

Minnisblað varðandi Sundbraut Göng – Brú

1. Inngangur

Í júnímánuði síðast liðnum skilaði starfshópur ríkis og Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu skýrslu um Sundabraut. Skýrslan var tekin til umfjöllunar á fundi stjórnar Faxaflóahafna þann 20. september þar sem eftirfarandi var fært til bókar: „*Stjórn þakkar fyrir kynningu á skýrslu starfshóps samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og fulltrúa SSH um Sundabraut. Stjórnin óskar eftir minnisblaði hafnarstjóra þar sem lagt er mat á áhrif þeirra tveggja kosta sem starfshópurinn telur raunhæfasta á hafnsækna starfsemi við Sundahöfn, þ.e. jarðgöng og lágbrú.*“

Ekki þarf að fjölyrða um að Sundabraut hefur lengi verið til umræðu og 35 ár eru síðan hún var sett í aðalskipulag. Í minnisblaði þessu verður aðeins fjallað um þær tvær tengingar yfir Kleppsvík sem skýrslan fjallar um og áhrif þeirra á starfsemi Faxaflóahafna sf. í Sundahöfn. Minnisblaðið er ekki tæmandi talning þeirra atriða sem til skoðunar koma og í einhverjum atriðum sem nefnd eru verður að hafa fyrirvara um frekari skoðun eða rannsóknir.

Í nýgerðum samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu segir m.a. í tilkynningu um sáttmálann: „*Áform eru um að taka upp sértæka gjaldtöku víðar á landinu til að fjármagna stærri samgönguframkvæmdir og rekstur jarðganga. Dæmi um þetta eru tvöföldun Hvalfjarðarganga, Sundabraut, brú yfir Ölfusá, brú yfir Hornafjarðarfliót, nýr vegur yfir Öxi ásamt láglandisvegi um Mýrdal og jarðgöng í gegnum Reynisfjall.*“

Af þessu er ekki ljóst hvort eða hvenær ákvörðun liggur fyrir um Sundabraut, hvorki tegund þverunar Kleppsvíkur eða hvenær af slíkri þverun yrði. Ljóst virðist þó að Sundabraut verður ekki lögð nema sem mannvirki þar sem gjaldtöku er ætlað að standa undir stofnkostnaði og væntanlega rekstrarkostnaði á gjaldtökutíma. Mörgum spurningum er ósvarað um verkefnið m.a. varðandi umferðarmagn, kostnað við hugsanleg mannvirki, rekstrarkostnað og hvort önnur gjaldtaka geti haft áhrif. Þegar þær upplýsingar liggja fyrir verður fyrst hægt að áætla hvort mögulegt sé að fjármagna verkefnið að fullu með gjaldtöku.

Ekki liggja fyrir dag útfærðar hugmyndir um hvað í lágbrúartillögum felst, svo sem varðandi umferðarspár, rýmisþarfir vegtenginga, stærð mannvirkja og kostnaður. Þessi hugmynd lokar á alla umferð skipa inn fyrir brú og breytir nær öllum forsendum hafnarstarfsemi, vöruflutninga og vörudreifingar í Kleppsvík.

Landhæð Sæbrautar á þessu svæði er um 20 m og brúarhæð yrði þá í svipaðri hæð yfir að Gufuneshöfða. Þar gæti brú aftur á móti verið eitthvað lægri við landtöku.

2. Niðurstaða skýrslu 2019

Niðurstaða starfshópsins er í meginatriðum eftirfarandi:

- a) *Miðað við þau gögn sem starfshópurinn hefur undir höndum til að leggja til grundvallar tillögum sínum telur hann að botngöng eða hábrú yfir Kleppsvík á leið I séu ekki fýsilegar lausnir.*
- b) *Tveir meginkostir standa þá eftir. Jarðgöng yfir í Gufunes og lágbrú sem þverar hafnarsvæðið við Kleppsvík mögulega í framhaldi af Holtavegi verði breytingar gerðar á nýting hafnarsvæðis.*
- c) *Lágbrú sem jafnvel er lægri en sú 21-26 m háa brú sem hingað til hefur verið kynnt sem slík er ódýrasta lausnin ef einungis er horft til framkvæmdakostnaðar.*
- d) *Starfshópurinn telur að miðað við gildandi skipulag, stefnu stjórnvalda og framtíðaráform Faxaflóahafna og skipafélaganna hvað varðar hafnarsvæðið sé í raun aðeins einn raunhæfur möguleiki fyrir útfærslu Sundabrautar þvert yfir Kleppsvík, jarðgöng.*
- e) *Sundabraut eykur umferðarrým á höfuðborgarsvæðinu, styttrir akstursleiðir frá Vesturlandi og auðveldar aðgengi milli miðborgar og Grafarvogs.*

