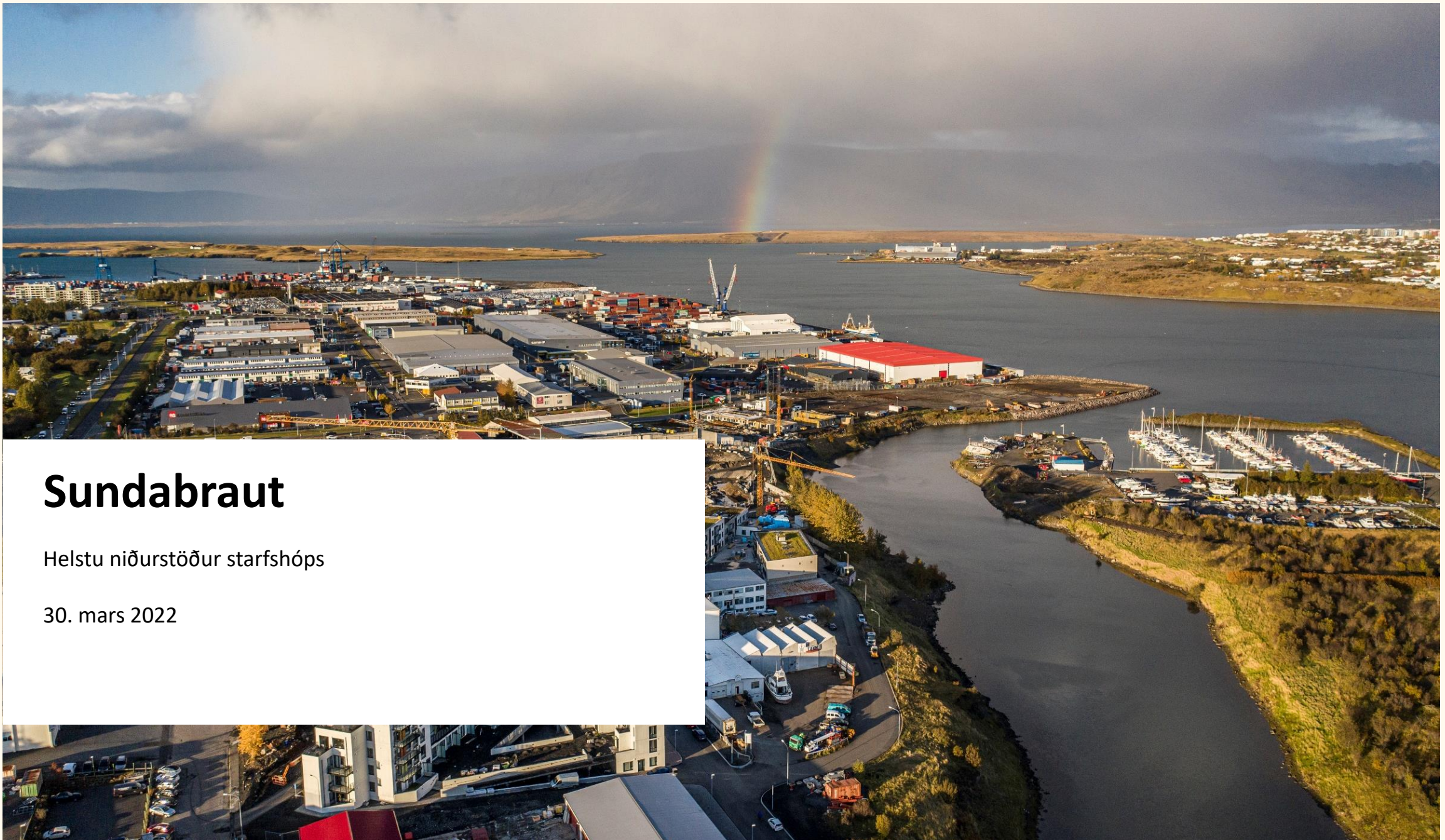




Sundabraut

Helstu niðurstöður starfshóps

30. mars 2022



Starfshópurinn 2020-2021

Tilnefnd af Vegagerðinni:

