jarðganga undir stórhöfuðborgarsvæðið til að bregðast við stórauðkinni umferð.

var gert í Hvalfjarðargöngum, eða 1-2 þús. krónur fyrir staka ferð eða um 200 krónur fyrir þá sem eru í áskrift fyrir fjölskyldubíla, hærrí gjöld fyrir stærri farartæki. [Gera má ráð fyrir að ferðamenn sem nýta sér þessi göng standi undir allt að 40% af heildarkostnaði.] Sérstök aðstaða verði fyrir almenningssamgöngur [stoppistöðvar, lyftur og fleira].

[Gert er ráð fyrir að 50.000 bílar hið minnsta noti þessi göng á hverjum degi. Til samanburðar þá nota um 8.000 farartæki Hvalfjarðargöng á hverjum degi.]

Eignarhald á öllum göngum gangi til ríkisins þegar verkefni er lokið. Gert er ráð fyrir að verkefnið taki 20 ár og innan 50 ára verði búið að borga það að fullu og verði verkefnafélagið þá lagt niður og eignir gangi til ríkisins.

Höfundur er formaður Sjálfstæðisfélags Miðborgar og Norðurmýrar.

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Höfundur: Ian Phillip McDonald/ianmcdonald15@gmail.com

Sent inn þann: 03.10.2023

I write the following letter on behalf of, and with the backing of over 200 residents of Jöfursbas in the newly constructed neighbourhood of Gufunes. As the people who will be most directly affected by the construction of a highway so close to our homes, we demand that our viewpoint on this matter be heard and taken into account as a matter of urgency.

We, the residents of Gufunes, are writing to express our urgent concerns regarding the impending highway construction project of Sundabraut, set to appear within meters of our community. While we acknowledge the necessity of regional development and infrastructure enhancements, we firmly assert that it is imperative to bring our perspective to the forefront of your deliberations.

Foremost among our concerns is the betrayal of a promise we were made when we bought our apartments in Gufunes—a promise of a "small slice of nature" within our neighborhood. This green haven was pledged as a sanctuary that would provide solace, tranquility, and an escape from the urban frenzy. It was envisioned as a refuge for our burgeoning families, our pets, and the community at large. This commitment was a pivotal factor in our decision to establish our homes in this locality. In fact, several billboards around Gufunes still advertise "einstök natura" to potential buyers despite the ongoing and proposed construction works.

Furthermore, our community predominantly comprises young families with children and pets. The introduction of a busy highway in such close proximity to our residences poses grave threats to their safety. The surge in traffic, potential accidents, and emissions stemming from the highway stand as dire perils to the health and well-being of our children and pets. We are profoundly distressed by the harmful consequences this construction project may inflict upon our community's quality of life.

Another selling point in people moving into Gufunes was the promise that the area is designed not to be car-focused. Good public transport links, car-sharing, and other proposals are being developed. All of which would fall by the wayside if a busy highway was to appear so close to us.

Rather than a bridge and road, we propose the exploration of a tunnel. A tunnel would serve as a less disruptive and more environmentally responsible solution, preserving our neighborhood's integrity and the promised "small slice of nature." We implore you to thoroughly investigate this option as it aligns more with our vision of community preservation.

We understand that the proposal for Sundabraut to be constructed goes back decades at this point, and that there have been surveys of people living in Grafarvogur which shows that residents generally approve of the plans. However, those surveys were conducted long before our neighbourhood existed, and it is therefore imperative to take into account the lives of those people who may now find themselves so close to such a huge and disruptive project.

I fear that if the proposed Sundabraut highway goes ahead, a lot of people who moved to Gufunes with this in mind would be pushed out, effectively ending what this area was conceived to be in the first place.

We as a community moved here to build our lives and to stay here for the long term, and are committed to making this area a good and green place to live.

We sincerely hope that you take that into consideration.

Kind regards

The residents of Gufunes

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Samgöngustofa hefur ekki athugasemdir eða ábendingar að svo stöddu vegna matsáætlun Vegagerðarinnar fyrir Sundabraut.

Höfundur: Jón Ágúst Jónsson/jon.a.jonsson@skipulag.is

Sent inn þann: 15.11.2023 , **Fyrir hönd:** Samgöngustofa

From: Grétar Þór Þorsteinsson - HMS <Gretar.Thorsteinsson@hms.is>
Sent: föstudagur, 20. október 2023 16:03
To: Jón Ágúst Jónsson
Cc: Ingvar Gýgjar Sigurðarson - HMS
Subject: FW: RE: Umsagnarbeiðni um mál nr. 0627/2023 og 0593/2023 í skipulagsgáttinni

Categories: Vistað í OneCRM; 202306073
One: -1

Sæll Jón
Brunavarnasvið HMS gerir ekki athugasemdir við matsáætlun vegna sundabrautar.

Kveðja / Best regards

Grétar Þór Þorsteinsson

Sérfræðingur
Brunavarnir og slökkvilið



Borgartún 21 | 105 Reykjavík | Sími +354 4406400



Skipulagsstofnun

Borgartún 7b
105 Reykjavík

Efni: Umsögn vegna matsáætlunnar vegna umhverfisáhrifa Sundabrautar

Vegagerðin hefur mótttekið erindi Skipulagsstofnunar dags. 19.09.2023 þar sem Skipulagsstofnun óskar eftir umsögn siglingahluta Vegagerðar vegna kynningar á matsáætlun og mati á umhverfisáhrifum vegna Sundabrautar sem lögð var fram til umsagnar í skipulagsgáttinni.

Meðal hlutverka Vegagerðar er skv. lögum um vitamál nr. 132/1999 að sjá sjófarendum fyrir nauðsynlegum leiðbeiningum til öryggis á siglingaleiðum við strendur landsins og sjá til þess að þessar siglingaleiðir séu rétt merktar og fullnægjandi fyrir siglingar. Vegagerðin skal jafnframt hafa eftirlit með uppbyggingu leiðarmerkjakerfis siglinga innan hafnsögu sveitarfélaga.

Jafnframt skv. sömu lögum II. kafla 8. mgr. getur Vegagerðin krafist hafnarstjórn um vita og önnur leiðarmerki sem Vegagerðin telur nauðsynleg til öryggis siglinga um viðkomandi hafnarsvæði.

Hafnsaga Faxaflóahafna markast með takmörkunum á sjó með línu sem hugsast dreginn úr Gróttuvita réttvísandi 37 gráður í Kjalartanga á Akranesi. Á þessu svæði eru siglingaleiðir að hafnarsvæðum um Engeyjarsund, Viðeyjarsund, Eiðsvík og Kollafjörð. Merkingar á mannvirkjum sem liggja yfir siglanlegu svæði þurfa að taka tillit til siglinga og vera fullnægjandi fyrir þær siglingar sem nota munu þessar siglingaleiðir meðal annars m.t.t. öryggisfjarlægðar á milli mannvirkis og siglingaleiðar. Horfa skal til merkinga á mannvirkjum sem liggja yfir siglanlegu svæði í samræmi við leiðbeiningar Alþjóðavítamálstofnunnar IALA G1172. Jafnframt skal hafnarstjórn vera í samráði við Vegagerðina hvað varðar gerð og staðsetningu nýrra merkja og vilji hafnarstjórn breyta eða leggja niður leiðarmerki, þá skal sótt um það til Vegagerðar.

Uppsetning á nýjum merkjum skal vera í samræmi við siglingaþéttleika og áhættu sem er til staðar, og því nauðsynlegt að það fari fram greining á siglingaþéttleika og áhættumat á áhrifum framkvæmdarinnar á siglingar og leiðsögukerfi siglinga sem kann að vera til staðar.

Virðingarfyllt
f.h. Vegagerðarinnar
Greipur Gísli Sigurðsson
Verkfræðingur

Undirskrift



Skipulagsstofnun

skipulag@skipulag.is

Reykjavík, 19. október 2023.

Athugasemdir Festingar hf. vegna mats á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar Sundabrautar.

Festing hf. hefur falið mér að koma á framfæri athugasemdum vegna mats á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar Sundabrautar.

Umbjóðandi minn er eigandi flestra mannvirkja á athafnasvæði Samskipa hf. og hefur sem slíkur mikla hagsmuni af því hver valkostur verður fyrir valinu hvað varðar Sundabraut.

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.

Útlit er fyrir að áhrif byggingar Sundabrautar á framtíðarrekstur umbjóðanda míns verði veruleg. Hversu veruleg ræðst af útfærslum og mögulegum mótvægisáðgerðum þar sem taka þarf tillit til margvíslegra þátta. Vísast til sjónarmiða sem fram hafa komið í athugasemdum Faxaflóahafna og Samskipa hf. Þessi atriði þarfnast nánari skoðunar og viðræðna milli hagsmunaaðila.

Virðingarfyllst,

f. h. Festingar hf.

Gísli Guðni Hall, hrl.

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Á kynningu var Sundabraut kynnt sem lína sem hefur verið á skipulagsuppdráttum í áratugi. Það eitt og sér ætti að vera ástæða til að staldra við enda hafa hugmyndir skipulagsfræðinga breyst umtalsvert frá því á árunum eftir síðara stríð. Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins er stefnt á að þetta byggð og efla fjölbreytta ferðamáta. Það verður hins vegar ekki annað séð en að Sundabraut mun vinna gegn þessu og þar með þeim markmiðum sem þessar stefnur miðað að. Markmið ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum miðar enn fremur að því að draga úr losun og í kostnaðar- og ábatagreiningu kom á daginn að eignum kílómetrum mundi fækka með tilkomu Sundabrautar. Hins vegar var gert ráð fyrir því að Sundabraut kæmi ekki til með að hafa nein umferðarhvetjandi áhrif, sem gengur gegn því sem við hingað til höfum séð. Með tilkomu Sundabrautar, sama hvaða leið yrði valin, yrði aukinn hvati fyrir frekari dreifingu byggðar fólks sem vinnur á höfuðborgarsvæðinu til byggða á Vesturlandi. Hver íbúi sem flytur úr Grafarvoginum á Akranes eða Borgarnes mun þá aka um 100-140 km leið fram og til baka í stað 10-14 km leiðar innanbæjar. Enn fremur verður minni hvati til að taka almenningssamgöngur og hjólreiðar eða ganga verða úti úr myndinni, sama hversu gott veðrið verður. Sundabraut mun þess að auki hafa mikil áhrif á strandlengjunnar við Reykjavík - borgarinnar við Sundin. Sundin hafa verið vannýtt útivistarsvæði en rannsóknir sýna að návist við sjóinn hefur einna jákvæðustu áhrif á geðheilsu fólks. Þverun Eiðsvíkur og sundsins milli Geldinganes og Gunnuness (á Álfsnesi) mun draga verulega úr nýtingu svæðisins til útivistar og þar með sólunda miklum náttúrugæðum.

Höfundur: Martin Jónas Björn Swift/martin@swift.is

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

að er ljóst að verði Sundabraut lögð á brú yfir í Gufunes og þaðan á uppfyllingum yfir á Álfsnes er í uppsiglingu eitthvert stærsta umhverfisslys Íslandssögunnar og það í miðri Reykjavík. Öskrandi hávaði frá bílaumferð mun berast óhindrað yfir vatnsflöt og skella á íbúum Hamra-, Borga-, Víkur- og Staðahverfis með tilheyrandi lífsgæðaskerðingu þúsunda íbúa og verðlækkun fasteigna. Stórkostlegt útivistarsvæði með einstakri náttúru og dýralífi er gjöreyðilagt með lagningu hraðbrautar í jaðri þess og yfir það að hluta. Nýtilkomin vernd er eintóm blekking og hræsni ef hægt er að spilla svæðinu svo til daginn eftir með hljóð- og loftmengun og gríðarlegu raski á ósnortnu landi. Niðurstaðan er sú að ekki er gerlegt að réttlæta lagningu Sundabrautar út frá umhverfissjónarmiðum nema hún verði lögð í jarðgöngum alla leið yfir í Álfsnes.