- f) *Með hliðsjón af öllu ofangreindu leggur starfshópurinn til að unnið verði að frekari undirbúningi Sundabrautar í jarðgöngum. Leitað verði leiða til að lækka kostnað við göngin, endurskoða tengingar þeirra við hafnarsvæðið, Sæbraut og Gufunes til að hámarka þann fjölda sem myndi aka göngin í stað annarra leiða. Jafnframt verði unnið að undirbúningi þess að leggja Sæbraut í stakk við Vogabyggð sem að mati hópsins er eðlilegur undanfari Sundabrautar.*
- g) *Samhliða verði unnin hagræn úttekt á lágbrú yfir Kleppsvík með tilliti til endurskipulagningar á hafnarsvæði Sundahafnar innan Kleppsvíkur, m.a. með þá framtíðarsýn sem birtist í skýrslu KPMG í huga.*

Kostnaðarmat tillagna í skýrslunni er endurreikningur verkfræðistofunnar Eflu á eldri kostnaðaráætlunum, sem flestar eru komnar til ára sinna. Tekið er fram að óvissa sé nokkur í kostnaðarútreikningum en til grundvallar liggja teikningar sem gerðar voru á árunum 2003 – 2007. Tekið er fram að nauðsynlegt sé að endurreikna allar kostnaðaráætlanir.

Þá er í skýrslunni tiltekið að verkefnahópurinn hafi fengið verkfræðistofu VSÓ til að gera umferðarspá fyrir áhrifsvæði Sundabrautar, sem byggist á vinnu sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins um svæðisskipulag. Þar er tilgreint að nokkur munur sé á spá um umferðarpunga eftir því hvort um er að ræða brú eða jarðgöng – en ekki er gert ráð fyrir í umferðarspám að tekið sé gjald fyrir afnot umferðarmannvirkja.

Farið er yfir áhrif mismunandi leiða á hafnarstarfsemina í Sundahöfn. Þar er haldið til haga þróunaráformum skipafélaganna og bent á mikilvægi þess að því fyrr sem skipulag lægi fyrir því betra fyrir ákvarðanir um framtíðar hafnarstarfsemi.

Í skýrslunni er ekki fjallað um afleiddan kostnað mismunandi valkosta svo sem uppkaup lands, fasteigna, mannvirkja eða mögulega skert þjónustustig og auk hugsanlegra bótakrafna. Í jarðgangaleið yrði þessi kostnaður takmarkaður en meiri við gerð brúar, sem sjá má á afstöðumyndum hér síðar.

3. Skipulagsmál:

- a) **Aðalskipulag:** Í nágildandi aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 - 2030 er veglína Sundabrautar sýnd norðan Holtagarða á leið 1. Ef vikið yrði frá þeirri yrði að breyta aðalskipulagi.
- b) **Svæðisskipulag:** Líklega þyrftu tillögur um staðasetningu og gerð Sundabrautar að fá umfjöllun og samþykkt í Svæðisskipulagi.
- c) **Deiliskipulag:** Allar tillögur að frágangi Sundabrautar yrðu að fá umfjöllun og samþykkt í nýju deiliskipulagi.
- d) **Umhverfismat framkvæmda:** Allar tillögur að gerð og frágangi mannvirkja á Sundabraut þarf að fjalla um í umhverfismati framkvæmda.

3. Nokkrar lykiltölur um verðmæti hafnar og lands í Kleppsvík

- a. **Hafnarmannvirki:** Núverandi hafnarbakkar í Kleppsvík eru alls 720 m að lengd (viðlegulengdir). Endurstofnverð þessara hafnarmannvirkja er í dag 4.223 mkr. Þá er hér ekki lagt verðmat á ýmsa staðarkosti Kleppsvíkur, svo sem staðsetning aðstöðu, nálægð við viðskiptavini og markaði, veðuraðstæður og skjól fyrir öldu, öryggi siglinga og auðdýpkað siglinga- og snúningsvæði.
- b. **Lóðir og hafnarland:** Allt hafnarland í Kleppsvík er í dag úthlutað og byggt land og full afnot af svæðinu. Enn eru þó fyrir hendi á sumum lóðum mögulegir byggingareitir sem ekki hafa verið nýttir og ýmsir þróunarkostir til framtíðar.

Hafnarland í Kleppsvík er í dag með um 80 % landnýtingu (hlutfall lóða af öllu landi).