Guðmundur Valur Guðmundsson, framkvæmdastjóri þróunarsviðs Vegagerðarinnar (formaður)

Bryndís Friðriksdóttir, svæðisstjóri höfuðborgarsvæðis Vegagerðarinnar

Tilnefndur af Reykjavíkurborg:

Þorsteinn R. Hermannsson, samgöngustjóri Reykjavíkurborgar

Tilnefndur af Faxaflóahöfnum:

Gísli Gíslason, fyrrverandi hafnarstjóri Faxaflóahafna

Tilnefndur af samtökum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu:

Jón Kjartan Ágústson, svæðisskipulagsstjóri

Vinna starfshópsins og tímalína

- Hófst í júní 2020
- Greinargerð skilað í janúar 2021 að undanskilinni félags-hagfræðilegri greiningu
- Greinargerð kynnt í borgarráði Reykjavíkurborgar í febrúar 2021.
- Vinna við félagshagfræðilega greiningu hófst í maí 2021
- Yfirlýsing samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og borgarstjóra Reykjavíkur um Sundabraut undirrituð í júlí 2021
- Greinargerð með félagshagfræðilegri greiningu skilað til ráðuneytis í lok desember 2021 og starfshópur lauk störfum

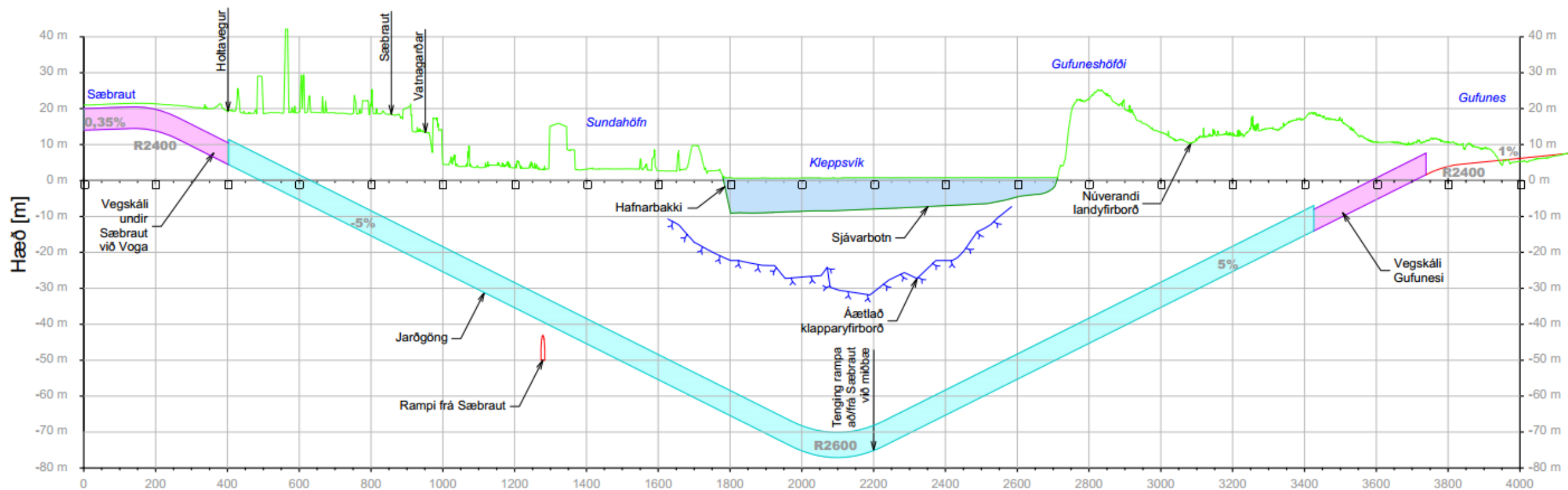
Sundabraut







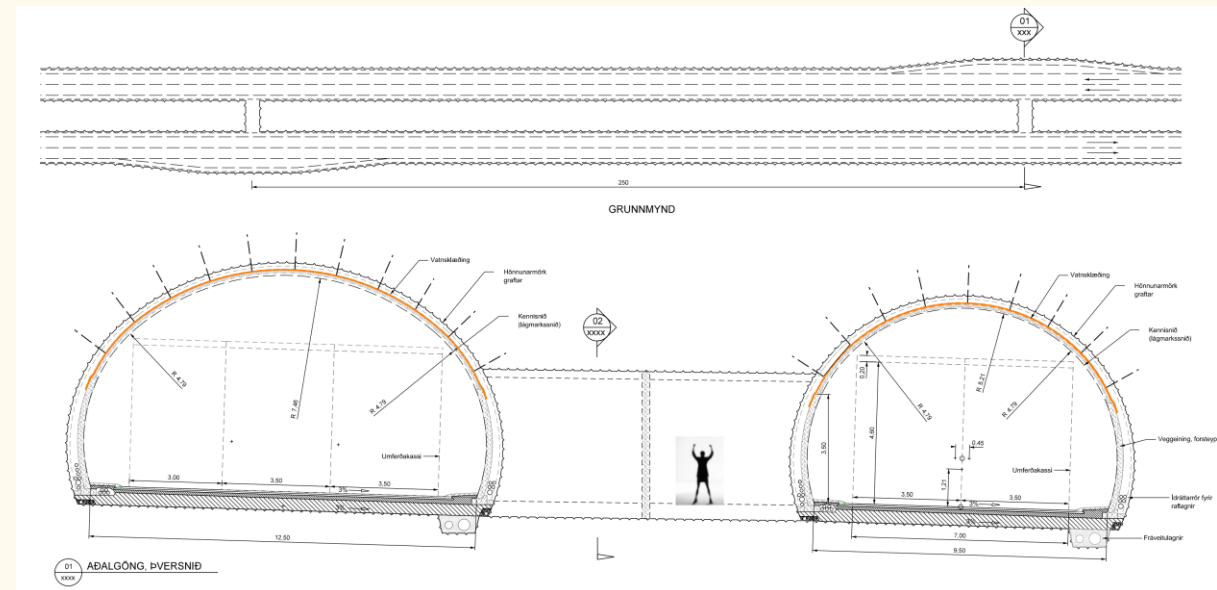




Sundagöng. Jarðgöng í ljósbláum lit.

Sundagöng

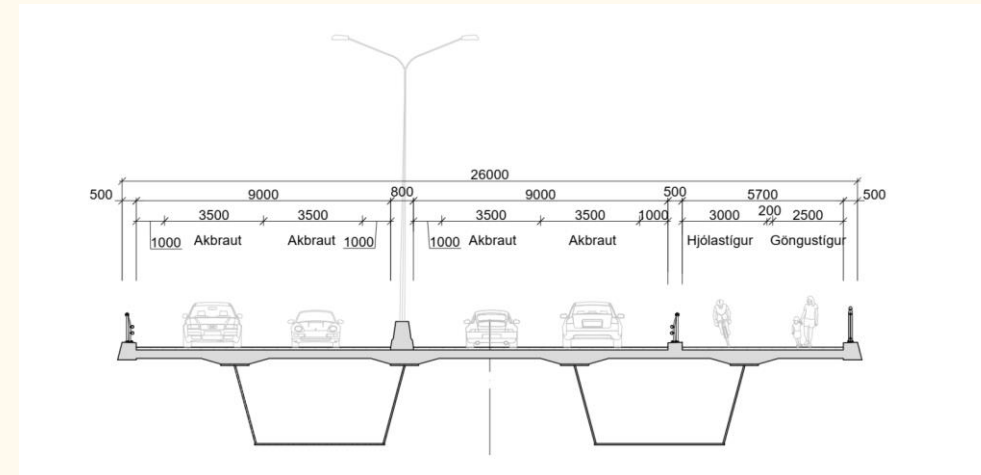
- Lengd ganga samtals 5,9 km í tveimur aðskildum göngum
- Þversnið 2xT9,5 (sambærilegt og í Vaðlaheiðargöngum)
T12,5 við fráreinar og rampa
- Bergþekja 35-40 m
- Langhalli max 5%
- Fjarlægð milli ganga um 20 m
- Neyðargöng með um 250 m millibili
- Neyðarútskot á 500 m millibili





