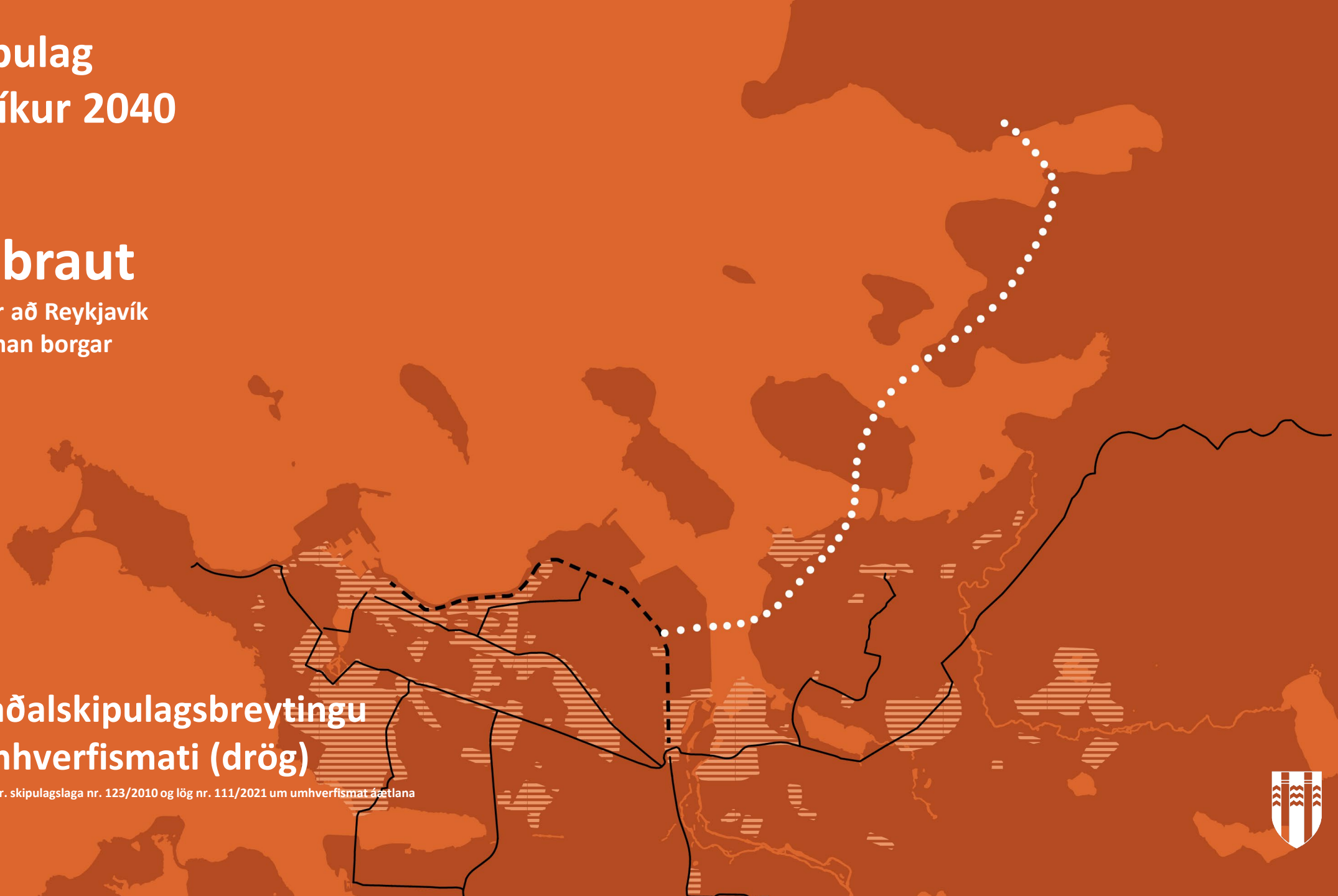
Aðalskipulag Reykjavíkur 2040

Sundabraut

Nýr þjóðvegur að Reykjavík
Stofnbraut innan borgar



Drög að aðalskipulagsbreytingu ásamt umhverfismati (drög)

Lögð fram sbr. 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og lög nr. 111/2021 um umhverfismat áætlana

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Sundabraut er nýr þjóðvegur að Reykjavík. Stofnbraut þessi, sem liggur öll innan marka Reykjavíkur, mun stytta vegalengdir til höfuðborgarinnar frá Norður- og Vesturlandi og ekki síður stytta leiðir innan þéttbýlis Reykjavíkur og milli borgarhluta. Brautin mun liggja frá Sæbraut, þvera Kleppsvík að Gufunesi og þaðan um Eiðsvík og Geldinganes, yfir Leiruvog að Gunnunesi og Álfsnesi og þvera Kollafjörð utanverðan og mæta þar Vesturlandsvegi á móts við Móanes.

Gert hefur verið ráð fyrir Sundabraut, sem nýrri stofnbraut í skipulagi Reykjavíkur og sem þjóðvegi um höfuðborgarsvæðið, í skipulagsáætlunum um árabil. Fjölmargar ákvarðanir um landnotkun og staðsetningu byggingarsvæða, einkum þó atvinnusvæða, hafa tekið mið af því að umrædd stofnbraut yrði lögð í framtíðinni. Aðalskipulagsbreytingin sem hér er kynnt er þannig nánari útfærsla á stefnu sem þegar liggur fyrir í samþykktum stefnuskjölum.

Það hefur lengi verið deilt um legu Sundabrautar og útfærslu hennar innan byggðar í Reykjavík. Skiptar skoðanir hafa verið um hönnun einstakra gatnamóta og legu og nálægð brautar við núverandi íbúðarbyggð, með tilheyrandi umhverfisáhrifum. Í ljósi þessa og sögu verkefnisins, er mikilvægt að vanda til verka, tryggja faglegt mat og greiningar á þeim valkostum sem lagðir eru fram. Brýnt er að draga fram á skýran hátt kosti og galla allra valkosta og áhrif þeirra í víðu samhengi frá mörgum sjónarhornum, m.a. hver áhrif hinnar nýju samgöngutengingar eru á byggðaþróun og ferðavenjur til langs tíma litið og hver áhrifin yrðu ef fallið yrði frá framkvæmdum eða þeim seinkað verulega.

Í skjalinu eru sett fram drög að mögulegum breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkur vegna hönnunar og útfærslu Sundabrautar og umhverfismats framkvæmdarinnar. Um forkynningu skipulagsbreytinga er að ræða og á þessu stigi eru settir fram tveir megin valkostir um útfærslu Sundabrautar - brú eða göng um Kleppsvík- auk þess sem ýmis afbrigði hönnunarlausna eru sett fram á völdum köflum leiðarinnar. Fjallað er með ítarlegum hætti um þessa mismunandi kosti og hönnunarlausnir í umhverfiskýrslu framkvæmdarinnar, sem er kynnt samhliða (fylgiskjal II, Efla) og í umhverfismati VSÓ-ráðgjafar um áhrif aðalskipulagsbreytinga (fylgiskjal I). Að lokinni kynningu umhverfisskýrslu framkvæmdarinnar og forkynningu aðalskipulagsbreytinga, verður mótuð formleg tillaga að breytingu á aðalskipulagi, sem lýsir endanlegri legu og útfærslu Sundabrautar. Ákvörðun um endanlega útfærslu Sundabrautar í aðalskipulagi, mun m.a. byggja á niðurstöðum umhverfismatsins, sjónarmiðum sem koma fram í kynningarferlinu framundan og nánara samkomulagi borgar og ríkis.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026



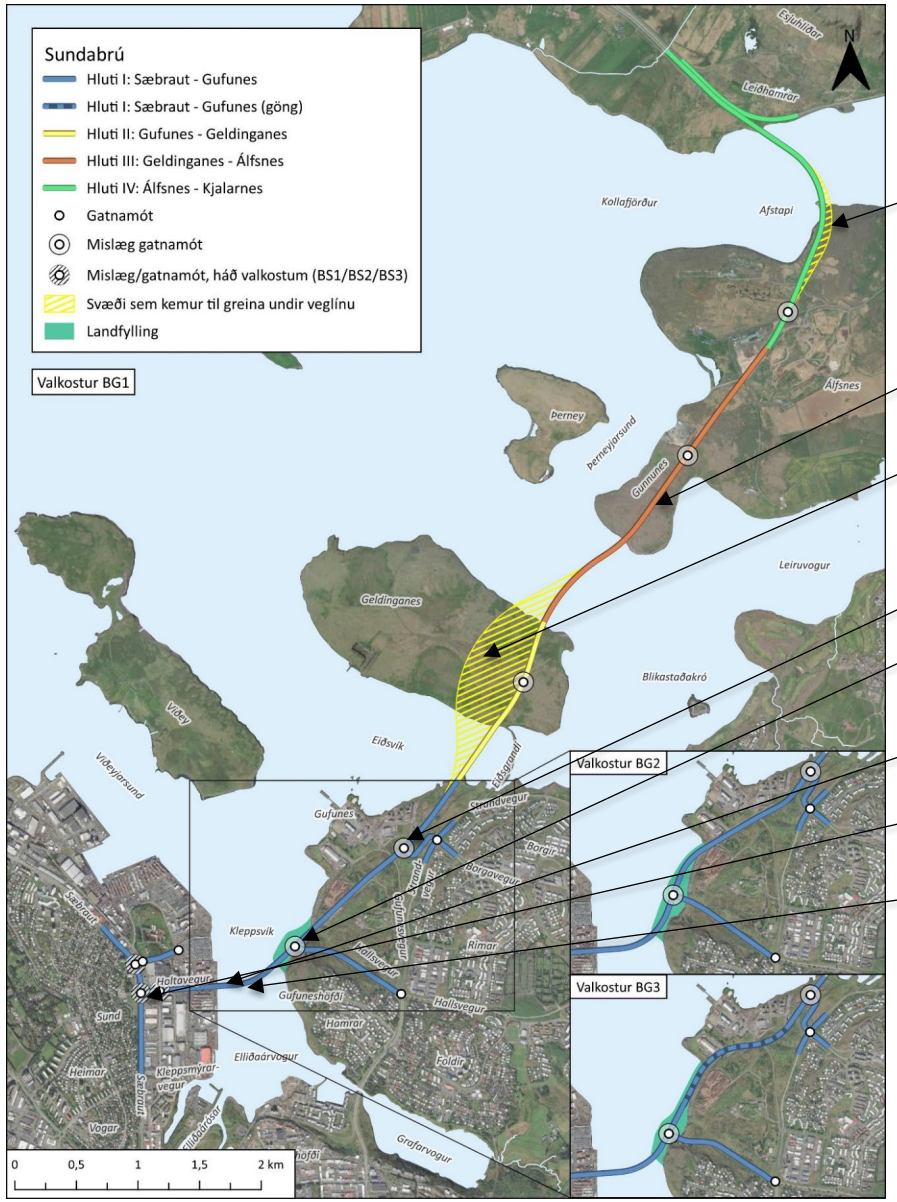
Ljósmynd: Efla, verkfræðistofa, 2025



Skjal sótt af 0000-00-00 00:00:00 þann 11.11.2026

Ljósmynd: Efla, verkfræðistofa, 2025

Breytingartillögur aðalskipulags í hnotskurn (drög)* – Sundabrú um Kleppsvík (valkostur I)



Lega Sundabrautar við Afstapa á Álfnesi, færist mögulega til austurs, til að tryggja vernd fuglabjargs við Djúpuvík

Sundabraut mætir Gunnunesi austar til að hlífa menningarminjum í Sundakoti sem eru á vestanverðu Gunnunesi. Hverfisverndarsvæði menningarminja verða mögulega skilgreind í endanlegri tillögu í samhengi við aðalskipulagsbreytingu iðnaðarsvæða á Álfsnesi

Á þessu svæði eru til skoðunar valkostir sem víkja frá gildandi aðalskipulagi, m.a. um fjölda gatnamóta (mögulega ein í stað tveggja), að legan verði austar á nesinu og brautin minna niðurgrafin. Í gildandi aðalskipulagi er gert ráð fyrir göngum eða stokk á þessum kafla. Meta þarf legu á nesinu m.a. útfrá mögulegri framtíðarnýtingu Geldinganess og uppbyggingu

Gatnamót (mislæg) við Gufunes færast eilítið til suðurs

Gatnamót við Hallsveg (mislæg) norðan Gufuneshöfða færast vestar og gert er ráð fyrir landfyllingum við hönnun gatnamótanna. Sjá einnig mögulegar aðrar útfærslu í Gufunes vegna gamla sorpurðunarsvæðisins (BG2 og BG2), sjá nánar umhverfisskýrslur (fylgiskjöl I og II)

Sundabraut mætir Sæbraut sunnan Holtgarða á móts við Holtaveg en í gildandi aðalskipulagi liggur brautin norðan Holtagarða.

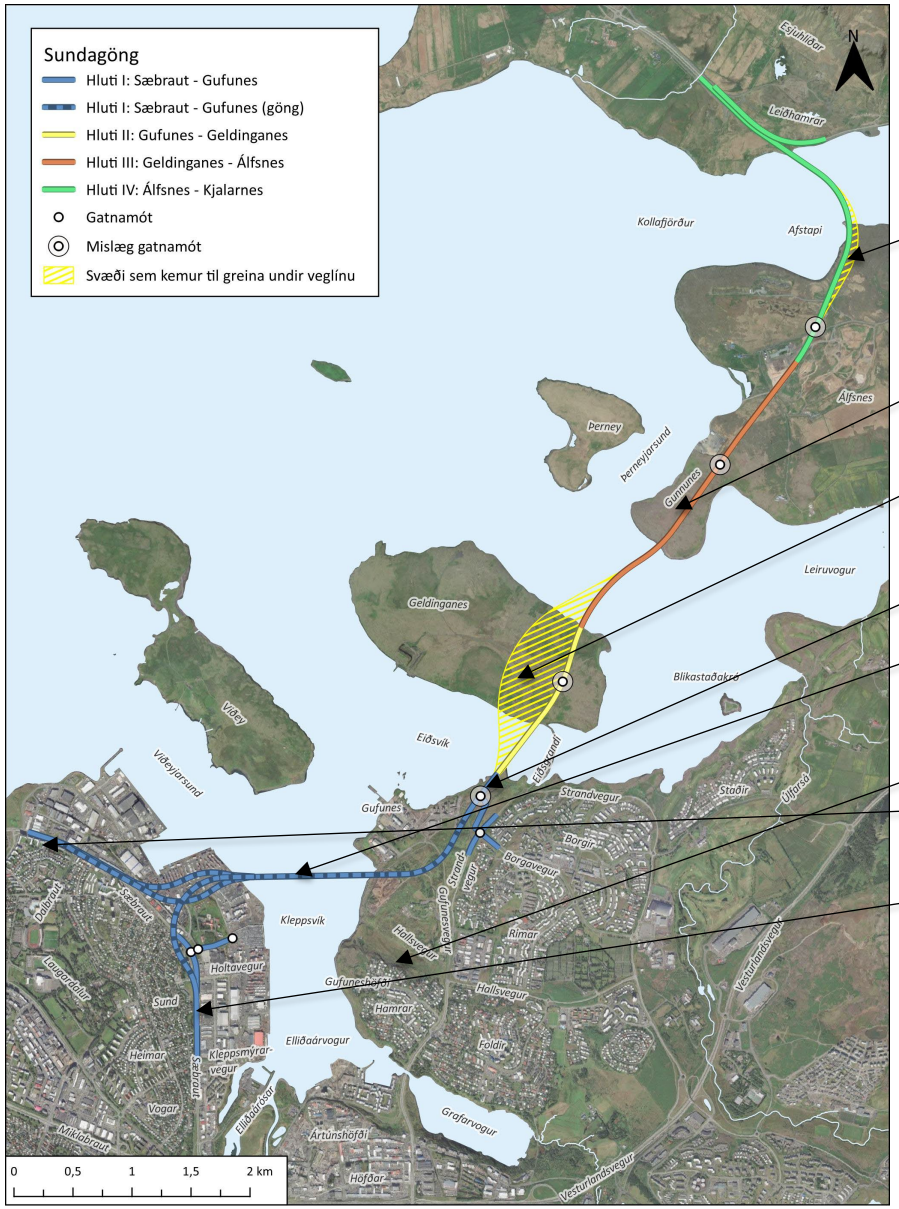
Til skoðunar eru mislægar tengingar og stokkalausnir þar sem Sundabraut mætir Sæbraut (sjá kafla 4.6), en gildandi aðalskipulag gerir ráð fyrir gatnamótum í plani. Sjá mismunandi valkosti og útfærslur gatnamóta í umhverfisskýrslu framkvæmdar, sem m.a. ráðast af hæð brúar.

Hæð brúar eru ekki beinlínis til ákvörðunar í aðalskipulagi en í umhverfismati framkvæmdar er talað um lágbrú og síðan hærri brú (30 m) sem hefði minni áhrif á skipulag hafnarsvæðis. Í fyrri vinnu var gert ráð fyrir jafnvel enn hærri brú (rúmlega 50 m) og svo var í þeirri lausn sem gildandi aðalskipulag miðast við. Hæð brúar er þó ekki ákvörðuð sérstaklega í aðalskipulagi en gengið var útfrá lausn sem hefði ekki áhrif á hafnarstarfsemi sunnan brúar.

* Sjá nánar umhverfisskýrslur (fylgiskjöl I og II) vegna mismunandi valkosta og hönnunarlausna

Skjal sótt af '00000000' dags: 11.11.2026

Breytingartillögur aðalskipulags í hnotskurn (drög)* – Sundagöng um Kleppsvík (valkostur II)



Lega Sundabrautar við Afstapa á Álfnesi, færist til austurs, til að tryggja vernd fuglabjargs við Djúpuvík

Sundabraut mætir Gunnunesi austar til að hlífa menningarminjum í Sundakoti sem eru á vestanverðu Gunnunesi. Hverfisverndarsvæði menningarminja verða mögulega skilgreind í endanlegri tillögu í samhengi við aðalskipulagsbreytingu iðnaðarsvæða á Álfsnesi

Á þessu svæði eru til skoðunar valkostir sem víkja frá gildandi aðalskipulagi, m.a. um fjölda gatnamóta (mögulega ein í stað tveggja), að legan verði austar á nesinu og brautin minna niðurgrafin. Í gildandi aðalskipulagi er gert ráð fyrir göngum eða stokk á þessum kafla. Meta þarf legu á nesinu m.a. útfrá mögulegri framtíðarnýtingu Geldinganess og uppbyggingu

Gatnamót (mislæg) við Gufunes færast eilítið norðar en er í gildandi aðalskipulagi

Sundabraut í göngum frá Gufunesi að Sæbraut í stað stofnbrautar á yfirborðinu og brú um Kleppsvík

Framlenging Hallsvegar til vesturs felld út og mislæg gatnamót norðan Gufuneshöfða

Gert ráð fyrir gangamunnum á Sæbraut á tveimur stöðum, á móts við Köllunarklettssvæðið og sunnan Holtavegar, með tilheyrandi stokkum og römpum. Gert er ráð fyrir að stokkur á Sæbraut, norðan Skeiðarvogs, mæti gangamunnum Sundabrautar og þeir verði neðanjarðar

* Sjá nánar umhverfisskýrslur (fylgiskjöl I og II) vegna mismunandi valkosta og hönnunarlausna

Skjal sótt af '000000000' dags: 11.11.2026

Umhverfismat. Samanburður megin valkosta (drög)

Samantekt frá VSÓ-ráðgjöf

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 Gufunesi. *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

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

Skjal sótt af '000000000' dags: 11.11.2026

Sundabraut. aðalskipulagsbreyting (drög)

Efnisyfirlit

Breytingartillögur í hnotskurn
Umhverfismat. samantekt VSÓ-ráðgjafar

1. Inngangur **7**
1.1. Aðdragandi, umhverfismat og áherslur við mótun tillagna 8
1.2. Viljayfirlýsing ríkis og borgar 2021 9
1.3. Megin viðfangsefni og uppbygging greinargerðar 10

2. Megin markmið og leiðarljós **12**

3. Megin forsendur og gildandi áætlanir **14**
3.1. Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 og megin forsendur Sundabrautar 15
3.2. Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 16
3.3. Önnur stefnuskjöl opinberra aðila 18
3.5. Sundabraut og byggða- og atvinnuþróun á höfuðborgarsvæðinu 27

4. Mótun tillagna og valkostir **22**
4.1. Yfirlit valkosta um legu Sundabrautar og mismunandi gatnaútfærslur **23**
4.2. Áhrif á samgöngur og ferðavenjur 24
4.3. Sundabraut og þróun hafnar 25
4.4. Sundabraut og þróun atvinnusvæða á Álfsnesi
4.4. Sundabraut og nýir uppbyggingarmöguleikar 26
4.5. Sundabraut og þróun byggðar í Gufunesi og Grafarvogi 27
4.6. Sundabraut á móts við Sæbraut og Holtaveg. Mismunandi útfærslur 28

5. Breytingar á aðalskipulagi - megin valkostir **30**
5.1.Tillögur að mögulegum breytingum 31
5.2. Yfirlit mögulegra breytinga – brúarlausn og göng 32
5.3. Frekari útfærsla breytinga og aðrar breytingar á aðalskipulagi 37

6. Samráð, kynningar og hagaðilar **52**
7. Viðaukar **56**

Fylgiskjöl:

***Sundabraut. Umhverfisskýrsla aðalskipulagsbreytingar*, fylgiskjal I, unnin af VSÓ-ráðgjöf**

***Sundabraut. Umhverfismatsskýrsla* framkvæmdar, fylgiskjal II, unnin af Eflu verkfræðistofu**

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Sundabraut

Aðalskipulagsbreyting (drög)

Inngangur

Megin forsendur, aðdragandi og tilgangur framkvæmdar

Skjal sótt af '00000000000' dags: 11.11 2026

1.1. Aðdragandi, umhverfismat og áherslur við mótun tillagna

Gert hefur verið ráð fyrir Sundabraut, sem nýrri stofnbraut í skipulagi Reykjavíkur og sem þjóðvegi um höfuðborgarsvæðið, í skipulagsáætlunum um árabil. Í samræmi við viljayfirlýsingu samgönguráðherra og borgarstjóra frá júlí 2021 (kafli 1.2) hefur vinna við umhverfismat framkvæmdar, útfærslu einstakra hönnunarlausna og mótun skipulagstillagna verið í gangi undanfarin misseri. Vinnan hefur einkum falist í samanburði mismunandi valkosta og lausna og mati á umhverfisáhrifum þeirra. Nú liggur fyrir umhverfisskýrsla framkvæmdaaðilans, Vegagerðarinnar, sem unnin er af Eflu verkfræðistofu og í samráði við Reykjavíkurborg. Umhverfisskýrslan er kynnt, skv. 23. gr. laga nr. 111/2021, samhliða drögum að aðalskipulagsbreytingu sem hér er lögð fram, sbr. 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga. Að því kynningarferli loknu verður tekin endanlega ákvörðun um legu og útfærslu Sundabrautar og hún auglýst sem formleg breyting á Aðalskipulagi Reykjavíkur.

Þó hér sé um gatnaframkvæmd að ræða sem er hluti gildandi aðalskipulags, er í umhverfismati aðalskipulagsbreytingar (fylgiskjal I) metið hvernig framkvæmdin samræmist gildandi megin markmiðum aðalskipulags, s.s. um breyttar ferðavenjur og kolefnishlutleysi og markmiðum sem koma fram í öðrum stefnuskjölum stjórnvalda. Sundabraut er mjög umfangsmikil og kostnaðarsöm framkvæmd sem mun hafa mikil áhrif á samgöngur og byggðaþróun á höfuðborgarsvæðinu um langa framtíð. Það er því mikilvægt að vanda til verka við mat á umhverfisáhrifum mismunandi valkosta og skoða þau frá öllum hliðum. Það á bæði við um legu stofnbrautarinnar, einstakar útfærslur hennar og svo hönnunarlausnir einstakra gatnamóta. Ennfremur er brýnt að skoða áhrif samgönguframkvæmda útfrá hinu stóra samhengi og til langs tíma og er lögð áhersla á það í umfjöllun hér að neðan og umhverfismati aðalskipulagsbreytingar



Mynd 1. Svæði sem Sundabraut gæti legið um. Sjá nánar valkosti og útfærslur í kafla 4. (Efla, september 2025)

Skjal sótt af '000000000' dags: 11.11.2026

1.1. Aðdragandi, umhverfismat og áherslur við mótun tillagna

Það hefur lengi verið deilt um legu Sundabrautar og útfærslu framkvæmdar. Skiptar skoðanir hafa verið um hönnun einstakra gatnamóta og legu og nálægð brautar við núverandi íbúðarbyggð í Reykjavík. Í ljósi þessa og sögu verkefnisins, er sérlega mikilvægt að vanda til verka, tryggja faglegt mat og greiningar á þeim valkostum sem verða lagðir fram og aðgengi íbúa og hagsmunaaðila að gögnum og upplýsingum. Brýnt er að draga fram á skýran hátt kosti og galla allra valkosta og áhrif þeirra í víðu samhengi frá mörgum sjónarhornum, m.a. hver áhrif hinnar nýju samgöngutengingar eru á byggðaþróun til langri tíma litið og hver áhrifin yrðu ef fallið yrði frá framkvæmdum eða þeim seinkað verulega.

Hér að neðan eru atriði sem nefnd voru í verklýsingu og lögð var áhersla á að horft yrði til við mótun breytingartillagna og almennt við framfylgd verkefnis:

- Þó Sundabraut sé ráðgerð í bæði aðal- og svæðisskipulagi, þá er ekki um „einfalt“ veghönnunarverkefni að ræða. Til að skapa sátt um endanlega niðurstöðu þarf að vanda til verka við mat á umhverfisáhrifum mismunandi valkosta og hönnunarlausna og skoðað þær frá öllum hliðum og í víðu samhengi.
- Umhverfismat aðalskipulagsbreytingar þarf sérstaklega að endurspegla hið stóra samhengi þar sem fjallað er ekki eingöngu um bein umhverfisáhrif framkvæmdar og staðbundin áhrif, heldur áhrif samgönguframkvæmdar í stóra samhenginu og til lengri tíma litið.
- Mikilvægt er að umhverfisáhrif framkvæmdar og áhrif breytts samgönguskipulags verði metin gaumgæfilega á grundvelli samþykktra markmiða og fyrirliggjandi stefnuskjala. Horfa þarf sérstaklega til megin markmiða AR2040 um þróun byggðar innan skilgreinda vaxtarmarka, breyttar ferðavenjur (50% hlutdeild bílumferðar 2040) og kolefnishlutleysi árið 2040.
- Í tengslum við mat á legu Sundabrautar um Álfsnes þarf samhliða að huga að skipulagi atvinnusvæða á svæðinu og landþörf iðnaðar til lengri tíma litið.
- Mikilvægt er að samþætta ferla aðalskipulagsbreytingar og umhverfismats framkvæmdaaðila, eins og kostur er og tryggja að miðlun upplýsinga, opinberar kynningar og greiningar verði unnar í nánu samstarfi aðila; t.a.m. að umferðarspár og aðrar greiningar í samgöngulíkani séu ávallt byggðar á sömu megin forsendum og talnagrunnum
- Valkostir og afbrigði þeirra (einstakar lausnir á gatnamótum) sem settir eru fram megi ekki vera of þröngir, þ.e. að svigrúm til breytinga sé til staðar, ef ástæðar er til vegna niðurstaðna umhverfismats eða framkominna athugasemda
- Kostnaðar- og ábatagreining verði uppfærð og niðurstöður hennar liggi fyrir áður en tillaga að aðalskipulagsbreytingu verður samþykkt í auglýsingu.