Lóðir eru alls 402.226 m² og fasteignamat þeirra er 10.140 mkr. Ársleiga af þessum lóðum er um 210 mkr.

- c. **Fasteignamat bygginga á hafnarlandi:** Matstala fasteignamats hefur ekki verið tekin saman en ekki er ólíklegt að heildarmat bygginga á hafnarlandi Kleppsvíkur yrði á.a.g 30,0 Ma.kr.
- d. **Verðmat ýmissa annarra þátta:** Ýmis aðstaða og mannvirki svo sem götur, veitur og ýmis fastur búnaður sem fylgir atvinnu- og hafnarstarfsemi er hér ekki verðlagður. Eins er með brottflutning eða breytingu á starfsemi fyrirtækja og hvaða áhrif það hefði á starfsemi þeirra á öðrum stöðum. Öll þessi atriði þyrfti að skoða með tilkomu lágbrúar.
- e. **Lóðir og húseignir á borgarlandi.** Líklega eru verðforsendur lóða og húseigna nokkuð svipaðar hvort sem um borgar - eða hafnarland er að ræða. Það svæði yrði líklega metið með svipuðum hætti og tenging þess við höfn skoðuð.
- f. **Skoða þarf sérstaklega** ef að ákvarðanir verða teknar um mannvirkjagerð sem hefur neikvæð áhrif á verðmat þessara eigna eða takmarkar afnot þeirra. Hús geta tekið breyttum afnotum en hafnarmannvirki sem ekki er hægt að koma neinu skipi að og skila engum tekjum verður verðlaust og í raun kvöð um viðhald. Verkefnisstjórn sem stýrði undirbúningsvinnu Sundabrautar frá árinu 1995 fór m.a. yfir gögn um afleiddan kostnað við flutning á aðstöðu við Kleppsvík. Gögn frá árinu 1997 og 1999 gáfu til kynna að afleiddur kostnaður vegna lágbrúar væri talinn verða 6.000 - 7.000 mkr (á þáverandi verðlagi – væri nú um 15 – 19 Ma.kr.) Þessi gögn leiddu m.a. til þess að hugmyndum um lágbrú var ýtt út af borðinu sem raunhæfum valkosti á þeim tíma.
- g. Áætla má að endurstofnverð mannvirkja sem þyrfti að byggja væri um 4.400 mkr. miðað við 580 metra nýjan hafnarbakka utan brúar.

Samantekið má geta að samanlagðar Faxaflóahafna sf. innan brúarlínu af skipagjöldum, vörugjöldum, lóðarleigu og ýmsum öðrum tekjum árið 2018 námuum 720,0 mkr.

Skipaumferð inn fyrir brúarlínu erum á bilinu 300 – 330 skip á ári.

4. Áhrif jarðganga Sundahöfn

Sú hugmynd sem liggur til grundvallar jarðgöngum undir Elliðaárvog byggist á hugmyndum frá árinu 2007-2008. Kostnaðarmat þeirra ganga er uppreiknað í skýrslunni til verðlags í dag. Verkefnið er í raun tvenn jarðgöng (sprengd) með tveimur akreinum hvor göng. Uppkoma Sundahafnar megin er áætluð við gatnamót Kringlumýrarbrautar og Sæbrautar, en útkeyrsla einnig möguleg inn á svæði Sundahafnar þar sem Hringrás er nú og sú þriðja í suður á Sæbraut. Lengd hvorra jarðganga er um 3,5 km. eða um 7,0 km. alls. Ekki er gert ráð fyrir neinum aðgerðum vegna umferðarrýmdar á Kringlumýrarbraut.

- a. **Lækkun kostnaðar við jarðgöng:** Í skýrslunni er rætt um aðgerðir til að lækka kostnað við jarðgöngin sem myndi felast í styttri göngum sem gætu hugsanlega komið upp við Sundagarða en að auki með því að sleppa sérstökum munna á lóð Hringrásar í Sundahöfn.
- b. **Efni frá göngum:** Ekki liggur fyrir hvernig farið yrði með nýtingu eða förgun efnis úr göngunum. Ef tenging jarðganga verðu við Kringlumýrarbraut/Sæbraut, hefur það í för með sér talsverða efnisþörf.
- c. Almenn áhrif á hafnarstarfsemina: Óhætt er að fullyrða að Sundabraut í jarðgöngum myndi fremur hafa jákvæð áhrif á starfsemina í Sundahöfn ef einhver, en ekki verður