Sundabrá

- Lengd brúar um 1.200 m löng
- Þversnið ~ 26 m breið, 4 akreinar og göngu- og hjólastígur
- Siglingarrenna hæð 30 m, breidd 100 m
- Göngu- og hjólastígur 5 m breiður
- Langhalli 5% langhalli í austri
- Tengingar við Sæbraut, í plani og mislæg
- Tengingar í Gufunesi, í plani og/eða mislæg
- Sérstök hafnartenging



Skipakomur janúar 2018 - júlí 2020

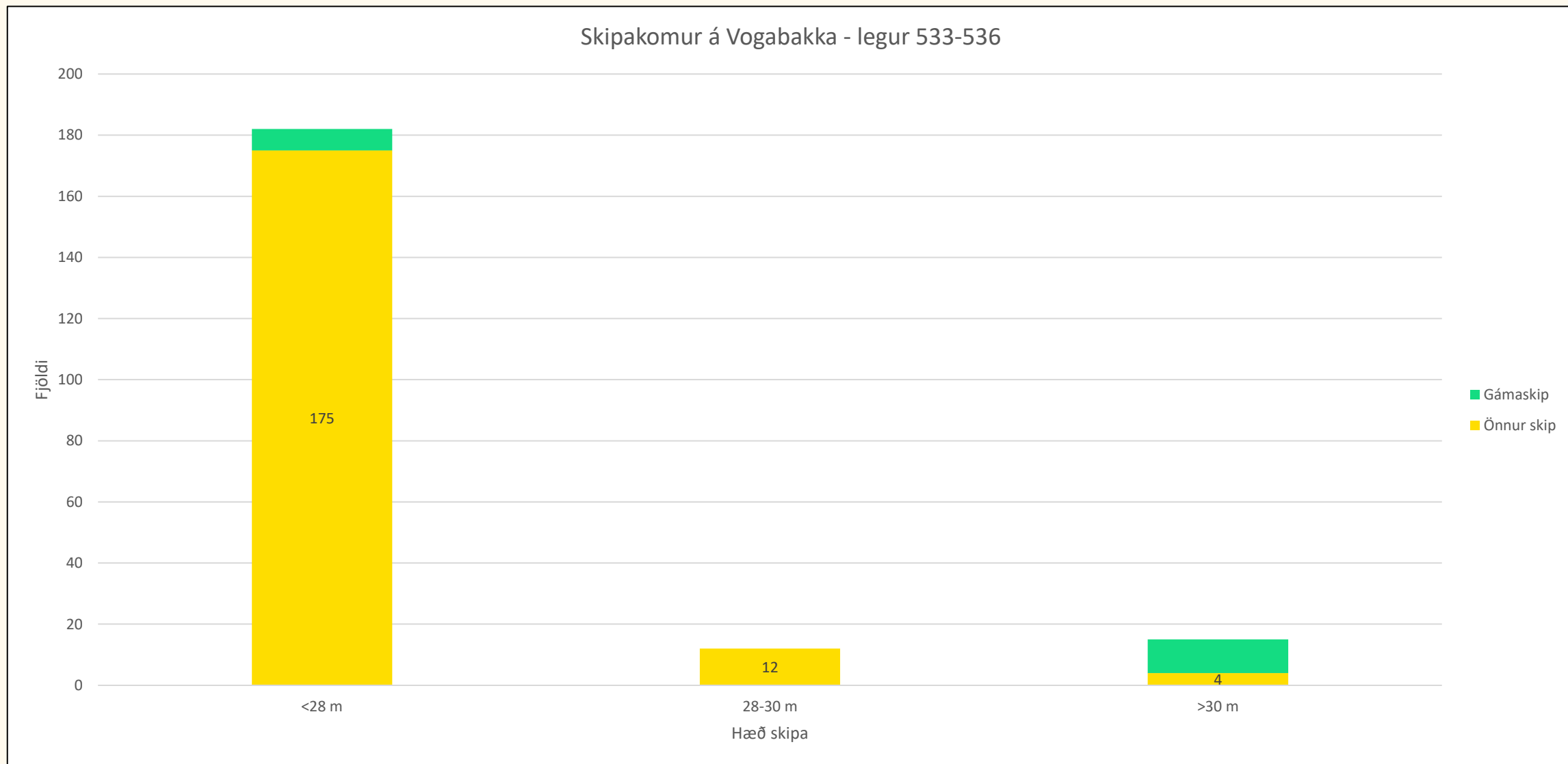
552 skráðar skipakomur við þessa bakka utan brúar, þar af um 400 stór gámaskip