Verklýsing aðalskipulagsbreytingar var kynnt ásamt matsáætlun framkvæmdarinnar, haustið 2023. Alls bárust umsagnir og athugasemdir frá 24 aðilum, þar af 6 frá lögboðnum umsagnaraðilum, 6 frá íbúum og einstaklingum, 3 frá rekstraraðilum, 3 frá félagasamtökum, 3 frá íbúaráðum og íbúasamtökum og 4 frá sveitarfélögum. Í athugasemdum er einkum verið að benda á atriði sem huga ætti betur að í umhverfismati en einnig er tekin afstaða gegn ákveðnum hönnunarlausnum og valkostum. Samantekt og yfirlit athugasemda er að finna í Viðauka 7.1. Í kafla 6. er frekari umfjöllun um kynningar- og samráðsferlið og meðal annars gerð grein fyrir starfi samráðshóps borgarfulltrúa og íbúasamtaka.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

1.2. Yfirlýsing ríkis og borgar 2021 og samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðis

Ríkið og sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa átt gott og náið samstarf um uppbyggingu samgönguinnviða undanfarin ár, sem birtist í samgöngusáttmálanum frá 2019 og uppfærslu hans árið 2024. Meginmarkmið hans er að stuðla að greiðum, skilvirkum, hagkvæmum og öruggum samgöngum og stuðla að því að loftslagsmarkmið stjórnvalda um kolefnishlutlaust borgarsamfélag verði náð m.a. með eflingu almenningssamgangna og breyttum ferðavenjum. Sundabraut er ekki hluti samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins en í sáttmálanum segir að við „útfærslu framkvæmdaáætlunar sáttmálans [verði] sérstaklega hugað að greiðri tengingu aðliggjandi stofnbrauta svo sem Sundabrautar inn á stofnbrautir höfuðborgarsvæðisins.“ Samhliða vinnu við samgöngusáttmálann 2019 var settur á stofn starfshópur um undirbúning Sundabrautarverkefnisins. Í hópnum áttu sæti fulltrúar frá Vegagerð, Reykjavíkurborg, Faxaflóahöfnum og Samtökum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Starfshópurinn skilaði af sér skýrslu árið 2021 og á grundvelli hennar undirrituðu borgarstjóri, Dagur B. Eggertsson og samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra Sigurðar Ingi Jóhannsson sameiginlega yfirlýsingu um undirbúning Sundabrautar. Í yfirlýsingunni er sammælst m.a. um eftirfarandi (sjá yfirlýsingu í heild sinni í viðauka):

- Að megin valkostir um þverun Kleppsvíkur væru annars vegar brú sem mætti Sæbraut við Holtaveg og hinsvegar jarðgöng sem tengdust Sæbraut á tveimur stöðum.
- Að vinna félags- og hagfræðilega greiningu fyrir megin valkosti um legu og útfærslu, sem lokið var við í desember 2021. Nú er gert ráð fyrir að uppfæra hana áður en tillaga að aðalskipulagsbreytingu verður samþykkt í auglýsingu.
- Að tekið verði tillit til hagsmuna Faxaflóahafna við Sundahöfn og metinn verði sá umframkostnaður hafnarinnar sem með skýrum hætti megi rekja til framkvæmdarinnar, skv. nánara samkomulagi ríkis og Faxaflóahafna.
- Að hafin verði undirbúningur aðalskipulagsbreytingar sem feli í sér endanlegt leiðaval Sundabrautar og byggi á umhverfismati framkvæmdarinnar, samanburði valkosta og mati á líklegri þróun ef ekki kemur til framkvæmdanna.
- Að metið verði samhliða skipulagsgerð og umhverfimati líklegar breytingar á dreifingu umferðar og hvernig bregðast megi við mögulegum neikvæðum áhrifum á íbúðarhverfi á áhrifasvæði brautarinnar.
- Að gerðar verði ríkar kröfur varðandi útlit og ásýnd Sundabrautar og verði brú yfir Kleppsvík fyrir valinu verði efnt til alþjóðlegrar samkeppni.
- Að miðað verði við að Sundabraut verði fjármögnuð með veggjöldum en ekki framlagi úr ríkissjóði. Tengingar Sundabrautar við gatna- og stígakerfi borgarinnar, sem leiða af framkvæmdinni, verði greiddar af Sundabrautarverkefninu en ekki úr borgarsjóði.
- Að gangandi, hjólandi og almenningssamgöngur þurfi ekki að greiða fyrir notkun hennar. Hönnun framkvæmdar taki mið af umferð fyrir gangandi og hjólandi og tryggðar verði góðar hjólasamgöngur upp á Kjalarnes.
- Að Sundabraut verði lögð í einum áfanga alla leið norður á Kjalarnes.
- Að stefna að því að framkvæmdir geti hafist árið 2026 og að þeim ljúki 2031, með fyrirvörum um niðurstöður samráðs og umhverfismats.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

1.3. Megin viðfangsefni og uppbygging greinargerðar

Í skjalinu er gerð grein fyrir markmiðum og leiðarljósum við mótun breytingartillagna í 2. kafla. Helstu forsendur og gildandi áætlanir eru til umfjöllunar í 3. kafla. Fjallað er um tillögu og samanburð valkosta í 4. kafla. Í 5. kafla er gerð grein fyrir mögulegum breytingum frá gildandi stefnu aðalskipulags, horft til mismunandi valkosta og hönnunarlausna. Fjallað er um kynningar- og samráðsferli aðalskipulagsbreytingar og umsagnar- og hagaðila í 6. kafla. Í kafla 7 (Viðauka) má finna ýmsar forsendur, s.s. yfirlýsingu Reykjavíkurborgar og ríkisins frá 2021 og umsagnir og athugasemdir við verklýsingu .

Umhverfismat aðalskipulagsbreytingar (drög), sbr. lög nr. 111/2021 m.s.br., er sett fram í fylgiskjali I og er það unnið af VSÓ ráðgjöfum. Það skjal er til afgreiðslu í forkynningu ásamt drögum að aðalskipulagsbreytingu. Einnig er lagt fram fylgiskjal II sem er umhverfiskýrsla framkvæmdarinnar, Sundabraut. Umhverfismatsskýrsla, unnin af Eflu verkfræðistofu og lögð fram af hálfu framkvæmdaaðilans, Vegagerðinni. Umrædd rit eru lykil skjöl sem mikilvægt er að kynna sér samhliða aðalskipulagsbreytingunni.

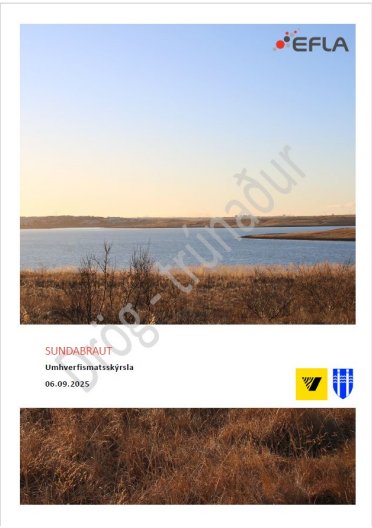
Áréttað er að hér er um drög að breytingartillögum að ræða, þar sem settir eru fram valkostir um mögulegar breytingar, sbr. umhverfismat framkvæmdarinnar. Drög að tillögum, ásamt umhverfismati, fara nú í forkynningu í skipulagsgáttinni, sbr. 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga og 15. gr. laga nr. 111/2021.

Samhliða því verða kynnt í gáttinni umhverfisskýrsla framkvæmdarinnar (fylgiskjal II), sbr. 23. gr. laga nr. 111/2021 um mat á umhverfisáhrifum.

Við mótun endanlegra breytingartillagna verður horft til niðurstaðna í umhverfismati og framkominna athugasemda og umsagna. Endanleg tillaga mun ennfremur byggjast á frekara samkomulagi ríkis og borgar um einn megin kost um legu og útfærslu Sundabrautar, sem auglýstur verður skv. 31. gr. skipulagslaga. Reiknað er með að endanleg og lögformleg aðalskipulagstillaga verði lögð fram undir lok árs.



***Sundabraut. Umhverfisskýrsla aðalskipulagsbreytingar*, fylgiskjal I, unnin af VSÓ-ráðgjöf**. Í því umhverfismati er lögð áhersla á umhverfisáhrif Sundabrautar í stóra samhenginu, útfrá almennum markmiðum aðalskipulags með sérstakri áherslu á landnotkun og byggðaþróun.



***Sundabraut. Umhverfismatsskýrsla framkvæmdar*, fylgiskjal II, unnin af Eflu verkfræðistofu í samstarfi við framkvæmdaraðilann, Vegagerðina og í samráði við Reykjavíkurborg.** Í skýrslunni er fjallað með ítarlegum hætti um möguleg áhrif framkvæmdar á valda umhverfisþætti, náttúru og lýðheilsu og gerð grein fyrir mismunandi hönnunarlausnum einstakra valkosta og götukafla. Byggt er á fjölmörgum rannsóknum sem hefur verið ráðist sérstaklega í vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar. Lagt fram með aðalskipulagsbreytingu en ekki til afgreiðslu.

Skjal sótt af '000000000' dags: 11.11.2026

Sundabraut

Aðalskipulagsbreyting (drög)

Skjal sótt af '00000000' dags: 11.11 2026

Megin markmið og leiðarljós

Tilgangur skipulagsgerðar og markmið og leiðarljós sem eru lögð til grundvallar við mótun tillagna

2. Markmið skipulagsgerðar og leiðarljós

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 megin þéttbýli 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 hafnarsvæðanna 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

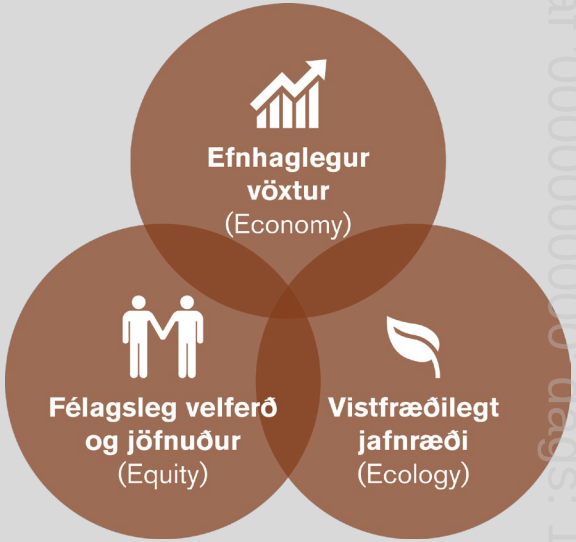
Að leitað verði leiða til að lágmarka umfang og landþörf stofnbrautar og gatnamannvirkin rýri sem allra minnst verðmæt útivistar- og náttúrusvæði, svo og framtíðar uppbyggingarsvæði.

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.

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.

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.



„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.“

AR2040, bls. 24

Skjal sótt af '0000000000' úrgs. 11.11.2026

Sundabraut

Aðalskipulagsbreyting (drög)

Megin forsendur og gildandi áætlanir

Sundabraut í opinberum stefnuskjölum og þýðing nýrrar stofnbrautar fyrir byggða- og atvinnuþróun á höfuðborgarsvæðinu

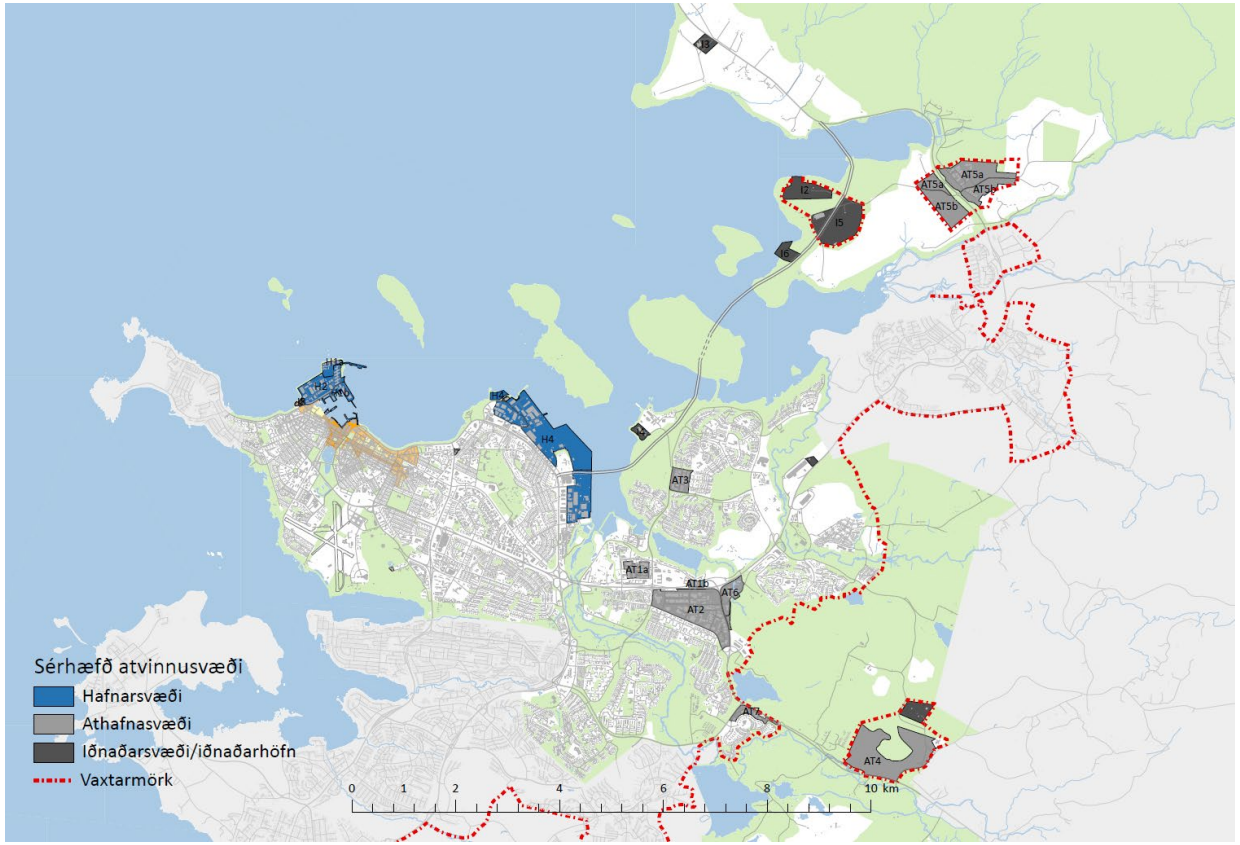
Skjal sótt af '00000000' dags: 11.11 2026

3.1. Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 og megin forsendur Sundabrautar

Sundabraut er ráðgerð í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 og svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins og hefur verið svo um langt skeið í lögbundnum skipulagsáætlunum Fjölmargar ákvarðanir um landnotkun og staðsetningu byggingarsvæða, einkum þó atvinnusvæða, hafa tekið mið af því að umrædd stofnbraut yrði lögð í framtíðinni. Aðalskipulagsbreytingin sem hér er kynnt er þannig nánari útfærsla á stefnu sem liggur fyrir í þegar samþykktum stefnuskjölum. Í umfjöllun um umhverfismat valkosti er því einkum lögð áhersla á bein áhrif mismunandi útfærslna Sundabrautar sem slíkrar. Hinsvegar er einnig mikilvægt, þegar um svo þýðingarmikla framkvæmd er að ræða, að fjalla einnig um áhrif Sundabrautar í víðu samhengi og afleidd áhrif, á byggð, samfélag og atvinnuþróun til lengri tíma litið.

Mikilvægi Sundabrautar, horft til gildandi aðalskipulags (AR2040, sbr. AR2030) felst í því að skapa ásættanlegar forsendur til uppbyggingar nýrra atvinnusvæða á Álfsnesi og Esjumelum. Í *AR2040* (bls. 29) segir eftirfarandi: „Nýjum atvinnusvæðum í útjaðrinum, á Hólmsheiði og á Esjumelum, er ætlað að taka við landfrekri atvinnustarfsemi sem nú fer fram á miðlægum atvinnusvæðum. Gróf og mengandi starfsemi verður hugsanlega sett niður á iðnaðarsvæði á Álfsnesi.“ Þar segir ennfremur að mikilvægt sé að viðhalda fjölbreyttu atvinnulífi í Reykjavík og skapa skilyrði fyrir bæði hefðbundinn iðnað, sem kallar á landfrekari byggingar og hátækni- og þjónustustarfsemi sem er jafnan hýst í skrifstofuhúsnæði.

Í *AR2040* (bls. 26) segir einnig: „Markmiðið er að skapa heildstæðari og þéttari borgarbyggð og nýta þar með betur land og fjárfestingar í gatna- og veitukerfum og þjónustustofnunum. Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna.“ Forsenda þeirrar stefnu er að nýta betur vannýtt svæði innan núverandi þéttbýlismarka og fjölga íbúum og störfum á hvern ha



Mynd 2. Sundabraut og þróun atvinnusvæða á Álfsnesi. Á Álfsnesi (I2, I5, I6) og Esjumelum (AT5a-b) er að byggjast upp iðnaðarstarfsemi og gæti Sundabraut gegnt mikilvægu hlutverki við frekari þróun atvinnusvæða á nesinu og stuðlað að betri tengslum þeirra við hafnarsvæðin við Sundin og megin þéttbýli borgarinnar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

3.1. Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 og megin forsendur Sundabrautar

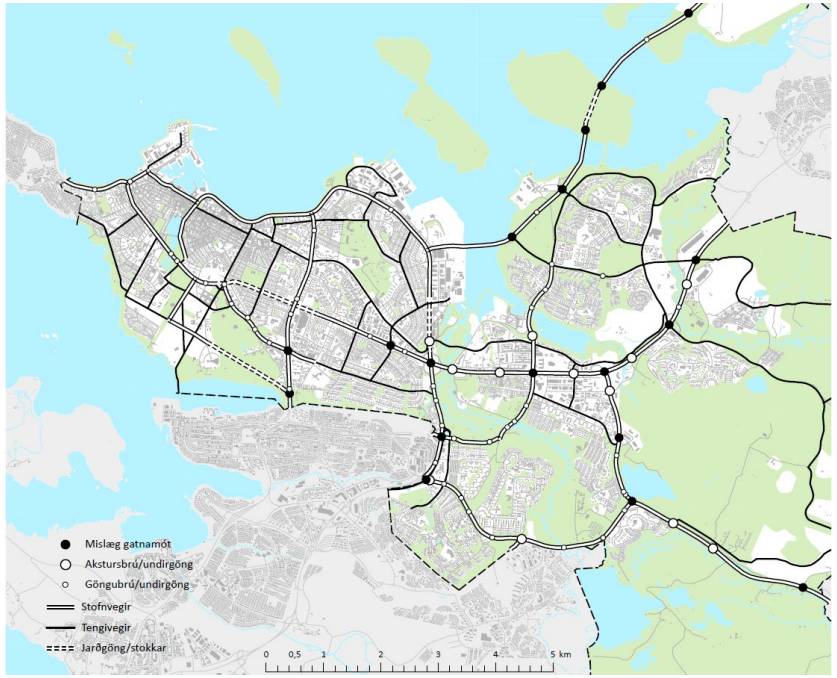
lands. Í samræmi við það er sett fram eftirfarandi markmið: „Þétting og endurnýjun byggðar eigi sér einkum stað á vannýttum iðnaðar- og athafnasvæðum.“

Til að svo megi verða þarf að skipuleggja ný iðnaðar- og athafnasvæði í útjaðri og þá einkum á Esjumelum og Álfsnesi. Lykil forsenda farsællar uppbyggingar athafna- og iðnaðarstarfsemi þar, sem kallar oftar en ekki á þungaumferð, er bygging nýrrar stofnbrautar sem styttir vegalengdir til viðkomandi svæða og dregur úr umferð þyngra bíla um íbúðarhverfi og þéttari byggð.

Sundabrautin er þannig á vissan hátt forsenda umbreytinga og uppbyggingar nýrra svæða innan núverandi þéttbýlis, fyrir íbúðarbyggð og blandaða byggð m.a. meðfram Borgarlínu og getur stuðlað að hagkvæmari landnýtingu og þéttari byggð og með því stytt vegalengdir milli íbúða, vinnustaða og þjónustukjarna í hinu stóra samhengi og ýtt undir vistvænni ferðavenjur.

Sundabraut sem hluti framtíðarstofnkerfis Reykjavíkur og höfuðborgarsvæðisins og til þess að létta álagi á Ártúnsbrekku og Vesturlandsvegi, er einnig liður í því að skapa aukna uppbyggingarmöguleika íbúðarhúsnæðis í austurborginni, s.s. í Keldum, Keldnaholti og Úlfarsárdal, jafnhliða uppbyggingu Borgarlínu.

Sundabraut á svokallaðri leið I eða ytri leið um Kleppsvík, hvort sem um brú eða göng er að ræða, hefur ávallt verið fyrsti valkostur borgarinnar og eldri hugmyndir um innri leið var alfarið hafnað við samþykkt AR2030 og AR2040. Vegna óvissu um nákvæma lega og útfærslu brautarinnar, sem er háð nánari hönnun og mati á umhverfisáhrifum, hefur ekki verið hreyft við legu Sundabrautar við endurskoðun aðalskipulags undanfarin ár. Í gildandi aðalskipulagi eru sett fram skýr ákvæði um að fjallað verði um skipulag hennar í sérbreytingu: „Skipulag Sundabrautar verður tekið til endurskoðunar í sérbreytingu þegar niðurstaða liggur fyrir um legu stofnbrautarinnar og vinna er hafin við frumhönnun gatnamannvirkja og mat á umhverfisáhrifum.“ (AR2040, bls. 114-115). Á grundvelli þessa ákvæðis er nú ráðist í aðalskipulagsbreytingar sem verða unnar samhliða og á grundvelli samanburðar mismunandi hönnunarlausna og niðurstaðna úr mati á umhverfisáhrifum framkvæmda.



Mynd 3 . Aðalgatnakerfi Reykjavíkur samkvæmt AR2040. Sundabraut er sýnd í þeirri legu sem var ákveðin í AR2024. Settur er þó sá fyrirvara að skipulag hennar verði tekið til endurskoðunar samhliða frekari hönnun og mati á umhverfisáhrifum brautarinnar og samanburði valkosta, s.s. Sundaganga.

„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.“

AR2040, bls. 24

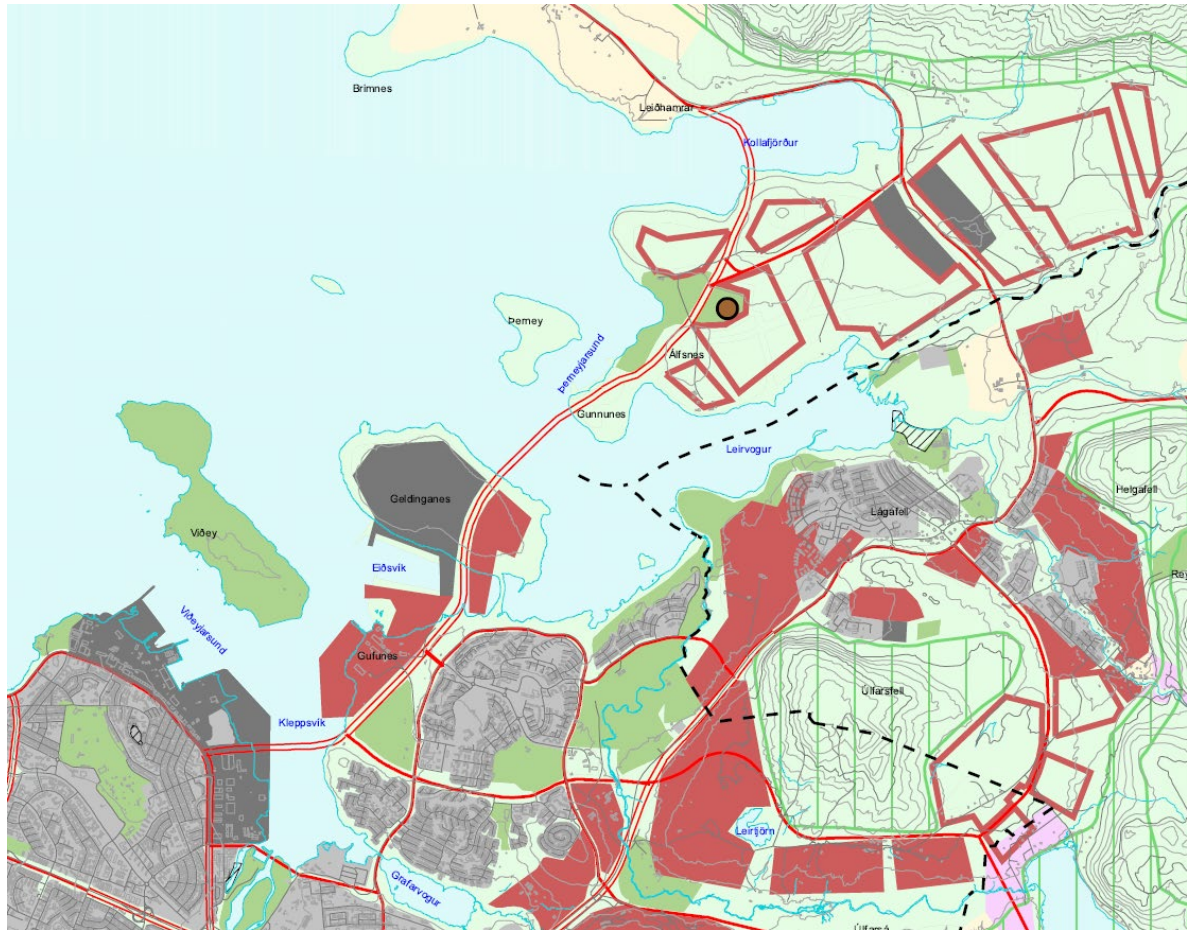
Skjal sótt af '00000000' dags: 11.11.2026

3.2. Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðis 2040

Samkvæmt tillögu að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 1985-2005, var ráðgerður þjóðvegur um Sundin, frá Reykjavík norður á Kjalarnes. Tillagan var samþykkt árið 1987 af þáverandi samvinnunefnd um svæðisskipulag en hlaut þó ekki lögformlega staðfestingu samkvæmt skipulagslögum. Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024, sem staðfest var árið 2003, var Sundabraut skilgreind sem stofnbraut í þeirri legu sem hún er sýnd á gildandi aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 (sjá mynd 4).

Í gildandi svæðisskipulagi, *Höfuðborgarsvæðið 2040*, segir eftirfarandi um Sundabraut: “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.“ (Höfuðborgarsvæðið, bls. 48).

Gildandi svæðisskipulag er sett fram með öðrum hætti en fyrri áætlanir og nákvæm lega brautarinnar er ekki sýnd á uppdrætti eða þemakorti, en gengið er útfrá því að nákvæm lega og útfærsla brautar verði sett fram í aðalskipulagi.



Mynd 4. Sundabraut eins og hún var sýnd í svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024, sem staðfest var 2003. Í gildandi svæðisskipulagi, staðfest 2015, er lega brautarinnar ekki sýnd með ákveðnum hætti en gert ráð fyrir að útfærsla og lega hennar verði útfærð í aðalskipulagi.

Skjal sótt af '000000000' dags: 11.11.2026

3.3. Önnur stefnuskjöl opinberra aðila

Stefna um byggingu Sundabrautar er sett sett fram með skýrum hætti í aðalskipulagi Reykjavíkur og svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðis, sbr. umfjöllun hér að framan. Stofnvegurinn hefur hinsvegar lengi verið ráðgerður, beint og óbeint í öðrum opinberum stefnuskjölum og opinberri umræðu um samgöngumál. Lengi hefur verið gert ráð fyrir að Sundabraut verði fjármögnuð með veggjöldum en ekki framlagi úr ríkissjóði. Af þeim sökum hefur framkvæmdin ekki verið ákveðinn framkvæmdaþáttur í samgönguáætlun eða samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðis, en klárlega forsenda í þeirri stefnumörkun, sbr. umfjöllun að framan í kafla 1.2.

Í *Landsskipulagsstefnu 2024-2038*, sem samþykkt var á Alþingi vorið 2024, er ekki vikið sérstaklega að Sundabraut enda sú stefnumörkun almenns eðlis. Þar er hinsvegar að finna markmið sem rétt er að setja í samhengi við Sundabrautarframkvæmdina og huga að við mótun valkosta og mat á þeim. Af þeim má nefna:

Skipulag greiði fyrir skilvirkum samgöngum þar sem jafnvægi milli ólíkra ferðamáta verði haft að leiðarljósi.

Skipulagsgerð í þéttbýli stuðli að greiðum samgöngum innan skilgreindra vinnusóknar- og þjónustusvæða, með styrkingu byggðar að leiðarljósi.