Höfundur: Baldvin Ottó Guðjónsson/Baldvin@dreifing.is

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Upphafleg ástæða Sundabrauta var vegna uppbyggingar á byggð inn á Gufunesi og meðfram leiðinni. Nú er það ekki lengur inn í á skipulagi fyrir Reykjavíkuborg og því er upphaflega forsenda þess að byggja göngin ekki lengur til staðar. Eina sem göngin gera er að stytta leiðina fyrir þá sem fara inn og úr bænum á kostnað votlendis í Gufunesi, á kostnað íbúa í Laugardal og Vogum. Einnig eykur þetta almennt keyrslu í Reykjavík sem leiðir til frekari svifryksmengunar ásamt hávaða, sjónmengun og almennum óþægindum sem af aukinni umferð verða. Þetta er ekki lausn sem er góð fyrir neinn sem býr í Reykjavík.

Höfundur: Jón Birgir Magnússon/birgirm@gmail.com

Sent inn þann: 20.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Miðlæg lega Sundabrautar á Gunnunesi fer illa með land á mjóu nesinu. Legg til að skoðuð verði lega SA. Mögulega að hluta á fyllingu við ströndina að Leirvogi.

Höfundur: Stefán Agnar Finnsson/stagnar@simnet.is

Sent inn þann: 20.10.2023



Umsögn

Til: Svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins
Frá: Jóni Kjartani Ágústssyni
Efni: RVK Sundabraut - aðalskipulagsbreyting og umhverfismat
Dags: 9. október 2023

Fyrirliggjandi er umsagnarbeiðni úr samráðsgátt Skipulagsstofnunar dags. 19. september 2023 þar sem óskað er eftir umsögn svæðisskipulagsnefndar um ofangreint.

Í skipulagsgátt segir um verkefnið:

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

Skipulagsleg staða – svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015 – 2040

Fjallað er um Sundabraut í leiðarljósi 2: *Skilvirkar samgöngur og nútímalegt samgöngukerfi* undir markmiði 2.4: *Meginstofnvegir tryggja greiða og örugga umferð fólks og vöru.* Kveðið er á um Sundabraut í greinargerð markmiðs 2.4:

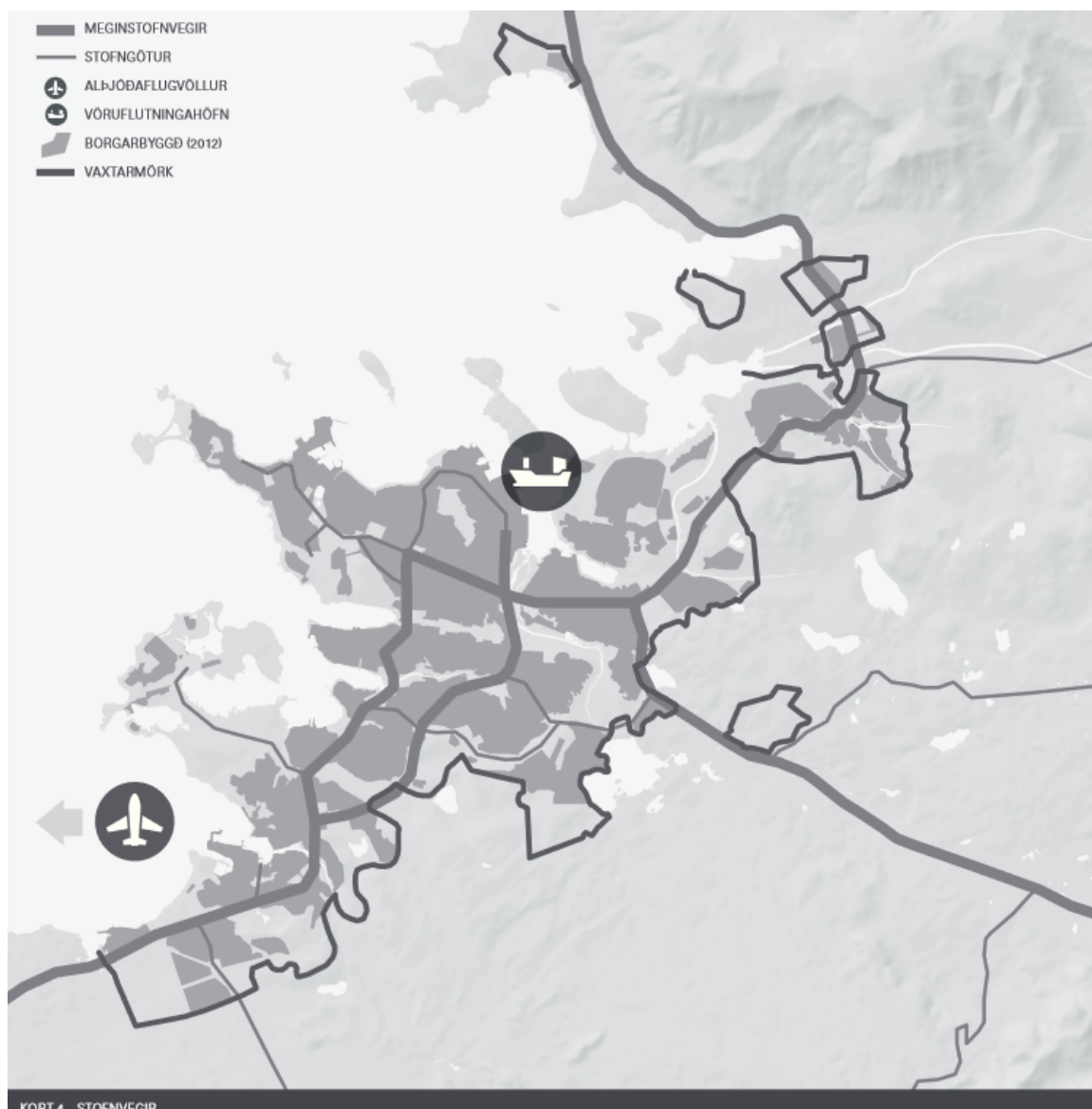
„Meginstofnvegur liggur norður suður í gegnum svæðið. Við þennan stofnveg er aðal inn- og útflutningshöfn landsins og aðal inn- og útflutningsflugvöllur landsins. Sá meginstofn-vegur samanstendur af Reykjanesbraut frá Sundahöfn og suður úr og Vesturlandsvegi frá Reykjanesbraut og norður úr. Þriðja meging tenging höfuðborgarsvæðisins við aðliggjandi svæði, Suðurlandsvegur frá Vesturlandsvegi og austu úr, er einnig í fyrsta flokki meginstofnvega. Á þessum meginstofnvegum verður umfram aðra meginstofnvegi og stofn-götur 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 Suðurlandsvegur úr flokki meginstofnvega. Sama gildi um mögulega nýja útfærslu Reykjanesbrautar.“

Líkt og kemur fram í ofangreindri greinargerð er gert ráð fyrir að Ofanbyggðarvegur komin í staðinn fyrir Reykjanesbraut á sunnanverðu höfuðborgarsvæðinu, og beini þar með umferð framhjá þéttbýli höfuðborgarsvæðisins. Komi til þessa fari núverandi Vesturlandsvegur norðan Suðurlandsbraut úr flokki meginstofnvega og yfir í flokk stofngatna, þar sem tækifæri er færir bættu sambúð þéttbýlis og umferðar.



Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu



Mynd 1. Skjáskot af korti sem sýnir stofnvegi úr Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015 – 2040

Umsögn og ábendingar

- Í framlagðri verkefnislýsingu er gert grein fyrir ofangreindum atriðum svæðisskipulags og er því gert ráð fyrir að við áframhaldandi vinnu við skipulagsgerð og umhverfismat verði útfært nánar hvernig ákvæði svæðisskipulags komist til framkvæmda, þ.e. breyting á flokkun meginstofnvega í .
- Ekki eru gerðar skipulagslegar athugasemdir en áskilinn réttur til frekari athugasemda á seinni stigum.

Virðingarfyllst,

Jón Kjartan Ágústsson
svæðisskipulagsstjóri höfuðborgarsvæðisins

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Bendi á þann möguleika að jarðgöngin verði svokallaður 2+1 vegur. Afköst þeirra eru nokkuð minni en tvöfaldrá ganga með tveimur akreinum í hvora átt. En þau munu uppfylla þörf í nánustu framtíð. Verði frekari byggð á Álfsnesi í framtíðinni er ástæða til að ætla hún verði reyst á forsendum almenningsamgangna og ekki verði þörf á afkastamiklum stofnvegum hennar vegna.

Höfundur: Stefán Agnar Finnsson/stagnar@simnet.is

Sent inn þann: 20.10.2023

Fyrst sent til: arndis.o.arnalds@vegagerdin.is

Fyrirgefðu áreitið. Ég hefði getað skrifað eitthvað inn á gáttina. En nú 20.okt er búið að loka. Sundabraut hefur aldrei orðið neitt nema orðagjálfur í marga áratugi. En nú skal kýla á verkið þegar allt er komið í óefni. Ekki ykkar slóðagangur heldur er orsökina langur pólitískur hráskinsleikur milli Borgar og Ríkis. Með endalausum skipulags mistökum þar sem aðeins er hugsað til 4 ára í senn, hefur tekist nánast að stöðva fólksflutninga í Reykjavík og til og frá nærsveitafélögum. Nú að reyna að koma Sundabraut fyrir á svæði sem er nánast full nýtt. Ráða menn og sérfræðingar mæta í viðtöl. Viðlagið hjá flestöllum byrjar, er: **Ég held.**

Síðan á að byggja kostnaðaráætlanir á þessari ég held vitneskju. Eðlilega standast engar áætlanir byggðar á svona þekkingu.

Hvað tel ég til ráða:

Fyrsta er að fækka í nefndum nýútskrifuðum reynsalausum sérfræðingum og taka aftur inn leiðinlega fólkið sem er með reynslu af fyrri mistökum. Fólki sem þorir að segja: Þetta gengur ekki.

Veltið þessu fyrir ykkur:

- Það er ekki lengur pláss fyrir Sundahöfn. Akstursþungaflutningar að og frá höfninni eru nánast tepptir.
- Hávaði frá gámalosun um nætur truflar nætursvefn fólks á stóru svæði.
- Aðflutningar til landsins eiga að fara í gegnum Þorlákshöfn. Þar er enn hægt að skipuleggja stóra höfn og gott aðgengi. Þar er einnig nægt pláss fyrir gámaplan.
- Fyrir mörgum áratugum kom að mig mynnir Þýskt hafnahönnunar fyrirtæki með tillögu um að gera höfn inn í landinu norðan við núverandi höfn. Var mjög léleg höfnin sem þá átti að reyna að bæta og stækka.
- Þjóðverjarnir vildu byggja mannvirkið höfnina á þurr og síðan opna innsiglingu inn í hana þegar nálgæðis verklok.
- Siglinga tími til og frá landinu mun styttest verulega. Kolefnis losun verður minni.
- Auðvelt er að koma fyrir rafknúinni gámalest milli Þorlákshafnar og Reykjavíkur.
- Gáma afgreiðslustöð verði staðsett vel austan Reykjavíkur eða í landi Mosfellsbæjar.
- Það verður að hætta hugsa í einum eða tveimur kjörtímabilum heldur hálfri eða heili öld.
- Ef það hefði verið gert fyrr þá hefði hvorki Háskólinn í Reykjavík né nýr Landsspítali verið byggðir þar sem þeir eru. Hvað þá öll þéttingin sem mun sennilega auka á heilbrigðisvanda borgarbúa.