200 skráðar skipakomur innan brúar, þar af 14 gámaskip > 30 m há sem venjulega eru utan brúar

Rúmlega 100 skip sem eru 25-30 m há.



Skipakomur á Vogabakka - legur 533-536



Skipakomur á innri legur Vogabakka 2018-20.



**Sundabraut frá Gufunesi að
Kjalarnesi**



Sundabraut, séð frá Gufunesi og horft til norðurs að Álfsnesi og Kollafirði (mynd frá 2009)



Sundabraut, séð frá Laugarnesi (mynd frá 2009)

Áætlaður kostnaður við Sundabraut

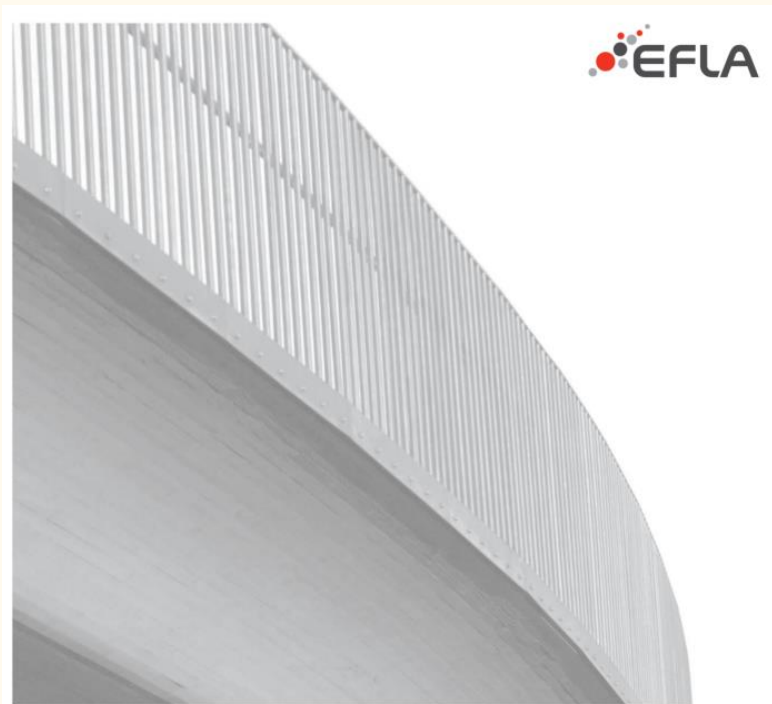
Valkostur	Heildarkostnaður [milljarðar kr.]	Þverun Kleppsvíkur [milljarðar kr.]	Gufunes-Kjalarnes [milljarðar kr.]
Sundabrá	69	44	25
Sundagöng	83	58	25

Miðað við mislæg gatnamót og fjórar akreinar alla leið frá Sæbraut á Kjalarnes. Úr skýrslu starfshóps frá janúar 2021.

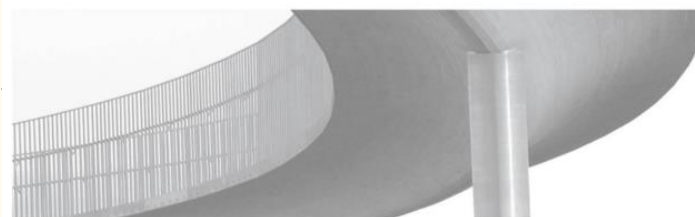
Af hverju Sundabraut?

