Reykjavík

VSÓ RÁÐGJÖF



SUNDABRAUT

STOFNBRAUT | NÝR ÞJÓÐVEGUR AÐ REYKJAVÍK

Umhverfisskýrsla aðalskipulagsbreytingar

Drög

Umhverfismat aðalskipulags
September 2025

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Efnisyfirlit

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

1 Inngangur

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

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

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

1.1 Um Sundabraut

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

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

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

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

2 Umhverfismat

2.1 Áhrifaþættir og umhverfisþættir

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

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

2.2 Valkostir í skipulagstillögu

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

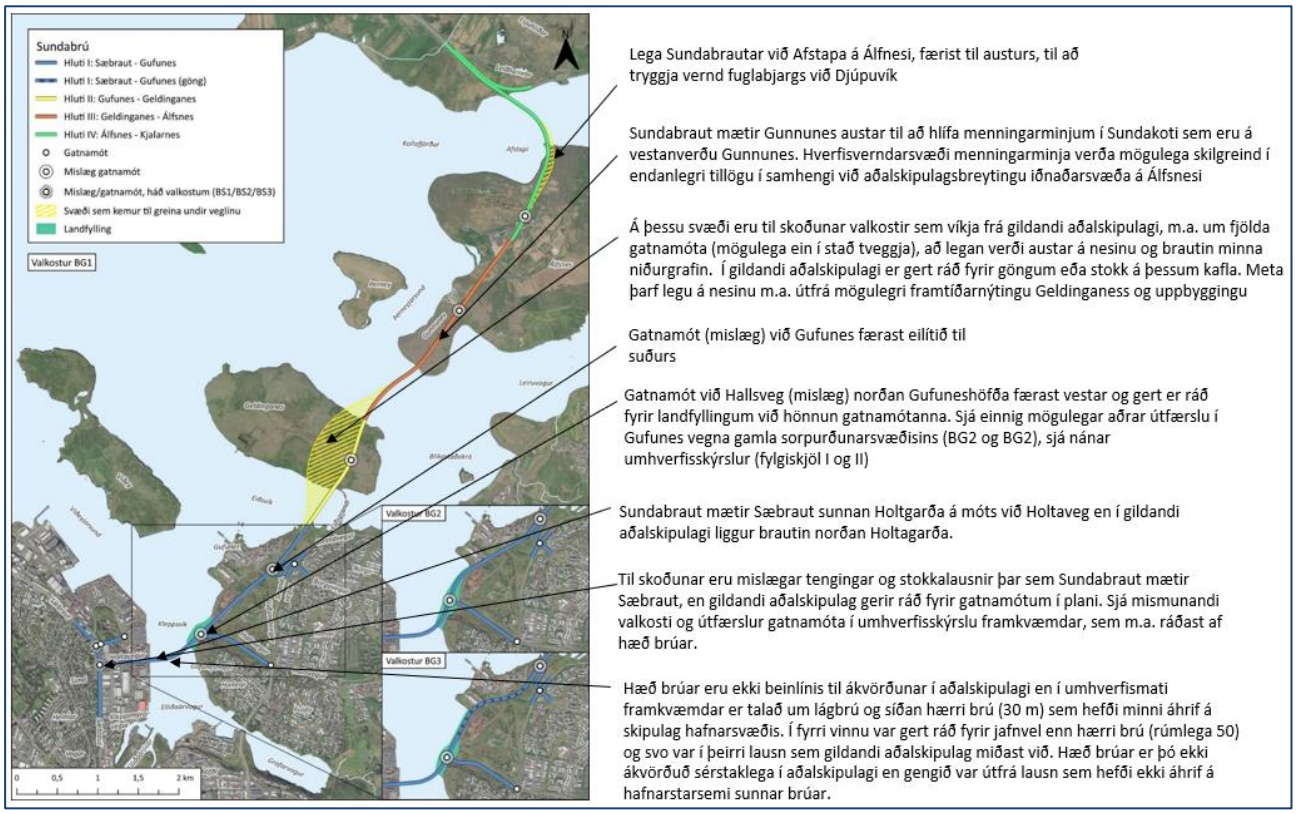
verður litið til þess hvernig kostirnir samræmast markmiðum framkvæmdar og almennt markmiðum Aðalskipulags Reykjavíkur 2040.