Stjórnendur Reykjavíkur verða að fara að átta sig á því að ef fólk í Borginni á að mæta í vinnu og nota almenningsamgöngur þá er það ekki spurning um Borgarlínu. Það er fyrst og fremst spurning um skipulag. Skipulag sem er ekki stýrt af bygginaverktökum heldur langtíma almannahafsmunum.

Það er komið að því að það verður að fara að kaupa upp byggingar til að geta komið fyrir hraðari almennings samgöngum. Þá fyrst verður möguleiki á að keppa við einkabílinn. En einnig verður að hugsa til þess að yngri fólk þarf að koma við í búð og sækja börn á leikskóla. Það er ekki hægt að sleppa því út þegar þarfagreining er er unnin.

Töluverður hluti kolefnis mengunar frá núverandi alenningsamgöngum og bílaumferð er vegan hraðahindrana og ljósastýringa. Að koma þungu farartæki aftur af stað er orsök verulegs hluta eldsneyis eyðslu og þar með mengunar. Allt er þetta leysanleg ef fólk hugsar í hring en ekki bara í beinum línunum.

Gumundur Hafsteinsson
Hofgördum 25, 170 Seltjarnarn.

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Í matsáætlun er talað um umferðagreiningu fyrir áhrifasvæði Sundabrautar, bæði í Gufunesi og á og við Sæbraut. Þarna er verður einnig að taka fyrir áhrif á umferð í Grafarvogi og þá í gegnum Grafarvog. Það má augljóslega áætla að stór hluti umferðar inn á og út af Sundabraut í báðar áttir leiti í gegnum Grafarvog ef framkvæmdin verður eins og lýst er í matsáætluninni. Mjög mikilvægt er að í umhverfismatinu verði varpað ljósi á þessa nýju umferðarstrauma sem ekki fara í gegnum Grafarvog í dag, hvernig þeir kæmu til með að vera og hver væru áhrif þeirra.

Höfundur: Einar Sveinn Jónsson/einar.s.jonsson@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ég hef áhyggjur af mengun frá fyrirhugaðri umferð um sundabraut bæði vegna loft-og hljóðmengunar. Ég legg því til að brautin verði lögð í göng fyrstu 3 áfangana með neðanjarðartengingum með hringtorgum þar sem þurfa þykir og upp á yfirborðið. Það er stefna að leggja götur í stokka annars staðar á höfuðborgarsvæðinu til að draga úr mengun og hættu sem fylgir umferð og það ætti einnig að hafa í huga við þessa framkvæmd. Umferð hjólandi og gangandi yrði síðan leyst óháð þessu enda brýr og stígar fyrir þannig umferð mun léttari í byggingu.

Höfundur: Kristín Elfa Bragadóttir/kelfa28@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023



Skipulagsstofnun

skipulag@skipulag.is

Reykjavík, 19. október 2023.

Athugasemdir Samskipa hf. vegna mats á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar Sundabrautar.

Samskip hf. hafa falið mér að koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum vegna mats á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar Sundabrautar.

Í upplýsingum um framkvæmdasvæðið, kafla 2.1 í matsáætlun, kemur fram að í hluta I: Sæbraut – Gufunes, séu tveir valkostir til skoðunar fyrir þverun Kleppsvíkur; Sundabrá og Sundagöng.

Um Sundabrá: Matsáætlunin virðist miðast við að byggð verði há brú, en þó ekki svo á að flutningaskip Samskipa muni komast þar undir. Umbjóðandi minn telur að greina þurfi brúarskostina nánar út frá hæð. Hér á eftir fylgja athugasemdir annars vegar við háa brú (hábrú) og hins vegar lága brú (lágbrú).

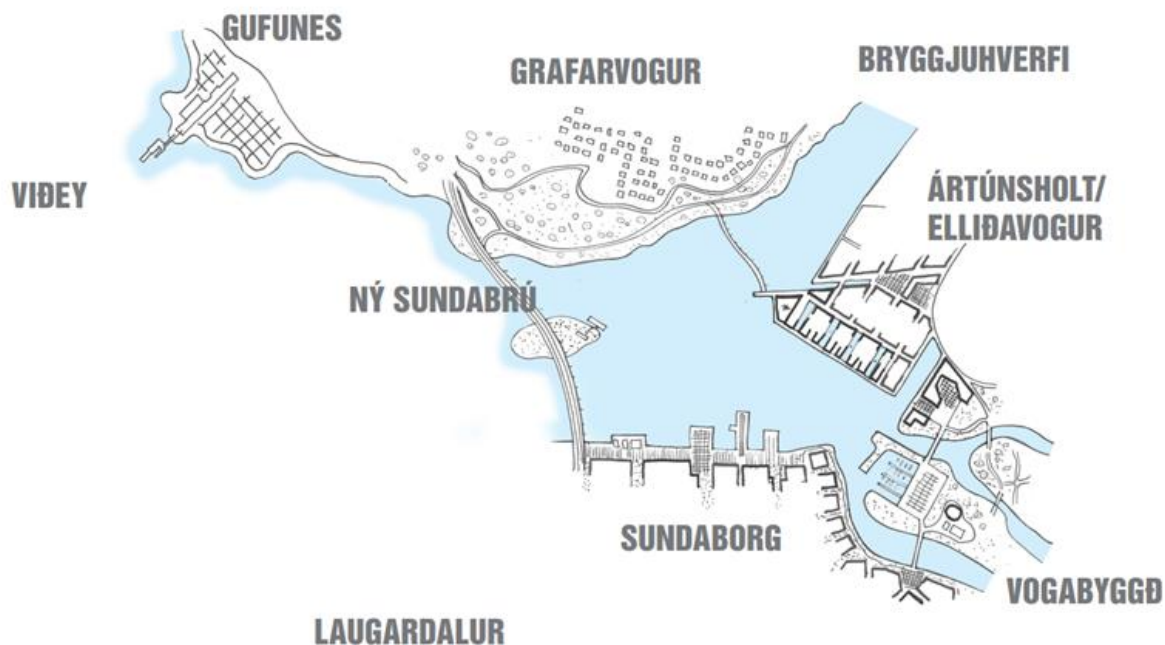
Hábrú: Athuganir umbjóðanda míns hafa leitt í ljós margvíslega ókosti við hábrú. Þeir helstu, með tilliti til reksturs umbjóðanda míns, eru að hún yrði ekki nægilega há til þess að vöruflutningaskip Samskipa kæmust undir hana, þannig að hafnarsvæði Samskipa myndi ekki nýttast. Þess utan myndi brúin þvera athafnasvæði Samskipa, með tilheyrandi loft-, hávaða- og sjónmengun, og leysa þyrfti umferðartengingar millis flutningasvæðis umbjóðanda míns og umferðaræða. Fyrir utan þessa ókosti sem tengjast rekstri umbjóðanda míns beint yrði þessi brú væntanlega óhemju dýr í smíðum, hefur í för með sér mikla sjónmengun og umhverfisleg áhrif, og nýtist væntanlega ekki sem skyldi þeim sem ferðast fótgangandi, á reiðhjólum eða öðrum léttari farartækjum.

Lágbrú: Með lágbrú er hér átt við brú sem er eins lágt yfir sjávarmáli og hún getur verið með tilliti til ölduhæðar og verkfræðilegra atriða sem horfa þarf til. Slík lágbrú mun fyrirsjáanlega þvera núverandi athafnasvæði umbjóðanda míns. Í athugasemdum Faxaflóahafna, dags. 17. þessa mánaðar, kemur að lögð hafi verið á borð skipulagsyfirvalda í Reykjavík drög að tillögum um landfyllingar, annars vegar rétt norðan brúarstæðis og hins vegar norðan Skarfakletts, sem mótvægisáðgerðir. Umbjóðandi minn telur slíka lausn koma til greina og að hans hafnarstarfsemi flytjist þangað norður fyrir. Eru raunar vandséð rök fyrir hábrú fremur en lágbrú yfirleitt. Lágbrú yrði styttri í metrum talið, kostnaður væntanlega minni, slyshætta minni, hún gæti nýst fótgangandi og þeim sem ferðast um á reiðhjólum og öðrum léttari



farartækjum, og hún samrýmist stefnu borgaryfirvalda um borgarmiðað umhverfi, sjá hugmynd sem hér er sýnd með mynd:

SUNDABORG: NÝ OG GÖMUL HVERFI TENGJAST MEÐFRAM SAMFELLDRI SJÁVARSÍÐU



Um Sundagöng: Göng tengjast illa við starfsemi umbjóðanda míns og vandséð hvernig umferðartengingar af flutningasvæði hans við umferðaræðar höfuðborgarsvæðisins yrðu leystar.

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.

Útlit er fyrir að áhrif byggingar Sundabrautar á framtíðarrekstur Samskipa hf. verði veruleg. Hversu veruleg ræðst af útfærslum og mögulegum mótvægisáðgerðum þar sem taka þarf tillit til margvíslegra þátta. Þessi atriði þarf nast nánari skoðunar og viðræðna milli hagsmunaaðila.

Virðingarfyllst,

f. h. Samskipa hf.

Gísli Guðni Hall, hrl.

Efni: Matsáætlun Sundabrautar – umsögn Mosfellsbæjar

Mosfellsbæ barst erindi frá Vegagerðinni dags. 20.09 sl. þar sem tilkynnt var að matsáætlun umhverfisáhrifa um fyrirhugaða lagningu Sundabrautar, vegna fyrirhugaðrar breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur 2040, hefði verið send í kynningu hjá Skipulagsstofnun þann 19. september sl. Í erindinu var jafnframt boðið upp á frekari kynningu á verkefninu. Matsáætlunin er til kynningar og umsagnar í Skipulagsgátt stjórnvalda og er umsagnarfrestur til og með 19.10 nk.

Erindi Vegagerðarinnar var lagt fram í skipulagsnefnd 6.10 sl. Þá fór fram opinna íbúafundur þann 12.10 sl. þar sem fram komu ýmis sjónarmið. Á fundi skipulagsnefndar þann 6.10 bókaði skipulagsnefnd svohljóðandi um matsáætlun Sundabrautar og var þeirri bókun komið á framfæri við Vegagerðina:

Skipulagsnefnd leggur áherslu á mikilvægi þess að metin verði vandlega möguleg áhrif Sundabrautar á Leiruvog, hvað varðar strauma og lífríki svæðisins. Leiruvogur og Blikastaðakró voru friðlýst árið 2022 af umhverfisráðherra. Svæðið er mikilvægur viðkomustaður farfugla, einkum vaðfugla og fósstrar ríkulegt fuglalíf allt árið um kring. Auk þeirra einkennist vogurinn af fjölbreyttum vistgerðum, leirum, þangfjörum, kræklingaáreyrum og sandfjörum sem eru lífauðugar.

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 Geldinganes 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.

Mosfellsbær telur Sundabraut vera mikilvægt framfaraskref til að bæta umferðaröryggi og umferðarflæði á höfuðborgarsvæðinu. Í því samhengi er mikilvægt að greindir verðir mögulegir kostir á þróun umferðar með tilkomu Sundabrautar og nauðsynlegra tenginga við hana.

Virðingarfyllt,

Jóhanna Björg Hansen, sviðsstjóri umhverfissviðs



Umsögn íbúaráðs Laugardals vegna Sundabrautar

19.10.2023

Laugardalur er eitt tveggja hverfa sem kemur til með að verða fyrir hve mestum áhrifum af því stóra verkefni sem fyrirhuguð áform um byggingu Sundabrautar eða Sundagangna er. Hefur sú framkvæmd lengi ollið íbúum hverfisins áhyggjum. Vanda þarf vel til verks og gæta þess að slík samgönguæð sé ekki á kostnað íbúa hverfisins. Umhverfis- og loftgæði ásamt umferðaröryggi eru mikilvægir þættir lífsgæða íbúa hverfisins og gæta þarf að aukin umferð stuðli ekki að neikvæðri þróun í þeim efnum, sérstaklega nálægt skólum hverfisins.

Aðferðafræðin við að bæta við akreinum, eða stóru nýju vegakerfi, sem á upphaf eða enda sinn í íbúahverfi, mun (að öllum líkindum) auka umferð um og við hverfið og auka losun gróðurhúsalofttegunda. Við hvetjum til þess að horfa á verkefnið út frá væntum áhrifum Borgarlínu og uppbyggingu virkra samgöngumáta á Stór-Reykjavíkursvæðinu. Við tökum undir mikilvægi þess að tryggja notkun virkra samgöngumáta og hvetjum til þess að það eigi einnig við tillöguna um Sundagöng - og það sé þá hluti af uppbyggingunni. Íbúaráðið hefur áhuga á því að vera þátttakandi í áframhaldandi samtali um þróun þessa verkefnis.

Fyrir hönd íbúaráðs Laugardals,

Atli Stefán Yngvason

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Þarna er farið þvert yfir votlendi í Gufunesi þar sem þrífst mikið fuglalíf. Einnig fer sundabrautin alveg upp við nýja byggð í Gufunesi og verður margþætt mengun fyrir íbúa og dýralíf. Þarna gæti verulega fallet grænt svæði orðið undir malbiki og finnst mér það agalega sorgleg þróun, þá væri betra að færa hana svo hún raski græn svæði og íbúa sem minnst.

Höfundur: Stephan Joseph Martin Walker/Stebbi6@hotmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Sundabraut verður að fara í göng. Neikvæð áhrif þessarar brúarleidar á Grafarvoginn og nærumhverfi eru óásættanleg.

Höfundur: Þórir Hrafn Gunnarsson/Thgunnarsson@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ég fagna að þessi framkvæmd er loks að fæðast. Meðgangn hefur reyndar verið allt of löng. Ég á mjög erfitt með að skilja af hverju þessi framkvæmd er ekki löngu búinn. Þetta er arðbærasta framkvæmd sem hægt er að fara í á eftir Hvalfjarðargöngum. En hvað um það. Ég sé fyrir mér að sundabré sé besti kostur bæði kostnaðarlega og eins er það mun betra upp við hönnun á aðreinum í og við sundabraut. Fyrirtæki neðan Sæbrautar munu víkja hægt og rólega þar sem þau sitja á gífurlega verðmætum lóðum undir íbúðarbyggð. Þessi fyrirtæki munu þurfa á nýrri staðsetningu að halda og munu nýta sundabraut í því tilfelli þar sem hún stækkar þeirra möguleika að vera nálægt Rvk þrátt fyrir að vera kominn frá borginni. Td verður Grundartangi í 25 min farlægð frá Sæbraut. En svo er það hinn endinn á þessari framkvæmd. Þar er Kollafjörður í allri sinni dýrð. Ef það þurfa að vera göng í þessari framkvæmd ættu þau að vera undir hann. Bæði losnum við þá við að raska ruslahaugum sem þar eru og svo losnum við við gífurlega sviptivinda sem gætu skapað þær aðstæður að vegur sé hreinlega lokaður. Svo af því að þessi framkvæmd er svo gífurlega arðsöm þá mæli ég með því að klára tvöföldun á vegi alla leið upp í Borgarnes og gera önnur göng undir Hvalfjörðin samhliða.

Höfundur: Gunnar Þór Gunnarsson/ggunnarsson79@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ef Sundabraut á að verða að veruleika, þá eru göng eina leiðin. Aðrar útfærslur hafa alltof neikvæð áhrif fyrir íbúa Grafarvogs, hvernig sem á það er lítið. Sem dæmi yrði nýleg uppbygging á útivistarsvæðum í Gufunesi, sem hefur verið til fyrirmyndar, að engu. Skora á aðila sem koma að skipulagningu þessarar framkvæmdar að staldra við og framkvæma ekki aðeins til þess eins að framkvæma.

Höfundur: Helgi Már Gunnarsson/helgi49@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Reykjavík 19. október 2023

Ábendingar/athugasemdir vegna Sundabrautar

Hér er til skoðunar verklýsing fyrir breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 og umhverfismat þess, dags. 1. september 2023, og einnig matsáætlun fyrir umhverfismat Sundabrautar dags. 15.09.2023, hvað varðar „hluta I“ á þverun Sundabrautar yfir Kleppsvík. Við undirrituð erum íbúar og fasteignaeigendur í Hólmasundi og teljum okkur eiga verulegra hagsmuna að gæta vegna fyrirhugaðrar skipulagsbreytingar og framkvæmda við Sundabraut og viljum því koma eftirfarandi á framfæri.

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

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

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

Hafdís Hafliðadóttir og Halldór Guðlaugsson

Hólmasundi 20, 104 Reykjavík.

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn Mosfellsbæjar

Höfundur: Kristinn Pálsson/kristinnp@mos.is

Sent inn þann: 19.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ég lýsi yfir stuðningi við umsögn nr. #31 hjá Ástu Þorleifsdóttur.

Höfundur: Kolbrún Raket Helgadóttir/kolbrunraket@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Við undirrituð óskum eftir að Skipulagsstofnun svari spurningum okkar og taki tillit til ábendinga okkar við gerð matsáætlunar um Sundabraut.

- Framkvæmdartími og áhrif á íbúa.** Samkvæmt Matsáætlun Sundabrautar segir að áætlað sé að framkvæmdir hefjist árið 2026 og ljúki árið 2031. Það er því ljóst að framkvæmdin mun hafa mikil félagsleg, andleg og umhverfisleg áhrif á íbúa svæðisins.
 - **Áhrif á framkvæmdartíma.** Verða áhrif á líf íbúa svæðisins á meðan framkvæmd stendur metin, t.d. vegna mengunar við framkvæmdir, vegna umferðatafa eða aðgengi að grænum svæðum?
 - **Framkvæmdartími lengist.** Verða gerð matslíkön miða við að framkvæmdartími lengist umfram það sem áætlað er?
 - **Mælingar á mengunarefnum.** Í Matsáætlun Sundabrautar segir: „Mælingar hafa sýnt að þau mengunarefni sem eru líklegust til að fara yfir heilsuverndarmörk eru köfnunarefnisdíoxíð (NO₂) og svifryk (PM10), sem bæði eiga upptök sín frá bílaumferð.“ Er fyrirhugað að mæla þessa mengun á meðan framkvæmd stendur yfir t.d. við útivistarsvæðið í Gufunesi? Hvað með ryk- og hávaðamengun? Hvað ef mengun fer yfir heilsuverndarmörk á framkvæmdartíma, hvernig verður gripið inn í?
- Lýðheilsuleg áhrif á íbúa Grafarvogs**
 - **Lýðheilsa og Frístundargarðurinn við Gufunesbæ.** Gufunesið er eitt af fáum grænum svæðum Grafarvogs og ef jarðgöng verða ekki fyrir valinu, er hætt á að þetta græna svæði muni missa aðdráttarafli sitt, minnka mikið eða hverfa alfarið. Á undanförunum árum er búið að byggja upp einstakt útivistarsvæði þarna sem á sér enga hliðstæðu í Reykjavík og ekki séð hvar slíku svæði verði fyrirkomið annars staðar í Grafarvogi. Frístundargarðurinn við Gufunesbæ¹ þjónar bæði íbúum innan og utan hverfisins, allt árið um kring. Þetta svæði þjónar einnig mikilvægum þætti í skólastarfi Grafarvogs sem m.a. felst í að efla börn og ungmenni í útivist og útinámi.
 - M.t.t. þessara þátta þá spyrjum við hvort fjárhagslegur kostnaður, kolefnisspor, mengun, tímatap, o.fl. þættir verði metnir þegar íbúar og skólasamfélagið þarf að ferðast út fyrir hverfið til að sækja sambærilega útivist?
 - Verður beinn fjárhagskostnaður metinn við að koma upp sambærilegu grænu svæði og er í Gufunesi ef þörf verður að breyta eða leggja Frístundagarðinn niður? Verður annað sambærilegt svæði byggt upp innan Grafarvogs?
 - **Geldinganes.** Þar sem Geldinganes er mikið notað útivistarsvæði (m.a. fyrir kajaksiglingar, sjósund, hjólréiðar, útivist með gæludýr, fugla- og stjörnuskoðun) er mikilvægt að gott aðgengi verði þangað fyrir hjólandi og gangandi. Verða áhrif framkvæmdarinnar metin á útivistarsvæðið Geldinganes?
 - **Lýðheilsa og áhrif á íbúa vegna breyttrar umferðar innan Grafarvogs.** Ljóst er að aukinn umferðapungur innan hverfisins mun hafa mikil áhrif á íbúanna. Verða áhrif aukins umferðapunga innan hverfisins metin m.t.t. aðgengi barna, unglunga og annarra íbúa að félags- og íþróttastöðum hverfisins? T.d. að skólum og milli skóla, sundlaug, bókasafni, Egilshöll, íþróttasvæðinu í Dalhúsum, kirkju- og æskulýðsstarfi og svo mætti lengi telja.

- **Heilsueflandi samfélag.** Hvernig samrýmist framkvæmdin meginmarkmiði „Heilsueflandi samfélags“² á þeim svæðum sem framkvæmdin hefur mest áhrif á? Í henni segir: „Heilsueflandi samfélag er heildræn nálgun sem embætti landlæknis vinnur að í samstarfi og samráði við sveitarfélög, opinberar stofnanir, frjáls félagasamtök o.fl.“ Þar segir jafnframt: „Heilsa er líkamleg, andleg og félagsleg vellíðan en ekki einungis það að vera laus við sjúkdóma og örorku (WHO, 1948). Lýðheilsa felur í sér markvissar aðgerðir hins opinbera og annarra sem miða að því að bæta heilsu, líðan og lífsgæði þjóða og þjóðfélagshópa (WHO, 1998).“
- **Verðmat á lýðheilsu.** Hvernig verður mat á lýðheilsu íbúanna metið til fjár og áhrif þess tekið inn í endanlegt arðsemismat?
- **Arðsemismat.** Hvernig verður heildar arðsemi framkvæmdarinnar metin? Gæti þetta mat á endanum verið á kostnað íbúa svæðisins en hagkvæmt út frá landsvísu?

3. Önnur áhrif

- **Fasteignaverð.** Verður lagt mat á áhrif framkvæmdarinnar á fasteignaverð í þeim hverfum þar sem áhrifanna gætir mest, bæði á framkvæmdatíma og að framkvæmd lokinni?
- **Raun hraði á akbrautum.** Við mat á loft- og hljóðmengun, verður stuðst við hámarkshraða eða áætlaðan raun hraða á akbrautum sem gjarnan er hærri en hámarkshraði?
- **Mat á umferð.** Verður metið hve stór hluti umferðarinnar verður gegnumstreymis umferð, þá annað hvort umferð til/frá Reykjanesinu og til/frá Suðurlandi og þá hver stór hluti umferðarinnar verður í formi þungaflutninga?
- **Ljósmengun.** Það er ljóst að ljósmengun muni aukast mikið við þessa framkvæmd og einnig á framkvæmdartíma á ákveðnum svæðum. Hvernig verður ljósmengun metin (bæði götulýsing og lýsing frá ökutækjum)?
- **Mengunarvarnir.** Hvaða mengunar-, ljós- og hljóðmengunarvörnum er mögulegt að koma upp til verndar íbúa?
- **Myndatökustaðir fyrir sjónræn áhrif.** Í Töflu 4.1. í skýrslu Matsáætlun Sundabrautar eru tillögur framkvæmdaraðila að myndatökustöðum til að meta sjónræn áhrif framkvæmdarinnar. Þar virðist vanta mikilvæga myndatökupunkta:
 - Hamrahverfi horft til norðurs.
 - Vættaborgir t.d. frá Borgaskóla horft yfir Geldinganes og til vesturs.
 - Gufuneshverfi (íbúðarhverfi) horft til norðurs, austurs og suðurs.
 - Útivistasvæði í Gufunesi horft til norðurs og vesturs.

Víðir og Sigurlaug,

Íbúar í Borgahverfi

¹ <https://fristundagardur.gufunes.is/>

² <https://island.is/heilsueflandi-samfelag>

Um leið og við fögnum því að loksins eigi að hefja gerð Sundabrautar viljum við gera alvarlegar athugasemdir að ekki sé gert ráð fyrir öðru en þverunum frá Gufunesi í Gunnunes sem ögrar miklu náttúruverndagildi svæðisins, enda er það friðlýst sem og lífsgæðum íbúa.

Við í Íbúasamtökum Grafarvogs sem sátum í samráðshópi um Sundabraut á sínum tíma var aldrei kynnt 2. og 3. áfangi brautarinnar sem er frá Kjalarnesi að Gufunesi. Því gerum við nú eftirfarandi athugasemdir að gefin sé gaumur að lífríki og ásýnd svæðisins sem við teljum verða fyrir stórkaða ef það er ekki skoðað vel til hlítar.

Eins óskum við eftir að niðurstöður samráðshópsins (þar sem fulltrúar íbúasamtaka Grafarvogs og Laugarnes áttu sæti í á sínum tíma) verði dregnar fram því þar var lögð mikil vinna í arðsemismat sem sýndi svart á hvítu að göngin upp á Kirkjusand væru arðbærust. Það sem hefur gerst í millitíðinni er að borgaryfirvöld hafa gert allt til að koma í veg fyrir að besta leiðin væri farin sem var í göngum frá Gufunesi og uppá Kirkjusand.

Eins höfum við ítrekað gert athugasemdir við að borgin virðist hafa unnið í markvisst að því er virðist að koma í veg fyrir að Sundabraut með að skipuleggja íbúðabyggð í vegstæði Sundabrautar í Gufunesi. Þannig að nú á að etja íbúum saman sem kjósa bíllausan lífstíl við þjóðbraut. Þetta vissi borgin.

Íbúar í Grafarvogi hafa í 30 ár beðið eftir þessari braut. Því er óskað eftir að farið verði í kjölinn á þeirri vinnu sem unnin var af samráðshópi um Sundabraut þar sem fulltrúar íbúasamtaka Grafarvogs og Laugarneshverfis áttu sæti.

Samtímis eru gerðar alvarlegar athugasemdir við skort á valkostum í matsáætlun þ.e. að ekki standi til að meta umhverfisáhrif mismunandi valkosta fyrir viðkvæmasta hluta framkvæmdarinnar, verkhluta 2 og 3. Að þar sem að mest áhrif hefur á umhverfið sé einungis gert ráð fyrir þverunum og brúm, versta mögulega kosti ólíkt því sem á við um fyrsta verkhlutann. Því er lagt til að Skipulagsstofnun geri kröfu um að í matsáætlun verði umhverfisáhrif jarðganga til jafns við þveranir og brýr umhverfismati Sundabrautar frá Gufunesi í Gunnunes.

Markmið mats á umhverfisáhrifum framkvæmdar er að leggja mat á afleiðingar viðkomandi framkvæmdar á umhverfi og hvernig draga megi úr eins og frekast er kostur neikvæðum áhrifum hennar vegna staðsetningar, starfsemi sem henni fylgir, eðlis og umfangs sem og mótvægisáðgerðir sem draga úr eða milda áhrif. Markmið matsáætlunar er að lýsa því með hvaða hætti skuli staðið að mati á hugsanlegum áhrifum framkvæmdar og starfsemi sem henni fylgir og eru líkleg til að valda umhverfisáhrifum.

Við mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar frá Gufunesi í Gunnunes er nauðsynlegt að horfa til tveggja þátta:

- A. Náttúruverndar og mikilvægi hennar fyrir íbúa
- B. Hljóðvistar byggðanna við framkvæmdasvæði í Gufunesi, Borgum, Víkum, Staðarhverfi og Mosfellsbæ.

Náttúruvernd er hvergi mikilvægari en í nágrenni við þéttbýli. Gildi óspilltrar náttúru fyrir lífsgæði íbúa og vellíðan verða seint ofmetin og er það stutt fjölda rannsókna.

Blikastaðakró og Leiruvogur voru friðlýst árið 2022 eftir áralanga baráttu íbúa og annarra velunnara. Mikilvægið felst í:

1. Strendur eru óspilltar og engin mannvirki
2. Blikastaðakró og Leiruvogur eru grunn, í Blikastaðakró er dýpi almennt 2-3 metrar.
3. Á fjöru eru víðfeðmar leirur í vikum með fjölbreyttum skeldýrum og þar eru einnig mikilvæg heimkynni burstaorma og sprettfiska
4. Svæðið er IBA svæði þ.e. alþjóðlega mikilvægt fuglasvæði
5. Tugir fuglategunda halda til í vikunum og þar er töluvert æðarvarp
6. Um 20 landselir búa í Blikastaðakró
7. Laxagengd er um friðlýsta svæðið í Úlfarsá/Korpu sem er einnig mikilvæg fyrir fugla og aðra laxfiska.
8. Kayakklúbburinn hefur aðsetur sitt við vikurnar og þar er helsta róðrarsvæðið íbúa höfuðborgarsvæðisins
9. Aðstaða er til sjósunds enda sjórinn lítt mengaður
10. Góðir göngustígar umlykja friðlýsta svæðið þar sem þúsundir manna njóta návistar við náttúruna án umferðarskarkala.
11. Tveir af vinsælustu golfvöllum landsins eru aðliggjandi vikum.
12. Hestaleiðir liggja um Blikastaðanes.

Allir þessir þættir munu verða fyrir miklum neikvæðum og óafturkræfum afleiðingum af þverunum.

Góð hljóðvist er gríðarlega mikilvæg heilsu manna. Með því að leggja Sundabraut með þverunum og brúm er hljóðvist íbúa ógnað þar sem umferðarhávaði magnast við að skella á haffletinum.

Loks er rétt að minnast þeirra neikvæðu áhrifa sem þveranir hafa haft á lífríki innan þeirra þar þveranir loka fyrir eðlileg sjóskipti á sjávarföllum þannig að setmyndun verður innan þverana. Slíkt hefði sérstaklega alvarlegar afleiðingar í Blikastaðakró og Leiruvogi vegna þess hversu grunnar vikurnar eru.

Í þeirri matsáætlun sem hér er til kynningar er gert ráð fyrir að framkvæmdum við Sundabraut sé skipt í 4 verkþætti. Eðlilegra væri með tilliti til umhverfisáhrifa bæði á lífsgæði fólks sem og lífríki að framkvæmdinni væri skipt upp í 3 verkhluta, að verkhluti 2 og 3 verði sameinaðir en slíkt er forsenda þess að halli jarðganga verði hæfilegur.

Íbúasamtök Grafarvogs gera kröfu um að meta umhverfisáhrif jarðganga til jafns við þveranir og brýr umhverfismati Sundabrautar alla leið.



Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 REYKJAVÍK
Ísland

Reykjavík, 19. október 2023
Tilvísun: 2023100296

Efni: Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um matsáætlun vegna Sundabrautar, mál 627/2023 í Skipulagsgátt

Vísað er til máls nr. 627/2023 í skipulagsgátt, matsáætlun vegna Sundabrautar Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur fengið málið og meðfylgjandi gögn til skoðunar og gefur eftirfarandi umsögn.

Einstaka þættir fyrirhugaðrar framkvæmdar kynnu að vera háðir starfsleyfi eða skráningu heilbrigðiseftirlits, s.s. starfsmannabúðir, efnisnámur og jarðvegstíppar. Almennt séð telur HER vel gert grein fyrir framkvæmdinni og þeim umhverfispáttum sem á að meta í matsáætlun. HER hefur þó nokkrar athugasemdir við efni áætlunarinnar.

HER vill byrja á að ávarpa það úrval valkosta sem fjallað er um í matsáætlun. Fram kemur að fallið hafi verið frá því að meta ákveðna valkosti, s.s. göng á ákveðnum leggjum leiðarinnar, 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 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.

Í matsáætluninni eru gefnir 3 valmöguleikar um legu Sundabrautar á Gufunesi. Vegna þeirrar áhættu sem stafar af mengunarefnum sem urðuð eru í Gufuneshaugnum er fallið frá því að skera í hauginn, en einn valkosturinn er að leggja brautina yfir haugana á yfirborði. HER vill skerpa á að þó ekki sé rofið yfirborð haugsins getur fargið sem fylgir legu brautarinnar á yfirborði haft áhrif á flutning efna og gass í hauginum. Gert er ráð fyrir rannsóknnum á núverandi ástandi til að meta áhrif og þörf á vöktun, en að mati HER þarf einnig að fjalla um mögulegar mótvægisáðgerðir komi í ljós mengunarhætta. Fram hefur komið að hætta sé á leka frá haugnum út í sjó vegna lélegs frágangs, möguleg mótvægisáðgerð væri að loka fyrir hauginn með landfyllingu.

Gert er ráð fyrir því í matsáætlun að meta áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist og loftgæði og gerð verður grein fyrir vöktun og mótvægisáðgerðum bæði á framkvæmda- og rekstartíma. HER telur að skoða þurfi sérstaklega áhrif hábrúar yfir Kleppsvík á hljóðvist í nærliggjandi íbúðarbyggð í samhengi við það álag sem svæðið er undir vegna hávaða frá hafnarstarfsemi.

HER áskilur sér rétt til að koma með frekari athugasemdir á síðari stigum.

Virðingarfyllt
f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri

Dagbókarbrot – hugleiðingar um ferð til Reykjavíkur frá Akranesi, sem eru lagðar fram í skipulagsgáttinni vegna áætlunar um mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar.

Í dag er 19. október 2023.

Ég á bókaðan fund uppi í Ofanleiti með samstarfsmönnum mínum í Verkís til að ræða lokasprettinn í hönnun nýja steypuskála Norðuráls á Grundartanga. Ákveðið var að halda einn staðarfund eftir tugi Teamsfundi á undanförunum 3 árum.

Það eru gular viðvaranir, ekkert utanlandsflug og hviður undir Hafnarfjalli mælast upp í 51 m/sek og hitastigið um 12°C. Veðurstöð Vegagerðarinnar við Blikadalsá og á Kjalarnesinu sýnir hviður upp á 25 og 29 m/sek og í Tíðarskarðinu 36 sek/m. Það er jú alltaf vitlaust veður í Tíðarskarðinu. Ég áætla 40-45 mínútur í ferðina miðað við engar tafir verði í Ártúnsbrekkunni.