- Bæta samgöngur á norðurhluta höfuðborgarsvæðisins með auknu öryggi og hagræði (stytta ferðatíma og vegalengdir)
- Auka umferðarrýmnd á höfuðborgarsvæðinu og létta á umferðarþunga á öðrum vegum, s.s. Höfðabakka um Gullinbrú, Ártúnsbrekku og Vesturlandsvegi í Mosfellsbæ
- Bæta tengingu Norður- og Vesturlands við höfuðborgarsvæðis
- Bæta tengingar Grafarvogs við svæðið vestan Elliðaána
- Auka hagræði fyrir atvinnustarfsemi
- Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 er gengið út frá því að Sundabraut verði hluti af norður-suður meginstofnvegi um höfuðborgarsvæðið.

Félagshagfræðileg greining Sundabrautar



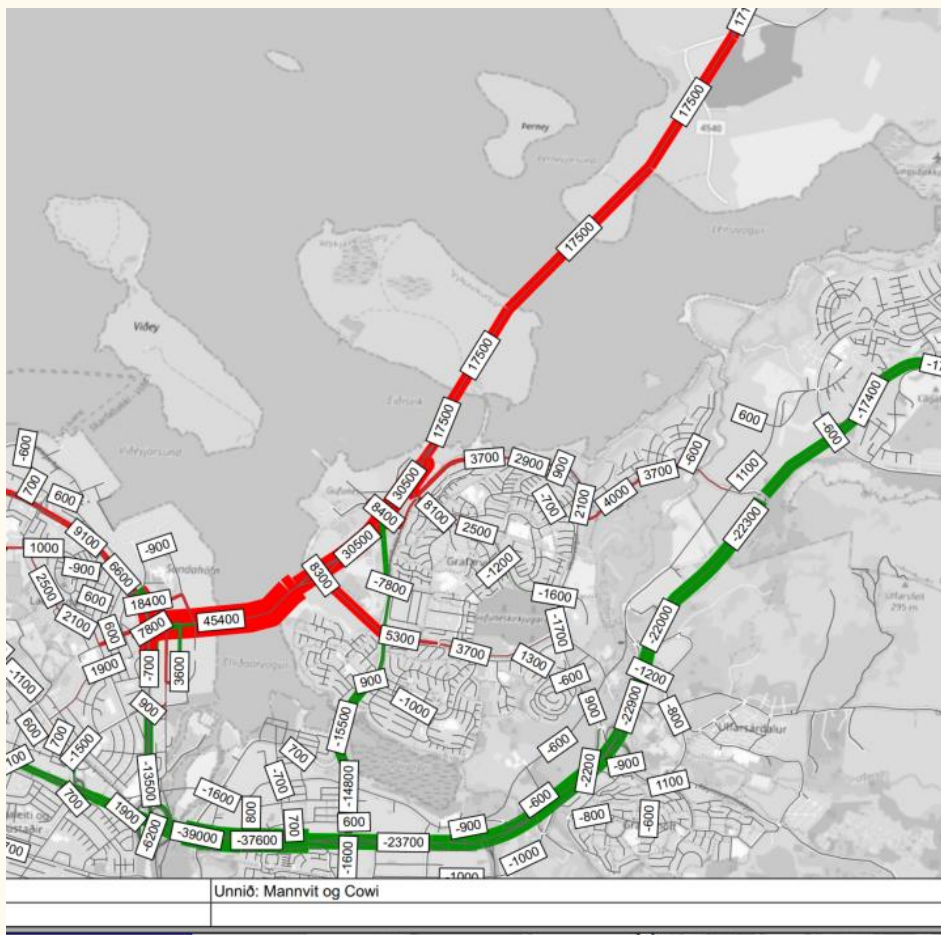
SUNDABRAUT
Sundabrá og Sundagöng
28.01.2021