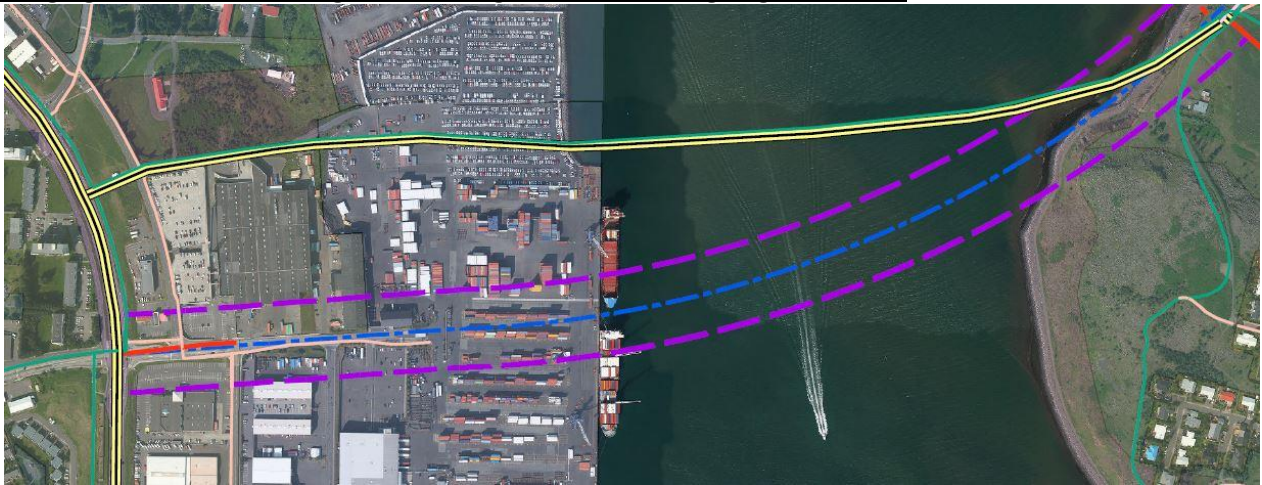
séð að neikvæð áhrif verði af framkvæmdinni. Með Sundabraut styttist leiðin á Grundartanga, sem hvort heldur með göngum eða brú myndi leiða til jákvæðra áhrifa – þó svo að ekki verði séð hversu mikil þau áhrif yrðu.

- d. Umferðarspá bendir til að jarðgöng geti haft jákvæðari áhrif á umferðapunga á Sæbraut en aðrar lausnir.

5. Áhrif brúar

Í þessari samantekt um vegtengingu Sundabrautar við Sæbraut í veglínu Holtavegar er gert ráð fyrir 100 metra helgunarsvæði, þ.e. 50 metrar hvoru megin frá miðlínu vegar. Helgunarsvæði veglínu gæti þó orðið minna, mögulega 70 metrar. Teikningin hér að neðan sýnir legu veglínunnar og áhrif á aðliggjandi fasteignir. Helgunarsvæðið hefur því bein áhrif á lóðir, bryggju og götur.

Tenging við Sæbraut um veglínu Holtavegar, 100 metra veghelgunarsvæði.



Núverandi tenging hafnarsvæðis um Holtaveg að Sæbraut yrði óvirk. Aðkomu að athafnarsvæði Samskipa þyrfti að endurskipuleggja og færa. Umtalsverður hæðarmunur er á hafnarbakka og Sæbraut á þessu svæði (um 15 – 20 metrar) en ákvörðun um hæðarlega brúar liggur ekki fyrir og þaðan af síður tengimöguleikar brúar við núverandi gatnakerfi á hafnarsvæðinu. Fráveitukerfi og aðrar lagnir í núverandi Holtavegi og aðliggjandi götum gætu væntanlega verið óbreyttar að einhverju leyti en örugglega þyrfti að gera umtalsverðar breytingar á lögnum og síðan tengingum vegna sjálfrar brúarinnar. Þessi þáttur er á verksviði Orkuveitunnar (Veitna) Kostnað vegna þessara breytinga gatna og lagna er erfitt að meta en er umtalsverður.

- Beinn kostnaður vegna breytinga á götum og lögnum
- Óbeinn kostnaður vegna nýrra vegtenginga að hafnarsvæðinu sem er núna um Holtaveg.

Lóðirnar sem brúartenging hefur bein áhrif á eru:

- Holtavegur 8-10
- Holtavegur 6
- Holtavegur 1
- Holtavegur 1b (Vaktskýli)
- Skútuvogur 1
- Kjalavogur 7 – 15

Lóðir samtals um 260.000 m².