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

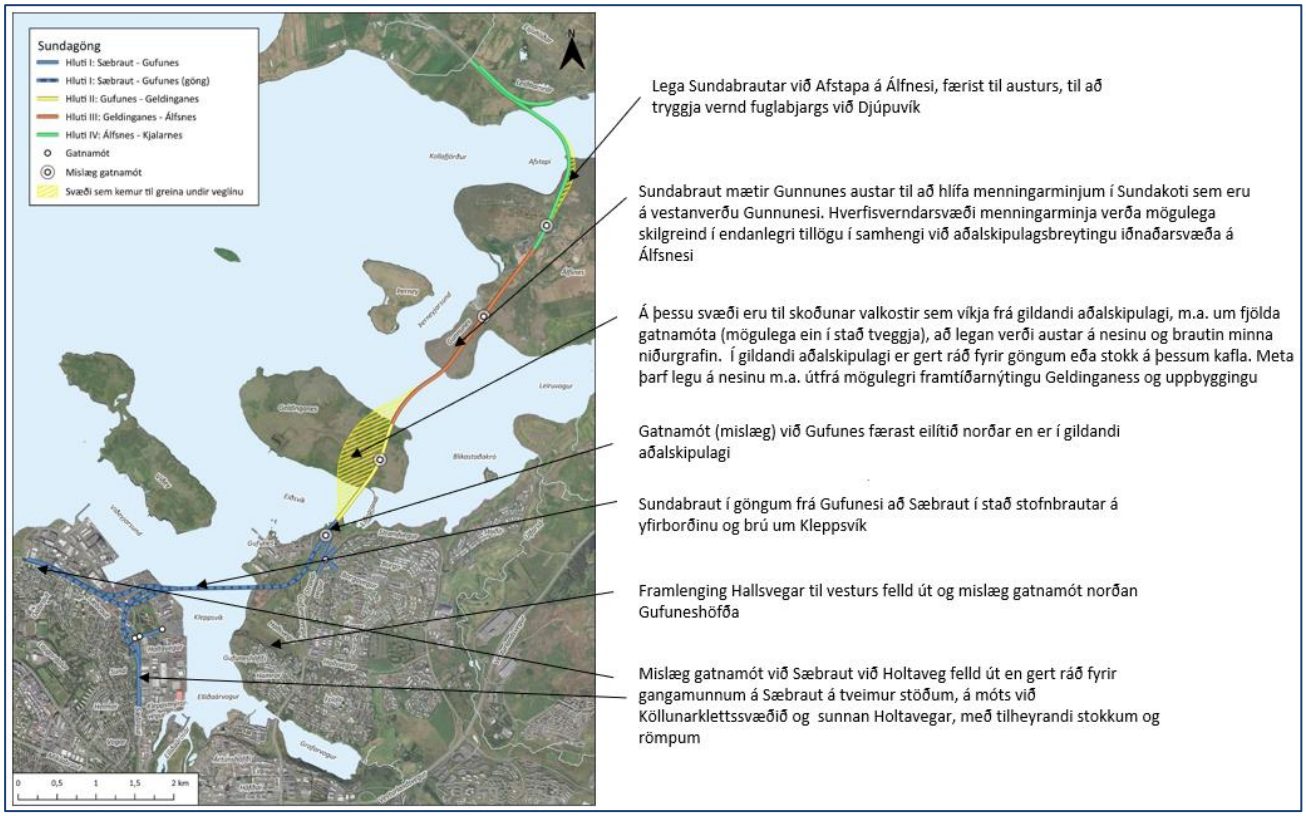
Tafla 1 Yfirlit yfir valkosti til skoðunar í skipulagstillögu og leiðarval.

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026



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



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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

2.3 Skilgreining umhverfisáhrifa

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

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

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

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

Vægi áhrifa eru sett fram á eftirfarandi hátt:

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

2.4 Heimsmarkmið

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



2.5 Óvissa

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

3 Umhverfismat

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

Tafla 2 Samantekt umhverfisáhrifa.

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

3.1 Byggðaþróun, landnotkun, húsnæði, atvinnusvæði og byggðamynstur

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

Matsspurningar

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

Viðmið og gögn

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

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

Gögn:

- Umhverfismatsskýrsla Sundabrautar, Efla 2025.