Sundabraut

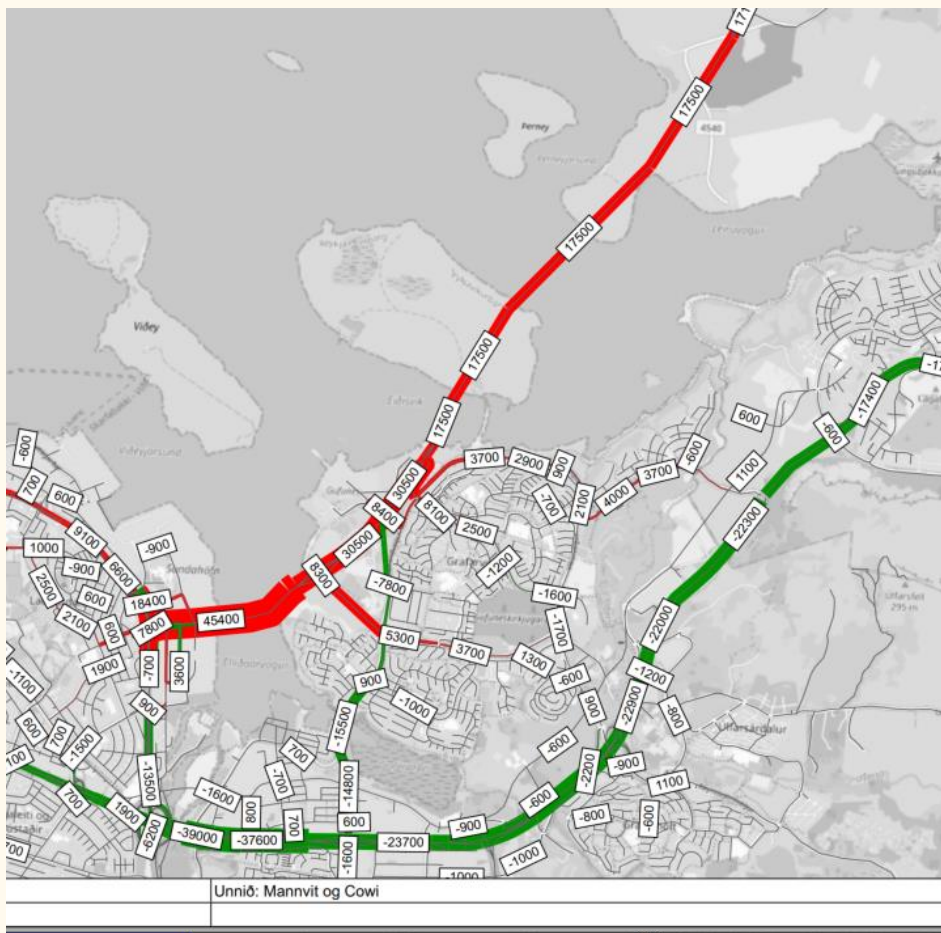
Greinargerð starfshóps

Vegagerðin
janúar 2021



Samgöngugreining

- Þrjár sviðsmyndir bornar saman við 0-kost án Sundabrautar
- Sundabrú með planvegamótum
- Sundabrú með mislægum vegamótum við Sæbraut
- Sundagöng
- Í heildina er gert ráð fyrir allt að 45.000 ökutækjum á Sundabraut yfir Kleppsvík án tillits til áhrifa veggjalda
- Um 17 þúsund ökutæki/sólarhring í Kollafirði.
- Heildarakstur á höfuðborgarsvæðinu gæti minnkað um 150 þús.km / sólarhring
- Sundabrú býr til nýja leið fyrir hjólandi og almenningssamgöngur



Samgöngugreining

- Greinir áhrif breytinga á bílaumferð, umferð hjólandi og almenningssamgöngur
- Reiknar heildarakstur allra ferðamáta í líkaninu
- Reiknar ferðatíma í frjálsu flæði ef engar tafir eru
- Reiknar tafir sem mismun af ferðatíma í frjálsu flæði og raunferðatíma á annatíma.
- Sjá nánar minnisblað Mannvits í viðauka D í greinargerð

Helstu niðurstöður félagshagfræðilegrar greiningar

- Greiningin nær til 30 ára
- Þjóðhagslegur ábati Sundabrautar 186 – 236 milljarðar kr.
- Heildarábati notenda 216 – 293 milljarðar kr.
- Innri raunvextir eru metnir á bilinu 11,5 – 12,2%
- Ábata / kostnaðarhlutfall 2,91 – 3,34
- Minni útblástur CO₂, minni umferðarhávaði og minni mengun eru metin sem jákvæð áhrif um 22 milljarða kr.
- Kostnaður vegna breytinga á hafnarsvæði er ekki tekinn í greininguna (var áætlaður 4 – 5 milljarðar kr í janúar 2021).

Samanburður á Sundagöngum og Sundabré

- Sundabré reiknast með hærri innri vexti
- Sundabré reiknast með herra nytja-kostnaðarhlutfall
- Sundagöng reiknast með meiri ábata (skýrist af færri vegamótum og stærri hluti leiðar í frjálsum flæði með minni töfum)
- Sundabré sparar fleiri aksturskílómetra en Sundagöng
- Sundagöng hafa töluvert hærri stofnkostnað
- Sundagöng eru með meiri rekstrarkostnað en Sundabré
- Sundabré gefur möguleika á nýrri leið fyrir almenningsgöngur og hjólandi
- **Sundabraut hvort sem er í jarðgöngum eða um brú hefur mikinn samfélagslegan ávinning**

Næmnigreining á niðurstöðum – dæmi fyrir Sundabrá

- **Grunnforsendur** **11,9% innri vextir**
- Stofnkostnaður +-25% 10,5 – 14,9% innri vextir
- Aksturskostnaður +-25% 11,6 – 12,3% innri vextir
- Rekstrarkostnaður +-50% 11,9 – 12,0% innri vextir
- Lægra tímavirði +-25% 10,2 – 13,5% innri vextir
- Minni umferðaraukning frá árinu 2034, 1% árleg aukning í stað 2,3% 10,9% innri vextir
- 33% minni umferð en umferðarspá gerir ráð fyrir 11,0% innri vextir
- Sambærilegar niðurstöður fyrir Sundagöng
- Næmnigreining breytir ekki röðun valkosta né því hvort Sundabraut sé metin samfélagslega hagkvæm

Næstu skref undirbúnings

- **Sundabraut** er matsskyld framkvæmd samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda
- **Sundabraut** hefur verið á aðalskipulagi Reykjavíkur frá árinu 1975. Gera þarf sérstaka breytingu á aðalskipulagi sem gerðar eru annað hvort samhliða eða í kjölfarið á mati á umhverfisáhrifum framkvæmda
- Gera má ráð fyrir að undirbúningur framkvæmda, nauðsynlegar rannsóknir, hönnun, mat á umhverfisáhrifum framkvæmda, breytingar á skipulagsáætlunum taki að lágmarki 4 ár.
- Áætlaður framkvæmdatími við byggingu **Sundabrúar** og aðliggjandi vega hefur verið metinn 4-5 ár.

Fjármögnun Sundabrautar

- Lög um samvinnuverkefni samþykkt á Alþingi í júní 2020, Sundabraut eitt af sex verkefnum sem þar eru tilgreind.
- Gert ráð fyrir að bygging Sundabrautar verði fjármögnuð með gjaldtöku af notendum þegar Sundabraut verði tekin í notkun og að lengd gjaldtöku verði að hámarki 30 ár.

Næstu skref

- Undirbúningur að hefjast árið 2022
- Mikilvægt að tryggja fjármögnun undirbúnings
- Samráð við íbúa í nærumhverfi og aðra hagsmunaaðila á svæðinu
- Vinna að samkomulagi ríkis og Faxaflóahafna varðandi nauðsynlegar aðgerðir í Sundahöfn
- Sundabraut hluti af stjórnarsáttmála nýrrar ríkisstjórnar
- Upphaf framkvæmda 2026
- Sundabraut tekin í notkun 2031

Sundabraut