Sveitarfélög marki í skipulagi samþætta stefnu um byggð og samgöngur. Áhersla verði lögð á göngu- og hjólavænt umhverfi og að tvinna saman almenningssamgöngur og byggðaskipulag.

Gatnaskipulag og gatnahönnun miði að því að skapa bæjarrými og umferðarrými fyrir akandi, hjólandi og gangandi vegfarendur. Við skipulagsgerð verði byggt á leiðbeiningunum Mannlíf, byggð og bæjarrými: leiðbeiningar um sjálfbært skipulag og vistvænar samgöngur í þéttbýli.

Það er mikilvægt fjalla um Sundabraut í samhengi við fjölmörg önnur stefnuskjöl opinberra aðila, ekki síst loftslagsstefnu ríkis og borgar. Fjallað er með ítarlega hætti um samræmi Sundabrautar við opinbera stefnumörkun í kafla 4 í umhverfismati aðalskipulagsbreytingar (sjá fylgiskjal I).

Skjal sótt af '000000000' dags: 11.11 2026

3.4. Sundabraut og byggða- og atvinnuþróun á höfuðborgarsvæðinu

Sundabraut er ekki „einfalt“ vegagerðarverkefni sem einvörðungu styttir vegalengdir milli landsvæða og núverandi byggða. Áhrifin af framkvæmdinni eru margræð og umfangsmikil, jákvæð og neikvæð, horft til skemmri og lengri tíma og til áhrifa á náttúru, umhverfi, landslag, loftslag, ferðavenjur, samfélag og sjálfbæra borgarþróun. Brýnt er að draga fram á skýran hátt kosti og galla þessa að byggja nýja stofnbraut og þjóðveg um sundin og með strandlínunni og skapa þar með mögulegan nýjan samgöngu- og þróunarás til lengri framtíðar í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu.

Hér að neðan eru dregnir fram annars vegar megin kostir og tækifæri sem felast í byggingu Sundabrautar fyrir þróun byggðar innan Reykjavíkur og hinsvegar megin ógnanir og möguleg neikvæð áhrif á núverandi íbúðarhverfi, byggð og samfélag. Hér er horft almennt á Sundabraut sem nýja stofnbraut innan Reykjavíkur í hinu stóra samhengi, en umfjöllun um mismunandi umhverfisáhrif valkosta og hönnunarlausna er að finna í umhverfisskýrslu framkvæmdar og umhverfismati aðalskipulagsbreytingar (fylgiskjöl I og II).

+ Tengir atvinnusvæði á Álfsnesi og Esjumelum betur við megin þáttbýli borgarinnar

+ Skapar ný tækifæri til atvinnuþróunar í norðurhluta Reykjavíkur

+ Greiðir fyrir flutning iðnaðarstarfsemi (landfrek, færri störf á ha lands) af miðlægari svæðum og þar með hraðari uppbyggingu þéttari og blandaðri byggðar (fleiri íbúar og störf á ha lands) innan megin þéttbýlis borgarinnar og meðfram Borgarlínu

+ Léttir á umferðarálagi á lykil stofnbrautum og öðrum umferðaræðum innan Reykjavíkur

+ Dregur úr kolefnisspori samgangna, í það minnsta til skemmri tíma litið.

+ Styttir vegalengdir úr Grafarvogi og fleiri hverfum til miðborgar og að megin atvinnusvæðum vestan Elliðaáa og getur þannig stuðlað að því að meðalvegalengdir milli heimila og vinnustaða minnki

+ Opnar á ný tækifæri til þróunar byggðar og íbúðarhúsnæðis í norðurhluta Reykjavíkur

+ Skapar forsendur frekari uppbyggingar íbúðar- og atvinnuhúsnæðis í austurhluta borgarinnar

- Aðgengi að útivistarsvæðum og náttúru skerðist fyrir íbúa Grafarvogs og fleiri hverfa, en það veltur þó á hvaða valkostir um útfærslu verða valdir og almennt hönnunarlausnum og mótvægisaðgerðum

- Ásýnd um sundin og strandlínuna verður ekki lengur eins ósnortin og náttúruleg svæði verða fyrir röskun. Hér þarf þó að hafa í huga að lengi hefur staðið til að nýta það land sem hér um ræðir.

- Veikir tengingar milli byggðar í Gufunesi og hverfa Grafarvogs, sem er þó háð útfærslum og hönnunarlausnum

- Eykur umferðarálag og umhverfisáhrif umferðar á nokkrum götum og gatnamótum og núverandi byggð verður í nálægð við nýja stofnbraut.

- Framtíðar uppbyggingarmögulegar í Gufunesi geta rýrnað en það veltur á útfærslum og valkostum

- Sundabraut með brúarlausn yfir Kleppsvík getur kallað á endurskipulagningu hafnarstarfsemi í Sundahöfn með nýjum landfyllingum og tilfærslu núverandi hafnarstarfsemi. Umfang áhrifa velta þó á hæð brúar. Á móti skapast tækifæri til að endurskipuleggja hafnarsvæði sunnan brúar fyrir þéttari og fjölbreyttari byggði

- Sundabraut og skilvirkari þjónusta við einkabílinn getur leitt til þess að markmið um breyttar ferðavenjur náist síður, kynt almennt undir aukinni bílumferð (*induced demand*), ýtt undir aukna búsetu fjarri atvinnukjörnum með tilheyrandi lengri akstursvegalengdum

Skjal sótt af '000000000' dags: 11.11.2026

Sundabraut

Aðalskipulagsbreyting (drög)

Mótun tillagna og valkostir

Valkostir um legu og útfærslu Sundabrautar og áhrif nýrrar stofnbrautar til lengri tíma á byggðaþróun í Reykjavík.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

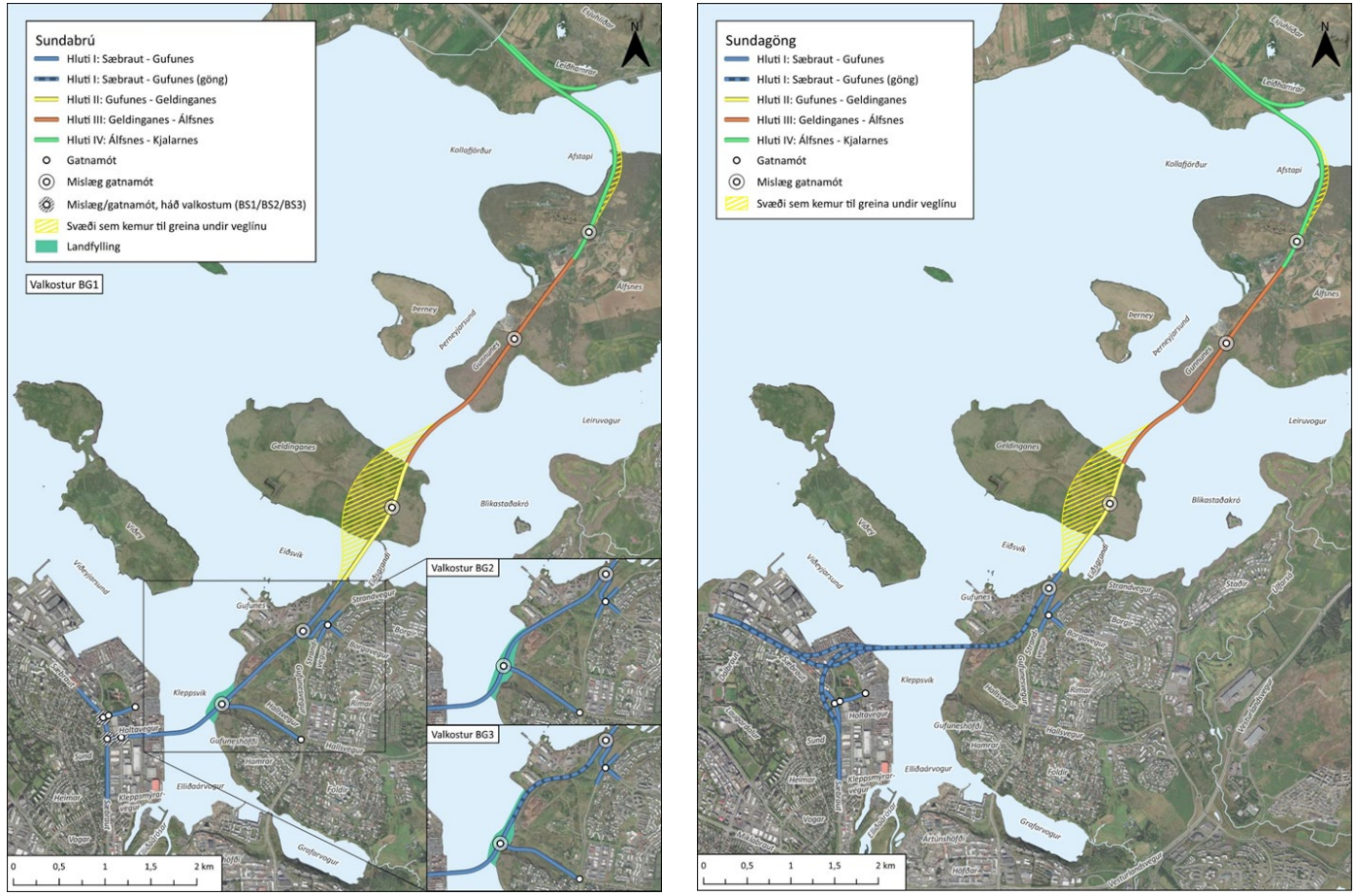
4.1. Yfirlit valkosta um legu Sundabrautar og mismunandi gatnaútfærslur

Tilgangur fyrirhugaðra breytinga er að festa Sundabraut, stofnbraut sem nú er hluti staðfests aðalskipulags, niður í endanlega legu og skilgreina nánar útfærslu hennar og einstakra gatnamóta brautarinnar. Það verður gert á grundvelli umhverfismats og samanburðar mismunandi valkosta og hönnunarlausna.

Á þessu stigi liggja fyrir tveir megin valkostir um legu Sundabrautar, göng eða brú um Kleppsvík, auk afbrigða af hönnunarlausnum í Gufunesi og við Sæbraut í brúarvalkostinum (mynd 5). Auk þess eru settir fram valkostir um mögulega legu Sundabrautar um Geldinganes og við Afstapa á Álfsnesi. Þessum valkostum öllum er lýst ítarlega í umhverfismati framkvæmdarinnar (fylgiskjali II), sbr. einnig myndir hér til hliðar.

Í umhverfismati og umfjöllun um valkosti og mismunandi hönnunarlausnir, er horft annarsvegar til samanburðar við óbreytta legu Sundabrautar samkvæmt gildandi aðalskipulagi og til þess kosts að ekki verði af framkvæmdum (eða þeim frestað um óákveðinn tíma), þ.e. svokallaður núll-kostur.

Umfjöllun um staðbundin umhverfisáhrif mismunandi útfærslna Sundabrautar er þannig einkum viðfangsefni í umhverfisskýrslu framkvæmdar (fylgiskjal II), meðan almennari áhrif á samfélag og byggð er meira til umfjöllunar í umhverfismati aðalskipulagsins (fylgiskjal I). Hér að neðan er fjallað stuttlega um Sundabraut í stóra samhenginu, um möguleg áhrif hennar á byggðaþróun og ferðavenjur, áhrif á hafnarstarfsemi og mögulegar afleiddar breytingar á aðalskipulaginu og hugsanlegar afleiðingar þess að ekki verði ráðist í framkvæmdir (sjá einnig kafla 3.1 og 3.4)



Mynd 5. Lýsing megin valkosta um legu og útfærslu Sundabrautar og afbrigði hönnunarlausna á Gufunessvæðinu (B1-BG3). Sundabraut með brúarlausn um Kleppsvík (hærri eða lægri brú) til vinstri en Sundabraut með jarðgöngum frá Gufunesi að Sæbraut til hægri. (Efla, september, 2025)

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

4.2. Áhrif á samgöngur og ferðavenjur

Samkvæmt fyrirliggjandi umferðargreiningum og félags- og hagfræðilegri athugun þá mun Sundabraut líklega leiða til verulegs sparnaðar í samgöngukostnaði og þar með einnig umhverfiskostnaði (m.a. útblæstri), sem felst einkum í styttri vegalengdum í gatnakerfinu og skilvirkara umferðarflæði og þar með tímasparnaði, ekki síst vegna betra umferðarflæðis á stofnbrautum sem eru nú þegar fyrir (sjá mynd 7).

Það er hinsvegar vandasamt að spá fyrir um þróun umferðar til langrar framtíðar og hver langtímaáhrifin eru af samgöngubótum sem felast í aukinni umferðarrýmd í stofnbrautarkerfinu. Hér þar sérstaklega að hafa í huga mögulegan tímasparnað og hver áhrif viðbótar umferðar eða ófyrirséðrar umferðar (induced demand) verður; þ.e. viðkomandi samgöngubót getur kynt undir eða hvatt til fleiri bílferða eða fjölgað nýjum notendum umfram það sem fyrirséð er með hefðbundnum umferðarlíkönum. Þjónustustig á viðkomandi stofnbrautum með tilheyrandi umferðarteppum myndast þá fyrr en ella og hinn vænti tímasparnaðar verður minni en ella. Mikilvægt er að huga að þessum áhrifum í uppfærðri félags- og hagfræðilegri greiningu og tilheyrandi næmnigreiningum á niðurstöðunum.

Aftur á móti ef Sundabraut er ekki byggð eða henni frestað um langan tíma, má reikna með að umferðarflæði muni þyngjast verulega á megin samgönguásnum til austurs og norðurs (Ártúnsbrekku og Vesturlandsvegi) á næstu áratugum, jafnvel miðað við hámarksafkastagetu væntanlegrar Borgarlínu. Ef svo verður (núll-kostur) verður erfiðara um vik að auka byggð í austurborginni, ekki síst á svæðum í Úlfarsársdal og Mosfellsbæ en einnig í Keldum og Keldnaholt, þrátt fyrir tilkomu Borgarlínu.



Mynd 6. Ofangreind mynd lýsir á einfaldan hátt áhrifum Sundabrautar á gatnakerfi Reykjavíkur og höfuðborgarsvæðisins, hvar léttir á umferð með tilkomu hennar (grænt) og hvar mun umferð aukast (rautt). Þykkt lína gefur til kynna aukningu eða minnkun umferðar. Með Sundabraut skapast nýr samgönguás til norðurs með Sundunum og núverandi samgönguás (Ártúnsbrekka-Vesturlandsvegur) nýtur skilvirkari umferðar vegna minna álags, til skemmri tíma litið í það minnsta. Það getur skapað frekari uppbyggingarmöguleika í austurborginni, en önnur megin forsenda aukinnar byggðar þar og mikilvægari þegar til lengri tíma er litið, er þriðji ásinn sem ekki er á myndinni, almenningssamgönguásinn Borgarlína, fyrsta lota og framlenging hennar í austurborgina, að Keldum og að Blikastaðalandi. (Efla, september, 2025)

„Það er mjög brýnt að setja háleitari markmið um breyttar ferðavenjur og aukna hlutdeild vistvænna ferðamáta í samgöngum innan borgarinnar. Bæði vegna framfylgdar loftslagsstefnunnar til ársins 2040 og almennt vegna markmiða aðalskipulags um lífvænlegri og meira aðlaðandi borg. Að breyta ferðavenjum innan borgarinnar, stuðla að orkuskiptum í samgöngum og draga úr kolefnisspori samgangna kunna að vera stærstu áskoranirnar sem borgaryfirvöld standa frammi fyrir í skipulagsmálum í dag. Það er hins vegar í raun óeðlilegt að gera ekki ráð fyrir verulegum breytingum á ferðavenjum og almennt breyttu umferðarmynstri í borginni í framtíðinni.“

AR2040, bls. 40

Skjal sótt af '0000000' dags: 11.11.2026

4.3. Sundabraut og þróun hafnar

Í gildandi aðalskipulagi er gengið útfrá því að tenging Sundabrautar yfir Kleppsvík hafi ekki áhrif á núverandi hafnarstarfsemi og að hæð brúar miðist við það. Í umhverfismati og hönnun Sundabrautar nú er gert ráð fyrir að hærri brúin verði 30 m yfir sjávarmáli en möguleg lægri brú aðeins 12 m. Lægri brúin hefði ávallt verulega áhrif á hafnarstarfsemi sunnan brúar og öll uppskipun yrðu að fara fram norðan brúar. Hærri brúin kann einnig að hafa áhrif á umfang og rekstur hafnarstarfseminnar sunnar brúar. Sundagöng hafa óveruleg áhrif á hafnarstarfsemi.

Vegna þessara mögulegu áhrifa hafa verið í mótun hugmyndir um mögulegar breytingar á hafnarstarfseminni og hvernig megi bæta upp þau hafnarsvæði sunnan brúar sem ekki verða starfhæf vegna lægri brúar. Áhrifin geta falist í aukinni þörf fyrir landfyllingar í Sundahöfn, umfram það sem þegar er ákveðið í aðalskipulagi, og/eða aukinni hafnargerð á öðrum svæðum, s.s. í Álfsnesvík (sjá kafla 4.4). Í undirbúningi eru sérstakt mat (kostnaðar- og ábatagreining) á áhrifum lægri brúar á hafnarstarfsemi.

Gert er ráð fyrir að kynntar verði mögulegar breytingar á aðalskipulagi hafnarsvæðanna í kjölfar þess sem niðurstaða liggur um leiðaval og útfærslu Sundabrautar og umhverfismat valkosta lýkur.



Mynd 7. Hærri brú um Kleppsvík (30 m). Ásýndarmynd mögulegrar brúar, séð frá Gufuneshöfða (Efla, september 2025)

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

4.4. Sundabraut og þróun atvinnusvæða á Álfsnesi

Í undirbúningi eru breytingar á aðalskipulagi vegna þróunar atvinnusvæða á Álfsnesi, innan vaxtarmarka svæðisskipulags (sjá mynd 7, punktalína). Hugmyndir eru uppi um að þróa á svæðinu hringrásargarð eða græna iðngarða sem nýta staðbundna efnis- og auðlindastrauma sbr. nálægðin við urðunarsvæði Sorpu og aðra innviði sem eru til staðar, m.a. iðnaðarhöfn Björgunar í Álfsnesvík. Til skoðunar er að stækka hafnaraðstöðu á svæðinu sem gæti m.a. mætt þörfum Faxaflóahafna og létt á starfsemi í Sundahöfn. Ennfremur er stefnt að því að móttökustöð Sorpu í Gufunesi verði lögð af og byggð upp í Álfsnesi. Á svæðinu gætu risið fjölmörg fyrirtæki á sviði endurvinnslu og endurnýtingar og einnig almennt fyrirtæki á sviði byggingariðnaðar. Megin forsenda uppbyggingar á svæðinu eru Sundabraut.



Mynd 8. Á svæðinu eru nú skilgreind þrjú iðnaðarsvæði, þ.e. iðnaðarhöfn Björgunar (I6), framtíðar iðnaðarsvæði efst á Álfsnesi (I2), sem er tímabundið skert vegna skotæfingasvæðis SR og svo iðnaðar- og sorpurðunarsvæði Sorpu (I5). Skotæfingasvæðin (ÍÞ9) eru víkjandi landnotkun en starfsleyfi þeirra renna út í lok árs 2028. Í yfirstandandi vinnu er gert ráð fyrir stækkun atvinnu- og hafnarsvæða, og aukinni blöndun atvinnustarfsemi, þ.e. ekki er einvörðungu gert ráð fyrir landfrekri iðnaðarstarfsemi heldur einnig minni fyrirtækjum á sviði endurvinnslu, endurnýtingar og nýsköpunar (Kortagerð: Nordic arkitektar & Efla, 2025)

Skjal sótt af '00000000' dags: 11.11.2026

4.5. Sundabraut og nýir uppbyggingarmöguleikar

Við mat á því hvar Sundabraut liggur best á Geldinganesi og hverskonar gatnatengingar eiga að vera á því svæði, er óhjákvæmilegt að efna til umræðu um framtíðarnýtingu svæðisins; hversu mikil byggð mun verða á nesinu til lengri framtíðar litið, hversu stór hluti svæðisins verður útivistarsvæði og til ræktunar og skjólmyndunar.

Lega Sundabrautar um nesið og útfærsla hennar og gatnamóta getur haft veruleg áhrif á uppbyggingarmöguleika á svæðinu til lengri framtíðar. Hér þarf sérstaklega að horfa til þess hvernig brautin klýfur nesið í tvö aðskilin svæði. Útfrá almennri landnýtingu svæðisins er vestlægari lega hagkvæmari (sbr. gildandi aðalskipulag) en austlægari lega brautarinnar (hönnunarvalkostur Vegagerðar). Einnig þarf að meta hönnun gatnamóta útfrá mögulegri framtíðarnýtingu svæðisins, hvort horfa eigi til einnar gatnamóta á miðju nesi eða tveggja gatnamóta við strandlínuna, sbr. gildandi aðalskipulag. Ennfremur þarf að huga að hæðasetningu brautarinnar og möguleika þess að vera með stokkalausn eða vistlok, en í gildandi aðalskipulagi er gert ráð því að brautin verði að hluta neðanjarðar til að skapa betri tengingu milli svæða austan og vestan brautarinnar. Almennt þarf síðan að huga sérstaklega að gangandi og hjólandi umferð og hvaða áhrif brautin hefur á núverandi útivistariðju.



Mynd 9. Möguleg brúartenging frá Gufunesi um Eiðsvík að Geldinganesi (Efla verkfræðistofa, september 2025). Meta þarf legu Sundabrautar um Geldinganes útfrá framtíðar uppbyggingarmöguleikum á svæðinu, þeirri útivistariðju sem stunduð er á svæðinu í dag og nálægðar við vernduð svæði í Blikastaðakró. Ljóst er Geldinganesið verður vel í sveit sett með tilkomu Sundabrautar og í meiri nálægð við miðborgina og megin atvinnukjarna borgarinnar en mörg önnur möguleg byggingarsvæði í austurborginni.

„Einfaldasta leiðin til að bæta samgöngur og draga úr kostnaði vegna þeirra er að stytta vegalengdir, að hafa stutt á milli hluta, stutt á milli húsa og stutt á milli fólks. Stutt í vinnuna, stutt út í búð, stutt í skólann og stutt í opin græn svæði og þangað sem sótt er þjónusta og afþreying. Það er hins vegar ekki áhlaupaverk í flóknu borgarsamfélagi sem er í stöðugum vexti og kallar á sífellt aukið landrými. Markaðsöflin styðja í raun við þá hugsun að byggja þétt þar sem land er dýrast, á svæðum sem eru miðlæg og stutt í allar áttir. Heilbrigð skynsemi segir okkur líka að rétt sé að byggja þétt og meira þar sem samgöngur eru afkastamiklar og skilvirkar og sérstaklega þar sem vistvæn og hagkvæm samgöngukerfi geta notið sín...“

AR2040, bls. 42

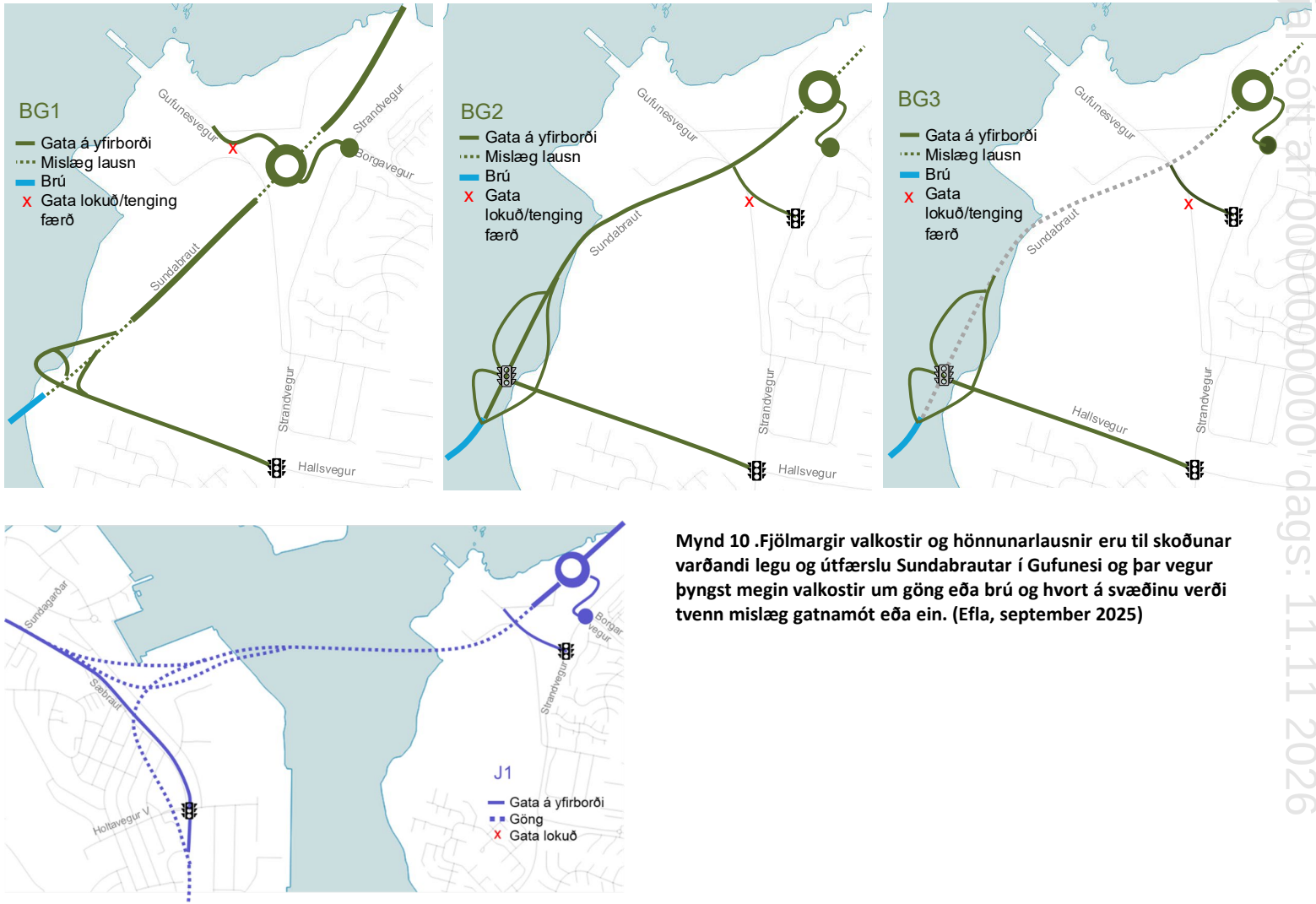
Skjal sótt af 'OOOOOOOO' dags: 11.11.2026

4.6. Sundabraut og þróun byggðar í Gufunesi og Grafarvogi

Í umhverfismati framkvæmdarinnar og mótun hönnunarlausna eru til skoðunar fjölmargir valkostir um legu Sundabrautar um Gufunes, þ.e. um svæðið milli eldri hverfa í Grafarvogi og nýrrar byggðar Í Gufunesi. Það er sérlega mikilvægt vegna þess að Sundabraut er í mikilli nálægð við umrædd hverfi. Hér skiptir þó einkum máli hvort gangalausn eða brúarlausn verður fyrir valinu.

Ljóst er að gangalausn skapar almennt betri tengingu milli umræddra hverfa, hefur minni áhrif á þróunarmöguleika á svæðinu og hefur mun minni áhrif á útivistarsvæði og náttúrusvæði. Gangalausn hefur einnig þann kost að komist er að mestu hjá því að hreyfa við gamla sorpurðunarsvæðinu í Gufunesi. Hinsvegar getur gangalausn með einni tengingu við Sundabraut frá hverfum Grafarvogs (sjá mynd 10), leitt til aukins umferðarálags og verri hljóðvistar við tilteknar götur innan hverfanna í Grafarvogi og tryggir almennt ekki sömu skilvirkni í gatnakerfinu og brúarlausn og þjónar auk þess verr gangandi, hjólandi og almenningssamgöngum (sjá nánar fylgiskjal II).

Ef brúarlausn verður fyrir valinu þarf að meta hvernig best er að hanna gatnatengingar vegna nálægðar við sorpurðunarsvæðið; hvort forsvaranlegt er að byggja brautina yfir haugana eða hvort óhjákvæmilegt sé að sneiða framhjá þeim. Í því samhengi hefur einnig verið skoðað hvort horfa eigi til ganga/stokks á afmörkuðum kafla (sjá lausn BG3), sem tryggði mun betri tengingar milli hverfanna, sbr. gangalausnin. Í öllum hönnunarlausnum fyrir brúarleiðina er gert ráð fyrir þörf á landfyllingum norður af Gufuneshöfða. Landfylling á þessu svæði gæti hinsvegar verið ákveðin vörn (buffer) milli sorpurðunarsvæðisins og sjávar og rétt að geta þess að umrædd strandlína er manngerð, þ.e. ekki er um náttúruleg strönd að ræða (sjá nánar fylgiskjöl I og II).



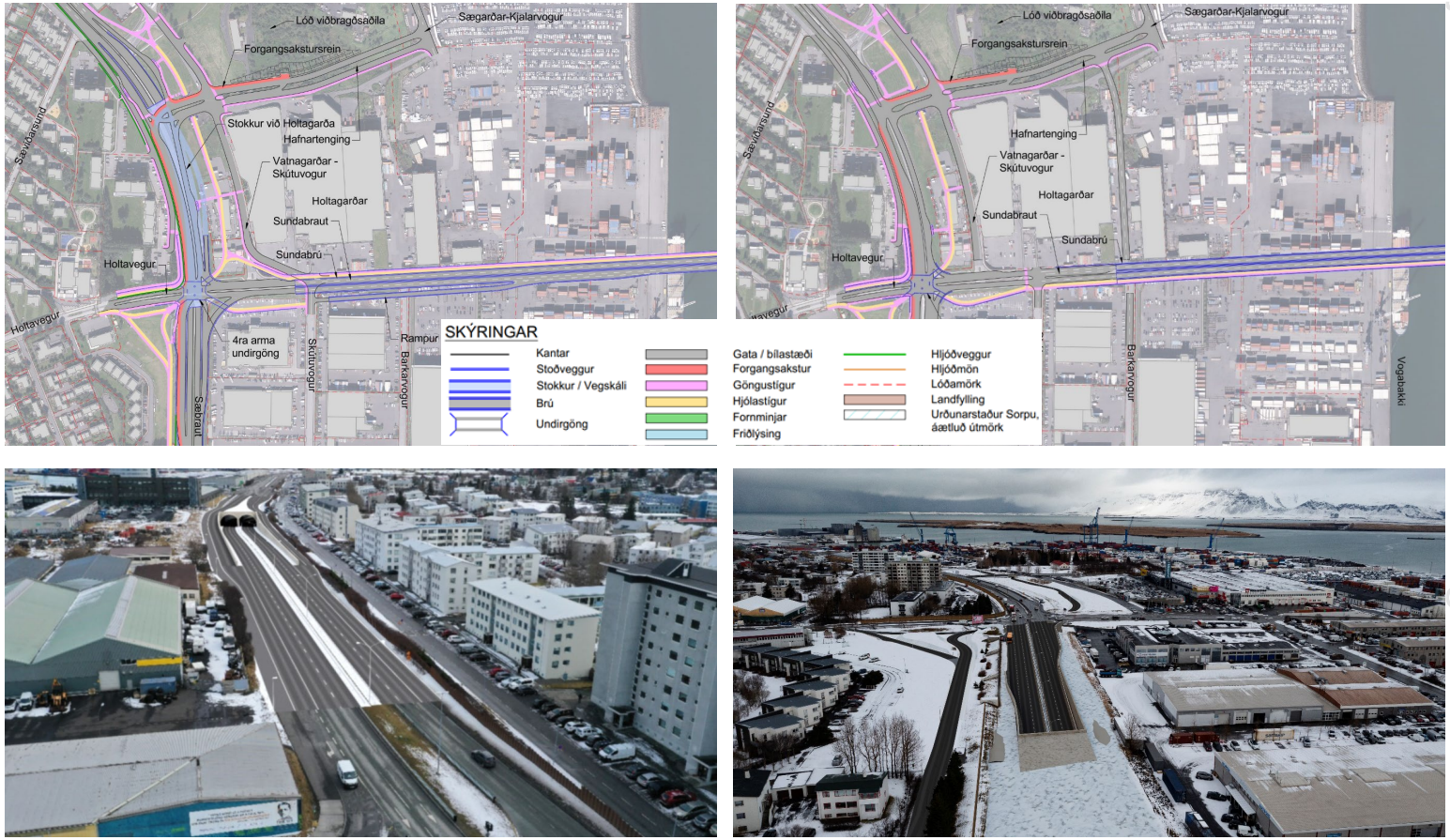
Mynd 10 .Fjölmargir valkostir og hönnunarlausnir eru til skoðunar varðandi legu og útfærslu Sundabrautar í Gufunesi og þar vegur þyngst megin valkostir um göng eða brú og hvort á svæðinu verði tvenn mislæg gatnamót eða ein. (Efla, september 2025)

Skjal sótt af 00000000 dags: 11.11.2026

4.7. Sundabraut á móts við Sæbraut og Holtaveg. Mismunandi útfærslur

Megin valkostir um útfærslu Sundabrautar um Kleppsvík, þ.e. brúarlausn eða gangalausn hafa mismunandi áhrif á byggð, umhverfi og umferð í hverfum Laugardals (sjá nánar fylgiskjöl I og II). Einnig eru til skoðunar mismunandi hönnunarlausnir brúar, hæð og lengd hennar og hvernig hún mætir hafnarsvæðinu og Sæbraut á móts við Holtaveg.

Hér til hliðar eru lykil skýringarmyndir úr umhverfisskýrslu framkvæmdarinnar, annars vegar megin valkostir um brúarlausn og hvernig hún mætir Sæbraut á móts við Holtaveg og hinsvegar hvernig gangamunnar Sundaganga tengjast Sæbraut, annarsvegar á móts við Köllunarklettsvæðið og Kleppsveg og hinsvegar í Vogahverfi sunnan Holtavegar. Sú lausn sem er næst því að vera í samræmi við gildandi aðalskipulag er brúarlausn sem gerir ráð fyrir plangatnamótum við Sæbraut (efri mynd til hægri).



Mynd 11 Nokkrar skýringarmyndir sem lýsa mismunandi útfærslum gatnamóta Sundabrautar og Sæbrautar, annars vegar fyrir brúarlausn (efri myndir) og hinsvegar fyrir gangalausn (neðri myndir). Sjá nánar fylgiskjal II (Efla, september 2025)

Skjal sótt af '000000000' dags: 11.11.2026

Sundabraut

Aðalskipulagsbreyting (drög)

Skjal sótt af '00000000000' dags: 11.11 2026

Breytingar á aðalskipulagi – megin valkostir

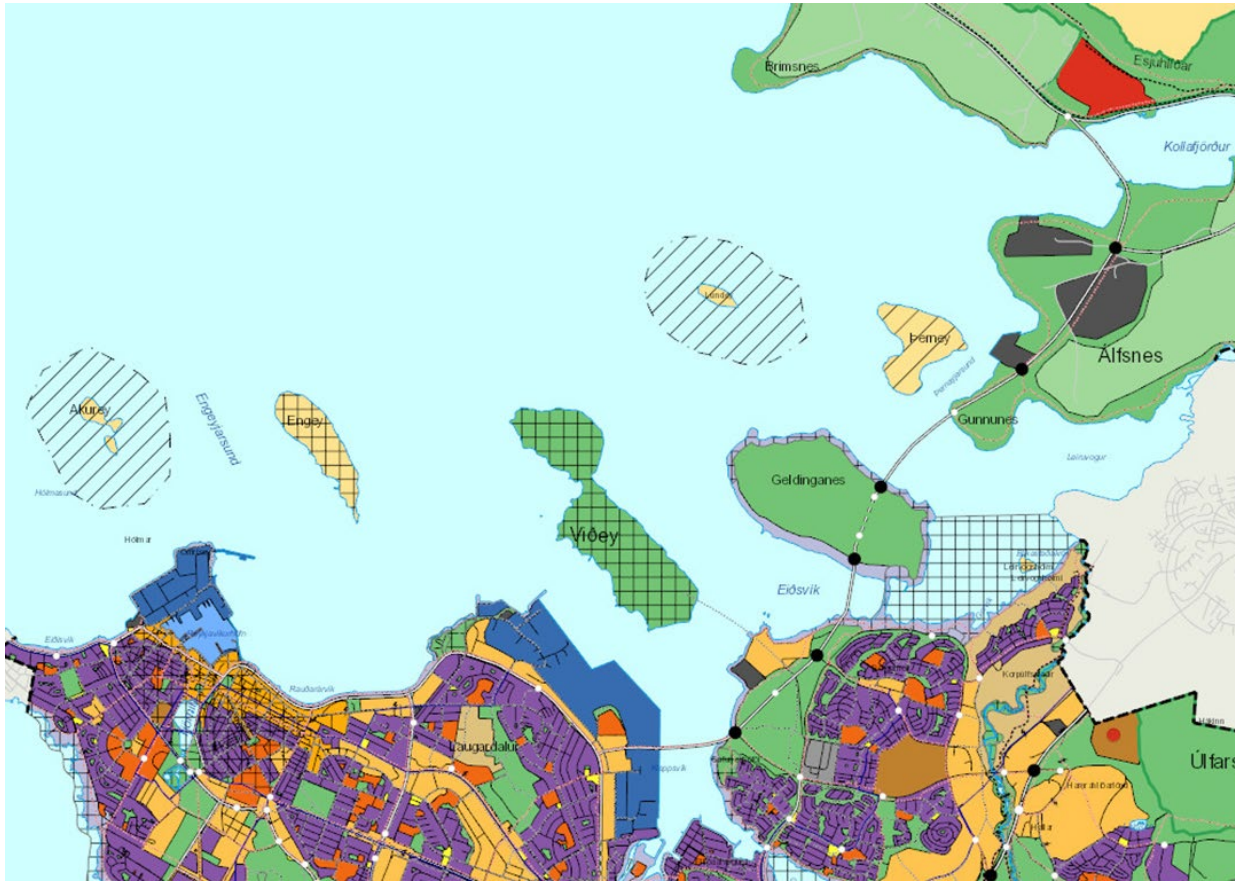
Yfirlit mögulegra breytinga á AR2040 fyrir megin valkosti

5.1. Tillögur að mögulegum breytingum

Markmið aðalskipulagsbreytingar er að festa niður og útfæra nánar legu og hönnun Sundabrautar í skipulagi borgarinnar. Eins og ávallt þá verða hönnunarlausnir útfærðar nánar í deiliskipulagi, sbr. einnig hönnunargögn sem sýnd eru í umhverfisskýrslu framkvæmdar (fylgiskjal II). Eins og kemur fram í 4. kafla, þá eru á þessu stigi, með forkynningu draga, enn fjölmargir valkostir til skoðunar og því ekki tímabært að útfæra formlegar breytingar á aðalskipulaginu (sjá yfirlit hér að aftan). Það verður gert í endanlegri tillögu sem auglýst verður samkvæmt 31. gr. skipulagslaga.

Hér að neðan er gefið yfirlit mögulegra breytinga og framsetning miðast við megin valkostina, annars vegar gangalausn og hinsvegar brúarlausn um Kleppsvík. Gerð er grein fyrir afbrigðum valkosta og hönnunarlausna í 4. kafla og meðfylgjandi umhverfisskýrslum (fylgiskjöl I og II). Í umhverfismati aðalskipulagsbreytingarinnar (fylgiskjal I, kafla 3.1) er einnig gerð nánari grein fyrir mögulegum breytingum á landnotkun.

Í viðauka 8.1. eru að finna frekari skýringar við þau landnotkunarkort sem gerð er grein fyrir í kaflanum.

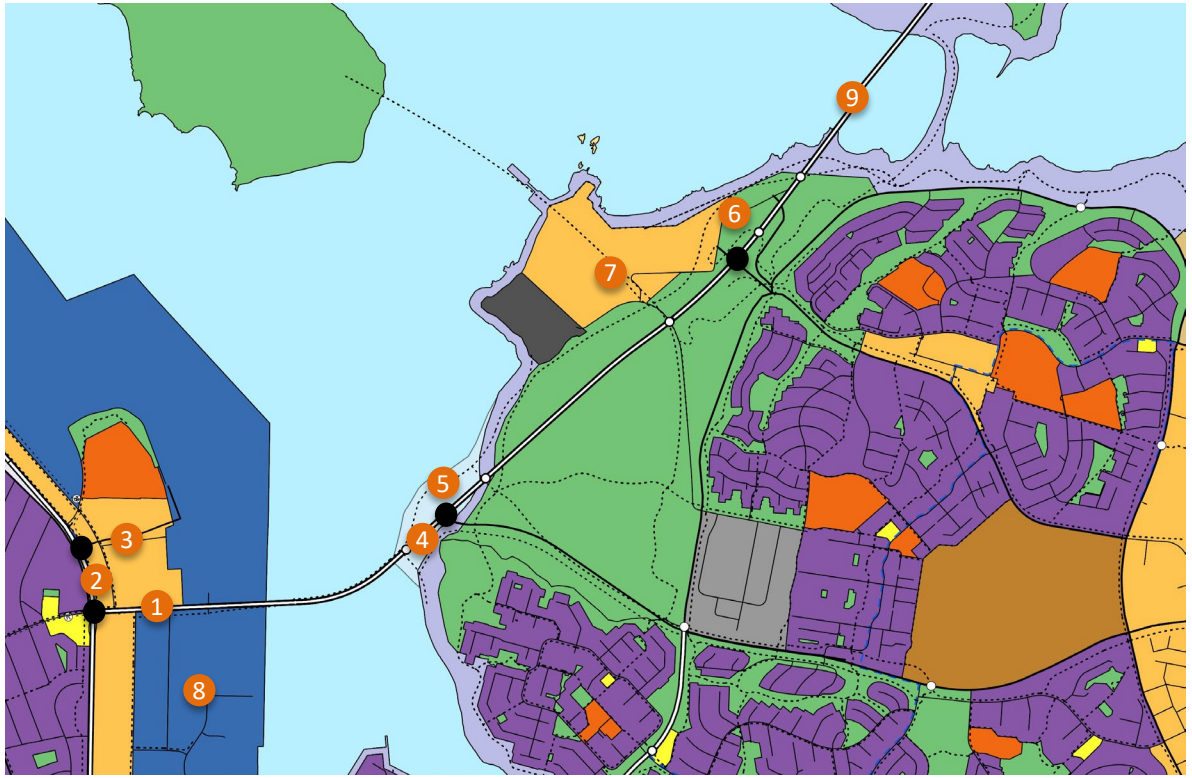


Mynd 12. Sundabraut í gildandi aðalskipulagi, *Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040*.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

5.2. Yfirlit mögulegra breytinga – brúarlausn Sundabrautar (BG1)

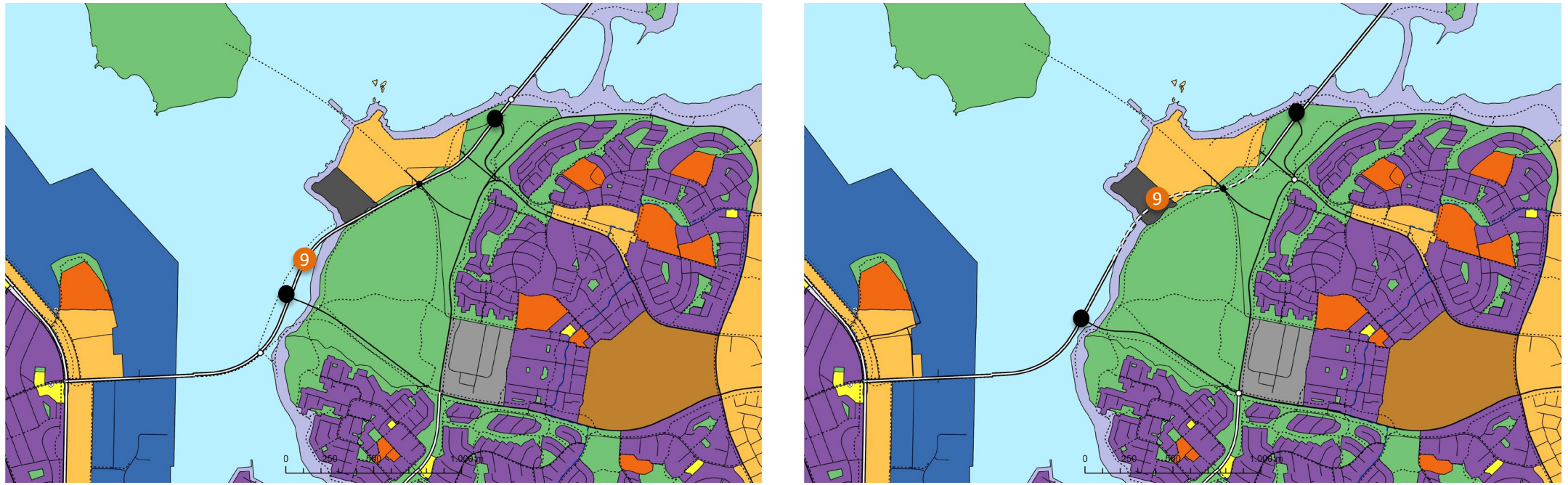
Efnisþáttur	Mögulegar breytingar til skoðunar í drögum	Breytingar varða:
Sundabrú (Kleppsvík) Ia: (sjá númer með hvítum hring á mynd 5)		
(1) Lega stofnbrautar við Holtagarða.	Færsla suður fyrir Holtagarða, til móts við Holtaveg.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115
(2) Gatnamót Sæbrautar-Sundabrautar við Holtaveg.	Útfærsla og gerð gatnamóta Sæbrautar og Sundabrautar á móts við Holtaveg. Tveir valkostir eru til skoðunar, annars vegar plangatnamót sbr. gildandi aðalskipulag og hinsvegar mislæg með stokkalausn. Sú lausn gerir ráð fyrir að Sæbraut verði lækkuð og sett í stokk þannig að hæð gatnamótanna verður því sem næst sú sama og er í dag (sjá kafla 4.6)	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115. Sjá einnig IV. hluti, Aðalgatnakerfi, bls. 139-140.
(3) Gatnateningar við M36. Holtagarðar-Kleppsgarðar.	Útfærsla og gerð gatnamóta við svæði Björgunarmiðstöðvar (M36), veltur á þeim kosti sem verður valin, sbr. umfjöllun hér að ofan.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115. Sjá einnig IV. hluti, Aðalgatnakerfi, bls. 139-140.
(4) Lega stofnbrautar við Gufuneshöfða	Lega Sundabrautar norðan Gufuneshöfða færist eilítið til svo og gatnamótin.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115
(5) Lega stofnbrautar um Gufunes-sorphauga. Mögulegar landfyllingar.	Áætlað er að Sundabraut í brúarlausn liggi yfir haugana á um 800 m kafla í útfærslu BG1 en aðrar lausnir eru sýndar á næstu síðu (BG2 og BG3), sjá einnig nánar kafla 4.6.. Gert ráð fyrir nýjum landfyllingum til að koma fyrir gatnamótum.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115
(6) Útfærsla og fjöldi gatnamóta í Gufunesi. Tengingar milli byggðar í Gufunesi og Grafarvogi.	Mislæg gatnamót færast sunnar og nær skilgreindum atvinnulóðum í Gufuneshverfinu. Gert hefur verið ráð fyrir tvennum gatnamótum á Sundabraut í Grafarvogi og við Gufunes, í flestum útfærslum Sundabrautar (brúarlausnar) og er það í samræmi við gildandi aðalskipulag.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115, mynd 14c, bls. 116.
(7) Gufunes, íbúðir og atvinnuuppbygging.	Áhrif mismunandi útfærslna Sundabrautar og gatnatenginga á skipulag og uppbyggingarmöguleika svæðisins er til skoðunar í vinnunni, sbr. mismunandi útfærslur (BG1-BG3). Í öllum tilvikum ættu útfærslur ekki að leiða til breytinga á landnotkun í Gufuneshverfinu.	Sjá kafla 6, miðsvæði M24, bls. 98 og kafla 8, iðnaðarsvæði I4, bls. 103.
(8) Sundahöfn (H4), skipulag hafnarsvæða.	Áhrif mismunandi útfærslna brúarmannvirkis og gatnatenginga á skipulag og uppbyggingarmöguleika hafnarsvæða. Sjá kafla 4.3. Gera þarf sérstaka breytingu á aðalskipulaginu í Sundahöfn, komi til þess að lágbrú verði aðalvalkostur.	Sjá kafla 9, hafnarsvæði H4, bls. 104-105.
(9) Lega Sundabrautar m.t.t. sorpurðunarsvæðis (næsta síða)	Í hönnunarlausnum BG3 og BG2 er sýnd lega Sundabrautar ef óforsvaranlegt er að leggja götuna yfir haugana. Með lausn BG3, gangalausn í Gufunesi, skapast tækifæri til að viðhalda góðum tengslum milli Gufuneshverfis og gömlu hverfanna í Grafarvogi.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115



Mynd 13. Brúarlausn. Yfirlit helstu breytinga á svæðinu frá Sæbraut að Eiðsvík. Hér er sýnd útfærsla sem miðast við valkost BG1 og að forsvaranlegt sé að byggja brautina yfir sorpurðunarsvæðið.

Skjal sótt af '00000000' dags: 11.11.2026

5.2. Yfirlit mögulegra breytinga – brúarlausn Sundabrautar (BG2 og BG3)

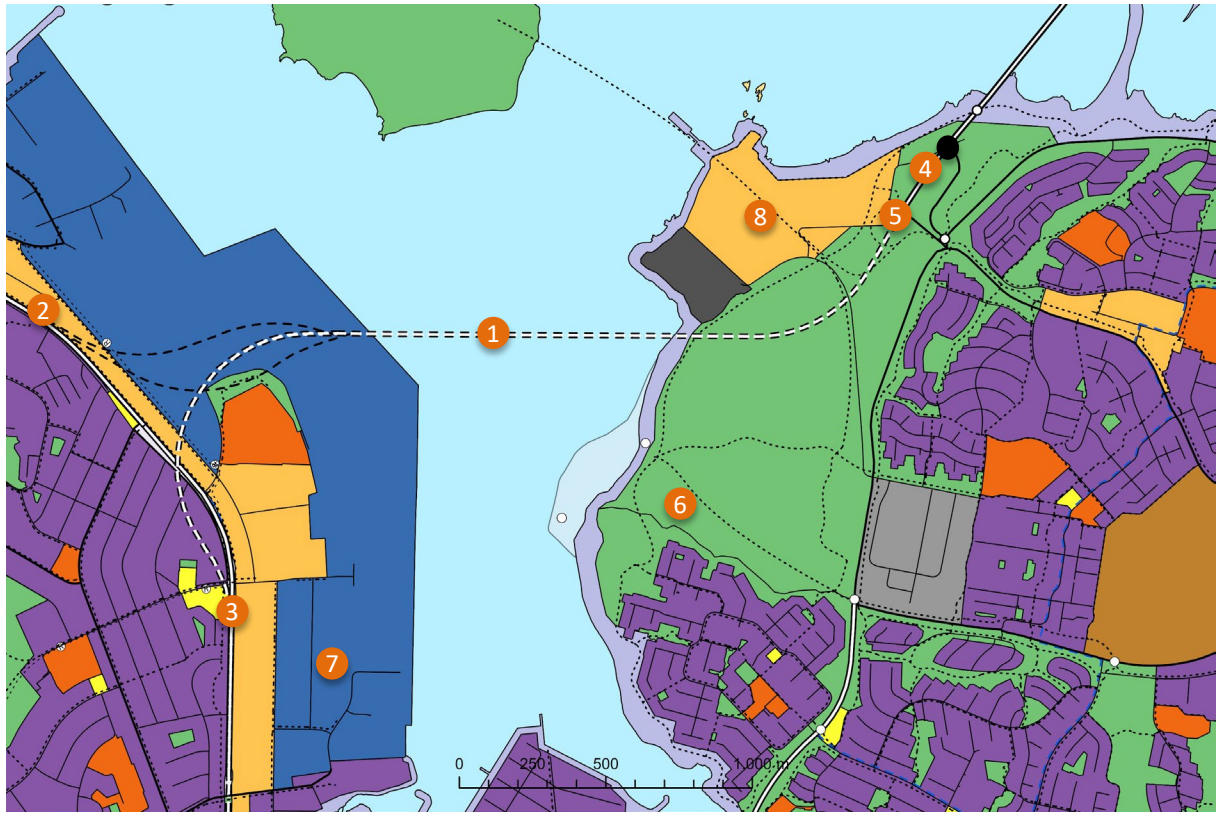


Mynd 14. Brúarlausn með afbrigðum vegna sorpurðunarsvæðis, valkostir BG2 (til vinstri) og BG3 (til hægri). Nyrðri mislægu gatnamótin í Gufunesi færast norðar, sbr. staðsetning í gangalausn og syðri gatnamótin við Hallsveg er staðsett norðar og utar og kalla á meiri landfyllingar í kosti BG2.

Skjal sótt af '000000000' dags: 11.11.2026

5.2. Yfirlit mögulegra breytinga - Sundagöng

Efnisþáttur	Helstu ákvæði til endurskoðunar	Breytingar varða:
Sundagöng (Kleppsvík) – Ib: (sjá númer með svörtum hring á mynd 5)		
(1) Lega og útfærsla stofnbrautar sem göng, um Kleppsvík og vestan hennar.	Útfærsla Sundabrautar sem göng leiðir til breyttra gatnatenginga vestan Kleppsvíkur, til breytts umferðarflæðis bílumferðar og annarra tenginga fyrir gangandi, hjólandi og almenningssamgöngur.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115, mynd 14c, bls. 116. Skoða einnig í samhengi við mynd 14a, bls. 114.
(2) Mót Sundabrautar við Sæbraut (gangamunni vestur).	Sundagöng mæta Sæbraut með gangamunna nálægt Laugarnesi og Köllunarklettsvæði. Sjá kafla 4.6.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115
(3) Mót Sundabrautar við Sæbraut (gangamunni suður).	Sundagöng mæta Sæbraut með gangamunna stokks sunnan Holtavegar. Sundagöng munu tengjast Sæbraut neðanjarðar í framlengdum Sæbrautarstokk.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115.
(4) Útfærsla og fjöldi gatnamóta í Gufunesi.	Með Sundagöngum er aðeins gert ráð fyrir einum gatnamótum og ráðgert að Hallsvegur verði ekki framlengdur að brautinni. Umrædd mislæg gatnamót liggja eilítið norðar en sýnt er í gildandi aðalskipulagi.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafli 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115, mynd 14c, bls. 116.
(5) Staðsetning gatnamóta og gangamunna gagnvart Gufunes-sorphaugum.	Staðsetning gangamunna, stokks og jarðganga þarf að taka mið af sorphaugnum í Gufunesi.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115
(6) Breytt útfærsla Hallsvegar, tengibraut við Sundabraut (niðurfelling).	Samkvæmt fyrirliggjandi útfærslu á valkosti um Sundagöng, er ekki gert ráð fyrir framlengingu Hallsvegar að Sundabraut	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115
(7) Sundahöfn (H4), skipulag hafnarsvæða	Sundagöng hafa ekki áhrif á landnotkun hafnarsvæða.	Sjá kafla 9, hafnarsvæði H4, bls. 104-105.
(8) Gufunes, íbúðir og atvinnuuppbygging	Sundagangalausn hefur ekki áhrif á landnotkun í Gufunesi sem slíka, sjá þó umfjöllun um umhverfisáhrif vegna nálægðar gagnamóta og gangamunna í umhverfisskýrslum (fylgiskjöl I og II).	Sjá kafla 6, miðsvæði M24, bls. 98 og kafla 8, iðnaðarsvæði I4, bls. 103.

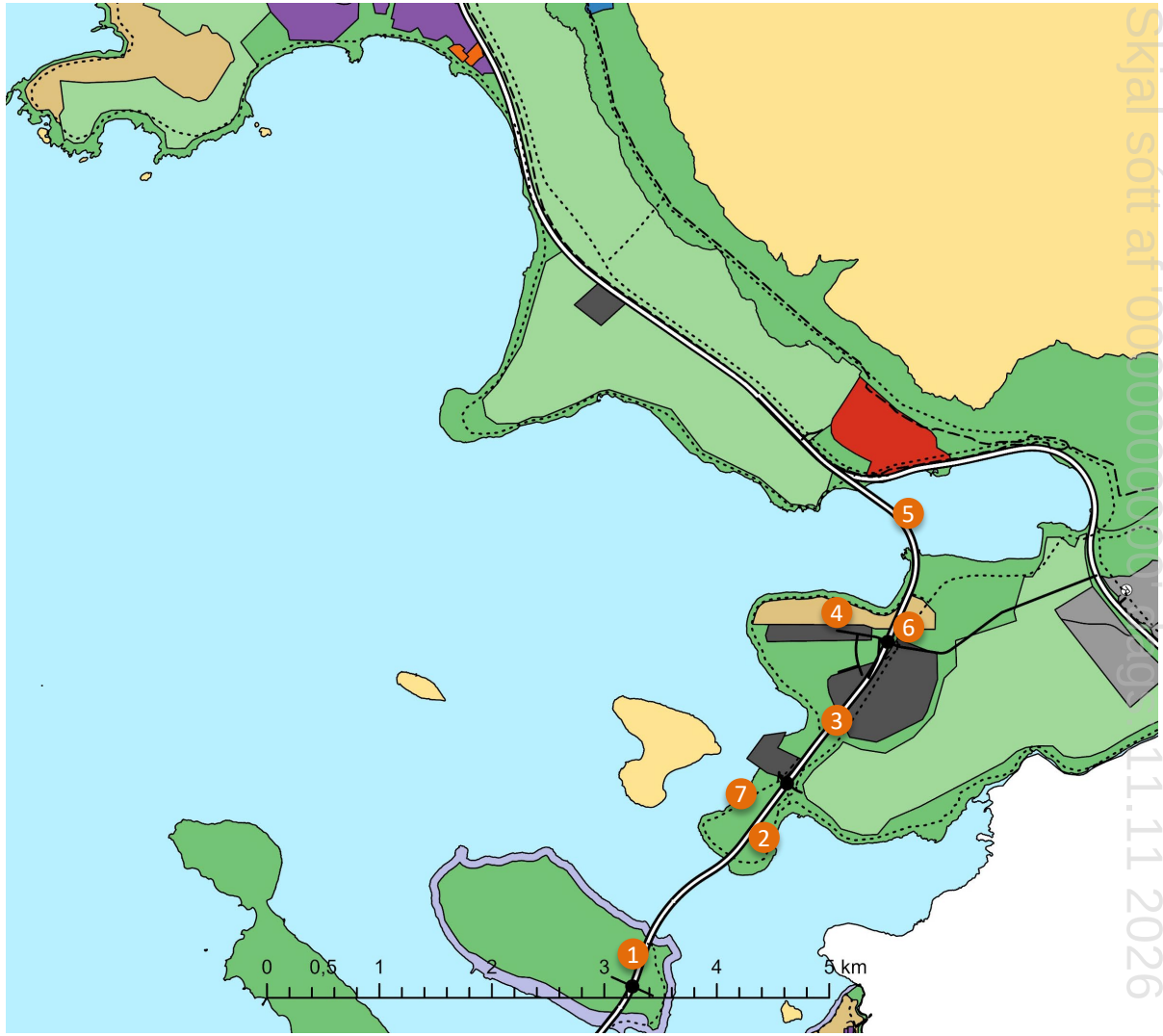


Mynd 15. Gangalausn, yfirlit helstu breytinga á svæðinu frá Sæbraut að Eiðsvík.

Skjal sótt af '000000000' dags: 11.11 2026

5.2. Yfirlit mögulegra breytinga – Sundabraut norðan Gufuness

Efnisþáttur	Helstu ákvæði til endurskoðunar	Breytingar varða:
Sundabraut (Gufunes norður að Kjalarnesi) – II		
(1) Geldinganes, lega austar á nesinu og útfærsla og fjöldi tenginga	Hönnunarlausn Vegargerðar gerir ráð fyrir legu austar á nesinu en ráðgert hefur verið í aðalskipulagi. Huga þarf að legu stofnbrautar í samhengi við mögulega nýtingu svæðisins, sem útivistarsvæðis eða til annarra nota. Meta þarf hverskonar gatnatengingar eru nauðsynlegar, fjölda þeirra og staðsetningar (m.a. í jaðri hverfisverndarsvæðis HV9). Ennfremur þarf að skoða hæðasetningu brautar um nesið, sbr.fyrri hugmyndir um að hún verði niðurgrafin. Sjá nánar kafla 4.4.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115, mynd 14c, bls. 116. Sjá einnig mynd 12, bls. 111.
(2) Gunnunes, lega austar á nesi. Stofnstígar. Umfang landfyllinga á sundi milli Geldinganess og Gunnuness.	Lega Sundabrautar í Gunnunesi færist austar. Það er óhjákvæmilegt vegna minjasvæðis í Sundakoti.	Þéttbýlisuppdrátt, sveitarfélagsuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115, mynd 14c, bls. 116. Sjá einnig mynd 12, bls. 111 og mynd 13, bls. 112 (skráðar minjar).
(3) Álfsnes, lega og útfærsla og fjöldi gatnamóta.	Ráðgerð hafa verið tvenn gatnamót á Álfsnesi í hönnunarferli Sundabrautar og svo er einnig gert í gildandi aðalskipulagi. Staðsetning gatnamóta er í megin atriðum eins og sýnt er í gildandi aðalskipulagi.	Sveitarfélagsuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; mynd 14c, bls. 116. Sjá einnig mynd 13, bls. 112 (skráðar minjar).
(4) Iðnaðarsvæði I2, I5 og I7 í Álfsnesi.	Lega Sundabrautar og staðsetning gatnamóta á norðanverðu Álfsnesi eru skoðuð í samhengi við skipulag framtíðar atvinnusvæða, en í undirbúningi er sérstök breyting á aðalskipulagi vegna iðnaðar- og athafnasvæða. Að óbreyttu mun útfærsla Sundabrautar ekki hafa áhrif á afmörkun landnotkunar á svæðinu.	Sveitarfélagsuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; mynd 14c, bls. 116. Sjá einnig mynd 13, bls. 112 (skráðar minjar).
(5) Kollafjörður, lega um fjörðinn og landfyllingar.	Í matsáætlun var gert ráð fyrir tveimur valkostum um legu yfir Kollafjörð. Í báðum tilvikum leiðir það til röskunar og flutnings skotæfingasvæðis Skotreynar. Lega yfir Kollafjörð er því sem næst í samræmi við gildandi aðalskipulag, en til skoðunar er að færa legu brautar eilítið austar við Afstapa vegna fuglabjargsins sem þar er.	Sveitarfélagsuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; mynd 14c, bls. 116.
(6) Álfsnes, stígar og útivistarsvæði.	Lítilsháttar tilfærslur verða á stofnstígum vegna Sundabrautar og verður það útfært nánar í endanlegri tillögu.	Sveitarfélagsuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; mynd 14c, bls. 116.
(7) Minjasvæði við Þerneyjarsund	Skoðað verði í samhengi við ákvarðanir um endanlega legu Sundabrautar á Álfsnesi, möguleg afmörkun hverfisverndar vegna minjasvæða, sbr. bókun í borgarráði 1. apríl 2020. Afmörkun þeirra er ennfremur til skoðunar í yfirstandandi aðalskipulagsbreytingu vegna stækkunar atvinnusvæða á Álfsnesi og hugmynda um hringrásargarð eða græna iðngarða á svæðinu.	Sveitarfélagsuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; mynd 14c, bls. 116. Sjá einnig mynd 13, bls. 112 (skráðar minjar) og ennfremur stefnu um Borgarvernd í IV-hluta, bls. 140-142.



Mynd 16. Yfirlit mögulegra breytinga norðan Geldinganess.

Skjal sótt af 'OOOOOOOO' 11.11.2026

5.3. Frekari útfærsla breytinga og aðrar breytingar á aðalskipulagi

Í endanlegri tillögu og þegar fyrir liggur niðurstaða um val á megin valkosti um legu og útfærslu Sundabrautar, verður gerð nánari grein fyrir formlegum breytingum á gögnum aðalskipulags, skipulagsuppdráttum, texta í greinargerð og viðkomandi þemakortum. Sjá nánar yfirlit hér að framan.

Endanleg tillaga gæti ennfremur leitt til fleiri atriða en nefnd eru hér að ofan, þ.e. fleiri breytinga sem endanlega útfærsla kallaði á, m.a:

1) Mögulegar breytingar á Sæbraut og umfang stokks við Holtaveg í brúarlausn og umfang stokks norðan Skeiðarvogs sem mætir gangamunnum Sundaganga.
2) Breytingar sem varða legu stofnstíga, sbr. framsetning skipulagsuppdrátta aðalskipulags, í tengslum við útfærslu gatnamóta og legu viðkomandi gatna.
3) Afmörkun einstakra landnotkunarsvæða gæti hnikast til eða verið breytt lítilsháttar vegna frekari útfærslu hönnunarlausna, sbr. val um legu og útfærslu í endanlegri tillögu.

Skjal sótt af '00000000' dags: 11.11 2026

Sundabraut

Aðalskipulagsbreyting (drög)

Samráð, kynningar og hagaðilar

Kynningar- og afgreiðsluferli og tímaáætlun verkefnis

Yfirlit aðila sem haft verður samráð við og leitað umsagnar um tillögur á öllum stigum

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

7.1. Samráð og kynningar

Skipulagsvinnan og undirbúningur aðalskipulagsbreytingar og umhverfismats hennar var áður kynnt í verklýsingu sem lögð var fram haustið 2023, ásamt matsáætlun framkvæmdarinnar. Verklýsingin var kynnt í skipulagsgáttinni á tímabilinu 19. september til 19. október 2023 og bárust 24 athugsemdir og umsagnir, þar af 6 frá lögboðnum umsagnaraðilum, 6 frá íbúum og einstaklingum, 3 frá rekstraraðilum, 3 frá félagasamtökum, 3 frá íbúaráðum og íbúasamtökum og 4 frá sveitarfélögum, (sjá nánar kafla 7.2 og Viðauka 8.4). Athugasemdirnar og samantekt um þær var lögð fram í umhverfis- og skipulagsráði þann 31. janúar 2024.

Á meðan kynningu verklýsingar stóð í skipulagsgáttinni var boðið til 3 kynningarfunda í Reykjavík, á Kjalarnesi, Grafarvogi og Laugardal. Umhverfismat framkvæmdarinnar var kynnt samhliða á umræddum fundum og ennfremur kynnt á almennum fundi í streymi, og á Akranesi og Mosfellsbæ.

Hér að neðan er gerð grein fyrir helstu skrefum við mótun tillögunnar, en áfangaskipting vinnunnar miðast við opinberar kynningar samkvæmt skipulagslögum (nr.123/2010):

Drög að breytingartillögum og drög umhverfismats, ásamt umhverfisskýrslu framkvæmdar. Kynnt á opnu fundi og send formlega til umsagnar- og hagaðila. ***September-Október 2025.***

Samþykkt tillaga ásamt umhverfismati send til athugunar hjá Skipulagsstofnun. ***Desember 2025***.

Aðalskipulagsbreyting auglýst. Breytingartillögur, ásamt umhverfismati, kynntar í 6 vikur og óskað eftir skriflegum athugasemdum. ***Febrúar-Mars 2026.***

Afgreiðsla tillögu og staðfesting að lokinni auglýsingu. ***Mars – Apríl 2026.***

Drög að tillögum verða kynnt á skipulagsgatt.is, með auglýsingu í *Morgunblaðinu* og á vef Reykjavíkurborgar.



Skjal sótt af '000000000' dags: 11.11.2026

7.2. Helstu athugasemdir við verklýsingu og viðbrögð við þeim

7.2. Helstu athugasemdir við verklýsingu og viðbrögð við þeim

Alls bárust umsagnir og athugasemdir frá 24 aðilum, þar af 6 frá lögboðnum umsagnaraðilum, 6 frá íbúum og einstaklingum, 3 frá rekstraraðilum, 3 frá félagasamtökum, 3 frá íbúaráðum og íbúasamtökum og 4 frá sveitarfélögum. Í athugasemdum er einkum verið að benda á atriði sem huga ætti betur að í umhverfismati en einnig er tekin afstaða gegn ákveðnum hönnunarlausnum og valkostum.

Eftirfarandi má draga útúr athugasemdunum, sjá annars samantekt og yfirlit athugasemda í Viðauka 8.3:

- Þeir sem gera athugasemdir hallast almennt að gangalausnum.
- Ábendingar um mikilvægi þess að skoða vel áhrif í stóra samhenginu, á byggðaþróun almennt og áhrif á ferðavenjur.
- Ítarlegar athugasemdir frá lögbundnum umsagnaraðilum, einkum þeim sem skoða umhverfisáhrif á náttúru og áhrif á ósnortin náttúrusvæði
- Ítarlegar og verulegar athugasemdir frá íbúaráðum beggja vegna Kleppsvíkur, þ.e. í Laugardal og Grafarvogi
- Íbúar í Laugardal hafa sérstaklega áhyggjur af tengingu Sundabrautar við Sæbraut, aukinni umferð vegna þessa og almennt áhrif á aðliggjandi byggð.
- Íbúar í Grafarvogi hafa einkum áhyggjur af áhrifum stofnbrautar á útivistarsvæði og náttúru og hvernig hún hefði áhrif á aðgengi íbúa að sjávarsíðunni.
- Einnig athugasemdir þar sem því er fagnað að verkefnið sé í undirbúningi og um mikilvægi Sundabrautar sem samgöngubót á höfuðborgarsvæðinu og milli landshluta

Markmið skipulagslaga (liður d):

„.. að tryggja að samráð sé haft við almenning við gerð skipulagsáætlana þannig að honum sé gefið tækifæri til að hafa áhrif á ákvörðun stjórnvalda við gerð slíkra áætlana“

(123/2010, 1.liður nr.d)

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

7.3. Samráðshópur með fulltrúum íbúasamtaka

Á fundi borgarstjórnar þann 17. október 2023 var samþykkt að stofna sérstakan samráðshóp um Sundabraut sem var ætlað að „vera til stuðnings og samráðs við vinnslu umhverfismats, mat á valkostum og undirbúning breytinga á skipulagi“. Hópinn skipa kjörnir fulltrúar og fulltrúar valinna hverfa og íbúasamtaka, þ.e. Laugardals, Grafarvogs og Kjalarness. Hlutverk hópsins var skilgreint með eftirfarandi hætti: „Tryggja að hugað sé að hagsmunum íbúa og nærsamfélags varðandi útfærslu Sundabrautar. Vera til stuðnings við mat á valkostum og tryggja hagsmuni fjölbreyttra ferðamáta. Huga að hugsanlegum neikvæðum áhrifum af framkvæmdinni og hvernig þeim megi mæta með mótvægisaðgerðum. Þá fylgi hópurinn eftir áherslum borgarinnar eins og þær birtast í sameiginlegri yfirlýsingu innviðaráðherra og borgarstjóra frá 6. júlí 2021.“

Hópurinn hefur haldið alls 8 fundi fram til þessa. Á fundunum hafa sérfræðingar og ráðgjafar Vegagerðar og borgar kynnt fyrir hópnum stöðu og framvindu verkefnis, frumdrög að umhverfismati, niðurstöður umferðargreininga, mismunandi hönnunarlausnir og skipulagsbreytingar, þ.e. drög þeirra gagna sem nú eru komin til almennrar kynningar. Á fundunum hefur verið skipst á skoðunum og ráðgjöfum gefist færi á að hlusta á sjónarmið fulltrúa hverfanna og kjörinna fulltrúa,

Í hópnum hafa setið eftirfarandi fulltrúar, en breytingar urðu á hópnum í kjölfar breytinga á borgarstjórn síðastliðinn vetur:

Dóra Björt Guðjónsdóttir, borgarfulltrúi, formaður
Einar Þorsteinsson, borgarfulltrúi, (formaður til apríl 2025)
Andrea Helgadóttir, borgarfulltrúi
Birkir Ingibjartsson, varaborgarfulltrúi
Helga Þórðardóttir, borgarfulltrúi
Jóhanna Dýrunn Jónsdóttir, varaborgarfulltrúi
Kjartan Magnússon, borgarfulltrúi
Hildur Björnsdóttir, borgarfulltrúi (til apríl 2025)
Líf Magneudóttir, borgarfulltrúi
Ólafur Guðmundsson, fulltrúi íbúasamtaka Grafarvogs (til apríl 2025)
Fanný Gunnarsdóttir, fulltrúi Grafarvogs
Baldur Þórarinsson, fulltrúi íbúasamtaka Kjalarness
Lilja Sigrún Jónsdóttir, fulltrúi íbúasamtaka Laugardals
Gauti Kristmannsson, fulltrúi íbúasamtaka Laugardals
Atli Stefán Yngvason, fulltrúi íbúa Laugardals

Með hópnum hafa starfað Tinna Garðarsdóttir og Margrét Berg Sverrissdóttir, auk sérfræðinga frá Umhverfis- og skipulagssviði, Vegagerðinni, Eflu verkfræðistofu og VSÓ ráðgjöf.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Umsagnar- og hagaðilar

Umsagnaraðilar	Hagaðilar og félagasamtök
ÍSvæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins	Íbúasamtök (Laugardal, Grafarvogi, Kjalarnesi)
Kópavogsbær	Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi
Garðabær	Hvalfjarðarsveit
Hafnarfjarðarkaupstaður	Akranes
Seltjarnarneskaupstaður	Faxaflóahafnir
Mosfellsbær	Sorpa
Kjósarhreppur	Björgun
Aðliggjandi sveitarfélög	Veitur
Skipulagsstofnun	Skotfélag Reykjavíkur
Umhverfisstofnun	Skotveiðifélag Reykjavíkur og nágrennis
Orkustofnun	Landvernd
Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur	Kayakklúbburinn
Minjastofnun	Íbúar og landeigendur á áhrifasvæði
Vegagerðin	
Samgöngustofa	Og fleiri samkvæmt ábendingum sem koma fram í ferlinu.
Náttúrufræðistofnun Íslands	
Borgarsögusafn Reykjavíkur	

Skjal sótt af '00000000' dags: 11.11.2026



Drög að aðalskipulagsbreytingu ásamt drögum að umhverfismati. Lögð fram sbr. 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og lög nr. 111/2021 um umhverfismat áætlana.

Ljósmyndir: Efla verkfræðistofa ofl

Umhverfis- og skipulagssvið
Reykjavíkurborgar, september 2025.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Sundabraut

Aðalskipulagsbreyting (drög)

Viðaukar

8.1. Skilgreining landnotkunar

8.2. Yfirlýsing borgarstjóra og innviðaráðherra, 2021

8.3. Samantekt athugasemda við verklýsingu

Sjá ennfremur fylgiskjal I til afgreiðsla með aðalskipulagsbreytingu: ***Umhverfismat aðalskipulagsbreytingar*** **, (drög), VSÓ-ráðgjöf, september 2025.**

Einnig er lagt fram samhliða til kynningar fylgiskjal II: ***Sundabraut. Umhverfismat framkvæmdar,*** **Efla verkfræðistofa, september 2025**

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

8.1. Skilgreining landnotkunar

LANDNOTKUN

- Íbúðarbyggð (ÍB)
- Samfélagsþjónusta (S)
- Miðsvæði (M)
- Miðborg (M)
- Verslun og þjónusta (VÞ)
- Athafnasvæði (AT)
- Iðnaðarsvæði (I)
- Hafnir (H)
- Innri höfn
- Flugvellir (FV) (Sjá kafla 17.3)
- Veitur og helgunarsvæði (VH)
- Efnistöku- og efnislosunarsvæði (E)
- Vegir, götur og stígar (VE)
- Opin svæði (OP)
- Íþróttasvæði (ÍÞ)
- Kirkjugarðar og grafreitir (K)
- Óbyggð svæði (ÓB)
- Landbúnaðarsvæði (L)
- Skógræktar- og landgræðslusvæði (SL)
- Vötn, ár og sjór (V)
- Sérstök not haf- og vatnssvæða (SN)
- Strandsvæði (ST)
- Vatnsból (VB)

SAMGÖNGUR

- Mislæg gatnamót*
- Akstursbrú/undirgöng
- Göngubrú/undirgöng[1]
- Stofnstígar[2]
- Tengistígar[2]
- Reiðvegir[4]
- Stofnvegir
- Tengivegir
- Aðrir vegir[3]
- Jarðgöng
- Borgarlína**
- Mörk skipulagssvæðis
- Vaxtarmörk
- Grænn trefill

VERNDARSVÆÐI

- Vatnsvernd - brunnsvæði (VB)
- Vatnsvernd - grannsvæði (VG)
- Vatnsvernd - fjarsvæði (VF)
- Friðlýst svæði (FS)
- Önnur náttúruvernd (ÖN)
- Hverfisvernd (HV)
- Minjavernd (MV)

[1] Heimilt er að gera ráð fyrir undirgöngum á fleiri stöðum en sýnd eru á uppdrætti enda er tilgangurinn að auka umferðaröryggi og/eða greiða fyrir vistvænum samgöngum.

[2] Staðsetning tákns fyrir stíga á uppdrætti (punktalína), meðfram stofn- og tengibrautum og öðrum götum er ekki ráðandi um hvoru megin götu stígur liggur. Hjólastígar fylgja almennt stofn- og tengistígum, sbr. skipulagsuppdráttur, en heimilt sé að leggja sérreinar hjólastíga víðar, sbr. samþykkt Hjólreiðaáætlun.

[3] Aðrar götur en stofn- og tengibrautir. Hér undir eru safngötur, húsagötur, vistgötur og göngugötur.

[4] Heimilt er að leggja reiðstíga á fleiri leiðum en auðkenndar eru sem reiðvegir á uppdrætti og þá samkvæmt ákvörðun í deiliskipulagi.

* Sjá kafla 17.1 í greinargerð.

** Lega Borgarlínu (hágæðakerfi almenningsamgangna), sbr. staðfest breyting á Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðis 2040, árið 2018 og frumdrög að hönnun fyrstu lotu framkvæmda, sjá Borgarlína - 1. lota, frumdrög og forsendur (febrúar 2021).

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Reykjavíkurborg

Yfirlýsing
Sigurðar Inga Jóhannssonar, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og Dags B. Eggertssonar, borgarstjórans í Reykjavík

Ríkið og sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa átt gott og náið samstarf um uppbyggingu samgönguinnviða undangengin misseri. Stærsti þátturinn í því er samgöngusáttmáli fyrir höfuðborgarsvæðið sem undirritaður var 26. september 2019. Meginmarkmið hans er að stuðla að greiðum, skilvirkum, hagkvæmum og öruggum samgöngum og stuðla að því að loftslagsmarkmiði stjórnvalda um sjálfbært, kolefnishlutlaust borgarsamfélag verði náð m.a. með eflingu almenningssamgangna og breyttum ferðavenjum og stuðla að auknu umferðaröryggi.

Sundabraut var ekki hluti samgöngusáttmálans en samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, Reykjavíkurborg, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðin og Faxaflóahafnir hafa engu að síður unnið markvisst að undirbúningi hennar samhliða vinnu við samgöngusáttmálann. Í 5. gr. samgöngusáttmálans segir jafnframt að við „útfærslu framkvæmdaáætlunar samgöngusáttmálans [verði] sérstaklega hugað að greiðri tengingu aðliggjandi stofnbrauta svo sem Sundabrautar inn á stofnbrautir höfuðborgarsvæðisins".

Í nýrri skýrslu starfshóps um legu Sundabrautar, sem í sátu fulltrúar Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar, Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Faxaflóahafna, var lega Sundabrautar rýnd og þeir tveir valkostir við þverun Kleppsvíkur sem taldir eru koma til greina. Eru það annars vegar Sundabrú, sem tengist Sæbraut til móts við Holtaveg og hins vegar Sundagöng.

Var það niðurstaða hópsins að Sundabrú væri um 14 ma.kr. ódýrari kostur en Sundagöng miðað við frumkostnaðaráætlun, auk þess sem brúin hefði ýmis jákvæð áhrif umfram göngin, s.s. á heildarakstur og tímasparnað umferðar á höfuðborgarsvæðinu, almenningssamgöngur, hjóla- og gönguleiðir. Jarðgöng myndu á hinn bóginn hafa nokkuð minni sjónræn áhrif og brúarframkvæmdir hefðu meiri áhrif á hafnarstarfsemi á framkvæmdatíma. Ein af forsendum beggja leiða er að Sæbraut verði lögð í stokk, sbr. 5. gr. samgöngusáttmálans.

Næsta skref í verkefninu er að ljúka félagshagfræðilegri greiningu á þessum tveimur kostum við þverun Kleppsvíkur þar sem m.a. er greindur og metinn afleiddur kostnaður og áhrif á starfsemi í Sundahöfn og nærliggjandi íbúðarhverfi.

Aðilar eru sammála um að fullt tillit verði tekið til hagsmuna Faxaflóahafna við Sundahöfn og að metinn verði sá umframkostnaður hafnarinnar sem með skýrum hætti megi rekja til framkvæmdarinnar, skv. nánara samkomulagi ríkis og Faxaflóahafna og rask á hafnarstarfsemi verði lágmarkaði með tilheyrandi úrbótum áður en að vegaframkvæmdum kemur.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Aðilar eru sammála um að næsta skref að aflokinni félagshagfræðilegri greiningu sé að undirbúa breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur sem feli í sér endanlegt leiðarval Sundabrautar. Mun það byggja á umhverfismati framkvæmdarinnar sem feli í sér samanburð valkosta og mat á líklegri þróun án framkvæmdarinnar. Rík áhersla verði lögð á samráð við íbúa og aðra hagsmunaaðila í öllum þáttum skipulags og umhverfismats.

Aðilar eru sammála um að samhliða undirbúningi skipulags og umhverfismats verði skoðaðar líklegar breytingar á dreifingu umferðar og hvernig bregðast megi við mögulegum neikvæðum áhrifum á íbúðahverfi á áhrifasvæði Sundabrautar.

Aðilar eru sammála um að Sundabraut verði ekki einungis lögð í Gufunes heldur alla leið á Kjalarnes, í einni samfelldri framkvæmd, til að ná markmiðum verkefnisins að fullu og varna því að beina umferð ekki óhóflega um íbúahverfi Grafarvogs.

Aðilar eru sammála um að gera ríkar kröfur varðandi útlit og ásýnd Sundabrautar. Verði niðurstaðan sú að Sundabrú verði fyrir valinu eru aðilar sammála að efna til alþjóðlegrar hönnunarsamkeppni um mannvirkið í ljósi þess hversu áberandi það verður í borgarmyndinni.

Sundabraut verður fjármögnuð með veggjöldum. Ekki er gert ráð fyrir fjármögnun framkvæmdarinnar úr ríkissjóði. Á sama hátt er gert ráð fyrir því að tengingar Sundabrautar við gatna og stígakerfi borgarinnar, sem með skýrum hætti leiða af framkvæmdinni, greiðist af Sundabrautarverkefninu en ekki úr borgarsjóði.

Aðilar eru sammála um að til að stuðla að breyttum ferðavenjum verði það hluti af forsendum verkefnisins að gangandi og hjólandi, auk almenningssamgangna þurfti ekki að greiða fyrir notkun hennar. Framkvæmdin taki einnig mið af umferð fyrir umferð gangandi og hjólandi og tryggi góðar hjólasamgöngur upp á Kjalarnes.

Er stefnt að því að framkvæmdir við Sundabraut geti hafist eigi síðar en 2026 og brautin verði tekin í notkun 2031, með eðlilegum fyrirvörum um niðurstöðu samráðs og umhverfismats. Aðilar eru sammála um að vinna hratt og vel að ofangreindum undirbúningi.

Reykjavík, 6. júlí 2021

Sigurður Ingi Jóhannsson
Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra

Dagur B. Eggertsson
Borgarstjórinn í Reykjavík

Skjal sótt af '000000000' dags: 11.11.2026

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

Umhverfis- og skipulagsráð

Reykjavík, 26. janúar 2024

Mál: **Sundabraut, verklýsing aðalskipulagsbreytingar og umhverfismats. Umsagnir og athugasemdir við auglýsta verklýsingu.**

Alls bárust umsagnir og athugasemdir frá 24 aðilum, þar af 6 frá lögboðnum umsagnaraðilum, 6 frá íbúum og einstaklingum, 3 frá rekstraraðilum, 3 frá félagasamtökum, 3 frá íbúaráðum og íbúasamtökum og 4 frá sveitarfélögum. Í athugasemdum er einkum verið að benda á atriði sem huga ætti betur að í umhverfismati en einnig er tekin afstaða gegn ákveðnum hönnunarlausnum og valkostum.

Öllum aðilum er þakkað fyrir framlagðar athugasemdir, en þær verða lagðar fram með öðrum skipulagsgögnum fyrir umhverfis- og skipulagsráð, hafðar til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum og metið hvernig verður komið til móts við þær. Hverri og einni athugasemd er ekki svarað á þessu stigi. Meðfylgjandi eru athugasemdirnar ásamt yfirliti og samantekt um þær.

Haraldur Sigurðsson

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

	Hag- og umsagnaraðilar:	Innkomin:	Flokkun:	Stutt lýsing:	Áhrif - almennt	Lýðheilsa	Náttúrufar	Útivist	Ásýnd/útsýni	Byggðaþróun	Ferðavenjur	Landnotkun	Göng	Brú	Hagrænt	Viðbrögð:
1	Guðbrandur Benediktsson	6.okt.23	1	*"Mín tillaga er að göng komi frá Sundahöfn norður fyrir Geldinganes 4 km löng göng. Grafið verði frá Geldinganesi að Sundahöfn og útgröftunin nýttur í uppfyllingu til hafnagerðar norðan Geldinganes til vesturs. Þetta mun haf sára litil áhrif á umhverfið, göngin tilbúin án þess að nokkur verði var við á framkvæmdatímanum. Geldinganesið verði skipulagt sem atvinnusvæði og hafnaraðstaða."*	1								1			Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
2	Guðjón Ólafur Sigurbjartsson	9.okt.23	1	*"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 brút og mun minna land fer undir umferðarmannvirki. Umhverfisáhrif verða með minnsta móti. Auðveldara verður að byggja í Geldinganesi og Viðey, sídar ef áhugi myndast. Hjóla og göngustíga mætti leggja ofan jarðar þar sem best hentar eða með annarri umferð í jarðgöngunum ef það þætti henta."*	1								1			Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
3	Nína Birna Þórsdóttir	17.okt.23	1	*"Ef verður af sundabraut í annarri hverri svipmynd sem sett er upp, verður að taka sérstakt tillit til og reikna með vind áttum sem geta orðið öflugar á svæðinu. Gera þarf ráðstafanir vegna þeirra, til að tryggja öryggi allra þeirra vegfarenda sem gert er ráð fyrir. Akanda, hjólandi og gangandi."*	1											Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
4	Marín Ósk Hrafnsdóttir	18.okt.23	1	Settar fram efasemdir um framkvæmdina og áhrif hennar á ferðavenjur og byggðaþróun. Bent á möguleg neikvæð áhrif frá nýrri stofnbraut, m.a. á byggð í Gufunesi, áhrif á útivistarsvæði í Geldinganesi og almennt á náttúrusvæði. Huga þurfi að samræmi við aðra stefnumörkun borgar og ríkis.	1	1	1	1	1	1	1				1	Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
5	Katrín Albertsdóttir	18.okt.23	1	*"Göng, umhverfisvænna og mun betra fyrir íbúa Grafarvogs"*	1								1			Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
6	Hafdís Hafliðadóttir	19.okt.23	1	Settar fram áhyggjur af því hvaða áhrif það hefur á íbúðarbyggð í grennd við Sæbraut, þar sem áformað er að Sundabraut mæti henni. Tryggja þarf að umferð ekki inní íbúðarhverfin og gæta að áhrifum gatnamannvirkja á nærliggjandi byggð, útfrá ásýnd og fleira. Eftirfarandi er sett fram orðrétt: *"Til að almenningur og skipulagsyfirvöld geti áttað sig á útfærslu gatnamannvirkjanna og hvernig þau falla inn í borgarumhverfið er mikilvægt að við ofgreiðslu á aðalskipulagsbreytingunni liggi fyrir hönnun mannvirkja og útfærsla á tengingum við Sæbraut, hvort heldur sem Sundabrú eða Sundagöng verður fyrir valinu. Jafnframt hvernig meginlínur landslagshönnunar verður háttað 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 matsdrögum 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"*	1	1			1		1					Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
7	Landhelgisgæslan, Sigríður Skaftadóttir	17.okt.23	2	Bent er á mikilvægi þess að áhættumeta siglingaröryggi og hvernig gatnaframkvæmd, brúarlausnir og tilheyrandi landfyllingar loka mögulegum siglingaleiðum, m.a. fyrir björgunarbáta.	1							1				Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
8	Faxaflóahafnir, Ólafur Melsted	18.okt.23	2	Almenn umfjöllun um áhrif brúarlausnar á skipulag hafnarsvæða og mögulegar mótvægisaðgerðir og breytt skipulag komi til þeirrar lausnar								1			1	Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
9	Sorpa, Ástþór Ingvi Ingvason	18.okt.23	2	Minnir á mikilvægi náins samráðs við fyrirtækið á öllum stigum vinnunnar og við mótun einstakra hönnunarlausna á öllum áfongum Sundabrautar, vegna móttökustöðvarinnar í Gufunesi og iðnaðarsvæða Sorpu í Álfsnesi.								1			1	Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
10	Kayakklúbburinn, Valgeir Elíasson	17.okt.23	3	Útfærsla Sundabrautar til norðurs út í Geldinganes, getur haft verulega áhrif á aðstöð klúbbsins á eiðinu út í nesið og siglingaleiðir og útivistarmögulega. Klúbburinn óskar eftir að samráð verði haft við hann við frekari mótun hönnunarlausna og valkosta				1				1				Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
11	Landssamtök hjólreiðamanna, Árni Davíðsson	19.okt.23	3	Telja að brúarlausn sé mun ásættanlegri horft til virkra ferðamáta. Sett fram almenn gagnrýni á hvernig staðið var að félags-o og hagfræðilegri greiningu og áhrifum á ferðavenjur, byggðaþróun og mögulega styttingu ferða í stóra samhenginu.	1	1					1			1	1	Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
12	Landvernd	23.okt.23	3	Tekur almennt undir nálgun í umhverfismati aðalskipulagsbreytingar, einkum það að skoða framkvæmd í samhengi við markmið í öðrum stefnuskjölum stjórnvalda, s.s. í loftlagsmálum, um breyttar ferðavenjur og Borgarlínu og almennt um vernd náttúru og sjálfbæra þróun byggðar. Settar eru fram efasemdir um að framkvæmdin samræmist settum markmiðum. Bent er á almenn neikvæð umhverfisáhrif bílumferðar (óháð orkuskiptum) og það mikla inngrip sem framkvæmdin hefur á náttúru, landslagsheildir og menningarminjar. Ef farið verður í framkvæmd eru gangalausnir taldar ásættanlegri.	1	1	1	1	1	1	1				1	Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
13	Skipulagsstofnun	11.okt.23	4	*"Í tillögu komi fram skýr rökstuðningur fyrir því hvernig tilkoma Sundabrautar muni styðja við stefnu Reykjavíkurborgar um byggðaþróun og þéttingu byggðar. Huga ætti sérstaklega að auknum umferðarþunga sem kann að skapast í Laugardal og Háaleiti í tengslum við gatnatengingar vestan Elliðaáa. Ef tilefni er til verði í tillögu gerð grein fyrir mótvægisaðgerðum til að sporna við framangreindu. Í töflu með áhrifa- og umhverfisþáttum er nefnt í umhverfisþættinum „landnotkun o.fl." að litið verði til svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins. Viðeigandi væri að slíkt hið sama yrði gert í fleiri umhverfisþáttum, t.a.m. í mati á áhrifum á „samgöngur & ferðavenjur" og „loftslag". Skipulagsstofnun bendir á nýja skýrslu stjórnvalda um aðlögun að loftslagsbreytingum sem ber heitið „Loftslagsráð Íslands - tillögur fyrir gerð landsáætlunar um aðlögun að loftslagsbreytingum". Skipulagsstofnun óskar eftir því að fá tillöguna til umsagnar á vinnslustigi. Minnt er á að þegar tillaga verður send Skipulagsstofnun til athugunar þarf að skila inn aðalskipulagsgögnum á stafrænu formi auk hefðbundinna skipulagsgagna."*	1					1	1					Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
14	Náttúrufræðistofnun Ísland, Snorri Sigurðsson	17.okt.23	4	Bent á að um sé að ræða gríðarlega umfangsmikla gatnaframkvæmd sem mun einkum hafa áhrif á áður ósnortnum náttúrusvæðum og landslagsheildum, á landi og sjó. Sérstaklega bent á áhrif vegna þverunar á milli nesja með tilheyrandi landfyllingum. Í umsögn segir m.a. eftirfarandi: *"Áhrif á verndarsvæði, þ.m.t. nýlega friðlýst fjörusvæði í Leirvogi og Blikastaðakró þarf að rýna sérstaklega vel – bæði þegar skoðuð eru áhrif einstakra framkvæmdaþátta t.d. á lífríki en einnig á áhrif skipulagsbreytinganna í heild. Tryggja þarf að verndargildi náttúru þessa svæða rýrist ekki. Þar þarf einnig að taka til skoðunar áhrif af starfsemi Sundabrautar, áhrif frá mikilli bílaumferð þ.m.t. mengun af ýmsum toga (m.a. hljóð- og ljósmengun) sem og ónæur fælandi áhrif m.a. á far dýra eins og fugla, sjávarspendýra og ekki síst laxfiska en Sundabraut er á færieið fiska upp í ólinokkrar veiðiár."*	1		1		1						Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
15	Minjastofnun Íslands, Sigurður J Bergsteinsson	18.okt.23	4	Gerir ekki athugasemd við verklýsinguna												Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
16	Umhverfisstofnun, Axel Benediktsson	19.okt.23	4	Vakin athygli á margvíslegum áhrifum framkvæmdar og þeim kröfum sem gerðar eru í lögum og reglugerðum er varða náttúruvernd og umhverfismál. Stofnunin telur að skilgreina þurfi betur áhrifasvæði framkvæmdar, þ.e. að það sé ekki bundið þröngt við áhrifasvæði veglínu. Undirstrikað er mikilvægi þess að gæta að áhrifum á sorphaugnin í Gufunesi og að varhugavert sé að hreytfa við honum og farið verði í viðeigandi rannsóknir og úttektir á stöðu haugsins. Ennfremur er minnt á mikilvægi þess að vanda til verka við mat á áhrifum á lýðheilsu vegna framkvæmdarinnar.	1	1	1		1						Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
17	Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur, Svava Steinarsdóttir	19.okt.23	4	Ekki gerð athugasemd við nálgun og verklag í fyrirhuguðu umhverfismati aðalskipulagsbreytingar. Benda hinsvegar á nauðsyn þess að huga að mótvægisaðgerðum vegna áhrifa á eldri sorphauga í Gufunesi og mögulegan leka frá haugnum, og skoða gerð landfyllingar vestan haugsins í því skyni.	1	1										Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
18	Veðurstofa Íslands	26.okt.23	4	Gerir ekki athugasemd við verklýsinguna.												Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
19	Íbúasamtök Laugardal, Lilja Sigrún Jónsdóttir	19.okt.23	5	Settar fram ítarlegar athugasemdir annarsvegar við brúarlausn og hinsvegar gangalausn og fjallað um möguleg neikvæð umhverfisáhrif í íbúðarbyggð á áhrifasvæði Sundabrautar innan hverfisins og minnt á að haft verði náið samráð við íbúasamtökin. Einnig er bent á að reikna þarf allan kostnað við samanburð lausna og spurt hvernig rekstri stofnbrautarinnar verður háttað, þar sem um einkaframkvæmd er að ræða en Reykjavík leggur til landið. Mælt er með að gangalausn og minnt á fyrri samþykktir og skoðað hvort gangamunni til vesturs verði ekki nær Kringlumýrarbraut. *"Skilað fyrir hönd Íbúasamtaka Laugardals (kt 6812051280) , sjá meðfylgjandi umsögn. Íbúasamtök Laugardals (ÍL) hafa lengi fylgst með umræðum og gætlunum 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 inní 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 ílfverur á svæðinu og ekki er hægt að horfa framhjá lýðheilsuþáttum s.s. umhverfismengunar í nábýli við leikskóla eða aukna slysahættu af umferð nálægt skólum. Sjá nánar í fylgiskjali."*	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
20	Íbúaráð Grafarvogs, og bókun frá 6. nóvember	21.okt.23	5	Ítarlegar athugasemdir settar fram þar sem mælt er eindregið með gangalausnum frekar en brúarlausnum, m.a. til að tryggja betur útivistarmöguleika, vernd náttúru, tengingar milli hverfa í Grafarvogi og Gufunesi. Varað við því að hreyft verði við sorphaugnum í Gufunesi. *"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 dsjónd 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 nærsta 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 íbor af lífi alla daga, allt árið um kring. Með réttu má segja að það sé/ í dag allt aðrar forsendur en þegar fyrst var farið að skipuleggja vegi og brýr á þessu svæði."* Einnig lögð fram bókun fulltrúa sjálfstæðisflokks í íbúaráðinu, þar sem minnt er á þjóðhagslegt mikilvægi Sundabrautar.	1	1	1	1	1			1	1	1	Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
21	Hvalfjarðarsveit	17.okt.23	6	Ekki gerð athugasemd við framlagða verklýsingu aðalskipulagsbreytingar												Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
22	Kópavogur	17.okt.23	6	Tekið undir markmið og þá nálgun sem sett er fram í verklýsingu en áskilur sér rétt að koma með frekari athugasemdir á síðari stigum.												Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
23	Akranes, Halla Marta Árnadóttir	19.okt.23	6	Undirstrika mikilvægi framkvæmdar sem samgöngubót fyrir Akranes og Vesturland. Leggja áherslu á að vel verði hugað að veðuráhrifum vegna þverunar Kollafjarðar, við mótun hönnunarlausna og val valkosta						1						Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
24	Mosfellsbær, Kristinn Pálsson	19.okt.23	6	Lýsir stuðning við framkvæmdina og mikilvægi hennar vegna samgagna á höfuðborgarsvæðinu, en tekur eftirfarandi fram: *"Skipulagsnefnd leggur sérstaka áherslu á mikilvægi þess að metin verði vandlega möguleg áhrif útfærslu III. hluta Sundabrautar (Geldinganes-Álfsnes) á Leirvog, hvað varðar strauma og lífríki svæðisins. Leirvogur 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, kræklingabreyrum og sandfjörum sem eru lífbuðugar. Vakin er athygli á mögulegum neikvæðum áhrifum verulega landfyllinga á þessum stað."*		8	1	1	1	1					Þakkað er fyrir athugasemd sem verður lögð fyrir umhverfis- og skipulagsráð og höfð til hliðsjónar við frekari mótun tillögu og mat á umhverfisáhrifum
					15	9	7	6	8	6	6	6	4	1	7	

1	Íbúi, fasteignaeigandi	6
2	Fyrirtæki, rekstraraðil	3
3	Félagasamtök	3
4	Umsagnaraðilar, opin	6
5	Íbúaráð, íbúasamtök	3
6	Sveitarfélög	4

Skjal sótt af 'OOOOOOOOO' dags: 11.11 2026

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 samgönguásnum sem Sundabraut mun þjóna? Það er í Grafarvogi, á Geldinganesi, Álfsnesi, Kjalarnesi, Kjós, Akranesi, Hvalfjarðarsveit, Borgarnesi o.s.frv. Ef svo reynist þarf að huga að mótvægisaðgerðum með öflugum

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

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

Lega 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 mön 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?

Virðingarfyllst
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. Aðildarfélög ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólreiðar á Íslandi.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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

18.10.2023

Efni: Umsögn um fyrirhugaða aðalskipulagsbreytingu og umhverfismats vegna Sundabrautar

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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 mannlegra 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. Sótmengun 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 Geldinganess, friðlýsingu Leiruvogs og Grænbók um líffræðilega fjölbreytni íslenskra vistkerfa. Sundagöng vernda útivistarsvæði í Gufunesi en það svæði gagnast helst frisbígolfurum 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 kynningarfundi 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 kynningarfundi 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. Svarið 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 þekkja 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.

Virðingarfyllst,
Marín Ósk Hafnadóttir

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Sundabraut – Stofnbraut, nýr þjóðvegur í Reykjavík, nr. 622/2023

Reykjavík, 17. Október 20213

Athugasemdir og ábendingar frá Faxaflóahöfnum vegna breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur sem varðar legu og útfærslu 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 undanförnum 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 farþegaskip 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.faxafloahafnir.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 mótvægisaðgerðir 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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Reykjavíkurborg
Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur

Umhverfis- og skipulagssvið
b.t. Haraldar Sigurðssonar
Borgartúni 12-14
105 REYKJAVÍK

Reykjavík, 19. október 2023
Tilvísun: 2023100306

Efni: Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um aðalskipulagsbreytingu vegna Sundabrautar, mál nr. 622/2023 í Skipulagsgátt.

Vísað er til máls nr. 622/2023 í skipulagsgátt, aðalskipulagsbreyting vegna Sundabrautar. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur fengið málið og meðfylgjandi gögn til skoðunar og gefur eftirfarandi umsögn.

HER telur vel gert grein fyrir fyrirhugaðri breytingu á aðalskipulagi og gerir ekki athugasemdir við þá þætti sem fyrirhugað er að meta í umhverfismati. HER vill hins vegar ávarpa að þar sem gögn benda til þess að mengunarefni geti verið að leka út í umhverfið frá gamla urðunarstaðnum í Gufunesi þyrfti að gera ráð fyrir mögulegum mótvægisaðgerðum. Uppbygging og frágangur á haugsvæðinu var ekki með þeim hætti sem gengið er frá slíkum svæðum og landfyllingum í dag en nefnd hefur verið sú lausn að loka haugnum með landfyllingu til að koma í veg fyrir mengun. HER telur því að æskilegt væri að gera ráð fyrir möguleikanum á slíkri landfyllingu í aðalskipulagsbreytingunni svo unnt sé að grípa til þessarar mótvægisaðgerðar, ef þörf er, snemma í framkvæmdaferli.

Virðingarfyllst
f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri

VOTTUN HF.
ÍST ISO 14001

heilbrigdiseftirlit@reykjavik.is
www.reykjavik.is/heilbrigðiseftirlit
Borgartún 12–14
105 Reykjavík

Katrín Albertsdóttir:

Gõng, umhverfisvænna og mun betra fyrir íbúa Grafarvogs.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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

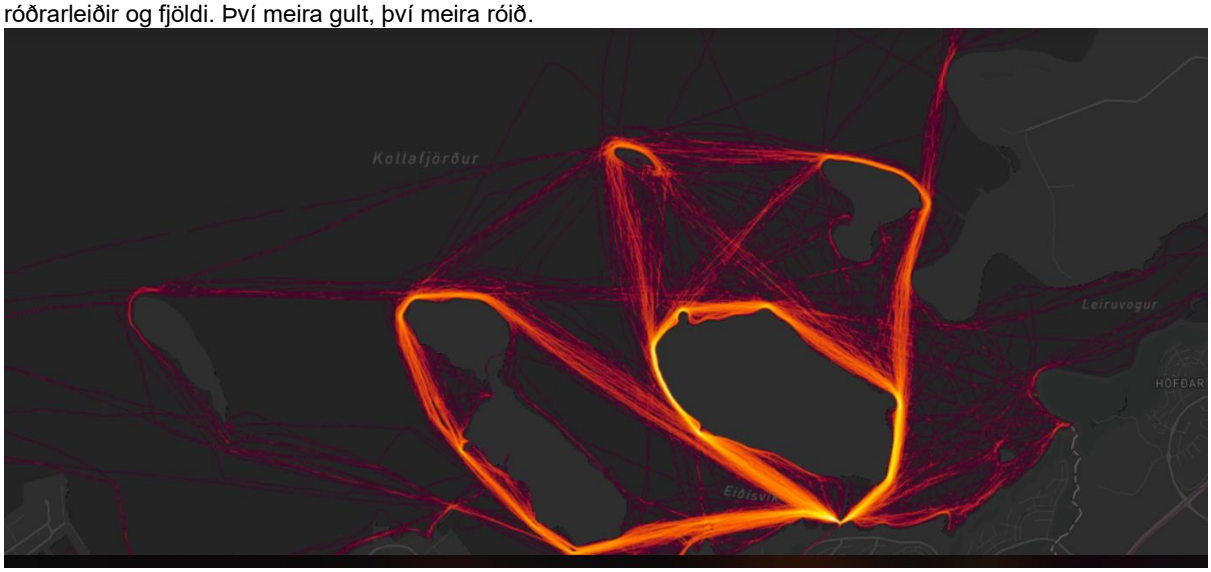
Kayakklúbburinn í Reykjavík hefur haft félagsaðstöðu og geymslu fyrir kajaka áratugum saman við eiðið út á Geldinganes í Reykjavík, merkt X á mynd 1. Frá þessum stað róa félagsmenn á kajökum sínum um sundin við Reykjavík.

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 róið.



Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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

Við skoðun á *Verkefnalýsingu 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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Kópavogsbær

Digranesvegur 1
200 Kópavogur
Sími 441 0000
kopavogur.is

Reykjavíkurborg
Ráðhúsinu
101 Reykjavík

Kópavogi, 17. október 2023
23092310/501.00 KH

Sundabraut. Aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynningar.

Á fundi skipulagsráðs 16. október 2023 var lagt fram að nýju erindi Reykjavíkurborgar dags. 20. september 2023 þar sem óskað er eftir umsögn skipulagsráðs Kópavogsbæjar vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Með verklýsingunni eru boðaðar breytingar sem varða legu og útfærslu áformaðrar Sundabrautar. Á fundi skipulagsráðs Kópavogs þann 2. október 2023 var erindinu vísað til umsagnar skipulagsdeildar.
Þá lögð fram umsögn skipulagsdeildar dags. 10. október 2023.

Bókun skipulagsráðs:
Lagt fram og kynnt. Skipulagsráð samþykkir umsögn skipulagsdeildar dags. 10. október 2023.

Virðingarfyllst,
f.h. skipulagsfulltrúa

Karlotta Helgad.
Karlotta Helgadóttir
Ritari skipulagsdeildar

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Nína Birna Þórsdóttir:

Ef verður af sundabraut í annarri hvorri svipmynd sem sett er upp, verður að taka sérstakt tillit til og reikna með vind áttum sem geta orðið öflugar á svæðinu. Gera þarf ráðstafanir vegna þeirra, til að tryggja öryggi allra þeirra vegfarenda sem gert er ráð fyrir. Akanda, hjólandi og gangandi.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Reykjavík 19. október 2023

Ábendingar/athugasemdir vegna Sundabrautar

Hér er til skoðunar verklýsing fyrir breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 og umhverfismat þess, dags. í 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 meginstofnvegar 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 Sundabrú 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 fyrirliggjandi 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 Sundabrú eða Sundagöng verður fyrir valinu. Jafnframt hvernig meginlínur landslagshönnunar verður háttað 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.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Skipulagsstofnun

Reykjavíkurborg, umhverfis og skipulagssvið
Þuríður María Guðmundsdóttir
Borgartúni 12 - 14
105 Reykjavík

Reykjavík, 11. október 2023

Tilvísun: 202309059 / 3.2

Efni: Lýsing fyrir breytingu á aðalskipulagi vegna Sundabrautar

Reykjavíkurborg hefur, með erindi dags. 20. september 2023, óskað umsagnar Skipulagsstofnunar um lýsingu, dags. í september 2023, vegna breytingar á aðalskipulagi sbr. 1. mgr. 30. gr. skipulagslaga.

Viðfangsefni fyrirhugaðrar skipulagstillögu er að ákvarða stefnu um legu Sundabrautar sem gert hefur verið ráð fyrir sem nýrri stofnbraut og þjóðvegi í skipulagsáætlunum um árabil. Þá er ráðgert að skilgreina nánar útfærslu einstakra gatnamóta brautarinnar á grundvelli umhverfismats og samanburðar mismunandi valkosta og hönnunarlausna. Stefnt er að því að tillaga að breytingu á aðalskipulagi verði kynnt samhliða mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Einnig á að vinna nýja kostnaðar- og ábatagreiningu samhliða skipulags- og matsferli.

Skipulagsstofnun hefur farið yfir framlögð gögn og telur lýsinguna veita góða mynd af viðfangsefni skipulagsbreytingarinnar. Bent er á eftirfarandi atriði til skoðunar fyrir mótun tillögu:

- Í tillögu komi fram skýr rökstuðningur fyrir því hvernig tilkoma Sundabrautar muni styðja við stefnu Reykjavíkurborgar um byggðaþróun og þéttingu byggðar.
- Huga ætti sérstaklega að auknum umferðarþunga sem kann að skapast í Laugardal og Háaleiti í tengslum við gatnatengingar vestan Elliðaáa. Ef tilefni er til verði í tillögu gerð grein fyrir mótvægisaðgerðum til að sporna við framangreindu.
- Í töflu með áhrifa- og umhverfisþáttum er nefnt í umhverfisþættinum „landnotkun o.fl.“ að litið verði til svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins. Viðeigandi væri að slíkt hið sama yrði gert í fleiri umhverfisþáttum, t.a.m. í mati á áhrifum á „samgöngur & ferðavenjur“ og „loftslag“.
- Skipulagsstofnun bendir á nýja skýrslu stjórnvalda um aðlögun að loftslagsbreytingum sem ber heitið „Loftslagsþolið Ísland - tillögur fyrir gerð landsáætlunar um aðlögun að loftslagsbreytingum“.
- Skipulagsstofnun óskar eftir því að fá tillöguna til umsagnar á vinnslustigi.
- Minnt er á að þegar tillaga verður send Skipulagsstofnun til athugunar þarf að skila inn aðalskipulagsgögnum á stafrænu formi auk hefðbundinna skipulagsgagna.

Sigurjón Jóhannsson

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Borgartúni 7b
IS-105 Reykjavík
Sími 595 4100
Kennitala 590269 5149
www.skipulag.is
skipulag@skipulag.is

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Mál: Sundabraut. Aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynningar.

Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats til umsagnar.

Málsaðili: Reykjavíkurborg, Umhverfis- og skipulagssvið.

Dags. 10. október 2023 málsnúmer ONE: 23092310

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Minnisblað skipulagsfulltrúa Kópavogs

Efnisyfirlit

A. Inngangur

B. **Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats.** Sundabraut. Stofnbraut, nýr þjóðvegur að Reykjavík

b1. Verkefnið, gögn máls, verkefnið, málsaðili, kynningartími – tengt mál

Úr kynningu:

b2a. Sundabraut, markmið breytingar í Aðalskipulagi Reykjav´kur

b2b. Sundabraut. Valkostir um legu og útfærslu í umhverfismati (framkvæmdar)

b2c. Sundabraut. Áhrifasvæði og yfirlit mögulegra breytinga

b2d. Sundabraut. Lykilspurningar í umhverfismati (aðalskipulagsbreytingar)

b2e. Sundabraut. Samráðs- og kynningarferli

C. Minnisatriði /umsögn

Verkefnið

Minnisatriði /umsögn

Fylgiskjöl

Fylgiskjal 1. *Sundabraut – aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynningar.*

-Erindi, 20.sept. 2023, frá Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkur

Fylgiskjal 2. Verkefnislýsing til kynningar. Kynning sama máls í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar.

Fylgiskjal 3a. Kynning „tengds máls" í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar. (sjá einnig fylgiskjal 3a)

Fylgiskjal 3b. Til útskýringa. Tvö mál tengd í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar.

- Breyting á aðalskipulagi, verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats
- Matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar. Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar.

A. Inngangur

Málsaðili er Reykjavíkurborg, Umhverfis- og skipulagssvið. Lögð er fram verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats sbr. 1.mgr. 30.gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og sbr. III. kafli laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

- Sundabraut. Stofnbraut, nýr þjóðvegur að Reykjavík.
- Dagsett í september 2023.
- Boðaðar eru breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 (AR2040) sem varða legu og útfærslu Sundabrautar og lögð fram áætlun um hvernig standa skuli að umhverfismati breytinganna.

Erindi barst í tölvupósti, dags. 20. sept. 2023, frá deildarstjóra aðalskipulags á Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar. Einnig er málið til kynningar í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar – auk kynningar á matsáætlun Sundabrautar sbr.:

- Skipulagsgátt. mál *„nr 622/2023", „**Sundabraut - Stofnbraut, nýr þjóðvegur í Reykjavík".** Lýsing (fyrsta skref af sex), opið fyrir athugasemdir. 19.09.2023-19.10.2023. „Með þessari verklýsingu eru boðaðar breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 sem varða legu og útfærslu Sundabrautar."*
- Í skipulagsgátt er einnig vísað í ,,Tengt mál" *,,nr 627/2023", **„Sundabraut"**. Kynning matsáætlunar (fyrsta skref af fjórum), opið fyrir athugasemdir. 19.09.2023-19.10.2023. „Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar."*

B. Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats - Sundabraut. Stofnbraut, nýr þjóðvegur að Reykjavík. Dags. september 2023.

b1. Verkefnið, gögn máls, málsaðili, kynningartími - tengt mál

Kópavogsbæ hefur borist erindi, dags. 20. sept. 2023, frá deildarstjóra aðalskipulags á Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar (sjá fylgiskjal 1) **„Sundabraut – aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynningar“** er lögð fram sbr. 1.mgr. 30.gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og sbr. III.kafli laga nr. 1112021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Boðaðar eru breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 (AR2040) sem varða legu og útfærslu Sundabrautar. Jafnhliða er lögð fram áætlun um hvernig standa skuli að umhverfismati breytinganna, sbr. Lög nr. 111/2021 m.s.br. (sjá kafla 5 í kynntri verkefnislýsingu).

Gögn máls:
-Málið/verkefnislýsingin er einnig kynnt í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar (sjá fylgiskjal 2). Reykjavíkurborg.
-Tengt mál í skipulagsgáttinni er „**Matsáætlun vegna Sundabrautar“.** *Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg,* hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar.

Bæði verkefnin þ.e. verkefnislýsing (aðalskipulagsbreytingar) og matsáætlun Sundabrautar voru kynnt á opnum íbúafundum þ.e. 3., 4. og 5. okt. í Klébergsskóla, Langholtsskóla og Rimaskóla – og upptökur aðgengilegar á „YouTube“ eftir fundina. Auk þess var fundur 6. okt. í húsnæði Vegagerðarinnar, Suðurhrauni – sem einnig var í streymi. Fyrirhugaðir eru fundir 11. og 12. okt. nk. á Akranesi og Mosfellsbæ.

Athugasemdafrestur er til (fyrir) 19. október 2023 í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar.

b2a. Sundabraut - markmið breytingar á/í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040



Úr kynningu Haraldar Sigurðssonar á kynningarfundum 3., 4. og 5. október 2023

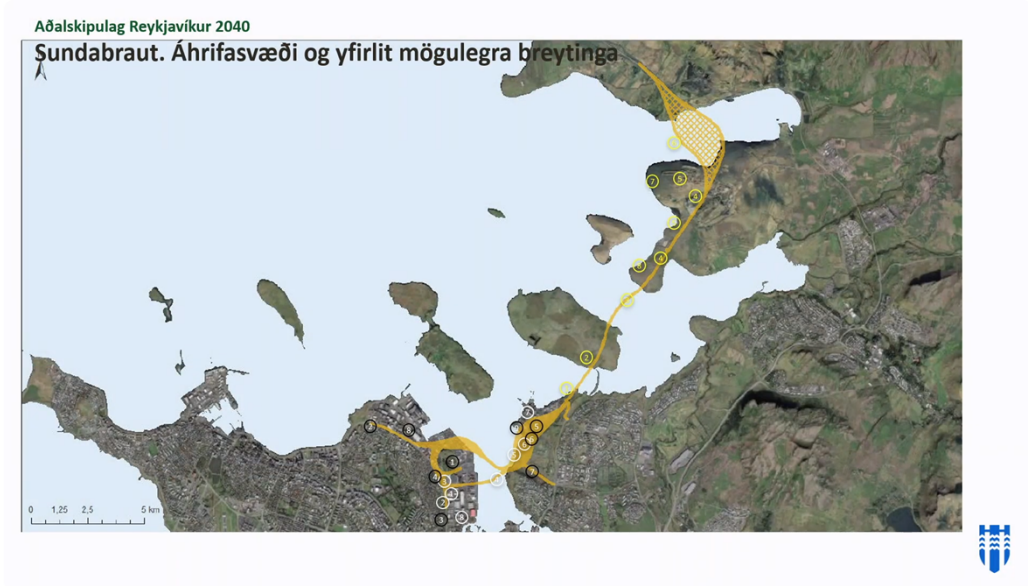
Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

b2b. Sundabraut. Valskostir um legu og útfærslu í umhverfismati (framkvæmdar)



Úr kynningu Haraldar Sigurðssonar á kynningarfundum 3., 4. og 5. október 2023

b2c. Sundabraut. Áhrifasvæði og yfirlit mögulegra breytinga



Úr kynningu Haraldar Sigurðssonar á kynningarfundum um Sundabraut 3., 4. og 5. október 2023

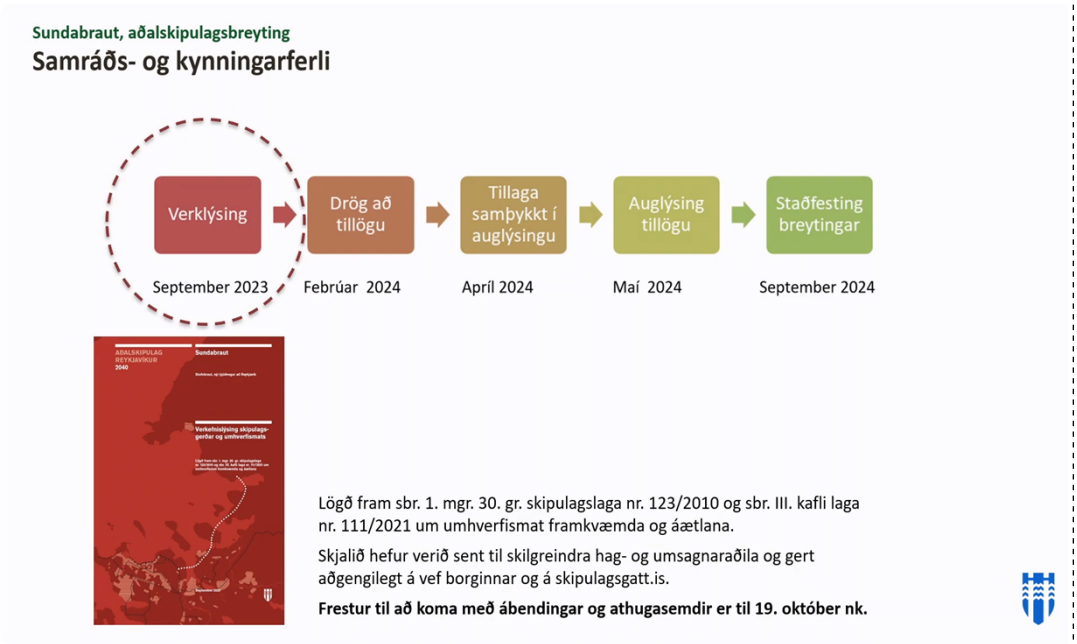
Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

b2d. Sundabraut. Lykilspurningar í umhverfismati (aðalskipulagsbreytingar)



Úr kynningu Haraldar Sigurðssonar á kynningarfundum 3., 4. og 5. október 2023

b2e. Sundabraut. Samráðs- og kynningarferli



Úr kynningu Haraldar Sigurðssonar á kynningarfundum 3., 4. og 5. október 2023

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

C. Umsögn skipulagsfulltrúa Kópavogsbæjar

Verkefnið

Kópavogsbæ hefur borist erindi, dags. 20. sept. 2023, frá Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar þar sem lögð er fram til kynningar og athugasemda verklýsing vegna fyrirhugaðrar breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 (AR040). Með verklýsingunni eru boðaðar breytingar sem varða legu og útfærslu Sundabrautar.

Breytingartillögur aðalskipulags og umhverfismat þeirra verða mótaðar og kynntar samhliða mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Verklýsingin er til kynningar og umsagnar í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar. Umsagnarfrestur er til (fyrir) 19. október 2023. Auk þess er til kynningar matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar (framkvæmdarinnar) – sem er tengt mál (í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar).

Minnisatriði/umsögn

Gert hefur verið ráð fyrir Sundabraut, sem nýrri stofnbraut í skipulagi Reykjavíkur um árabil. Tillaga að Sundabraut, norður í Geldinganes var fyrst sett fram í drögum að aðalskipulagi Reykjavíkur síðla á á 8. áratugnum. Sundabraut sem stofnbraut innan Reykjavíkur hefur verið ráðgerð í staðfestu aðalskipulagi borgarinnar í um 40 ár. Í samræmi við viljayfirlýsingu samgönguráðherra og borgarstjóra frá júlí 2021 er nú hafinn undirbúningur skipulagsferils, umhverfismats, mótunar valkosta um útfærslur og forhönnun mannvirkja.

Tekið er undir og bent á mikilvægi þess að meta samræmi Sundabrautar við megin markmið samgöngusáttmálans, svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2040 og önnur opinber stefnuskjöl - eins og fram kemur í inngangi verkefnislýsingarinnar. Einnig er tekið er undir áherslur í kafla *2. Markmið og tilgangur* - sem settar eru fram í verklýsingunni og má þar nefna m.a.

- að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta (akandi, almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi) á noðurhluta höfuðborgarsvæðisins með auknu öryggi og hagræði,
- að auka samfélags- og umhverfislegan ábata með minni akstri, útblæstri og mengun og styttri ferðatíma vegfarenda vegna styttri leiða til og frá höfuðborgarsvæðinu og innan þess.
- að mat á valkostum um legu og útfærslu og h önnun framkvæmdar verði unnið í ítarlegu samráði við alla hagsmunaaðila – og sköpuð verði eins breið sátt um framkvæmdina og kostur er.
- ..... o.fl.

Auk þess mikilvægt að skoða valkosti um legu og útærslu sem settir eru fram í kafla *4. Stefna og skipulagsákvæði ár AR2040 sem eru til endurskoðunar* og mögulega áhrifaþætti og umhverfisþætti samanber kafla *5.Matslýsing. Mat á umhverfisáhrifum breytinga.*

Niðurlag

Kópavogsbær áskilur sér rétt til að koma með frekari ábendingar og athugasemdir á síðari stigum í skipulagsferlinu.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Fylgiskjöl

Fylgiskjal 1. *Sundabraut – aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynningar*. Úr tölvupósti frá Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkur, sendur 20. september 2023.

- Gögn til kynningar: „Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats, september 2023“

Fylgiskjal 2. Verkefnislýsing til kynningar. Kynning sama máls í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar.

- Gögn til kynningar: „Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats, september 2023“

Fylgiskjal 3a. Kynning „tengds máls“ í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar. (sjá einnig fylgiskjal 3a)

Fylgiskjal 3b. Til útskýringa. Tvö mál tengd í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar.

- **Breyting á aðalskipulagi, verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats**
- **Matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar.** Upplýsingar um málið. Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar.

Fylgiskjal 1

Sundabraut – aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynningar. Úr tölvupósti frá Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkur, sendur 20. september 2023.

- Gögn til kynningar: „Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats, september 2023“

From: Haraldur Sigurðsson <haraldur.sigurdsson@reykjavik.is>
Sent: miðvikudagur, 20. september 2023 14:33

Subject: Sundabraut - aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Verklýsing til kynningar
Attachments: AR2040-sundabraut-verklysing-1sept2023.pdf

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; sjá skipulagsgatt.is. (https://skipulagsgatt.is/issues/622/process). Sjá einnig meðfylgjandi skjal.

Óskað er eftir því að athugasemdum verði komið á framfæri á þeim vettvangi fyrir 19. október nk. Þeir sem óska nánari upplýsinga geta snúið sér til umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar (skipulag@reykjavik.is).

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

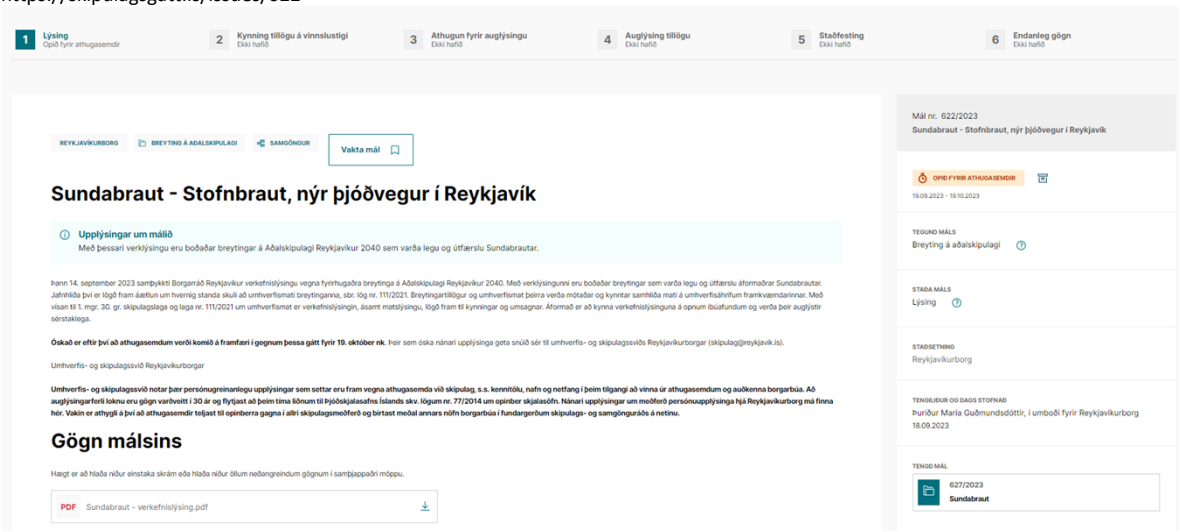
Fylgiskjal 2 :

Verkefnislýsing til kynningar. Kynning (sama máls) í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar.

- Gögn til kynningar:
  „Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats, september 2023“



https://skipulagsgatt.is/issues/622



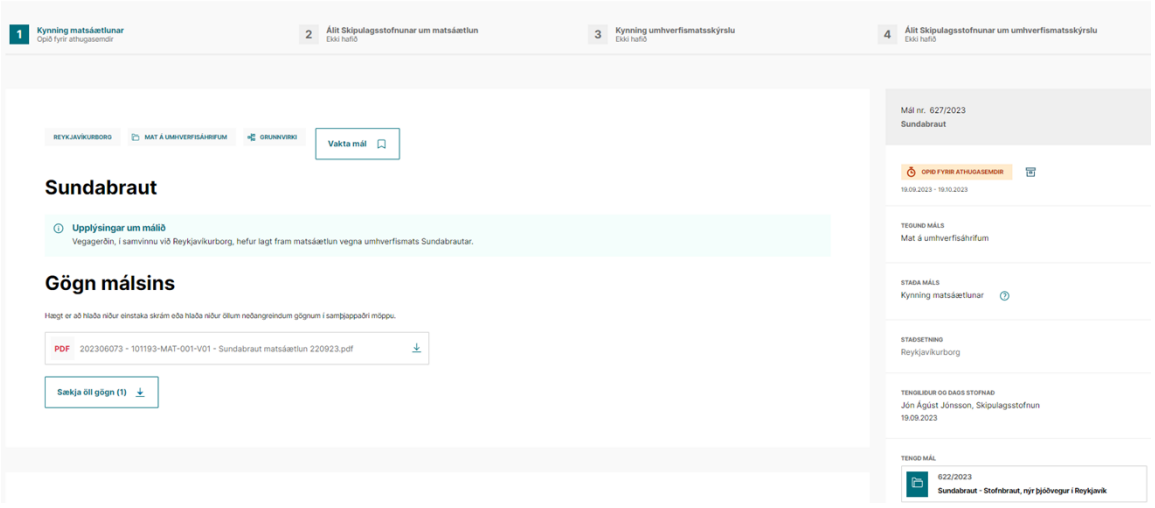
Fylgiskjal 3a:

Kynning „tengds máls“ í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar. (sjá einnig fylgiskjal 3a)

- **Sundabraut – kynning matsáætlunar.** Vegagerðin í samvinnu við Reykjavíkurborg hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar.

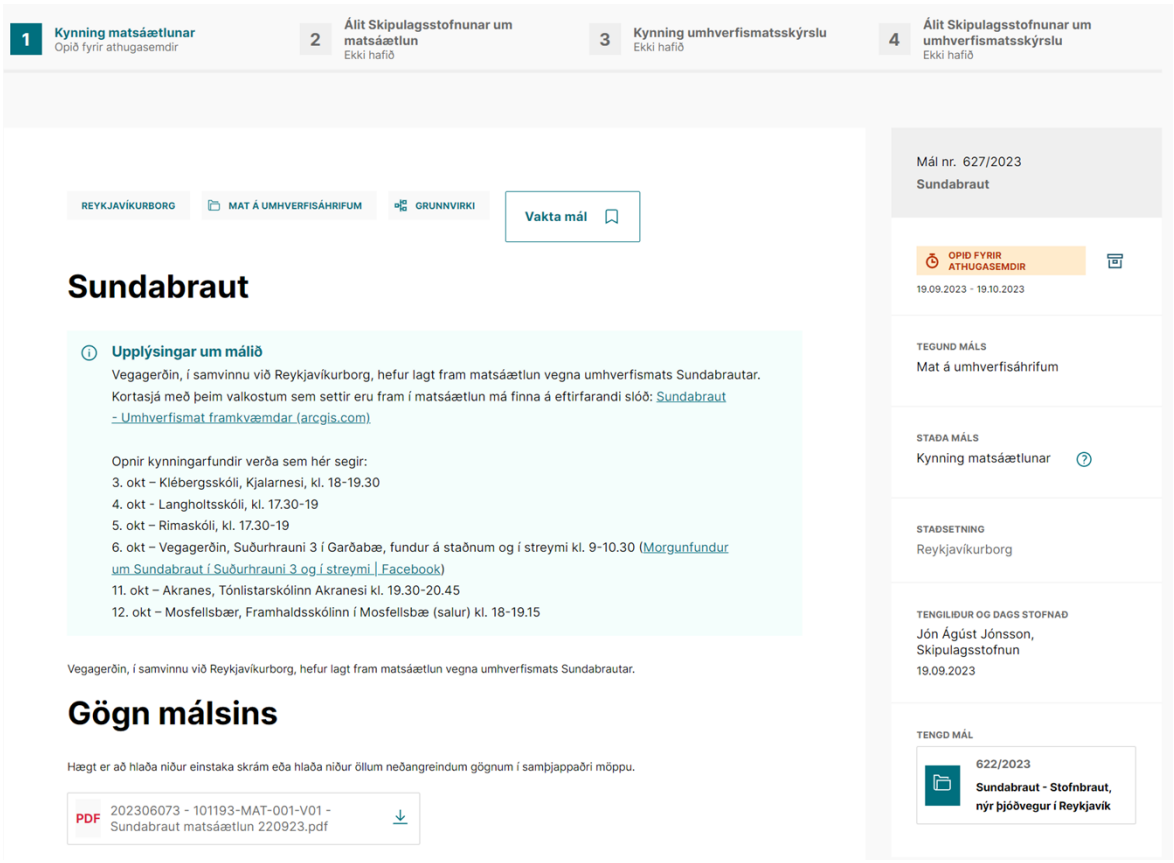


https://skipulagsgatt.is/issues/627 (í upphafi kynningarferils)



Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

https://skipulagsgatt.is/issues/627 (kynningarfundir voru síðan auglýstir í skipulagsgáttinni undir þessu máli – einnig á vefsíðum Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar)



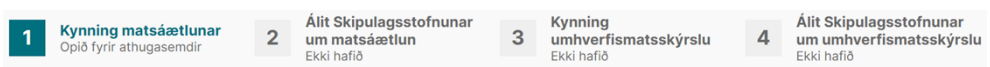
Fylgiskjal 3b – til útskýringa. Tvö mál tengd í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar.

- Verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats. mál *„nr 622/2023“,* ***„Sundabraut - Stofnbraut, nýr þjóðvegur í Reykjavík“.*** *Lýsing (fyrsta skref af sex), opið fyrir athugasemdir. 19.09.2023-19.10.2023*

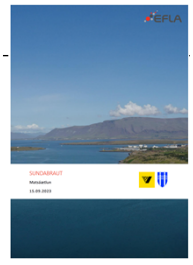


Þar er einnig vísað í ,,Tengt mál“ *,,nr 627/2023“,* ***„Sundabraut“****.* *Kynning matsáætlunar (fyrsta skref af fjórum), opið fyrir athugasemdir. 19.09.2023-19.10.2023.*

- Upplýsingar um málið. Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, hefur lagt fram matsáætlun vegna umhverfismats Sundabrautar.







Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Reykjavík, 19.10.2023

Erindi Íbúasamtaka Laugardals

Athugasemdir við verklýsingu á boðuðum breytingum á *Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040* (*AR040*) sem varða legu og útfærslu Sundabrautar.

Kynnt hefur verið verklýsing við boðaðar breytingar á *AR040* í tengslum við undirbúning umhverfismats fyrir Sundabraut 2023. Vegna matsáætlunar vegna umhverfisáhrifa Sundabrautar kynnt í október 2023 og fyrirhugaðra aðalskipulagsbreytinga Reykjavíkurborgar í tengslum við þá framkvæmd.

Send er að hluta samhljóða umsögn til beggja aðila enda efnislega sömu þættir sem þarf að taka mið af. Sjá aftast í erindi viðbætur vegna aðalskipulagsbreytinga sérstaklega.

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

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 slysahættu 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 aukatengingar sem þarf fyrir hafnarsvæðið og hver eigi þá að greiða fyrir að stór hluti Sundahafnar verður ekki nothæfur, því ekki eru ný hafnarmannvirki ókeypis.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Sértækar ábendingar vegna kynningar nú:

Tenging áfanga 1 frá Sæbraut að Grafarvogi.

Hvað varðar Sundabrú (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 vegtengingar á Sæbraut. Þar er talað um tengingu í mislægum gatnamótum en ekki er augljóst að landrými 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 vegtengingar.
4. Rýna þarf þann möguleika að gerð verði göng í framhaldi af Sundabrú undir Holtaveg sem kæmi upp t.d. við Grensásveg/Suðurlandsbraut eða Grensásveg/Miklubraut.
5. Við alla þessa áætlanagerð er vísað til umferðamódels 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 umferðaþyngdar og talninga í áætlunum og reiknimódelum.
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 umferðamódels 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 umferðaþyngdar og talninga í áætlunum og reiknimódelum.
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.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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 háttað, 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?

Viðbætur vegna aðalskipulagsbreytinga sérstaklega

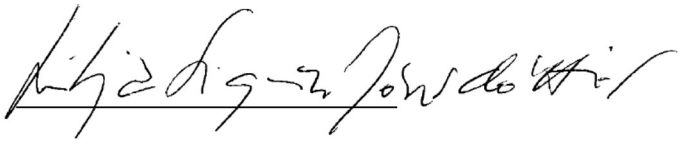
1. Ef af Sundabraut verður, þá mun Reykjavíkurborg skuldbinda land undir samgöngumannvirki fyrir framkvæmd sem verður á forræði og í eign einkaaðila. Hversu langan tíma fær framkvæmdaaðili til að ljúka framkvæmdinni og ef henni lýkur og hún kemst í rekstur, hversu lengi mun Reykjavíkurborg binda landnotkun þessa án þess að endurgjald komi fyrir, frá þeim aðilum sem þarna munu innheimta vegatoll? Munu Reykvíkingar njóta þess í lækkun á veggjöldum?
2. Það kemur fram í gögnum að Sundabraut í rekstri muni taka við sem þjóðvegur 1 og að ábyrgð á rekstri tenginga milli eystri og nyrðri byggða Reykjavíkur og Mosfellsbæjar (eldri Vesturlandsvegi) muni færast á ábyrgð sveitarfélaganna. Það eru stórir vegir og viðhaldsfrekir vegna umferðar. Hefur verið metið hvaða kostnaður falli á Reykvíkinga í framtíðinni vegna þessa?
3. Tillagan um Sundagöng hefur ekki sýnt úrlausn á tengingu fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur á þeirri leið. Er það ekki fær leið að Reykjavíkurborg fari fram á að almenningssamgöngur fari um göngin og þannig geti gangandi og hjólandi haft vegtengingu þá leiðina?
4. Fram kemur í samkomulagi milli ráðherra samgöngumála og borgarstjóra að fullt tillit verði tekið til Faxaflóahafna hvað varðar kostnað tengdan framkvæmdum. Ennfremur að rask verði lágmarkað og úrbótum komið við áður en að framkvæmd kemur. Mega aðrir íbúar eða rétthafar annarra lóða aðlægt vænta sambærilegra kjara við þessa framkvæmd?
5. Við kynningu á breytingum á aðalskipulagi er bent á að það sé nauðsynlegt fyrir svona framkvæmd í borgarlandi og nálægð við byggð, að setja upp skilti og/eða ásýndarmyndir þar sem áformað er að framkvæmdir verði. Það hefur ekki tíðkast hér á landi við kynningar á breytingum á skipulagi að setja upp auglýsingar þannig að vegfarendur sem nýta landið sjái hvað málið snýst um, óháð því hvort þau lesa auglýsingar eða mæti á kynningar. Slíkar kynningar þykja sjálfsagðar víða erlendis til að ná athygli vegfarenda.

Íbúar í Laugardal á kynningarfundum um Sundabraut lýstu sér sem þolendum í þessu verkefni. Það er mjög brýnt að hagsmunir íbúa í Laugardal aðlægt Sundabraut séu metnir að fullu, lífsgæði, lýðheilsa og öryggismál. Skipulagsferlar af því tagi sem hér er fylgt eru lögfestir til að tryggja gæði borgarinnar sem búsetu- og vinnustaðar. Þar verða íbúar að geta treyst að réttur þeirra til heilsusamlegs umhverfis verði virtur.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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 verið gangaleið og öllum áætlunum um brú verði kastað fyrir róða, enda verði aldrei nokkur sátt um þær.

Virðingarfyllst, fyrir hönd stjórnar Íbúasamtaka Laugardals



Lilja Sigrún Jónsdóttir, formaður

Netfang: ibuarlaugardals@gmail.com

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Akraneskaupstaður

Reykjavíkurborg

Ráðhúsinu
101 Reykjavík

Akranesi, 12. október 2023
2309230 HMA

Efni: Afgreiðsla Skipulags og umhverfisráðs vegna erindi Reykjavíkurborgar

Borist hefur erindi frá umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar, dags. 20.09.2023, þar sem lögð er fram til kynningar og umsagnar verklýsing vegna fyrirhugaðar breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Innihald verklýsingar er breytingar á gatnakerfi Reykjavíkurborgar er varðar útfærslu og legu Sundabrautar.

Skipulags- og umhverfisráð tekur jákvætt undir erindið, Sundabraut mun auka umferðar- og almannaöryggi og lagning hennar er því gríðarlegt hagsmunamál bæjarbúa Akraneskaupstaðar. Sundabraut er ekki bara mikilvæg fyrir íbúa höfuðborgarsvæðisins, ekki síður stór samgöngubót fyrir Akranes. Sundabraut styttir vegalengdir, eykur umferðaröryggi og bætir almenningssamgöngur. Hátt hlutfall Akurnesinga stunda nám eða sækja vinnu á höfuðborgarsvæðinu, sundabraut á því eftir að bæta aðgengi Vesturlands og ýta undir sterkari og heildstæðari vinnumarkað. Teljum við því að áhrif Sundabrautar eigi eftir að hafa jákvæð áhrif á byggðarþróun á Akranesi.

Við val á útfærslu verður fróðlegt að sjá hvað kemur út úr valkostagreiningu. Því vill Skipulags- og umhverfisráð setja fram áherslu á að þverun Kollafjarðar verði skoðuð með tilliti til veðuráhrifa. En sú tenging mun með núverandi tvöföldun á Kjalarnesinu hafa mikil áhrif á ferðatíma.

Virðingafyllst,
f.h. Skipulag- og umhverfisráð Akraneskaupstaðar

SKIPULAGSFULLTRÚI AKRANESKAUPSTAÐAR

Skipulagsfulltrúi

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

HVALFJARÐAR SVEIT

Reykjavíkurborg
Bt. Haraldur Sigurðsson, deildarstjóri
skipulag@reykjavik.is
Ráðhúsi Reykjavíkur
101 Reykjavík

Hvalfjarðarsveit
Innrimel 3
301 Akranes

Sími 433 8500

Kt. 630606-1950

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

12. október 2023 *2309031*

Sundabraut - aðalskipulagsbreyting og umhverfismat.

Á 25. fundi umhverfis-, skipulags-, náttúruverndar-, og landbúnaðarnefndar Hvalfjarðarsveitar þann **4.10.2023** var gerð eftirfarandi bókun:

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.

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.

Á 384. fundi sveitarstjórnar Hvalfjarðarsveitar sem haldinn var **11.10.2023** var tekið fyrir mál

Sundabraut - aðalskipulagsbreyting og umhverfismat.

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.

Það tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,

Jökull Helgason
Skipulagsfulltrúi Hvalfjarðarsveitar
skipulag@hvalfjardarsveit.is

Reykjavíkurborg

Reykjavík, 19. október 2023
USK23090007

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 stjórnsýsla
Mannréttinda- og lýðræðisskrifstofa

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

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 liggi 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 Geldingarnesi og síðan frá Geldinganesi og yfir í Álfsnes enda eru Blikastaðakró og Leirvogur friðlýst svæði. Jafnfram 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 fjölþætt 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 umhverfisvænan samgöngukost. Jarðgögn á þessu

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

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.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Reykjavíkurborg

Reykjavík, 7. nóvember 2023
USK23090007

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

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

Á fundi íbúaráðs Grafarvogs 6. nóvember 2023, var lögð fram umsögn íbúaráðs Grafarvogs, dags. 19. október 2023, vegna Sundabraut - aðalskipulagsbreyting og umhverfismat, verklýsing til kynningar, sbr. 2. liður fundargerðar sama dag.

Fulltrúi Sjálfstæðisflokks leggur fram svohljóðandi bókun:

> Á fundi íbúaráðs Grafarvogs í október sl. var formanni ráðsins falið að skila umsögn ráðsins vegna verklýsingar til kynningar á Sundabraut – aðalskipulagsbreyting og umhverfismat. Í dag var sú umsögn, dags. 19. október sl., kynnt á fundi ráðsins. Sá sem þessu línur ritar er varamaður Sjálfstæðisflokksins í íbúaráði Grafarvogs og tók ekki þátt í því ferli sem lyktaði með umsögn ráðsins. Sundabrautarverkefnið er á margan hátt flókið en mikilvægt er að halda eftirfarandi grundvallaratriðum til haga: (1) Fyrir borgarstjórnarkosningarnar vorið 2022 gaf Sjálfstæðisflokkurinn það út að hefja ætti uppbyggingu Sundabrautar á kjörtímabilinu 2022-2026; (2) Hinn 17. október sl. var Sundabraut til umræðu á fundi borgarstjórnar. Í bókun borgarfulltrúa Sjálfstæðisflokksins um málefnið kemur m.a. fram að félagshagfræðilegur ábati af þessari samgönguframkvæmd sé talinn verulegur. Jafnframt kemur fram í bókuninni að Sundabraut eigi að komast til framkvæmda við fyrsta mögulega tækifæri. (3) Þótt ástæða sé til að reyna draga úr neikvæðum áhrifum Sundabrautar á nálæga íbúðarbyggð verður við mat á verkefninu að horfa til heildarhagsmuna, m.a. þeirra að með Sundabraut myndi akstur minnka, útblástur sömuleiðis sem og mengun ásamt því að ferðatími vegfaranda myndi styttast til og frá höfuðborgarsvæðinu og innan þess.

Þessu er hér með komið á framfæri. Jafnframt er athygli vakin á því að umsögn íbúaráðs Grafarvogs vegna málsins hefur áður verið komið á framfæri á vettvangi Skipulagsgáttar þann 19. október 2023.

Virðingarfyllst,
Heimir Snær Guðmundsson
Miðlæg stjórnsýsla
Mannréttinda- og lýðræðisskrifstofa

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Reykjavíkurborg

Reykjavík, 19. október 2023
USK23090007

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 stjórnsýsla
Mannréttinda- og lýðræðisskrifstofa

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

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 liggi 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 Geldingarnesi og síðan frá Geldinganesi og yfir í Álfsnes enda eru Blikastaðakró og Leirvogur friðlýst svæði. Jafnfram 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 fjölþætt 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 umhverfisvænan samgöngukost. Jarðgögn á þessu

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

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.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

LANDHELGISGÆSLA ÍSLANDS
ICELANDIC COAST GUARD

Reykjavíkurborg, umhverfis og skipulagssvið
Borgartúni 12 - 14
105 Reykjavík

Reykjavík 17. október 2023
Tilvísun: 2310051/0.7.2

Efni: Umsögn um fyrirhugaða breytingu á aðalskipulagi vegna Sundabrautar

Vísað er til verkefnislýsingar vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 sem lögð var fram til umsagnar í skipulagsgátt þann 19. september 2023 (mál nr. 0622/2023). Með verkefnislýsingunni eru boðaðar breytingar á aðalskipulagi vegna Sundabrautar og tekið fram að endanleg lega og nánari útfærsla áformaðrar Sundabrautar verði ákveðin á grundvelli umhverfismats og samanburðar tilgreindra valkosta.

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 mótvægisaðgerðum 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 segir 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 og fyrirhugaðar skipulagsbreytingar.

Virðingarfyllst,

Sigríður Skaftadóttir
Lögfræðingur

Skógarhlíð 14
105 Reykjavík
ICELAND
lhg@lhg.is
www.lhg.is
354-5452000
354-5452001

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

LANDVERND

Reykjavíkurborg

Umhverfis- og skipulagssvið

c/o Þuríður María Guðmundsdóttir

Sent með tölvupósti á: skipulag@reykjavík.is

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Reykjavík, 14. okt. 2023

Efni: Sundabraut – Stofnbraut, nýr þjóðvegur í Reykjavík

Þann 14. september 2023 samþykkti Borgarráð Reykjavíkur lýsingu vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Með lýsingunni eru boðaðar breytingar sem varða legu og útfærslu áformaðrar Sundabrautar.

Almennt um verkefnið

Landvernd leggur áherslu á þann mikilvæga punkt sem kemur fram í inngangi orðrétt "*leggja áherslu á hvernig framkvæmdin samræmist meginmarkmiðum aðalskipulags, s.s. um breyttar ferðavenjur og kolefnishlutleysi"* og þá ekki síst þar sem komið er inn á mikilvægi þess að *"meta samræmi hennar við megin markmið samgöngusáttmálans, svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2040 og önnur opinber stefnuskjöl."* Hér er að mati Landverndar um sérstaklega mikilvægan þátt að ræða. Landvernd telur að áformuð Sundabraut geti ekki samræmst þessum markmiðum og um leið horft til sjálfbærrar þróunar. Það er mat Landverndar að Sundabraut standist ekki þær kröfur sem þarf að gera, hvort sem horft er til umhverfisþátta, vistkerfisnálgunar, loftslagsmarkmiða eða efnahags. Né heldur að verkefnið stuðli að bættri lýðheilsu og eða sé til þess fallið að vera leið til samfélagslegrar sáttar. Endurteknar tilraunir við að koma Sundabraut á dagskrá segja sína sögu um það hversu umdeild þessi framkvæmd er. Þá sé mikilvægt að forgangsraða verkefnum sem uppfylla þessar kröfur líkt og Borgarlínu fram yfir framkvæmdir sem gera það ekki.

Ef það er engu að síður haldið áfram með áform um Sundabraut er að mati Landverndar mikilvægt að skoða valkost sem felst í jarðgöngum, sem myndu mögulega hafa minni neikvæð áhrif á ásýnd, umhverfi, lífríki og útivist og lýðheilsu. Með jarðgöngum er hins vegar ekki komið í veg fyrir aukið umferðarálag bílaumferðar inn í kjarna höfuðborgarinnar og með jarðgöngum er áhrifaþáttur svifryks ofanjarðar óþekkt stærð. Möguleiki kann þó að vera að fanga útblástur í jarðgöngum framtíðar. Áform um Sundabraut eru að mati Landverndar ósamrýmanleg og þvert á markmið Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins þar sem meginmarkmið borgarlínu er að styðja við breyttar ferðavenjur og draga úr umferð einkabíla inn í kjarna höfuðborgarinnar sem býr nú þegar við óásættanlega stöðu hvað varðar umferðarálag, bifreiðastæði og síðast en ekki síst loftmengun vegna bílaumferðar.

Loftslagsmál/vistkerfi

Landvernd áréttar mikilvægi þess að sveitarfélög í landinu taki hlutverk sitt alvarlega við að takast á við þá miklu og sameiginlegu áskorun sem loftslagsbreytingar eru. Mikilvægt er að loftslagsmál og vistkerfisnálgun séu ávallt í forgrunni við skipulags- og áætlanagerð sveitarfélaga. Fyrirliggjandi framkvæmd felst að mati Landverndar í lausnum gærdagsins, þar sem náttúra og umhverfi eru ekki höfð í fyrirrúmi og látin njóta vafans.

Aðalskipulag er mikilvægt stefnumarkandi stjórntæki sveitarfélaga til tryggja samdrátt í losun, bindingu í gróðri og landi og aðlögun að umhverfis- og samfélagsbreytingum. Í þeim áformum sem hér eru kynnt má ætla að framkvæmdin sjálf losi töluvert magn af CO_2 og að sama skapi verði aukning í losun vegna aukinnar umferðar í kjölfar framkvæmdarinnar.

Mikilvægt er að haft verði í huga að á þótt útblástur CO_2 frá farartækjum muni minnka á næstu árum vegna rafbílavæðingar, mun svifryk frá dekkjum og götum aukast frá hverjum bíl þar sem rafbílar eru þyngri en dísel- og bensínbílar. Þessi þáttur mun hafa þau áhrif að áformuð Sundabraut myndi auka á svifryksmengun í og við höfuðborgina þar sem að auki er um alveg nýja þjóðbraut að ræða sem er til þess fallin að stórauka bílaumferð en ekki draga úr henni sem er yfirlýst markmið Samgöngusáttmálans. Þjóðvegur að þéttbýli yfir sundin blá hefði hærri viðmiðunarmörk hraða sem svo hefur aukreitis afleiðingar þar sem svifryk verður meira eftir því sem hraði og þyngd ökutækja er meiri. Þá er einn mjög mikilvægur umhverfisþáttur sem ástæða er að vekja athygli á og það er að þegar þyngri rafbílar auka hraðann þá eykst ekki bara svifryksmengun heldur og hávaðamengun einnig.

Landvernd hvetur Reykjavíkurborg og samgönguyfirvöld að ganga fram með góðu fordæmi og forgangsraða þeim verkefnum sem koma til með að draga úr notkun einkabílsins fram yfir þau sem hvetja hreinlega til aksturs. Er það mun fremur í samræmi við markmið samgöngusáttmálans að staldra við í verkefni þessu og láta Borgarlínu ganga fyrir.

Náttúran og höfuðborgin

Sé litið til þeirra stórtæku áforma í skipulagsbreytingu sem Sundabraut er þá liggur fyrir að verið er að vega að fjölþættum atriðum er varða náttúruvernd á breiðum vettvangi sem og menningarminjum og landslagsheildum. Framkvæmdasvæðið er tiltölulega lítt snortin heild um eyjar og sund ásamt viðkvæmu grunnsævi, leirum og lífríki sem nú þegar hefur verið gengið mjög harkalega gegn við strandsvæði Reykjavíkur og höfuðborgarsvæðisins í heild.

Það að breyta landnotkun með áformum yfir eyjar og sund sem rjúfa mun eina síðustu órofa heildstæðu náttúrulegu ásýnd höfuðborgarinnar á láglendi endurspeglar ekki verðmæti þessarar náttúru. Sambúð samfélags og náttúru verður að endurskoða með tilliti til sjálfbærrar þróunnar og margþættra áskorana á grunni vistkerfisnálgunar á öllum sviðum.

Í þeim skipulagsáætlunum sem liggja hér fyrir er farið gegn sjálfbærri þróun og samspili og sátt milli manns og náttúru. Hér er því dæmi um framkvæmd sem sýnir það rof sem hefur orðið á milli manns og náttúru sem hefur því miður ágerst mjög á liðnum áratugum þrátt fyrir margvíslegar aðvaranir, þar sem áleitnar spurningar standa eftir gagnvart hruni á vistkerfum jarðar. Landvernd leggst því gegn fyrirliggjandi aðalskipulagsbreytingu í heild sinni vegna áformaðrar Sundabrautar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

LANDVERND

Með vinsemd og virðingu
f.h. stjórnar Landverndar

Þorgerður M Þorbjarnardóttir

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Reykjavíkurborg - Umhverfis- og skipulagssvið.
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Garðabær, 17. október 2023
Málsnúmer: 202309-0032
SS

Efni: Umsögn um verklýsingu fyrir breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 varðandi legu og útfærslu Sundabrautar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Vísað er í tölvubréf frá umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar, þann 20. september 2023, þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um verklýsingu fyrir breytingu á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 varðandi legu og útfærslu Sundabrautar.

Samhliða kynningu á verklýsingu vegna aðalskipulagsbreytingarinnar er matsáætlun umhverfismats framkvæmdar við Sundabraut í kynningu og hefur Náttúrufræðistofnun gert umsögn til Skipulagsstofnunar um matsáætlunina. Umhverfismat aðalskipulagsbreytingarinnar tekur á sömu atriðum og fjallað verður um í umhverfismati framkvæmdarinnar en eins og segir á bls. 3 í verklýsingunni þá mun matið einnig fjalla um áhrif samgönguframkvæmdarinnar í stærra samhengi og til lengri tíma litið.

Um afar stóra og umfangsmikla samgönguframkvæmd er að ræða sem mun hafa áhrif á viðáttumikið svæði sem í dag er að stórum hluta lítt röskuð náttúra – bæði á hafi og landi. Vissulega eru hlutar framkvæmdasvæðisins raskaðir eða undir töluverðu álagi vegna nálægðar við þéttbýli og margs konar starfsemi sem þar fer fram m.a. mengandi starfsemi. En afar lítið er um samgöngumannvirki á stórum hluta framkvæmdasvæðisins og lítil bílaumferð. Það á sérstaklega við um öll haf- og strandsvæðin og svo Geldinganes og Álfsnes að hluta til. Mikil breyting mun því verða á notkun svæðisins með tilkomu Sundabrautar, fyrir utan það rask sem af framkvæmd vegagerðarinnar hlýst. Náttúrufar svæðisins mun því verða fyrir töluverðum áhrifum og reikna má með að þau verði að stórum hluta til neikvæð. Mögulegt er að með tilkomu Sundabrautar muni álag vegna bílaumferðar á önnur mikilvæg náttúrusvæði minnka eitthvað og má þar nefna Elliðaárdal og -vog, Grafarvog og svæði í Mosfellsbæ. Það er þó ekki sjálfgefið nema markmið um minni bílaumferð almennt náist á Höfuðborgarsvæðinu.

Ýmsir valkostir fyrir legu Sundabrautar hafa verið til skoðunar og hefur verið fallið frá sumum þeirra. Jákvætt er að fallið hefur verið frá tillögu um innri leið í Elliðaárvogi en sú útfærsla hefði falið í sér mikið álag og rask nálægt ósasvæði Elliðaánna og Grafarvogi sem eru náttúrusvæði með hátt verndargildi og sem eru undir töluverðu álagi nú þegar.

Á hinn bóginn hefur tillaga um jarðgöng milli Geldinganess og Gunnuness verið slegin út af borðinu vegna kostnaðar og tæknilegra ástæðna. Í staðinn er stefnt að brú og fyllingum og í því felst meiri hætta á að vatnsskipti inn í Leiruvog og Blikastaðakró, þar sem eru friðlýst leirusvæði og mikilvæg búsvæði fugla, verði fyrir breytingum. Afar brýnt er að rannsóknir á áhrifum framkvæmda á straumafar og setflutninga verði ítarlegar og að hönnun brúar tryggi örugg vatnsskipti og að engin neikvæð áhrif verði af brúargerðinni á lífríki Leiruvogs og Blikastaðakróar.

Valkostir um Sundabrú eða Sundagöngin til að þvera utanverðan Elliðaárvog fela í sér bæði kosti og galla fyrir náttúru svæðisins. Sundagöngin eru þó heppilegri fyrir náttúrufar á landi í Gufunesi þ.m.t. verndaðar jarðminjar í Gufuneshöfða og lífríki á fjörusvæðum.

Framkvæmd á brú frá Gufunesi yfir á Geldinganes mun raska lítt snortinni fjöru báðum megin og hafa áhrif á lífríki svæðisins. Lítt raskaðar fjörur á Gunnunesi, Álfsnesi og Kjalarnesi verða einnig fyrir áhrifum af brúargerð. Í umhverfismati framkvæmdarinnar er stefnt að því að skoða áhrif brúargerðar á þessum svæðum á lífríki m.a. fuglalíf. Mikilvægt er að niðurstaða umhverfismatsins og tillögur um mótvægisaðgerðir séu ígrundaðar vandlega og felldar inn í frekari skipulagsvinnu og hönnun mannvirkja.

Ljóst er að framkvæmd Sundabrautar mun gjörbreyta landslagi Kollafjarðar þar sem ásýndaráhrif af stórum samgöngumannvirkjum m.a. brúm yfir óbrúuð sund og hraðbrautir um óbyggð annes, verða veruleg. Mikilvægt er að lagt sé greinargott mat á þessi ásýndaráhrif í umhverfismati.

Áhrif á verndarsvæði, þ.m.t. nýlega friðlýst fjörusvæði í Leiruvogi og Blikastaðakró þarf að rýna sérstaklega vel – bæði þegar skoðuð eru áhrif einstakra framkvæmdaþátta t.d. á lífríki en einnig á áhrif skipulagsbreytingarinnar í heild. Tryggja þarf að verndargildi náttúru þessa svæða rýrist ekki. Þar þarf einnig að taka til skoðunar áhrif af starfsemi Sundabrautar, áhrif frá mikilli bílaumferð þ.m.t. mengun af ýmsum toga (m.a. hljóð- og ljósmengun) sem og önnur fælandi áhrif m.a. á far dýra eins og fugla, sjávarspendýra og ekki síst laxfiska en Sundabraut er á farleið fiska upp í allnokkrar veiðiár.

Vísað er í umsögn Náttúrufræðistofnunar um matsáætlunina og einnig mun stofnunin veita umsögn um umhverfismatsskýrslu þegar þar að kemur. Niðurstaða umhverfismats framkvæmdarinnar mun taka saman upplýsingar um áhrif hennar á lífríki og landslag og nauðsynlegt er að gaumgæfilega sé tekið tillit til þess við ákvarðanatöku um aðalskipulagsbreytinguna og vegið og metið kostir og gallar við þau áhrif sem eins og áður segir eru líkleg til að verða margs konar og í einhverjum tilfellum nokkuð neikvæð.

Virðingarfyllst,

Snorri Sigurðsson

Snorri Sigurðsson
Sviðsstjóri náttúruverndarsviðs

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Reykjavíkurborg

Ráðhúsinu
101 Reykjavík

Mosfellsbær, 10. október 2023
erindi nr. 202309522/19.2 fdb

Efni: Afgreiðsla skipulagsnefndar vegna erindis yðar

Á 597. fundi skipulagsnefndar Mosfellsbæjar 6.10.2023, var neðangreint erindi tekið fyrir og svohljóðandi bókun gerð:

Sundabraut - breyting á aðalskipulagi Reykjavíkur 2040

Borist hefur erindi frá umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar, dags. 20.09.2023, þar sem lögð er fram til kynningar og athugasemda verklýsing vegna fyrirhugaðrar breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Með verklýsingunni eru boðaðar breytingar sem varða legu og útfærslu áformaðrar Sundabrautar. Verklýsingin er til kynningar og umsagna í skipulagsgáttinni, umsagnafrestur er til og með 19.10.2023.

Lagt fram og kynnt. Skipulagsnefnd Mosfellsbæjar tekur undir jákvæð áhrif þess að Sundabraut muni 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 samfélags- og umhverfislega ábata sem fylgir minni akstri, útblæstri og mengun vegna styttri ferðatíma vegfarenda.

Skipulagsnefnd leggur sérstaka áherslu á mikilvægi þess að metin verði vandlega möguleg áhrif útfærslu III. hluta Sundabrautar (Geldinganes-Álfsnes) 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. Vakin er athygli á mögulegum neikvæðum áhrifum verulegra landfyllinga á þessum stað.

Afgreiðsla skipulagsnefndar er gerð með fyrirvara um staðfestingu bæjarstjórnar Mosfellsbæjar og verður yður gert viðvart ef afgreiðsla erindisins verður á annan veg í bæjarstjórn en hér er tilkynnt.

Þetta tilkynnist hér með.

Athygli er vakin á því að telji einhver rétti sínum hallað með ofangreindri samþykkt er honum heimilt að skjóta máli sínu til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, Skúlagötu 21, 101 Reykjavík, sbr. 52.gr. laga nr. 123/2010 og lög nr. 130/2011.

Þeir einir geta skotið máli til úrskurðarnefndarinnar sem eiga lögvarða hagsmuni tengda hinni kærðu ákvörðun. Frestur til að skjóta máli til nefndarinnar er einn mánuður frá því að kæranda varð kunnugt eða mátti vera kunnugt um ákvörðun þá sem kæra á. Sé um að ræða ákvörðun sem sætir opinberri birtingu, telst kærufrestur frá birtingu ákvörðunar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Virðingarfyllst,
f.h. skipulagsnefndar Mosfellsbæjar



Kristinn Pálsson,
Skipulagsfulltrúi

Málsaðili ber sjálf/ur ábyrgð á því að kynna sér hugsanlegan kostnað afgreiðslu erindis á heimasíðu sveitarfélagsins: www.mos.is/gjaldskrar

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Athygli er vakin á því að telji einhver rétti sínum hallað með ofangreindri samþykkt er honum heimilt að skjóta máli sínu til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, Skúlagötu 21, 101 Reykjavík, sbr. 52.gr. laga nr. 123/2010 og lög nr. 130/2011.

Þeir einir geta skotið máli til úrskurðarnefndarinnar sem eiga lögvarða hagsmuni tengda hinni kærðu ákvörðun. Frestur til að skjóta máli til nefndarinnar er einn mánuður frá því að kæranda varð kunnugt eða mátti vera kunnugt um ákvörðun þá sem kæra á. Sé um að ræða ákvörðun sem sætir opinberri birtingu, telst kærufrestur frá birtingu ákvörðunar.

UMHVERFIS STOFNUN

Reykjavíkurborg
Haraldur Sigurðsson
Borgatúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 19. október 2023
UST202309-214/A.B.
10.04.02

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Efni: Lýsing – Breyting á aðalskipulagi Reykjavíkurborgar - 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; Sundabrú 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 fóstrar 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 kortasjá [4] 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 válista íslenskra planta.

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

Mengaður jarðvegur

Lagðir hafa verið fram valkostir þar sem fyrirhugað er að hluti Sundabrautar liggi 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 m^3 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/natturuverndarsvaedi/fridlyst-svaedi/sudvesturland/blikastadakro-leiruvogur/
[4] https://vistgerdakort.ni.is/

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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 starfsleyfisskyld 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 margháttuð vandræði, t.d. vegna óstöðugs undirlags rotnandi úrgangs með gasmyndun.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

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 umhverfisþáttunum 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 mótvægisaðgerðir 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 gæðaþætti sem eru notaðir til að ástandsmeta vatnshlot. Ef greint er líklegt álag á gæðaþættina vegna framkvæmdar/starfsemi, þarf að gera sérstaklega grein fyrir þeim tengslum og umfangi áhrifanna.
- Mótvægisaðgerðir, 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.

Gæðaþættirnir, sem skilgreindir hafa verið fyrir strandsjó, eru nítrat, fosfat, blaðgræna, hryggleysingjar á mjúkum botni, botnþörungar á hörðum botni og forgangsefnamælingar, auk fiska til stuðnings mati. Einnig eru vatnsformfræðilegir gæðaþættir, s.s. straumhraði,

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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 mótvægisaðgerðum er hægt að draga verulega úr rykmengun frá jarðvegsframkvæmdum. Þær mótvægisaðgerðir 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.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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 uppþyrlun 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 Grensásvegar 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 NO_2 og svifryks (PM_{10} 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?“*

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

UMHVERFIS STOFNUN

Efnistaka – efnislosun

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að fjallað sé með ítarlegum hætti um efnistökusvæði vegna vegaframkvæmda 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 svifryks.

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.

Virðingarfyllst,

Axel Benediktsson
sérfræðingur
Sverrir Aðalsteinn Jónsson
teymisstjóri

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

Minjastofnun Íslands

The Cultural Heritage Agency of Iceland

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

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

miðvikudagur, 18. október 2023
*MÍ*202309-0086/ 6.08 / S.B.

Efni: Umsögn um fyrirhugaða aðalskipulagsbreytingu og umhverfismats vegna Sundabrautar

Minjastofnun Íslands hefur móttekið tölvupóst frá Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar þar sem óskað er eftir umsögn um ofangreinda fyrirhugaða aðalskipulagsbreytingu og umhverfismat tengt Sundabraut. Með tölvupóstinum fylgdi verkefnislýsing skipulagsgerðar og umhverfismats.

Sigurður Bergsteinsson
Rannsóknar- og miðlunarsvið
sigurdur@minjastofnun.is

Í verkefnislýsingunni kemur fram að Minjastofnun Íslands er umsagnaraðili vegna skipulagsbreytinganna og umhverfismatsins. Umsögn Minjastofnunar mun byggja umsögn sína á skráningu fornleifa á áhrifasvæði framkvæmdanna. Hluti af áhrifasvæðinu hefur þegar verið skráð, en Minjastofnun er kunnugt um að Borgarsögusafn vinni nú að uppfærslu og nýskráningu eftir atvikum á áhrifasvæðinu.

Minjastofnun gerir því ekki athugasemdir við verkefnislýsinguna.

Með kveðju

Sigurður Bergsteinsson
Rannsóknar- og miðlunarsvið

Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnsýslustigi og ekki kæranlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 getur aðili máls óskað eftir skriflegum rökstuðningi stjórnvalds fyrir ákvörðun hafi slíkur rökstuðningur ekki fylgt ákvörðuninni þegar hún var tilkynnt. Beiðni um rökstuðning fyrir ákvörðun skal bera fram innan 14 daga frá því að aðila var tilkynnt ákvörðunin og skal stjórnvald svara henni innan 14 daga frá því hún barst.

Veðurstofa Íslands

Reykjavíkurborg
Bt Þuríði Maríu Guðmundsdóttur
Tjarnargötu 11
101 Reykjavík
skipulag@reykjavik.is

Dags. 26. október 2023
Tilv. 5618-0-0005
Mál 2023-0224

Með erindi dags. 20. september sl. óskaði Reykjavíkurborg eftir umsögn Veðurstofu Íslands vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 og breytingar sem varða legu og útfærslu áformaðrar Sundabrautar.

Veðurstofa Íslands gerir ekki athugasemdir við aðalskipulagsbreytingar þessar.

Virðingarfyllst,
fh. Veðurstofu Íslands



Sérfræðingur á rekstrarsviði

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026



Drög að aðalskipulagsbreytingu ásamt drögum að umhverfismati. Lögð fram sbr. 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og lög nr. 111/2021 um umhverfismat áætlana.

Ljósmyndir: Efla verkfræðistofa ofl

Umhverfis- og skipulagssvið
Reykjavíkurborgar, september 2025.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026