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

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Helsti munur milli valkosta:

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

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

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

Aðgengi og nýting núverandi atvinnusvæða

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

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

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

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

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

Tækifæri fyrir ný atvinnusvæði eða breytta landnýtingu

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

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

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

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

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

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

Dreifing starfa í Reykjavík

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

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

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

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

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

Breytingar á ásýnd og yfirbragði hverfa

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

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

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

Landþörf mannvirkja

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Framtíðarsviðsmyndir um fjölgun íbúa í Reykjavík og landþörf

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

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

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

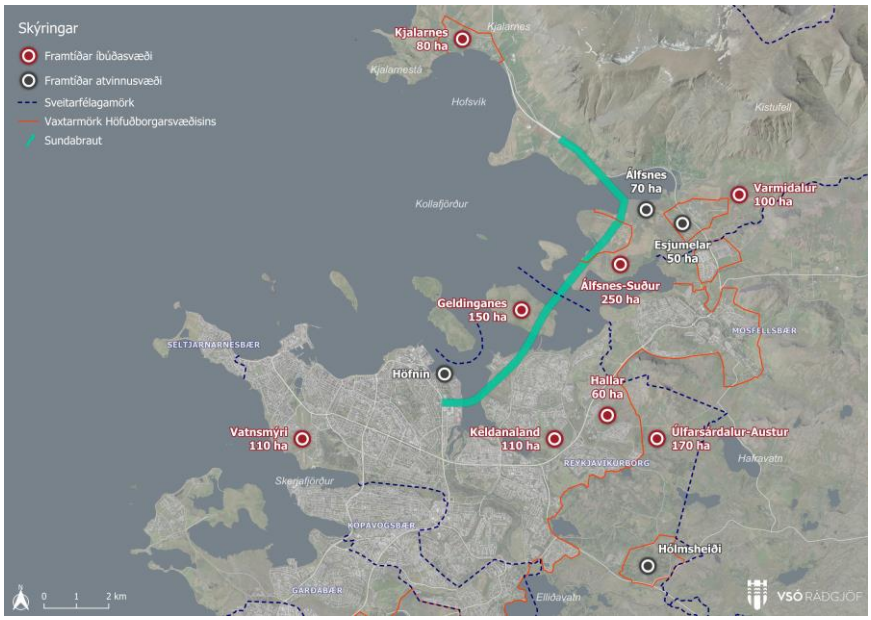
Sviðsmynd 2070	Fjölgun íbúa	Fjöldi íbúða*	Landþörf í ha**
A. Lágspá	45.000	31.550	450
B. Miðspá	86.000	52.300	750
C. Háspá	166.000	72.150	1.030

* Miðað er við 2,0 íbúa í íbúð
** Miðað er við 70 íbúðir á ha., sem telst í hærra lagi fyrir svæði í útjaðri.

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

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026



Mynd 3 Möguleg framtíðaríbúðasvæði og atvinnusvæði og áætluð stærð þeirra.

3.2 Samgöngur og ferðavenjur

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

Matsspurningar

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

Viðmið og gögn

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

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

Gögn:

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

Samgöngur og ferðavenjur – Samantekt umhverfisáhrifa

Sundabrú	Sundagöng	Óbreytt lega	Núllkostur
+	+ Styður síður við gangandi og hjólandi umferð en brú	+	–

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Helsti munur milli valkosta:

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

Breytingar á umferð

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



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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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

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

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

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

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

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

Breyttar ferðavenjur, ólíkir ferðamátar og aðgengi milli borgarhluta og hverfa

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

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

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

Niðurstöður umferðargreininga framkvæmdarinnar gefa til kynna að áhrif á ferðavenjur geti orðið neikvæðar; að fleiri muni velja einkabíl en ef Sundabrautar nyti ekki við. Hins vegar verður að taka það fram að í þeirri greiningu er ekki gert ráð fyrir veggjöldum[1]. Því má gera ráð fyrir því að hlutur einkabílsins sé meiri í niðurstöðum umferðargreiningarinnar en hann muni vera þegar Sundabraut opnar með veggjöldum, á sama tíma og borgarbúum bjóðast betri og raskari almenningssamgöngur. Sundabraut er einnig forsenda þess að rýmisfrek starfsemi víki fyrir þéttri íbúðabyggð og innviðum Borgarlínu, sérstaklega á Ártúnshöfða. Án Sundabrautar verður örðugra að koma þeim innviðum fyrir sem munu breyta ferðavenjum hvað mest í jákvæða átt.

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

Ferðatími og ferðavegalengdir

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

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

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

Öryggi vegfarenda

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

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

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

Skjal sótt af '000000000000' dags: 11.11.2026

3.4 Náttúrufar, vatnafar og minjar

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

Matsspurningar

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

Viðmið og gögn

Gögn og viðmið:

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

Náttúrufar, vatnafar og minjar – Samantekt umhverfisáhrifa

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

Helsti munur milli valkosta

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Verndarsvæði

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

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

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

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

Þerney í Kollafirði er á C-hluta náttúruminjaskrár vegna fuglalífs.

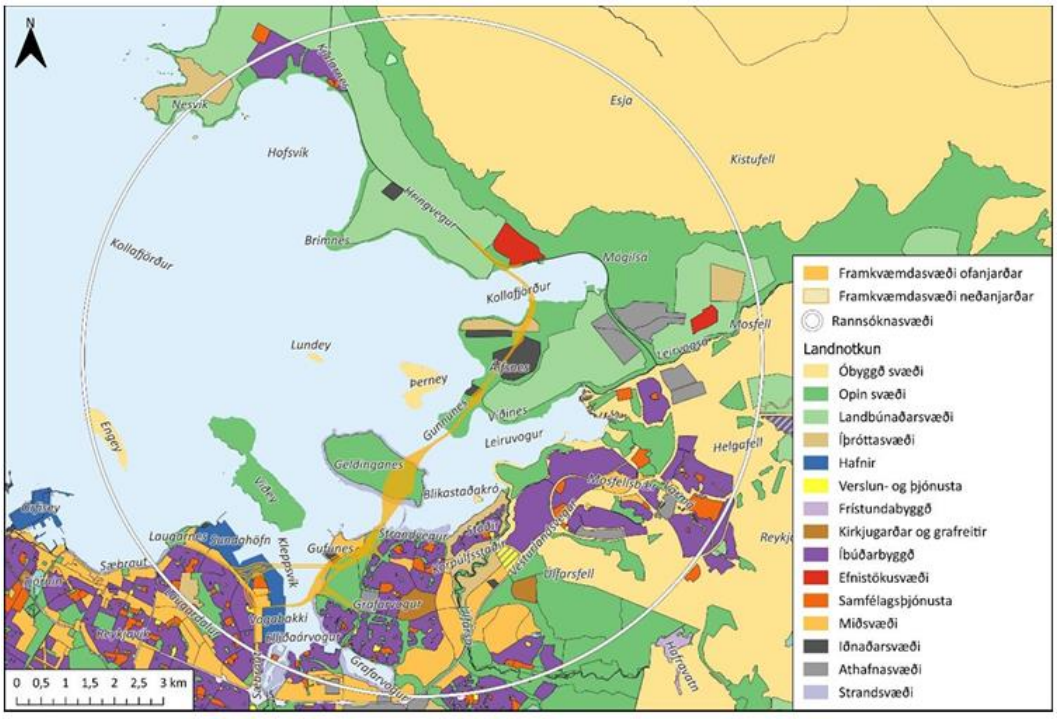
Gufuneshöfði er á C-hluta náttúruminjaskrár og fellur undir hverfisvernd.

Norðurströndin og strönd Geldinganess fellur undir hverfisvernd.

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

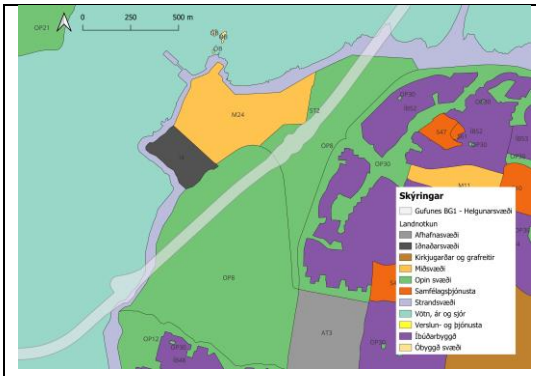
Auk þess falla undir sérstaka vernd skv. 61. gr. náttúruverndarlaga leirur við Eiði, volgra í Gufunesi og stöðuvötn á Álfsnesi og Kjalarnesi. Fjörur og grunnsævi við Kjalarnes, Elliðavog og Grafarvog eru mikilvæg fuglasvæði.

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



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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026



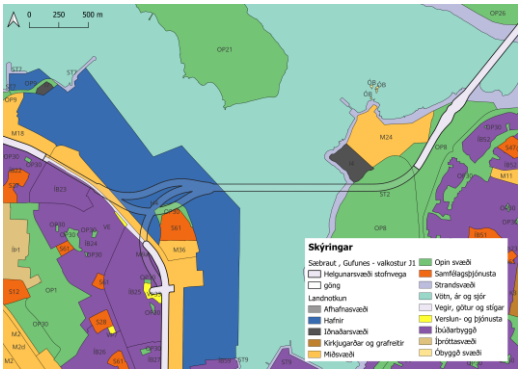
Sundabrú Gufunes BG1



Sundabrú Gufunes BG2



Sundabrú Gufunes BG3



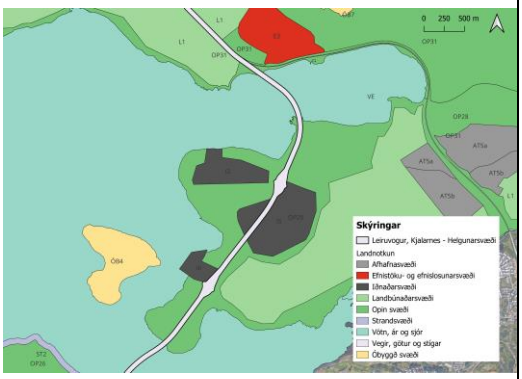
Sundagöng Sæbraut - Gufunes



Sundabrú Sæbraut BS1



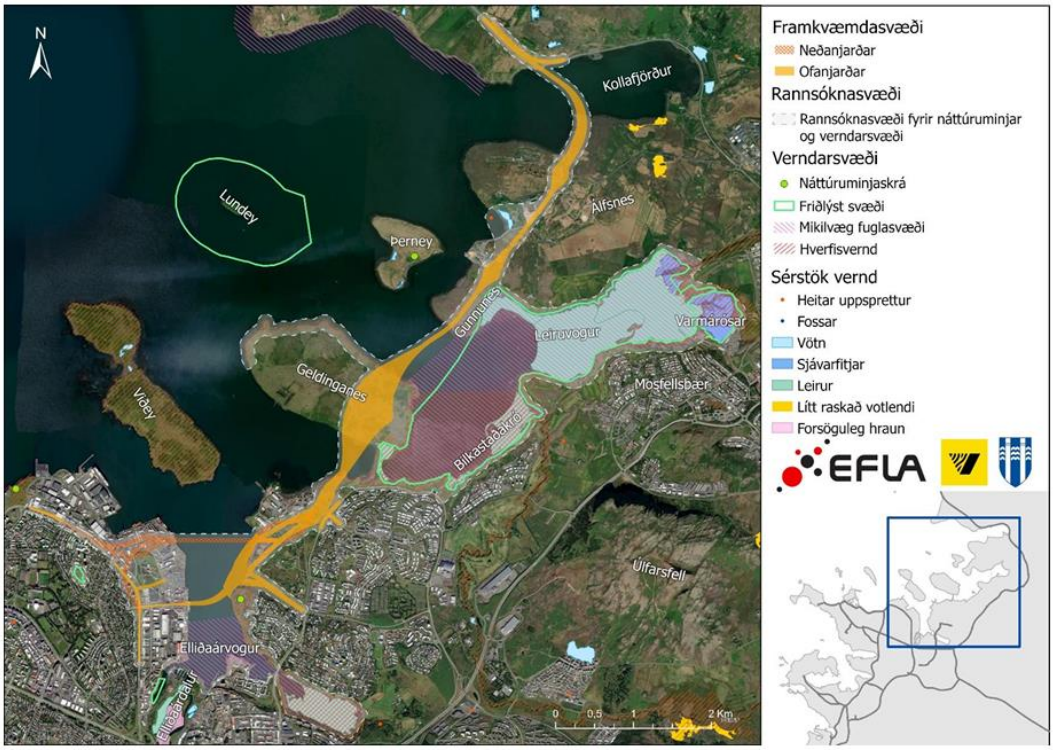
Sundabraut Geldinganes



Sundabraut Leiruvogur - Kjalarnes

Mynd 6 Landnotkun valkosta Sundabrautar

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026



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

Vistgerðir og líffræðilegur fjölbreytileiki

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

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

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

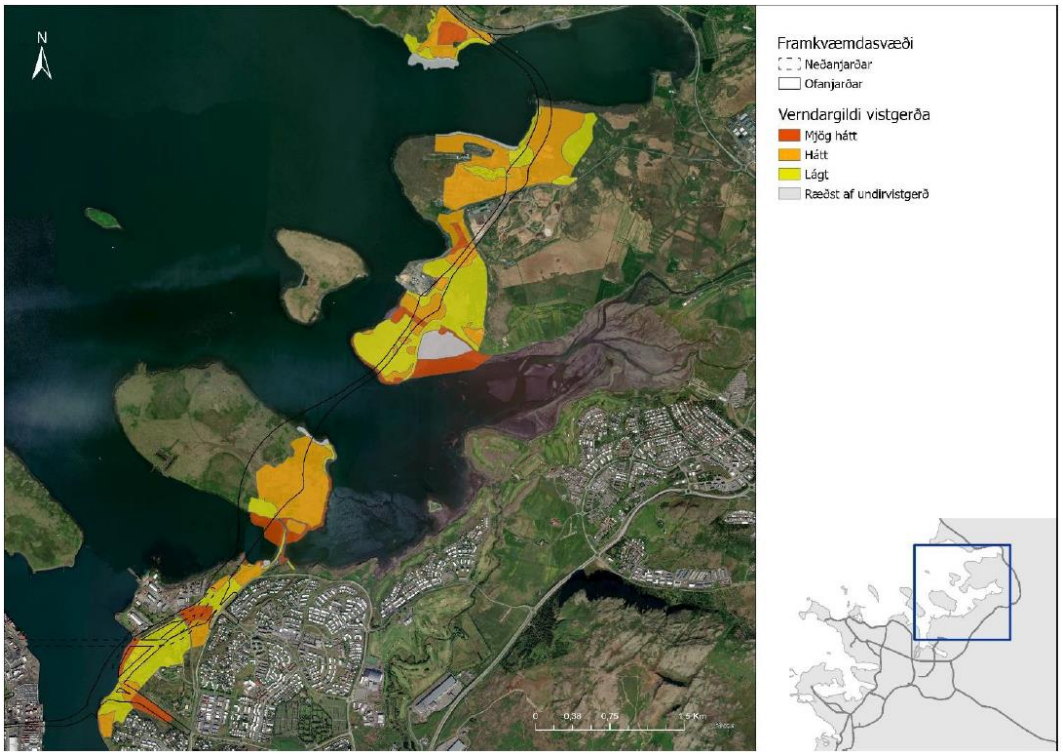
Rask verður búsvæðum fugla, einkum búsvæði sem fara undir veg, en einnig á truflun á framkvæmdatíma og hætta er á áflugi á brýr. Óbein áhrif geta orðið vegna áhrifa á botndýralíf og leirur vegna landfyllinga og brúa, einkum í Leiruvogi og Kollafirði. Hönnun veglínu tekur mið af því að sem minnst rask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

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

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

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



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

Vatnshlot

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

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

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

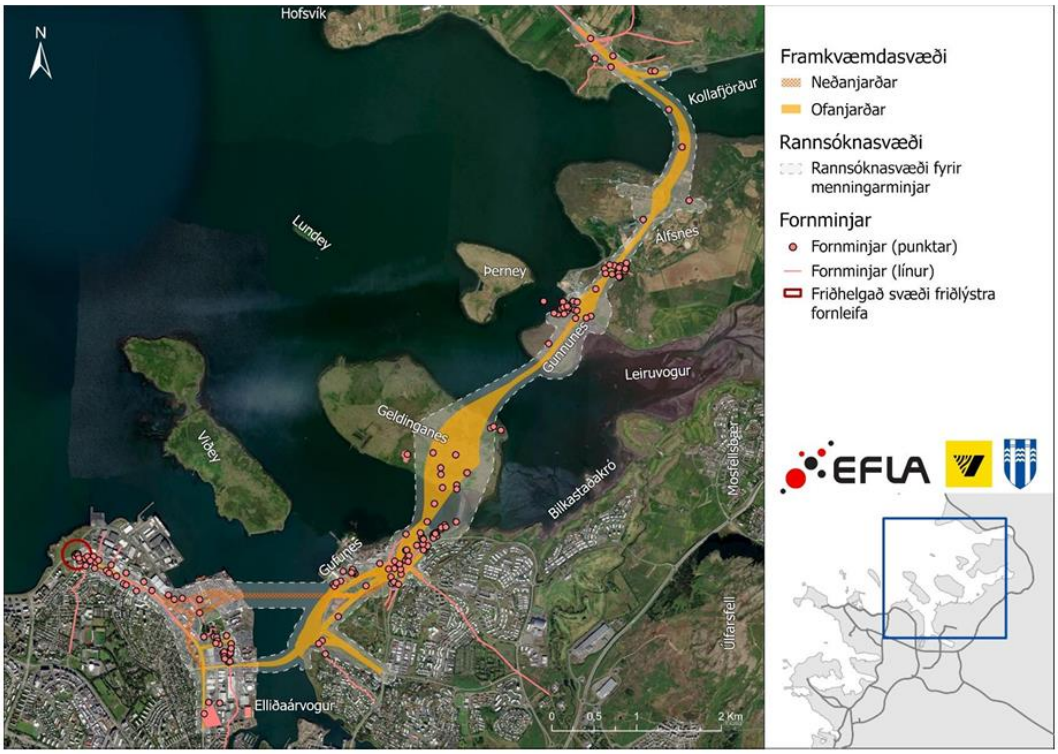
Mengun sem fylgir bílaumferð getur haft áhrif á efnafræðilegt ástand vatnshlota en þau eru talin óveruleg.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Fornminjar