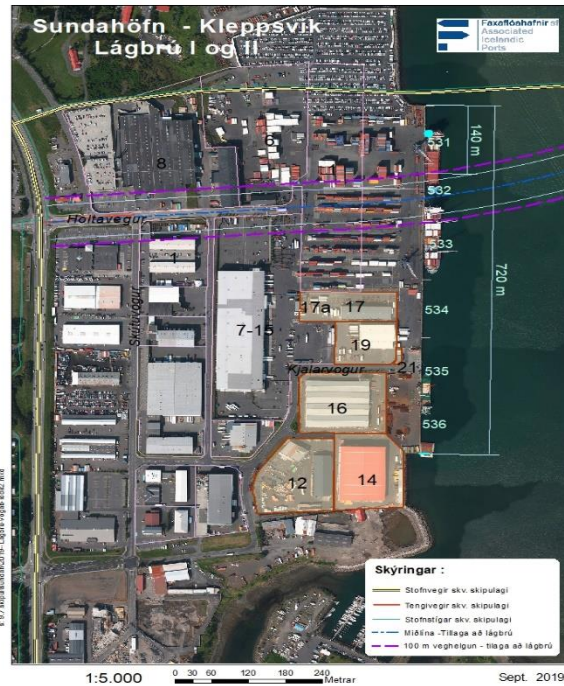


Lóðamat um 6.300 mkr.

Bein áhrif á starfsemi lóða verða auk þess umtalsverð á eftirfarandi lóðir og þá starfsemi sem þar er. Þessar lóðir eru nú beintengdar við hafnarbakka og þar eru vöruhús með mjög stutta vegalengd frá hafnarbakka. Þessar lóðir eru eftirfarandi:

- Kjarlartogur 12
- Kjarlartogur 14
- Kjarlartogur 16
- Kjarlartogur 17
- Kjarlartogur 17a
- Kjarlartogur 19

Lóðir í heild sem tilfærsla hefði áhrif á alls 71.000 m² og lóðamat þeirra 1.500 mkr.



a) **Lóðir sem lenda innan brúar, breytt afnot, bein áhrif, fjær hafnarbakka.**

Óbein áhrif verða á lóðir og starfsemi á þeim sem hafa ekki beina tengingu við hafnarbakka en eru með mjög góða gatnatengingu við hafnarbakkann. Þessi vegalengd yrði umtalsvert lengri. Þessar lóðir eru:

- Skútuvogur 3
- Skútuvogur 5
- Skútuvogur 7-9
- Skútuvogur 11
- Skútuvogur 13
- Brúarvogur 1-3
- Kjarlartogur 5

Lóðir samtals 71.000 m²
Heildar lóðarmat rúmlega 1.800 mkr.



b) **Stærð farmsvæðis og lengd hafnarmannvirkja sem verða óvirk eða ónothæf.**

Vogabakki samanstendur af 6 viðlegum, 531 – 536. Lengd bakkans er 720 metrar. Viðlega 532 lendir undir fyrirhugaðri veglínu og helgunarsvæði hennar. Innan við væntanlegt

brúarmannvirki eru 4 viðlegur um 480 lengdarmetrar sem allar verða ónothæfar. Ein viðlega 531 gæti nýst áfram, 120 – 140 metrar. Baksvæði hafnarbakka er svæði sem verður eins og hafnarbakkarnir með breytta notkun miðað við notkun dagsins í dag. Svæðið sem nú er notað af Samskipum, Húsasmiðjunni og Byko yrði þá komið í umtalsverða fjarlægð frá legusvæði skipa við Vogabakka í Sundahöfn. Nokkur fjöldi mannvirkja félli úr notkun, notkun þeirra myndi breytast eða finna yrði þeim nýtt hlutverk, s.s. vaktskýli og vöruskemmur. Þessi mannvirki eru þá komin í allt aðra fjarlægð frá hafnarbökkum og nýtast með öðrum hætti.

Veitukerfi geta í meginatriðum verið óbreytt á stærstum hluta svæðis innan nýrrar Sundbrautar. Þó þarf að endurskipuleggja allar lagnir í vega- og brúarstæði nýrrar Sundabrautar. Í veghelgunarsvæðinu er mikið af lögnum. Þetta væri verkefni Veitna ehf. að skoða frekar.

c) Svæði ofan Kjalarvogs.

Lóðir á þessu svæði sem eru á Borgarlandi ofan Kjalarvogs munu verða fyrir áhrifum af nýrri legu Sundabrautar í veglínu Holtavegar. Áhrifin eru þau að lengra verður að hafnarbakka. Síðan verða bein áhrif vegna veltengingu við Sæbraut og mannvirkjum þeim tengdum. