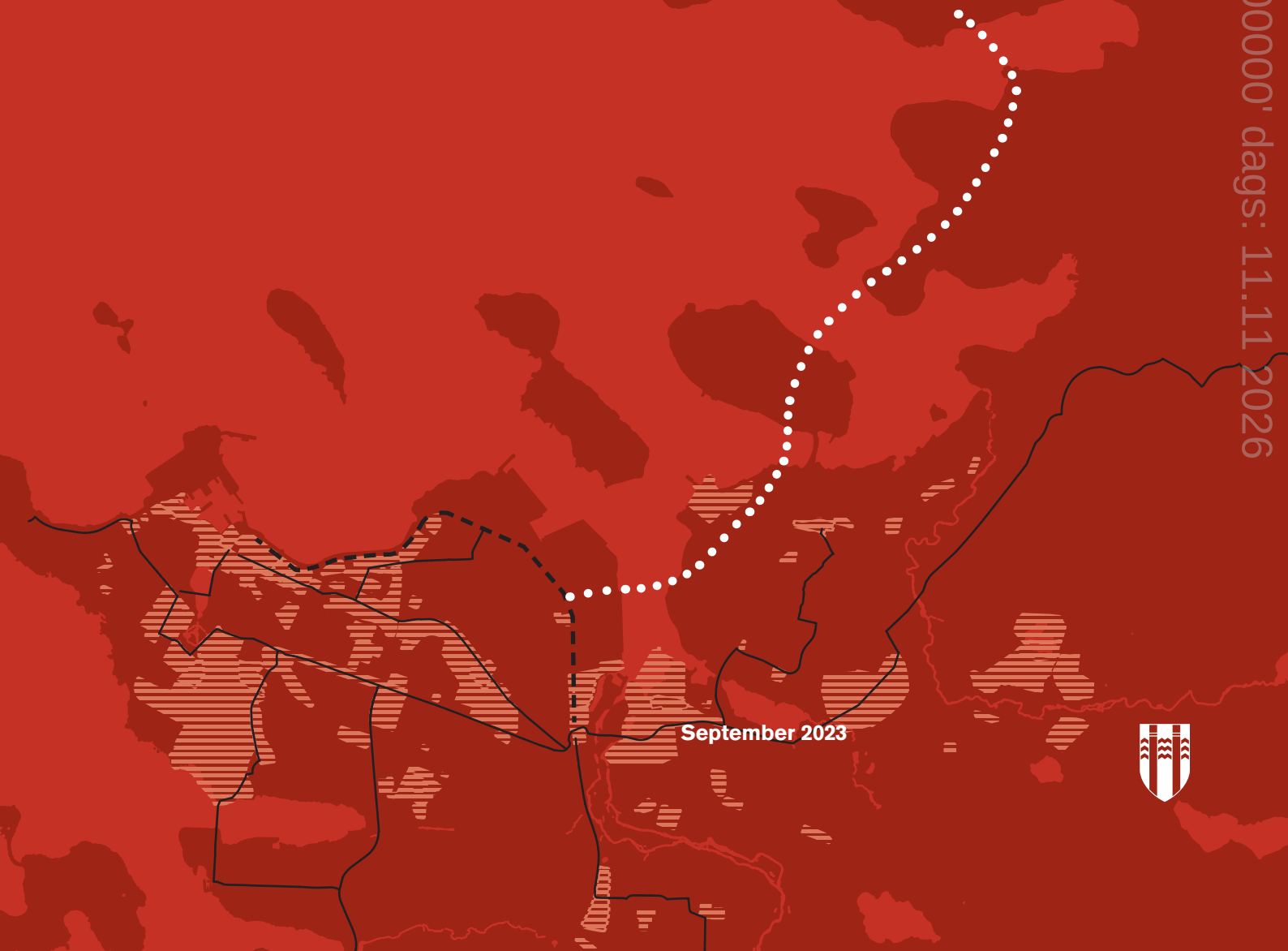
AÐALSKIPULAG
REYKJAVÍKUR
2040

Sundabraut

Stofnbraut, nýr þjóðvegur að Reykjavík

Verkefnislýsing skipulags-gerðar og umhverfismats

Lögð fram sbr. 1. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og sbr. III. kafli laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana



September 2023

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

1. Inngangur 3
2. Markmið og tilgangur 5
3. Megin forsendur og gildandi áætlanir 6
4. Stefna og skipulagsákvæði í AR2040 sem eru til endurskoðunar. 8
4.1. Áformuð aðalskipulagsbreyting í hnotskurn 8
4.2. Valkostir um legu og útfærslur 8
4.3. Einstakir þættir sem eru til skoðunar. Yfirlit 9
5. Matslýsing. Mat á umhverfisáhrifum breytinga 12
5.1 Nálgun og áherslur matsvinnu 12
5.2 Valkostir 12
5.3 Áhrifaþættir og umhverfisþættir 12
5.4 Matsspurningar, viðmið og gögn 13
5.5 Vægismat 15
5.6 Tengsl við aðra áætlanagerð 16
5.7 Umhverfisskýrsla 16
6. Samráð og kynningar 17
7. Umsagnar- og hagaðilar 18
8. Viðaukar 18

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

1. Inngangur

Með þessari verklýsingu eru boðaðar breytingar á *Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040* (*AR040*) sem varða legu og útfærslu Sundabrautar. Jafnhliða því er lögð fram áætlun um hvernig standi skuli að umhverfismati breytinganna, sbr. lög nr. 111/2021 m.s.br. (sjá kafla 5). Stefnt er að því að að breytingartillögur og umhverfismat þeirra verði mótaðar og kynntar samhliða mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.[1]

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, er nú hafinn undirbúningur skipulagsferlis, umhverfismats, mótun valkosta um útfærslur og forhönnun gatnamannvirkja. Þó hér sé um gatnaframkvæmd að ræða sem er hluti gildandi aðalskipulags, þarf í umhverfismati breytinga að leggja áherslu á hvernig framkvæmdin samræmist megin markmiðum aðalskipulags, s.s. um breyttar ferðavenjur og kolefnishlutleysi. Ennfremur þarf að meta samræmi hennar við megin markmið samgöngusáttmálans, svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2040 og önnur opinber stefnuskjöl.

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 ráðast í vandað og ítarlegt ferli þar sem fjallað er um umhverfisáhrif mismunandi valkosta frá öllum hliðum, bæði varðandi legu stofnbrautar og svo hönnunarlausnir einstakra gatnamóta. Ennfremur þarf að skoða áhrif samgönguframkvæmda útfrá hinu stóra samhengi og til langs tíma. Þetta þarf að endurspeglast í mati á umhverfisáhrifum framkvæmda og sérstaklega í mati á aðalskipulagsbreytingum.

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 langs tíma litið og hver áhrifin yrðu ef fallið yrði frá framkvæmdum eða þeim seinkað verulega.

Hér að neðan eru dregnar saman helstu áherslur sem hefur verið horft til við mótun verklýsingar aðalskipulagsbreytingar og umhverfismats hennar og þarf að huga að í vinnuferlinu framundan:

- 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 ráðast í vandað og ítarlegt ferli þar sem fjallað er um umhverfismat mismunandi valkosta og hönnunarlausna frá öllum hliðum og í víðu samhengi. Markvisst samráðsferli og vandaðar greiningar er því lykilatriði.
- 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.

[1] Sjá Vegagerðin & Efla, *Sundabraut. Matsáætlun*, 13.06.2023

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026



Mynd 1. Svæði sem Sundabraut gæti legið um. Sjá nánar valkosti og útfærslur í kafla 4.2. (Efla & Vegagerðin: *Sundabraut. Matsáætlun*, 13.06.2023)

- 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 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 í matsáætlun og verklýsingu mega ekki vera of þröngir, þ.e. að raunverulegt svigrúm sé til breytinga.[2]
- Ný kostnaðar- og ábatagreining verði unnin samhliða skipulags- og matsferli.

[2] Tilgangur löggjafar um mat á umhverfisáhrifum hefur frá upphafi verið sá að skapa meiri sátt um þær framkvæmdir sem ráðist er í, einkum með því að gera ferlið gegnsærra, leggja allar tiltækar upplýsingar á borðið og miðla til almennings og hagsmunaaðila, áður en endanleg ákvörðun er tekin. Grundvallarmarkmiðið hlýtur að vera það að tryggja að ekki sé farið í framkvæmdir sem valda óafturkræfum neikvæðum umhverfisáhrifum sem vega hærra en þær umbætur sem framkvæmdir eiga að hafa í för með sér. Framkvæmdin má ekki vinna gegn markmiðum um sjálfbæra þróun og markmiðum um kolefnishlutlaust samfélag. Með ferlinu verði leiddar í ljós þær mótvægisaðgerðir sem þarf að ráðast í til að draga úr neikvæðum áhrifum.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

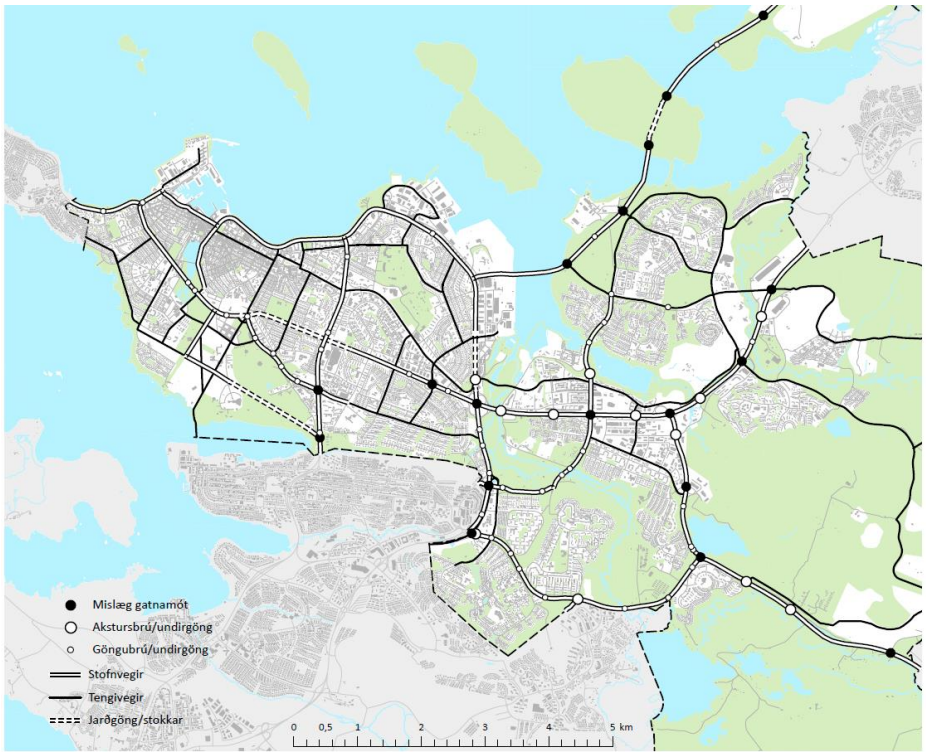
2. Markmið og tilgangur

- Bæta samgöngur, fyrir alla ferðamáta (akandi, almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi) á norðurhluta höfuðborgarsvæðisins með auknu öryggi og hagræði.
- 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.
- Að í matinu verði vandlega skoðuð áhrif framkvæmdar á starfsemi og þróun Faxaflóahafna, bæði á framkvæmdatíma og rekstrartíma Sundabrautar.
- Bæta samgöngur milli Kjalarness og megin þéttbýlis Reykjavíkur.
- Bæta tengingar Grafarvogs við svæðið vestan Elliðaáa.
- Tengja betur atvinnusvæði á Álfsnesi og Esjumelum við megin þéttbýli Reykjavíkur og auka skilvirkni vöruflutninga og þungaflutninga.
- Að mannvirki falli vel að landslagi, náttúru og byggð og staðið verði að metnaði að hönnun þeirra útfrá fagurfræðilegum sjónarmiðum.
- Að leitað verði leiða til að lágmarka umfang og landþörf mannvirkja
- Að neikvæð áhrif á nálæga íbúðarbyggð og tengsl milli hverfa verði lágmörkuð.
- 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.
- 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.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

3. Megin forsendur og gildandi áætlanir

Tillaga um Sundabraut, norður í Geldinganes, var fyrst sett fram í drögum að aðalskipulagi Reykjavíkur síðla á 8. áratugnum. Sundabraut sem stofnbraut innan Reykjavíkur hefur verið ráðgerð í staðfestu aðalskipulagi borgarinnar í um 40 ár. Árið 1987 var lega Sundabrautar norður á Kjalarnes samþykkt af samvinnunefnd um svæðisskipulag á höfuðborgarsvæðinu.[3] Í aðalskipulagi Reykjavíkur hefur ávallt verið gert ráð fyrir legu Sundabrautar á svokallaðri ytri leið (leið I) yfir Kleppsvík og svo hefur einnig verið í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Sundabraut á innri leið (leið III, Eyjalausn) á landfyllingum í Elliðaárvogi, sem var til skoðunar á sínum tíma, var aldrei talin álitlegur kostur að mati borgaryfirvalda. Það hefur verið mat borgaryfirvalda að með legu Sundabrautar á ytri leið um Kleppsvík, skapist betri samgöngutengingar við miðborgina en ef innri leið (III) yrði fyrir valinu. Tenging á leið I hefur einnig verið talin líklegri til að létta á umferð um Ártúnsbrekku. Ennfremur hafa neikvæð umhverfisáhrif landfyllinga, samkvæmt leið III, á lífríki Elliðaáa og vogsins ekki verið talin ásættanleg.



Mynd 2. Aðalgatnakerfi Reykjavíkur samkvæmt *AR2040*. Sundabraut er sýnd í þeirri legu sem var ákveðin í *AR2001-2024*, þó með þeim fyrirvara að skipulag hennar yrði tekið til endurskoðunar samhliða frekari hönnun og mati á umhverfisáhrifum brautarinnar.

Sundabraut á leið I hefur þannig ávallt verið fyrsti valkostur borgarinnar. Í *AR2010-2030* var leið III alfarið hafnað. Í því aðalskipulagi var ekki settur fyrirvari um legu Sundabrautar, líkt og hafði verið gert í *AR2001-2024*, og því skýrt að Sundabraut væri ráðgerð á ytri leið, hvort sem um brú eða göng væri að ræða. Í gildandi aðalskipulagi, *AR2040*, er sömu forsendur lagðar til grundvallar. Vinna við undirbúning framkvæmdar síðustu ár og misseri (sbr. yfirlýsing frá júlí 2021, sjá Viðauka) gengur útfrá sömu markmiðum.

[3] *Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 1985-2005.* Samþykkt af skipaðri samvinnunefnd en hlaut aldrei lögformlega afgreiðslu sveitarfélaganna eða ráðuneytis.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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. 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.

Í gildandi svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 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).

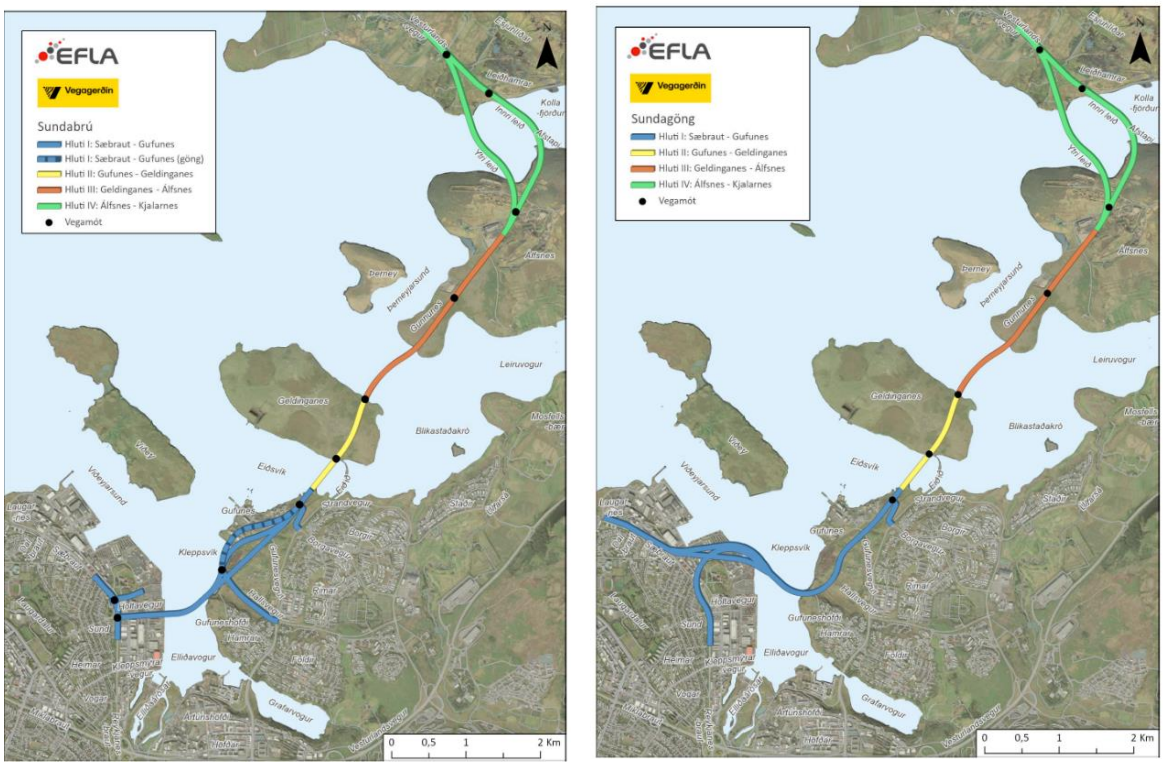
Sjá nánar um forsendur framkvæmdar í Efla & Vegagerðin: *Sundabraut. Matsáætlun*, 2023, sem er kynnt samhliða. Sjá ennfremur Vegagerðin: *Sundabraut. Greinargerð starfshóps*, janúar 2021.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

4. Stefna og skipulagsákvæði í AR2040 sem eru til endurskoðunar.

4.1. Áformuð aðalskipulagsbreyting í hnotskurn

Tilgangur fyrirhugaðra breytinga er að festa Sundabraut, stofnbraut sem nú er hluti staðfests aðalskipulags, niður í endanlega legu og skilgreina nánar útfærslu einstakra gatnamóta brautarinnar. Það verður gert á grundvelli umhverfismats og samanburðar mismunandi valkosta og hönnunarlausna um útfærslu stofnbrautarinnar, sbr. áætlun um mat framkvæmdar (sjá Efla & Vegagerðin: *Sundabraut. Matsáætlun*, 13.06.2023) og lýsing umhverfismats aðalskipulagsbreytingar, sjá kafla 5. Fleiri atriði aðalskipulagsins geta komið til skoðunar, sjá nánar kafla 4.3.



Mynd 4. Sundabraut sem brú yfir Kleppsvík (til vinstri) og Sundabraut sem gangalausn (til hægri). Á myndinni eru sýndir þrír valkostir fyrir legu Sundabrautar (til vinstri) í Gufunesi, þ.e. yfir sorphaugana á um 800 m kafla (austasta línan), vestan við sorphaugana (miðlína) eða jarðgöng undir sorphaugana (brotin lína vestast). Sjá nánar Efla & Vegagerðin: *Sundabraut. Matsáætlun*, 13.06.2023.

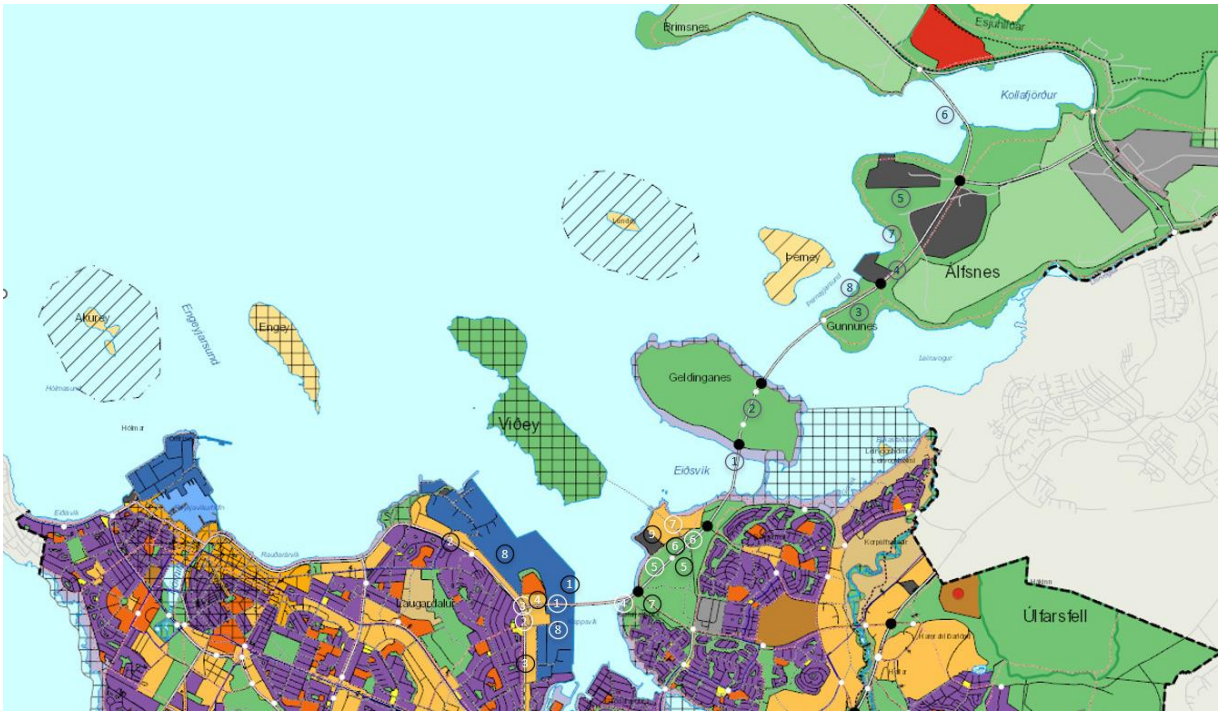
4.2. Valkostir um legu og útfærslur

Bornir verða saman a.m.k. fjórir valkostir í umhverfismati aðalskipulagsins. Í umhverfismatinu eru lögð áhersla á samanburð umhverfisáhrifa valkosta, en jafnframt verður litið til þess hvernig kostirnir samræmast markmiðum með framkvæmdum og almennt markmiðum *AR2040*.

Valkostirnir sem verða til skoðunar eru:

- Sundabrú, auk leiðavals við Gufunes og Kollafjörð og útfærslur gatnamóta.
- Sundagöng, auk leiðavals við Gufunes og Kollafjörð og útfærslur gatnamóta.
- Óbreytt lega skv. aðalskipulagi og útfærslur gatnamóta.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026



Mynd 5. Sundabraut samkvæmt gildandi aðalskipulagi, *AR2040* og möguleg breytingasvæði, sjá yfirlit þeirra í töflu í kafla 4.3. Í meginatriðum er Sundabraut sýnd með sömu legu og útfærslum og var ákveðin í *AR2001-2024* og svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024, sem staðfestar voru í byrjun árs 2003. Megin frávik frá þeirri útfærslu er að í *AR2010-2030*, sem staðfest var í febrúar 2014, var fallið frá hefðbundnum mislægum gatnamótum þar sem Sundabraut mætir Sæbraut. Sú breyting var þó staðfest með fyrirvara um samræmi við þágildandi svæðisskipulag.

- 0 – kostur, þ.e. ekki verði gert ráð fyrir Sundabraut.

Mögulega leiðir umhverfismatið til skoðunar á fleiri útfærslum valkosta, til að draga úr eða koma í veg fyrir neikvæð áhrif.

4.3. Einstakir þættir sem eru til skoðunar. Yfirlit

Hér að neðan er gefið yfirlit yfir efnisþætti og skipulagsákvæði *AR2040* sem breytingartillögur munu varða og horfa þarf til við mat á valkostum og mótun tillagna. Við mótun tillögunnar gætu fleiri efnisþættir *AR2040* komið til skoðunar:

Efnisþáttur	Helstu ákvæði til endurskoðunar	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.	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) við Sæbraut og Sundabraut.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115. Sjá einnig IV. hluti, Aðalgatnakerfi, bls. 139-140.
(4) Lega stofnbrautar við Gufuneshöfða	Aukin nálægð stofnbrautar við Gufuneshöfða, hverfisverndarsvæði.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115
(5) Lega stofnbrautar um Gufunes-sorphauga. Mögulegar landfyllingar.	Áætlað er að Sundabraut á brú liggi vestan við haugana eða yfir þá á um 800 m kafla. Jarðgöng undir haugana koma einnig til greina. Færsla	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

	stofnbrautar framhjá haugunum kallar líklega á nýja landfyllingu. Sjá nánar Matsáætlun, bls. 22-23.	
(6) Útfærsla og fjöldi gatnamóta í Gufunesi. Tengingar milli byggðar í Gufunesi og Grafarvogi.	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. Möguleikar þess að hafa ein gatnamót á svæðinu (sbr. Sundagöng) hafa þó verið kannaðir, sjá *Gufunes. Breytt landnotkun atvinnusvæðis. Þróun blandaðrar byggðar.* Aðalskipulagsbreyting, ágúst 2018, staðfest haustið 2018. Útfærsla og hönnun stofnbrautar og gatnamóta verði skoðuð með sérstöku tilliti til byggðar í Gufunesi og tengslum hennar við Grafarvogshverfin, einkum varðandi göngu- og hjólreiðaleiðir.	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.	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 9, hafnarsvæði H4, bls. 104-105.
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 gatnateninga 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. Staðsetning gangamunna og útfærsla og hönnun gatnatenginga. Kallar á breytingar á þéttbýlisuppdrætti.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115
(3) Mót Sundabrautar við Sæbraut (gangamunni suður).	Sundagöng mæta Sæbraut með gangamunna sunnan Holtavegar. Kallar á breytingar á þéttbýlisuppdrætti.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115.
(4) Gatnateningar við M36. Holtagarðar-Kleppsgarðar.	Útfærsla og gerð gatnamóta við svæði Björgunarmiðstöðvar (M36) við Sæbraut og Sundabraut.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115. Sjá einnig IV. hluti, Aðalgatnakerfi, bls. 139-140.
(5) Útfærsla og fjöldi gatnamóta í Gufunesi.	Gert hefur verið ráð fyrir tvennum gatnamótum við Sundabraut í Grafarvogi og við Gufunes í flestum útfærslum Sundabrautar (brúarlausnar) og er það í samræmi við gildandi aðalskipulag. Með Sundagöngum er aðeins gert ráð fyrir einum gatnamótum og ráðgert að Hallsvegur verði ekki framlengdur að brautinni. Útfærsla og hönnun stofnbrautar, gatnamóta og gangamunna verði skoðuð með sérstöku tilliti til byggðar í Gufunesi og tengslum hennar við Grafarvogshverfin, einkum varðandi göngu- og hjólreiðaleiðir.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafli 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115, mynd 14c, bls. 116.
(6) Staðsetning gatnamóta og gangamunna gagnvart Gufunes-sorphaugum.	Staðsetning gangamunna, stokks og jarðganga þarf að taka mið af sorphaugum í Gufunesi.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115
(7) 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
(8) Sundahöfn (H4), skipulag hafnarsvæða	Áhrif útfærslu ganga, gangamunna og gatnatenginga á skipulag og uppbyggingarmöguleika hafnarsvæða.	Sjá kafla 9, hafnarsvæði H4, bls. 104-105.
(9) Gufunes, íbúðir og atvinnuuppbygging	Áhrif mismunandi útfærslna Sundabrautar og gatnatenginga á skipulag og uppbyggingarmöguleika svæðisins.	Sjá kafla 6, miðsvæði M24, bls. 98 og kafla 8, iðnaðarsvæði I4, bls. 103.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Sundabraut (Gufunes norður að Kjalarnesi) – II (sjá númer með bláum hring á mynd 5)		
(1) Breytt lega um Eiðsvík, útfærsla brúar og umfang landfyllinga.	Skoða þarf breyttu lega stofnbrautar um Eiðsvík og áhrif þess á útfærslur og þörf fyrir landfyllingar. Einnig þarf að huga að meiri nálægð við Blikastaðakró (HV10) og strandlengju þar vestur af. Einnig þarf að huga að stofnstígum gangandi og hjólandi.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115, mynd 14c, bls. 116. Sjá einnig mynd 12, bls. 111.
(2) Geldinganes, lega austar á nesinu og útfærsla og fjöldi tenginga	Valkostir í matáætlun gera 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.	Þéttbýlisuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; Mynd 14b, bls. 115, mynd 14c, bls. 116. Sjá einnig mynd 12, bls. 111.
(3) Gunnunes, lega austar á nesi. Stofnstígar. Umfang landfyllinga á sundi milli Geldinganess og Gunnuness.	Lega Sundabrautar hefur verið ráðgerð á austanverðu Gunnunesi, við forhönnun gatnaframkvæmda undanfarin ár. Það er óhjákvæmilegt vegna minjasvæðis í Sundakoti – og í ljósi hugmynda um breytta legu brautar um Geldinganes. Skoða þarf sérstaklega umfang mögulegra landfyllinga á norðanverðu Geldinganesi, m.t.t. hverfisverndarsvæðis HV9.	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).
(4) 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. Skoða þarf staðsetningu þeirra m.t.t. framtíðar landnotkunar, sbr. liður hér að neðan. Einnig þarf að huga að því að raska sem minnst minjum á svæðinu.	Sveitarfélagsuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; mynd 14c, bls. 116. Sjá einnig mynd 13, bls. 112 (skráðar minjar).
(5) Iðnaðarsvæði I2, I5 og I7 í Álfsnesi.	Lega Sundabrautar og staðsetning gatnamóta gagnvart umræddum iðnaðarsvæðum. Skoða þarf áhrif á framtíðarstækkun svæða og tengsl þeirra innbyrðis.	Sveitarfélagsuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; mynd 14c, bls. 116. Sjá einnig mynd 13, bls. 112 (skráðar minjar).
(6) Kollafjörður, lega um fjörðinn og landfyllingar.	Í matsáætlun er gert ráð fyrir tveimur valkostum um legu yfir Kollafjörð. Í báðum tilvikum leiðir það til röskunar og flutnings skotæfingasvæðis Skotreynar. Hér þarf einnig að skoða áhrif á landnotkun handan fjarðarins. Í fyrri hugmyndum var gert ráð fyrir valkosti þvert yfir nesið sem hefði haft áhrif á iðnaðarsvæðið I2.	Sveitarfélagsuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; mynd 14c, bls. 116.
(7) Álfsnes, stígar og útivistarsvæði.	Huga þarf að samspili stofnstíga og legu og útfærslu Sundabrautar.	Sveitarfélagsuppdrátt; Kafla 17, bls. 114-116; mynd 14c, bls. 116.
(8) Minjasvæði í Álfnesvík og 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: „Í ljósi athugasemda Minjastofnunar, skýrslu Borgarsögusafns og álits Skipulagsstofnunar, þá er lagt til að hafin verði undirbúningur að því að skilgreina hverfisvernd fyrir þau þrjú minjasvæði sem finna má í grennd við fyrirhugað athafnasvæði Björgunar; Kauphöfn við Þerneyjarsund, Sundakot og Glóra. Ekki er talið tímabært að festa slík hverfisverndarsvæði í aðalskipulagi nú, en það verði gert í tengslum við skipulag Sundabrautar og ákvörðun um endanlega legu brautarinnar þegar frumhönnun framkvæmdar liggur fyrir.“	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.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

5. Matslýsing. Mat á umhverfisáhrifum breytinga

Matslýsing breytingar er unnin í samræmi við lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 og reglugerð um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 1381/2021.

5.1 Nálgun og áherslur matsvinnu

Matsvinnan byggir á að skoða helstu áhrifaþætti sem felast í framkvæmd áætlunarinnar og meta möguleg áhrif á umhverfi og samfélag. Lagt verður mat á umfang og vægi áhrifanna og tilgreindar mótvægisaðgerðir til að draga úr eða koma í veg fyrir neikvæð umhverfisáhrif ef þörf ber til, ásamt því að leggja fram tillögu að vöktunaráætlun ef áhrifin eru talin mjög neikvæð eða óvissa er um áhrif.

Umhverfismat aðalskipulagsbreytingarinnar verður unnið samhliða mótun skipulagstillögunnar og umhverfismati framkvæmdar, sem er á ábyrgð Vegagerðarinnar. Þannig er stuðlað að því að samþætta þessa ferla og miðla upplýsingum milli aðila. Umhverfismat aðalskipulagsbreytingar mun byggja á gögnum sem verða til í hönnunarvinnu, umhverfismati Sundabrautar og öðrum fyrirliggjandi gögnum. Umhverfismat aðalskipulagsins mun fjalla um áhrif á umhverfi og samfélag í víðara samhengi en kemur fram í umhverfimati Sundabrautar. Lögð verður áhersla á áhrif skipulagsbreytingar á byggðaþróun, markmið um blandaða byggð, markmið um breyttar ferðavenjur og kolefnishlutleysi árið 2040.

5.2 Valkostir

Bornir verða saman a.m.k. fjórir valkostir í umhverfismatinu. Lögð er áhersla á samanburð umhverfisáhrifa valkosta, en jafnframt verður litið til þess hvernig kostirnir samræmast markmiðum með framkvæmdum og almennt markmiðum *AR2040.* Sjá skilgreiningu valkosta í kafla 4.2. Mögulega leiðir umhverfismatið til skoðunar á fleiri útfærslum valkosta til að draga úr eða koma í veg fyrir neikvæð áhrif.

5.3 Áhrifaþættir og umhverfisþættir

Skilgreindir hafa verið helstu áhrifaþættir aðalskipulagsbreytingar og þeir umhverfisþættir sem líklega verða fyrir áhrifum. Í kafla (5.4) er gerð fyrir þeim matsspurningum sem verða til grundvallar við mat á áhrifum. Stuðst er við flokkun umhverfisþátta sem koma fram í *Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040*, til að auðvelda samræmingu viðfangsefna.

Áhrifaþættir	Umhverfisþáttur	Umhverfisþættir
Ný stofnbraut – ný tenging milli borgarhluta	**Landnotkun o.fl.**	• Þróun byggðar, uppbygging, stærð og eðli atvinnusvæða, dreifing starfa og landþörf. • Starfsemi og þróun Faxaflóahafna. • Ásýnd og byggðamynstur borgarinnar.
	Náttúrufar o.fl.	• Ný svæði fara undir mannvirki, þ.m.t. þveranir. • Strandsjávarvatnshlot.
Breytingar á umferð	**Samgöngur og ferðavenjur**	• Umferð um gatnakerfi borgarinnar og annarra sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, sérstaklega Mosfellsbæjar. • Breytingar á ferðavenjum. • Ferðatími og lengd ferða.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

	Heilsa og öryggi	• Breytingar á hljóðvist og loftgæðum. • Heilsa og öryggi: Breytingar á umferðaröryggi?
	Loftslagsmál	• Losun gróðurhúsalofttegunda frá umferð og landnotkun.

5.4 Matsspurningar, viðmið og gögn

Viðmið í umhverfismatsvinnu tengjast mörgum markmiðum sem koma fram í *Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040*, sem grundvallast m.a. á margvíslegum stefnum og áætlunum stjórnvalda. Þá er ávallt litið til viðeigandi krafna og viðmiða sem koma fram í lögum og reglugerðum fyrir umhverfisþættina. Loks verða Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna hluti af viðmiðum.

Umhverfisþáttur	Matsspurningar	Viðmið og gögn
Byggðaþróun, landnotkun, húsnæði, atvinnusvæði og byggðamynstur	1. Verða áhrif á aðgengi og nýtingarmöguleika núverandi atvinnusvæða? 2. Skapast tækifæri fyrir ný atvinnusvæði eða breytta landnýtingu? 3. Verða áhrif á landþörf fyrir atvinnusvæði / íbúðarsvæði? 4. Verður breyting á dreifingu starfa í Reykjavík? 5. Verða miklar breytingar á ásýnd og yfirbragði hverfa í Reykjavík? 6. Hver er landþörf mannvirkja?	**Viðmið / markmið AR2040 /gögn** Fellur að stefnumörkun í Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 (bls. 24-25, 26, 29)? • Að stuðla að kröftugum og sjálfbærum vexti borgar sem styður við markmið um kolefnishlutleysi,vernd náttúrusvæða, líffræðilega fjölbreytni og samkeppnishæft, lífvænlegt, réttlátt og fjölbreytt borgarsamfélag. • Íbúðarbyggð og blönduð byggð rísi innan vaxtarmarka til ársins 2040. • Að skapa vaxtarskilyrði fyrir fjölbreytt atvinnulíf. • Að tryggja rými fyrir atvinnustarfsemi á sviði sjávarútvegs, iðnaðar, flutninga, verslunar og þjónustu, hátækni, rannsókna og þekkingar. • Að leitast við að jafna sem mest dreifingu starfa og uppbyggingu atvinnukjarna um borgina og tryggja jafnara umferðarflæði á stofnbrautum á álagstímum. • Flest ný störf verði staðsett innan vaxtarmarka þéttbýlis og einkum á miðlægum svæðum sem þjónað er af Borgarlínu og strætisvagnaþjónustu. • Þétting og endurnýjun byggðar eigi sér einkum stað á vannýttum iðnaðar- og athafnasvæðum. • Uppbygging, stærð og eðli atvinnusvæða, dreifing starfa og landþörf. • Starfsemi og þróun Faxaflóahafna. • Ásýnd og byggðamynstur borgarinnar. Upplýsingar úr umhverfismati Sundabrautar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

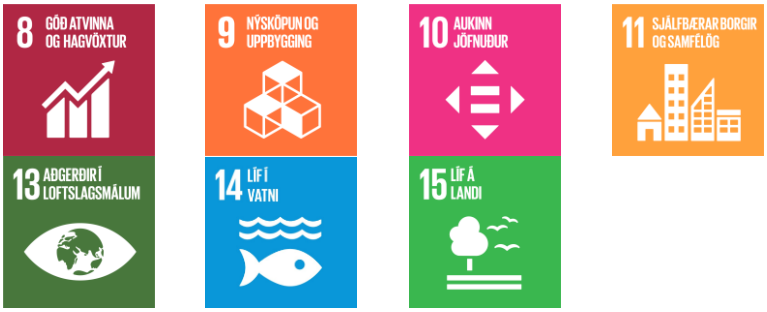
		• Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2040.
Samgöngur og ferðavenjur	7. Hverjar verða breytingar á umferð um gatnakerfi Reykjavíkur? Mosfellsbæjar? 8. Hefur breyting áhrif á ferðavenjur? Styður hún við markmið um breyttar ferðavenjur? Hvernig styður hún við mismunandi ferðamáta og aðgengi milli borgarhluta og einstakra hverfa? 9. Hefur breyting áhrif á ferðatíma og ferðavegalengdir?	**Viðmið** Fellur að stefnumörkun í Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 (bls. 30)? • Hlutdeild einkabíla í heildarfjölda ferða verði komin undir 50% árið 2040. • Bílaumferð og heildarekin vegalengd farartækja sem knúin eru jarðefnaeldsneyti dragist verulega saman. **Gögn:** • Umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins og aðrar greiningar á umferð. • Umhverfismat Sundabrautar.
Náttúrufar, vatnafar og minjar	10. Hvers konar svæði fer undir mannvirki? Nýtur það verndar, er það óraskað? 11. Hvers konar vistgerðir eru á framkvæmdasvæði? Verða áhrif á líffræðilegan fjölbreytileika? 12. Hefur framkvæmd áhrif á gæði vatnshlota á áhrifasvæði? 13. Verða áhrif á fornleifar?	**Viðmið og gögn** • Afmörkuð verndarsvæði og minjar • Kortlagning grænna svæða og útivistarsvæða • Vistgerðir og mikilvæg fuglasvæði (kortasjá Náttúrufræðistofnunar) • Náttúruverndarlög nr. 60/2013 • Stefna Reykjavíkurborgar um líffræðilega fjölbreytni. • Lög um menningarminjar nr. 80/2012 m.s.br. • Upplýsingar úr umhverfismati Sundabrautar. • Vatnaáætlun Íslands 2022-2027 • Vatnavefsjá og flokkun vatnshlota (Straumsvík-Kjalarnes, Blikastaðakró-Leirárvogur, Innri Sund-Elliðaárvogur-Grafarvogur). Lög um stjórn vatnamála nr. 23/2011. • Minjasjá Minjastofnunar Íslands, fyrirliggjandi skráningar og umhverfismat Sundabrautar.
Heilsa og öryggi	14. Hverjar eru helstu breytingar á hljóðvist og loftgæðum á áhrifasvæði Sundabrautar; í aðliggjandi hverfum og almennt vegna breytts umferðarflæðis? 15. Verða breytingar á öryggi vegfaranda?	**Viðmið** • Reglugerðir um hávaða og loftgæði. • Hreint loft til framtíðar – Áætlun um loftgæði á Íslandi 2018-2029 Fellur að stefnumörkun í Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 (bls. 31)? • Lýðheilsa borgarbúa verði höfð að leiðarljósi við skipulagningu og hönnun borgarumhverfisins. **Gögn** • Umhverfismat Sundabrautar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Loftslagmál	16. Mun breyting leiða til aukinnar eða minnkunar á losun frá umferð / frá landnotkun? 17. Hvert er kolefnisspor mannvirkja sem tengjast Sundabraut? 18. Eru breytingar til þess fallnar að styðja við viðnámsþol borgarinnar gagnvart loftslagsbreytingum?	**Viðmið**: Fellur að stefnumörkun í Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 (bls. 30)? • Samgöngur í borginni verði kolefnishlutlausar árið 2040. • Bílaumferð og heildarekin vegalengd farartækja sem knúin eru jarðefnaeldsneyti dragist verulega saman í takt við markmið Parísarsamkomulagsins. Fellur að loftslagsstefnu höfuðborgarsvæðisins (2023)? • Einkum tl. 1, 2, 5 og 8 ? Fellur að loftsslagsstefnu Reykjavíkur? • Kolefnishlutleysi árið 2040. **Gögn**: • Losun gróðurhúsaloftegunda (Umhverfisstofnun, 2022) • Aðgerðaráætlun Reykjavíkurborgar í loftslagsmálum 2021-2025

Heimsmarkmið

Í umhverfismatsskýrslu skipulagsbreytingar verður fjallað um hvort og hvernig tillagan styður við heimsmarkmiðin. Tilgangur þeirrar vinnu er jafnframt að skoða hvort bæta megi tillöguna til að mæta þeim betur. Í upphafi verkefnisins er miðað við að horfa a.m.k. til eftirfarandi markmiða:



5.5 Vægismat

Vægi á áhrifum eru sett fram á eftirfarandi hátt:

Tákn	Lýsing
++	Líkleg veruleg jákvæð áhrif
+	Líkleg jákvæð áhrif
0	Engin eða óveruleg áhrif
-	Neikvæð áhrif
--	Líkleg veruleg neikvæð áhrif
?	Óvissa eða óþekkt áhrif

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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

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

Óvissa

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

5.6 Tengsl við aðra áætlanagerð

Í tengslum við umhverfismatið verður greint frá tengslum og samræmi annarra áætlana. Áætlanir sem helst verður litið til eru:

- Samgönguáætlun (2020-2034 og síðari breytingar)
- Samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins.
- Landsskipulagsstefna 2016-2025 (og áherslur í endurskoðun landsskipulagsstefnu sem er í vinnslu)
- Alþjóðlegir samningar um verndun lífríkis (Bernarsamningur og samningur um líffræðilega fjölbreytni).
- Aðalskipulagsáætlanir aðliggjandi sveitarfélaga og svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins.
- Stefnumörkun í loftslagsmálum 2007-2050 og aðgerðaráætlun í loftslagsmálum til 2030.
- Byggðaáætlun 2022-2036, þar sem áhersla er lögð á innviði.
- Stefnuskjöl Reykjavíkurborgar.

5.7 Umhverfisskýrsla

Uppbygging og innihald umhverfisskýrslu verður í samræmi við 14. gr. laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Umhverfismatsskýrsla verður hluti greinargerðar með aðalskipulaginu. Hún gerir grein fyrir mögulegum umhverfisáhrifum aðalskipulagsins. Matsvinnunni er ætlað að styrkja umfjöllun um forsendur og rökstuðning fyrir stefnukostum og útfærslu í skipulagi. Þar sem það á við mun í skýrslunni verða gerð grein fyrir áhrifum stakra framkvæmda sem falla undir lög nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026



6. Samráð og kynningar

Hér að neðan er gerð grein fyrir helstu skrefum við mótun tillögunnar, en áfangaskipting vinnunnar miðast við opinberar kynningar samkvæmt skipulagslögum:

- Verklýsing. Áformuð tillögugerð kynnt með verklýsingu (sbr. 1. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010), ásamt lýsingu fyrirhugaðs umhverfismats, sbr. III kafli laga nr. 111/2021. Skjalið verður auglýst í fjölmiðlum, sent til skilgreindra hag- og umsagnaraðila og gert aðgengilegt á vef borginnar og á skipulagsgatt.is. Gefinn verður ákveðinn frestur til að koma með ábendingar og athugasemdir. Boðað verður til opinna kynningarfunda og sérstakra funda fyrir hagsmuna- og umsagnaraðila sem þess óska. Miðað er við að kynningarferlið verði samtvinnað kynningar- og samráðsferli umhverfismats framkvæmdar. **September - október 2023**.
- Drög að breytingartillögum og frumdrög umhverfismats. Kynnt á opnum fundum - ráðgerðir eru fundir í einstökum hverfum á áhrifasvæði Sundabrautar - og send formlega til allra umsagnar- og hagaðila. **Febrúar 2024**.
- Samþykkt tillaga ásamt umhverfismati send til athugunar hjá Skipulagsstofnun**. Apríl 2024.**
- Aðalskipulagsbreyting auglýst. Breytingartillögur, ásamt umhverfismati, kynntar í 6 vikur og óskað eftir skriflegum athugasemdum (sbr. 31. gr. skipulagslaga nr. 123/2010). Miðað er við að samhliða því verði umhverfisskýrsla framkvæmdar kynnt. **Maí - júní 2024.**
- Afgreiðsla tillögu og staðfesting að lokinni auglýsingu. **Júlí-september 2024.**

Verklýsing, drög að tillögum og lögformlega auglýst tillaga, verða kynntar á skipulagsgatt.is, svo og á vef Reykjavíkurborgar og Vegagerðar, samhliða opinberri kynningu á umhverfismati framkvæmdarinnar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

7. Umsagnar- og hagaðilar

Umsagnar- og samráðsaðilar verða a.m.k. eftirtaldir:

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

8. Viðaukar

Yfirlýsing Sigurðar Inga Jóhanssonar, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og Dags B. Eggertssonar, borgarstjórans í Reykjavík. Dagsett 6. júlí, 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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

Reykjavíkurborg

Umhverfis- og
skipulagssvið