Ég legg af stað á fullhlöðnum Bensanum og upplýsingarnar á skiltinu út úr bænum staðfestir veðrið á Kjalarnesinu s.k.v. „umferdin.is“. Á leiðinni út að Göngum minnst ég skipulagsvinnunar um legu þessa vegar svo og skipulagsvinnunar við gangnamunnan og hönnun þeirra fyrir um 30 árum síðan. Á leiðinni í gegnum Göngin velti ég líka fyrir mér hvernig mun tvöföldun Hvalfjarðarganga verði hönnuð. Fyrir um 15 árum síðan voru umferðartölurnar þannig að 25% umferðarinnar í gegnum gögnin átti upphaf sitt á Akranesi. Þessi tala hefur sennilega lækkað með mikilli aukningu ferðamanna í umferðinni. Samt sem áður skipta betrumbætur á vegleiðum til Reykjavíkur okkur á Akranesi miklu máli.

Þó að tveirplúseinn beggja vegna við Göngin muni dreifa og jafna umferðina í gegn þá verður tvöföldunin alger bylting og mun gefa Grundartangasvæðinu enn meiri möguleika á stækkun vegna greiðari umferðar og nýrri leið, svo kallaðri Sundabraut, frá Kjalarnesinu yfir á Sæbraut í Reykjavík.

Þegar ég kem upp úr Göngunum og framhjá gatnamótunum inn í Kjós liggur vegurinn yfir „Hviðuheidi“ að Grundarhverfi á Kjalarnesinu og ég hugsa um hvort hönnun þessarar leiðar verði ekki af sömu frábæru

gæðum og það sem búið er að gera sunnan Grundarhverfisins að Kollafirði. Munu þeir bæta um betur með vindbrjóti og gróðusetja tré meðfram brautinni eins og Gunnar Geir á Vallá gerði við íbúðarhúsið sitt?

Kollafjörðurinn nálgast og komið að enda nýframkvæmdarinnar. Jú það er ekki búið að taka ákvörðun um þverun Kollafjarðar í tengslum við Sundabrautina og hvernig hún tengist nýframkvæmdinni. Ef þverunin verður fyllingar og brú yfir á Álfsnesið þá mundi ég hugsa mig tvisvar um og sennilga að fara í gegnum Mosfellsbæinn til Reykjavíkur. Margir muna eftir malar- og sandfoki á bílana sína þegar keyrt var framhjá fyrrum malargryfjunni þar sem „Flatus lifir“ og jafnframt horft út á Kollafjörðinn við mynni hans og séð særokshvyrfla tugi metra upp í loftið. Við þau skilyrði yrði þeirri brú, hvort sem hún yrði yrtrileið eða innri leið, lokað hið snarasta. Ef einhvers staðar á leiðinni um Sundbraut ætti að setja göng þá ættu þau að vera á þessum stað. Göng undir Kollafjörðinn mun án efa styrkja enn frekar útivistarsvæðið í botni Kollafjarðar með tilliti til útsýnis út fjörðinn svo og ef vegtenging yrði gerð upp á Esjumela um Álfsnesið væri einungis umferði í botn fjarðarins fyrir íbúa þar og útivistarfólk.

Ég velti því fyrir mér hvert verður hlutfall umferðarinnar, sem kemur að norðan og fer um Sundabraut annar vegar og um Mosfellsbæinn hins vegar, Einnig hversu margir munu aka um Kjalarnesið árið 2035?

Á kynningafundum, sem haldnir hafa verið nú í október hafa framsögufólk rætt um hindranir á veglagningu um Álfsnes og Gufunes. M.a að veglína Sundabraut er áætluð um/við/í gegnum ruslahauga bæði í Álfsnesi og Gufunesi. Það er ekki viðeigandi að nefna þessa nýju, frábæru leið Sorpbrautina. Það mun finnast góð lausn á leiðina yfir Álfsnesið og Gufunesið.

Ég ímynda mér hvað mundi gerast, ef ég væri á þessari leið og kominn í Gufunesið. Kleppsvíkin er horfin. Hvar og hvernig verður þverunin um Elliðaárvog? Í viðtölum og á kynningunum hefur komið fram að þverun úr fyllingum og brú er umtalsverð fjárhagslega ódýrari en göng undir voginn.

Ég er sannfærður um að hin mikla uppbygging íbúðarbyggðar í Vogunum muni halda áfram í norður og inn á athafnasvæðið við Sundahöfn. Verðgildi lands í Vogunum er miklu mun hærra en verð á landi t.d. inn á

Grundartanga. Faxaflóahafnir eiga mikið af upplýsingum um alls konar notkun á þessu svæði, sem gæti nýst við ákvarðanatöku.

Ef áframhaldandi uppbygging verður í Vogunum og gengið verður á athafnasvæðið í Sundahöfn mun þverun vogsins geta verið sunnar og í formi fyllinga og brúar. Ef þetta verður raunin þá mun „ég“ eiga valkost á því að velja við aðkomu að Sæbrautinni um þrjá möguleika: Til hægri inn í miðbæ Reykjavíkur, beint áfram eftir Skeiðárvognum inn í Mörk og Skeifuna og svo til vinstri upp í Breiðholt og Hafnarfjörð. Þrír valkostir eru betri en tveir til dreifingar á umferð. Ég reikna með að umferð að norðan á leið á Suðurland fari um Mosfellsbæ.

Skerðing athafnasvæðis Sundahafnar er hægt að bæta með framtíðaruppbyggingu á Grundartanga til langrar framtíðar. Þar er verðlag lands enn miklu ódýrara en í Sudahöfn og framtíðarmöguleikar betri. Það er ekki fyrirsjáanlegt að innflutningur með skipum muni minnka á komandi áratugum og það þarf að skoða hvað verður eftir 30 – 40 ár.

Það tók mig 45 mínútur að komast alla leið. Ég hafði líka tímasett fundinn kl 9:30 til að losna við hæga umferð úr Mosfellsbænum að Kringlumýrarbraut fyrir og um kl 9:00. Væntanlega mun þessi ferð taka einungis 30 mínútur árið 2035.

Allar áætlanir og ákvarðanir um Sundabraut þarf að taka mið af hvað verður eftir 2050. Þetta er tilgangurinn með þessum skrifum.

Magnús H. Ólafsson arkitekt á Akranesi. Kt.: 150550-4759

Mosfellsbæ, 19.10.2023

Til Skipulagsstofnunar ríkisins

Umsögn um matsáætlun Sundabrautar, III. áfanga Mál nr. 627/2023.

Friðsæld og náttúruupplifun eru ómetanlegir fjársjóðir, en eru á stöðugu undanhaldi eftir því sem höfuðborgarsvæðið vex og þenst út. Því ber að haga öllum framkvæmdum svo, að ekki raski þær lífsgæðum íbúa þess meir en orðið er. Bygging risavaxinnar brúar þvert fyrir norð-austurjaðar þess verður að teljast mikið umhverfisslys ef af verður, og því ber að haga þeim framkvæmdum svo að sem minnstur skaði verði af.

Því koma jarðgöng aðeins til greina.

Ég undirritaður fer þess á leit við Skipulagsstofnun að tekið verði tillit til eftirfarandi þátta við gerð matsáætlunar um Sundabraut og þeir metnir til umhverfisáhrifa við gerð umhverfismats fyrir III. áfanga Sundabrautar sem til stendur að leggja yfir Leiruvog, frá Geldinganesi yfir í Gunnunes. Og legg áherslu á að ekki einungis eiginlegur byggingarkostnaður, heldur raunhæft mat á þeim verðmætum sem eru í hættu verði byggð brú en ekki gerð göng, verði lagt til grundvallar við útreikning á valkostum.

1. Ítarlegt og raunhæft mat verði lagt á þann valkost að leggja Sundabraut í stökk á sjávarbotni. Valkosturinn verði kostnaðargreindur og borinn saman við öll neikvæðu áhrifin sem þverun Leiruvogs með brúm og landfyllingum hefur á umhverfið og líf íbúa í Mosfellsbæ og annarra borgarbúa um ókomna tíð.
2. Áhrif bílaumferðar allan sólarhringinn á útivistargildi Leiruvogs verði metin. Í því sambandi verði virði náttúruvegurðar, náttúruupplifunar og friðsældar við sundin blá metið til fjár.

3. Mat verði lagt á áhrif bílaumferðar á lýðheilsu, þ.m.t. umferðarhávaða og útblástursmengun. Einnig verði gerð grein fyrir áhrifum veglýsingar á brautinni sjálfri í íbúabyggð. Sömuleiðis áhrifum ljósmengunar frá bílaumferð á Sundabraut í byggð.
4. Mat verði lagt á áhrif Sundabrautar á náttúrulegt útsýni út á Sundin, Faxaflóa, og Snæfellsjökul, sólarlagið, stjörnuhiminn, norðurljósinn o.fl.
5. Neikvæð áhrif umferðar á fasteignaverð í hverfunum sem njóta nálægðar við sundin blá og ströndina verði metin.
6. Gerð verði töluleg grein fyrir fjölda ökutækja sem aka um Sundabraut. Einnig eðli ferða og tegund farartækis, s.s. einkabíll, rúta, vöruflutningabíll o.fl. Sömuleiðis gjaldtöku og fýsileika þess að velja göngin frekar en Vesturlandsveg.
7. Áhættan sem fylgir því að leggja Sundabraut að hluta á landfyllingum yfir Leiruvog verði kostnaðarmetin, með hliðsjón af áhrifum þess á kolefnissporið. Leirur eru afkastamiklir kolefnissvelgir en reynslan hefur sýnt að þar sem firðir og flóar eru þveraðir með þessum hætti stöðvast með tímanum setflutningar út í sjó og leirurnar fyllast smátt og smátt af seti. Kolefnisbindingin stöðvast, kolefnissporið stækkar og þá um leið útgjöld ríkissjóðs.
8. Gerð verði grein fyrir áhrifum landfyllinga yfir Leiruvog á sjálfbærnimarkmið og alþjóðlegar skuldbindingar íslenska ríkisins í náttúruverndarmálum en þær taka til fuglaverndar, heimsmarkmiða SP, samnings SP um lífræðilega fjölbreytni o.s.frv.
9. Gerð verði grein fyrir mögulegum áhrifum loftslagsbreytinga á sjávarstöðu, veður- og vatnafar í Leiruvogi. Þrjár ár (Varmá, Kaldakvísl og Úlfarsá/Korpa) renna í voginn og viðbúið að vatnavextir færast í aukana. Landfyllingar í Leiruvogi eru í því tilviki líklegar til að tefja setflutninga úr veginum og stuðla að óæskilegri setmyndun.
10. Áhrif þess á sjálfsmynd Mosfellinga að stór hluti íbúabyggðar í sveitarfélaginu verði króaður af inn á milli tveggja stofnbrauta sem eru í sjónlínu hvor við aðra, þ.e. Sundabraut annars vegar og Vesturlandsveg hins vegar. Mosfellsbær hefur kynnt sig sem “Bæ í borg”; útivistarbæ og heilsueflandi samfélag í áraraðir. Sú ímynd getur laskast svo um munar.
11. Bygging brúar og landfyllingar geta haft mjög slæm áhrif á seli sem má oft sjá við strandlengjuna. Og sömuleiðis göngu laxfiska uppí árnar sem renna í Leiruvog.

12. Undirritaður tekur undir umsögn skipulagsnefndar Mosfellsbæjar frá 6. október 2023. “Skipulagsnefnd leggur áherslu á mikilvægi þess að metin verði vandlega mögulega áhrif Sundabrautar á Leiruvog, hvað varðar strauma og lífríki svæðisins. Leiruvogur og Blikastaðakró voru friðlýst árið 2022 en svæðið er mikilvægur viðkomustaður farfugla, einkum vaðfugla og fóstur ríkulegt fuglalíf allt árið um kring. Auk þeirra einkennist vogurinn af fjölbreyttum vistgerðum, leirum, þangfjörum, kræklingaáreyrum og sandfjörum sem eru lífauðugar.”

Það er von undirritaðs að men hafi þessa þætti í huga þegar Sundabrá, eða Sundagöng öllu heldur verður hönnuð.

Með vinsemd og virðingu.

Gunnlaugur Johnson, arkitekt

Árbót við Engjaveg

270 Mosfellsbæ

goj@goj.is

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ég er fylgjandi þessari framkvæmd, en vil þó koma nokkrum athugasemdum á framfæri. Helst hef ég áhyggjur af þverununni frá Gufunesi yfir í Gunnunes. En vikurnar þar fyrir innan eru bæði grunnar og friðlýstar. Þessi svæði eru og ættu að vera mikilvæg til útivistar fyrir íbúa þéttbýls höfuðborgarsvæðis. Helst hef ég áhyggjur af þrengingum sem brýr valda, líkur eru á að ekki verði nægjanleg sjóskipti, innan við brýnar til að viðhalda þeim grunnu vikum sem þar eru. Þær gætu jafnvel horfið, Nokkrar áhyggjur hef ég einnig af hljóði við brýnar, en legg hinnsvegar til að efnið, uppgröfturinn sem til fellur verði notaður til að mynda veglegar hljóðmanir. Bæði við vegin en einnig við framtíðar skotæfingarsvæði, sem eðilegt er að koma fyrir í Alfsnesi, eða réttara halda þeim þar áfram. Heilt yfir er nokkuð sérkennilegt að ekki sé skoðaðir í matsáætlun aðrir kostiir eins og til dæmis göng, en þau myndu eðlilega ekki trufla sjóskipti í vikunum!

Höfundur: Einar Kristján Haraldsson/einarkrhar@gmail.is

Sent inn þann: 19.10.2023

Mál nr. 0627/2023 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Er á móti því að Sundabraut sé svo nálægt nýrri byggð í Gufunesi. Brautin myndi eyðileggja einstakt útivistasvæði í Geldinganesi. Sem íbúi Gufuness myndi þessi leið skapa mikla hljómengun á þessu annars friðsæla umhverfi.

Höfundur: Kristín Sigurðardóttir/ksig81@gmail.com

Sent inn þann: 19.10.2023

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Hér kemur umsögn sveitarstjórnar Hvalfjarðarsveitar, 384. fundur dags. 11.10.2023: Niðurstaða: Umhverfis-skipulags- náttúruverndar- og landbúnaðarnefnd - 25. fundur. Niðurstaða: Umhverfis-, skipulags-, náttúruverndar og landbúnaðarnefnd gerir fyrir sitt leyti ekki athugasemd við verkefnislýsingu vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Endanlegri afgreiðslu vísað til sveitarstjórnar Hvalfjarðarsveitar. Sveitarstjórn: Inngangur: Erindi frá Reykjavíkurborg. Þann 14. september 2023 samþykkti Borgarráð Reykjavíkur verkefnislýsingu vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Með verklýsingunni eru boðaðar breytingar sem varða legu og útfærslu áformaðrar Sundabrautar. Jafnhliða því er lögð fram áætlun um hvernig standa skuli að umhverfismati breytinganna, sbr. lög nr. 111/2021. Breytingartillögur og umhverfismat þeirra verða mótaðar og kynntar samhliða mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Með vísan til 1. mgr. 30. gr. skipulagslaga og laga nr. 111/2021 um umhverfismat er verkefnislýsingin, ásamt matslýsingu, lögð fram til kynningar og umsagnar. Áformað er að kynna verkefnislýsinguna á opnum íbúafundum og verða þeir auglýstir sérstaklega. Verkefnislýsingin er kynnt í skipulagsgáttinni, samráðsvettvangi um skipulagsmál og mat á umhverfisáhrifum. Óskað er eftir því að athugasemdum verði komið á framfæri á þeim vettvangi fyrir 19. október nk. Bókun fundar: Oddviti lagði fram eftirfarandi tillögu: "Sveitarstjórn Hvalfjarðarsveitar samþykkir og staðfestir bókun nefndarinnar að gera ekki athugasemd verkefnislýsingu vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040." Tillagan borin undir atkvæði og samþykkt með 7 atkvæðum.

Höfundur: Jökull Helgason/skipulag@hvalfjardarsveit.is

Sent inn þann: 19.10.2023



Landssamtök hjólreiðamanna

Vegagerðin og Reykjavíkurborg, skipulagsgátt

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

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

Reykjavík 19. október 2023

Umsögn um:

Sundabraut - matsáætlun og verklýsing aðalskipulagsbreytingar

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

Ólík áhrif brúa og ganga á virka ferðamáta.

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

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

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

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

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

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

Endurskipulagning hafnarstarfsemi.

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

Leggja stofnbrautar um Gufunes-sorphauga.

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

Hjólreiðaáætlun

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

Virðingarfyllt
f.h. stjórnar LHM



Árni Davíðsson
formaður

Um Landssamtök hjólreiðamanna

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

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Sent í gegn um skipulagsgátt

Reykjavík, 19. október 2023

Mál nr. 627/ 2023: Sundabraut – matsáætlun

Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar. Landvernd hefur kynnt sér matsáætlun 15.09.2023 vegna Sundabrautar.

Matsáætlun

Í matsáætlun er almennt vikið að því hverjir eru taldir helstu áhrifaþættir sem leggja á til grundvallar umhverfismati. Landvernd vill gagnrýna það sem fram kemur á bls. 3 um tilgang framkvæmdarinnar, þar eru loftslagsmál ekki talin með helstu áherslum, þ.e. að draga úr losun, aðeins öryggi, hagræði og skilvirkni. Tilvitnun á bls. 9 í úrskurð Skipulagsstofnunar frá árinu 2004 um að fallist hafi verið á alla valkosti sem þá voru lagðir fram getur að mati Landverndar ekki verið legið til grundvallar umhverfismati nú í ljósi þess tíma sem liðinn er síðan, nýrra upplýsinga, breyttrar löggjafar og stefnu stórvalda og ekki síst þeirra alvarlegu áskorana sem nú er við að etja varðandi loftslagsmál. Gera verður kröfu um að allir meginþættir áhrifa framkvæmda verði unnir út frá nýjum rannsóknum og viðfangsefnum við gerð nýs umhverfismats. Saga endurtekinnna og misheppnaðra tilrauna við að koma verkefninu Sundabraut á dagskrá er að mati Landverndar skýrasta dæmið um að áformin standast ekki þau viðmið sem leggja á til grundvallar við slíkar stórframkvæmdir og þar vega neikvæð umhverfisáhrif þyngst.



Vistkerfi / loftslagsmál

Vistkerfi jarðar og andrúmsloftið eru órjúfanlegir þættir og heilbrigði beggja þátta er grundvallaratriði sjálfbærrar þróunar. Aðgerðir í loftslagsmálum verða því að haldast í hendur við náttúruvernd og endurheimt vistkerfa.

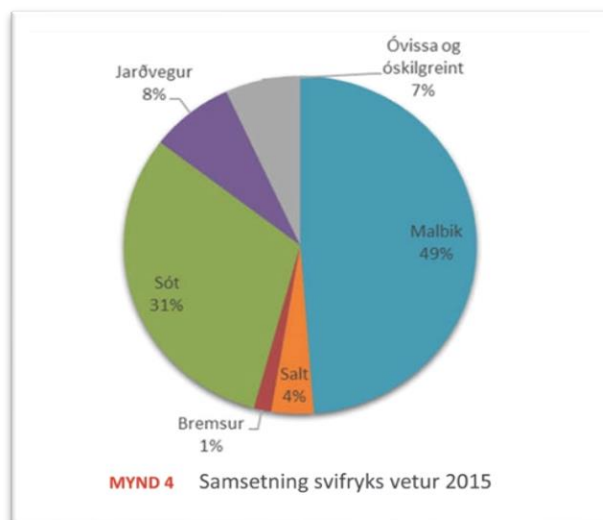
Við framkvæmdir af þessari stærðargráðu þarf að vera ljóst hvernig framkvæmdin stuðlar að uppfyllingu markmiða en Ísland hefur gert skuldbindingu samkomulag á alþjóðavísu hvað varðar loftslag og vistkerfi. Landvernd metur að ávinningur Sundabrautar geti ekki verið í anda sjálfbærrar þróunar í ljósi þeirra gríðarlegu áskorana sem meðal annars áhrif aukinnar umferðar og framkvæmda með Sundabraut munu að óbreyttu hafa.

Landvernd leggur áherslu á að við umhverfismat verði sýnt fram á hvort verkefnið samrýmist skuldbindingum Íslands. Áformuð Sundabraut yrði langstærsta samgönguframkvæmd sem ráðist hefur verið í eða við höfuðborgarsvæðið, sé borgarlína tekin út fyrir sviga. Mikilvægt er að staðið verði rétt að mati á áætlaðri losun CO₂ frá framkvæmdunum sem og áætlaðri losun miðað við spáða umferð á rekstrartíma. Einnig má benda á margvísleg mengunaráhrif þ.e. áhrif á loftgæði og lýðheilsu borgarbúa. Vega þarf einnig og meta sérstaklega hvernig Sundabraut samræmist markmiðum samgöngusáttmálans sem ætlað er að breyta ferðavenjum, draga úr umferðarálagi og margvíslegri mengun sem stafar af umferð ökutækja. Sýna verður fram á í umhverfismati hvort Sundabraut samræmist þeim markmiðum sem sett eru fram um borgarlínu. Sundabraut verður að óbreyttu umferðarpung þjóðbraut inn í kjarna höfuðborgarinnar með tilheyrandi álagi á samfélag og innviði og mengun á lífríki og lýðheilsu íbúa höfuðborgarsvæðisins. Að mati Landverndar eru framkvæmdirnar tvær, Sundabraut og Borgarlína með andstæð markmið og Borgarlína fellur mun betur að markmiðum stjórnvalda um samdrátt í losun og fjölbreyttari ferðamáta.

Samkvæmt staðreyndum rannsóknum hjá Umhverfisstofnun

<https://ust.is/loft/loftgaedi/svifryk/> má sjá að

svifryksmengun frá götum og hjólbörðum vegur þyngst í áhrifum loftmengunar á höfuðborgarsvæðinu. Þessi mengun hefur endurtekið farið langt yfir heilsuverndarmörk m.a. á köldum vetrardögum. Svifryk frá götum og umferð hefur mælst allt að 50% af mengunarvöldum. Þessi áhrif verða að koma fram í umhverfismati með tilliti m.a. til rafbílavæðingar. Ef horft er til þess hve svifryksmengun frá gatnakerfi og hjólbörðum er þegar mikill áhrifavaldur er mikilvægt að hafa í huga að svifryksmengun mun að óbreyttu aukast mikið miðað við umferðarspá um áætlaða Sundabraut. Í umhverfismati þarf að reikna með þeirri staðreynd að rafmagnsbílar eru mun þyngri en ökutæki sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti eru að jafnaði í dag og orsaki því meiri loftmengun af völdum gatnakerfi og hjólbörðum á hvern bíl. Kemur þetta til með að skipta miklu máli þegar hlutfall rafbíla hækkar. Landvernd leggur áherslu á að greina hvaða áhrif mikil fjölgun þyngri bíla hefur á svifryksmengun. Því miður fylgja breytingum oft nýjar áskoranir en mælingar vegna rafbíla hafa sýnt að þrátt fyrir að þeir séu sérstaklega hljóðlátir umfram jarðefnaeldneytisbíla þá snýst dæmið við þegar umferðarhraði er aukinn. Umferðarhávaði frá mikilli umferð



Þar sem umferðarhraði er meiri berst þá lengra þar sem veghljóð er meira en frá vélum bíla. Hér er því um að ræða annað sértækt vandamál samhliða rafbílavæðingu. Landvernd leggur til að hávaðamengun verði endurmetin með tilliti til þessa með hliðsjón af lýðheilsu og útivist og sömuleiðis á áhrifum á viðkvæmt lífríki á áhrifasvæði Sundabrautar. Landvernd vill með þessum athugasemdum er lúta að rafbílum á engan hátt rýra hina augljósu kosti þeirra umfram bíla með jarðefnaeldsneyti vegna útblásturs CO₂. Ekki má líta fram hjá hve stór mengunarpáttur umferðar ökutækja svifríksmengun er og hve mikil áhrif sá þáttur getur haft á lýðheilsu fjölda íbúa.