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

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



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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

3.6 Heilsa og útivist

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

Matsspurningar

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

Viðmið og gögn

Stefnumörkun Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 (bls. 31):

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

Gögn og viðmið:

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

Heilsa og öryggi – Samantekt umhverfisáhrifa

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

Helsti munur milli valkosta

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Loftgæði og hljóðvist

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

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

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

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

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

Útivist og lífsgæði

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

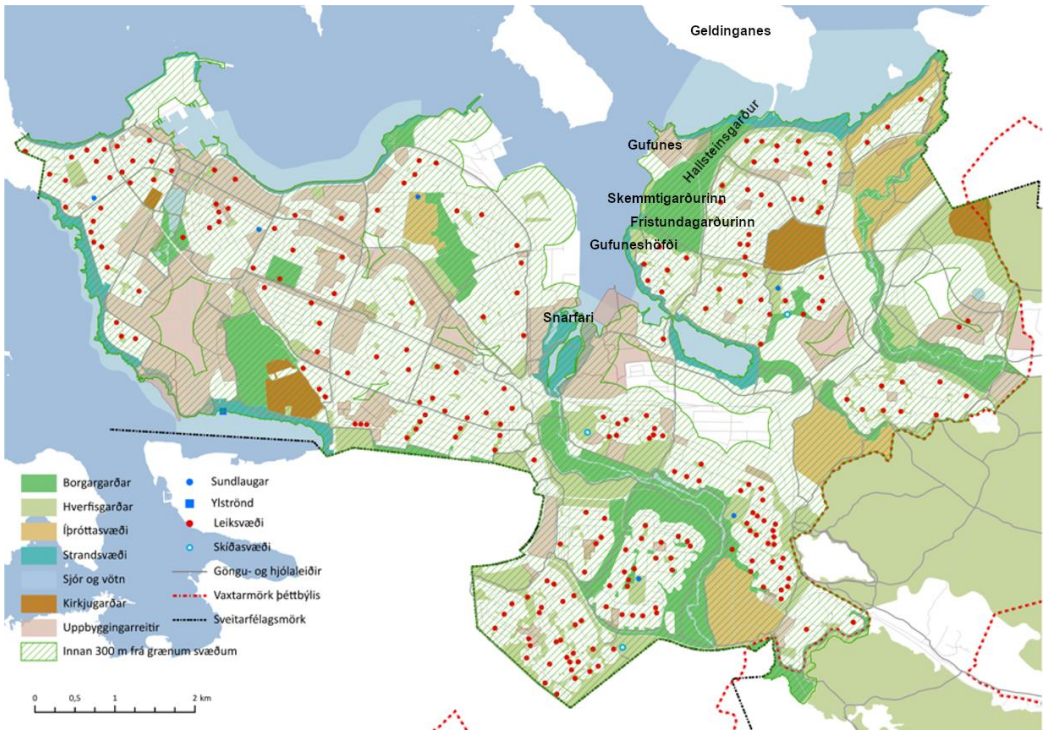
Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 er markmið um að sem flestir íbúar búi í innan við 300m fjarlægð frá útivistarsvæði sem er stærra en 2.000 fermetrar (Mynd 10). Þó þessi fjarlægð breytist ekki, þá slítur Sundabraut útivistarsvæði og strandsvæði frá byggðinni í Grafarvogi og aðgengi verður erfiðara, á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

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

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

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026



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

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

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

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026



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

Efnistaka

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

Fyrir Sundabrú er þörf á um 1.190 þús m^3 af efni í fyllingar. Hægt er að nota mest af efni sem fellur til annars staðar á veglínunni. Nokkrar hugmyndir eru um hvar megi nálgast viðbótarefni nærri framkvæmdasvæði, t.d. með frágangi á gamalli grjótnámu í Geldinganesi.

Við gerð Sundaganga er umframmagn af bergi um 1.010 þús m^3. Efni sem fellur til við gangagerð má flytja beint á vegstæði Sundabrautar eins og þörf er á. Hugmyndir um notkun umframefnis eru m.a. í landfyllingar, Hringrásargarð í Álfsnesi og efni af réttum gæðum má nýta almennt í gatnagerð og fyllingarefni við húsbyggingar.

Öryggi vegna Gufuneshauga

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

3.7 Loftslagsmál

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

Matsspurningar

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

Viðmið og gögn

Stefnumörkun Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 (bls. 31):

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

Loftslagsstefna höfuðborgarsvæðisins (2023)

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

Loftsslagsstefna Reykjavíkur:

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

Gögn:

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

Loftslagsmál – Samantekt umhverfisáhrifa

Sundabrú	Sundagöng	Óbreytt lega	Núllkostur
+	+	+	-

Helsti munur milli valkosta

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Breytingar á losun frá umferð og frá landnotkun

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Kolefnisspor mannvirkja sem tengjast Sundabraut

Í útreikningum á kolefnisspori Sundabrautar (EFLA, 2025) eru bornir saman valkostir um Sundagöng og Sundabrú. Kolefnisspor Sundaganga er reiknað marktækt hærra en kolefnisspor Sundabrúar. Þyngst vegur framleiðsla og öflun hráefna fyrir alla valkosti. Áætlað er að á framkvæmdatíma losni um 150 þúsund tonn CO_2-ígilda fyrir Sundagöng og 90-120 þúsund tonn fyrir Sundabrú, eftir því hvaða valkostur er valinn. Rekstur og viðhald er talið valda losun upp á 70 þúsund tonn fyrir Sundagöng og 50-60 þúsund tonn fyrir Sundabrú, þegar reiknað er með 60 ára notkunartímabili. Þrátt fyrir mótvægisaðgerðir eru áhrif framkvæmdarinnar töluverð í samhengi við losun frá samgöngum og mannvirkjagerð á landsvísu.

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

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

Viðnámsþol borgarinnar gagnvart loftslagsbreytingum

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

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

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

4 Tengsl við stefnumörkun, áætlanir og alþjóðasamninga

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

5 Tengsl við Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna

 *Heimsmarkmið: Stuðla að viðvarandi sjálfbærum hagvexti og arðbærum og mannsæmandi atvinnutækifærum fyrir alla* Stytta ferðatíma milli hafna, atvinnusvæða, íbúðasvæða og nágrannasveitarfélaga.	 *Heimsmarkmið: Byggja upp viðnámsþolna innviði fyrir alla, stuðla að sjálfbærri iðnvæðingu og hlúa að nýsköpun* Bæta samgöngur að atvinnusvæðum í vexti.
 *Heimsmarkmið: Draga úr ójöfnuði innan og á milli landa* Uppbygging hagkvæms húsnæðis í nánd við samgönguása og bætt aðgengi að atvinnusvæðum.	 *Heimsmarkmið: Gera borgir og íbúðasvæði öllum mönnum auðnotuð, örugg, viðnámsþolin og sjálfbær* Aðgengilegir innviðir fyrir akandi, hjólandi og gangandi sem og styrking almenningssamgangna. Öryggi vegfarenda bætt.
 *Heimsmarkmið: Grípa til bráðra aðgerða gegn loftslagsbreytingum og áhrifum þeirra* Stytta ferðatíma og minnka losun. Lágmarka kolefnisspor framkvæmda.	 *Heimsmarkmið: Vernda og nýta hafið og auðlindir þess á sjálfbæran hátt í því skyni að stuðla að sjálfbærri þróun* Hanna mannvirkið þannig að sem minnst áhrif verði á líf í vatni.
 *Heimsmarkmið: Vernda, endurheimta og stuðla að sjálfbærri nýtingu vistkerfa á landi, sjálfbærri stjórnun skógarauðlindarinnar, berjast gegn eyðimerkurmyndun, stöðva jarðvegseyðingu og endurheimta landgæði og sporna við hnignun líffræðilegrar fjölbreytni.* Uppbyggingarsvæði nýtt vel til að minnka þörf á að taka nýtt land undir byggð.	

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

6 Samantekt mótvægisaðgerða og vöktunaráætlun

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

7 Heimildir

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026