Verndarsvæði

Verndarsvæðið Leiruvogur og nærsvæði þar með talið sundin blá mynda órjúfanlega heild sem fyrirhuguð framkvæmd mun hafa veruleg áhrif á. Innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar eru mikilvæg og fjölbreytt verndarsvæði og friðland sjá nánar á vefsja.is. Sundabraut kemur til með að liggja í nálægð við friðlýst svæði og þar verður að gera kröfur um ítarlegar og víðtækari rannsóknir en getið er í matsáætlun.

Blikastaðakró – Leiruvogur

Verndargildi svæðisins er mjög hátt – grunnsævi og víðáttumiklar leirur. Leirurnar eru meðal fárra óraskaðra leira á höfuðborgarsvæðinu sem hafa mikilvægt lífríki að geyma sem hefur svo einnig áhrif á annað lífríki m.a. til fæðu far- og staðfugla sem sækja inn á þetta svæði. Þá gegna leirur einnig mikilvægu hlutverki við að takmarka gróðurhúsaáhrif og önnur neikvæð áhrif loftslagsbreytinga. Leirur binda gróðurhúsalofttegundir og binding á flatareiningu er mikil og því leggur Landvernd áherslu á rannsóknir á þeim. Taka skal mið af því að ef ætlun er að setja hverskonar mannvirki í sjó þá getur það haft víðtæk áhrif á leirur og lífríki ef straumar eru skertir eða stefnu þeirra breytt vegna framkvæmda.



Lífríki / friðland fugla og fl.

Fyrir liggur að staða svæðisins hvað varðar ótvírætt verndargildi hefur verið staðfest og vill Landvernd minna á hversu mjög hefur verið þrengt að slíkum svæðum í og við höfuðborgarsvæðið. Landvernd telur þörf á að gert verði heildstætt mat á sjávarfitjum, grunnsævi, leirum og lífríki á höfuðborgarsvæðinu og nágrenni þess því Landvernd lítur svo á að Sundabraut muni raska þessari mikilvægu heild þannig að höfuðborgarsvæðið muni glata síðasta svæðinu sem myndar nokkuð órofa heild náttúru og lífríkis án gríðarlegs inngrips framkvæmda sem nú er stefnt að.

Landvernd gerir kröfu um að heildstæðar rannsóknir fari fram á lífríki öllu á áhrifasvæði framkvæmdar og þá ekki síst fuglalífi eins og það hefur þróast á svæðinu til dagsins í dag. Fyrir liggja góðar eldri rannsóknir á hluta svæðisins sem þarf að láta fara fram endurmat á þannig að tryggt verði að nústaða svæðisins er varðar fuglalíf og lífríki á leirum verði í ljósi friðlandsins varin til framtíðar. Einkenni svæðisins eru vogar, grunnsævi, fjörur, leirur og árósar, en svæðið sem Sundabraut á að umlykja með margþættum varanlegum og óafturkræfum áhrifum hefur í raun flest það sem einkennir fjölbreytt lífríki. Blikastaðakró er skjólgóður vogur, sem gengur suður úr hinum eiginlega Leiruvogi. Úlfarsá (Korpa) fellur í Blikastaðakró, þar er einnig Korpúlfsstaðahólmi (Leirvogshólmi). Leiruvogurinn sjálfur, milli Blikastaðaness og Gunnuness, er ósasvæði Leiruvogsár, Köldukvíslar og Varmár. Fjörur á svæðinu eru að mestu leirur, sem þekja um 70 ha á stórstraumsfjöru. Þær eru víða malarbornar og sendnar, um þriðjungur þeirra gljúpar leðjuflatir. Utan leirunnar tekur við grunnsævi, innan við 5 m heimild. Þetta er svæði með alþjóðlegt verndargildi í nánd við mesta þéttbýli landsins. Leiruvogur er sérstaklega mikilvægur fyrir umferðarfugla á fartíma vor og haust, en einnig halda fuglar þar til á öðrum árstímum. Hvað varðar fuglalíf á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og áhrifasvæði þess þá liggur fyrir að í eldri rannsóknarskýrslum hversu gríðarlega fjölbreytt lífríki og fuglalíf er að finna á svæðinu og skal þá vísast í skýrslur unnar af Jóhanni Óla Hilmarssyni og Ólafi Einarssyni árið 2009 “Fuglar og gróður á Álfsnesi” sem og eldri skýrsla Jóhann Óli Hilmarsson unnin 2006 “Fuglalíf á áhrifasvæði annars áfanga Sundabrautar”

Þessar tvær skýrslur um lífríki og sérstaklega fjölskrúðugt fuglalíf bera með sér að það er ekki tilviljun að svæðið er á lista yfir IBA og hvað þá að það sé tilviljun að um friðlýst svæði sé að ræða. Friðlandið er einstakt hvað varðar sérstaklega fuglalíf sem ætti í raun að vera næg ástæða til að falla frá framkvæmdum við Sundabraut. Landvernd metur nálægð framkvæmdasvæðisins sé slíkt að inngrip framkvæmda og umferðar í kjölfarið sé þess eðlis að um óafturkræf náttúruspjöll yrði að ræða. Er það von Landverndar að í

umhverfismati verði tekið afdráttarlaus afstaða með náttúru og lífríki svæðisins og matið leiði þannig til þess að fallið verði frá framkvæmdinni í heild sinni ofan jarðar.



Villtir fiskistofnar / Leirvogsa – Úlfarsá

Áhrifasvæði framkvæmda mun eins og sjá má á meðfylgjandi heimasíðu ekki einvörðungu hafa áhrif á framkvæmdasvæði og nærsvæði heldur og kunna að vera ófyrirséðar afleiðingar á gengd fiskjar í ár á svæðinu. Blikastaðakró sem liggur frá svokölluðu veiðisvæði Korpu og Úlfarsá og vatnasvið hennar eru svæði sem eru á náttúruminjaskrá allt upp að helsta upptökusvæðs árinna sem er Hafravatn. Í Korpu, þeim hluta árinna sem liggur að sjó sem er hluti Úlfarsár, er eins og vatnasviðið allt dýrmæt stangveiðiá í umsjá SVFR <https://svfr.is/svaedi/korp/>. Árið 2020 veiddust 189 laxar á tvær stangir. Auk þess ganga umtalsvert af urriða og bleikju í ána sem er til vitnis um hversu fjölbreytt lífríki hún hefur að geyma. Þá er mikilvægt að koma því á framfæri að sleppingar hafa ekki af neinu tagi verið stundaðar í ánni heldur er þar staðbundinn villtur stofn fiskjar. Hafa ber hinsvegar í huga að villtir íslenskir laxastofnar eiga sannarlega undir högg að sækja í dag á sumum öðrum svæðum landsins, þeim mun dýrmætari eru einmitt þær ár sem eftir standa óspilltar. Framkvæmdir við Sundabraut gætu valdið óafturkræfum afleiðingum á stöðu göngufiskjar á svæðinu. Gera má ráð fyrir að mesta truflun geti orðið á meðan framkvæmdatíma stendur. Ljóst er að ef uppfyllingar og leiðigarðar fylgja framkvæmdinni um sundin blá þá kann það að hafa alvarlegar afleiðingar á viðkvæmt svæði innan við sundin. Samráð við hagsmunaðila árinna ætti því að hafa verið meira til þessa dags vegna áforma. Mikilvægt er að tilhlýðilegar kröfur verði ekki bara um rannsóknir heldur trúverðugar mótvægisáðgerðir og vöktunaráætlanir ef ekki verður fallið frá áformum um framkvæmdina. Ef af framkvæmdum verður yrði að gera ríkar kröfur um að sett verði upp áætlun um sérstaka vöktun á öllu vatnasviði vatnsfalla sem liggja innan þeirra marka sem eru skilgreind á náttúruminjaskrá. Yrði sú vöktun að vera í amk 2 ár fyrir framkvæmdir, meðan á þeim stendur og fyrstu ár eftir að framkvæmdum yrði lokið. Sýnt yrði jafnframt hvernig gripið yrði til mótvægisáðgerða ef neikvæðar afleiðingar kæmu fram. Á heimasíðu SVFR er að finna gagnlegar lýsingar á þeirri einstæðu náttúrufegurð og lífríki sem er að finna á þessu svæði í jaðri höfuðborgarinnar sjá nánar: <https://svfr.is/svaedi/leir/> Í Leirvogsa var meðaltalsveiði frá árinu 2000 – 2019 um 500 laxar, en metveiði var árið 2008 en þá veiddust 1.173 laxar. Þá er sömuleiðis mjög góð sjóbirtingsveiði í Leirvogsa.

Hér liggur fyrir að innan við framkvæmdasvæðið sem þvera á um sundin blá eru tvær einstaklega fallegar og vinsælar stangveiðiár með fjölbreyttu lífríki sem þarf að taka alvarlega tillit til þegar slík áform eru sett á dagskrá.



Ásýnd

Ásýndaráhrif þarf að meta sérstaklega og leggja til grundvallar umhverfismati. Fyrir liggur að risavaxin stofnbraut yfir sundin blá mun hafa óafturkræf áhrif hvað varðar ásýnd. Munu þau ekki aðeins verða fyrir ásýndarskaða heldur fá aðra merkingu að sama skapi. Mikilvægt er að í umhverfismati verði lagt mat á hvaða gildi hin heildstæða fremur lítt raskaða ásýnd eyja og sunda hefur í dag. Þá er um að ræða sterka sögulega tengingu sem rifin verður úr samhengi en mikilvægar menningarminjar og menningarlandslag er innan áhrifasvæðis framkvæmda sem þarf að meta einnig að verðleikum sem órofa minjaheild. Sundin blá sjást mjög víða að, fjallahringurinn sveigmyndaður í kring geymir einmitt vinsælustu útivistarsvæði íbúa höfuðborgarsvæðisins nægir þar að nefna Esju og Úlfarsfell.

Lokaorð

Að öllu samanteknu telur Landvernd að farsælla væri að forgangsraða Borgarlínu fram yfir Sundabraut og endurskoða hvort framkvæmdin geti sammælst markmiðum sem í samgöngusáttmálanum eru. Verði verkefnið tekið lengra er mikilvægt að jarðgöng verði áfram valkostur og verði umhverfismetinn til jafns við brúarkosti.



*Með vinsemd og virðingu
f.h. stjórnar Landverndar
Þorgerður M Þorbjarnardóttir*

Vegna: Máls nr. 0627/2023, Sundabraut (Kynning tillögu að áætlun)

Athugasemd:

Ég tek undir hvert orð í umsögn Ástu Þorleifsdóttur #31. Nauðynlegt er að huga að náttúrvernd áður en ráðist er í vegaf framkvæmdir á strandlengjunni og þar geta jarðgöng verið góður og umhverfisvænn kostur. Snorri Ingimarsson Umhverfisnefnd Ferðaklúbbsins 4x4 Fulltrúi Samtaka útivistarfólks í stjórn Vatnajökulspjóðgarðs

Höfundur: Snorri Ingimarsson/si@sing.is

Sent inn þann: 19.10.2023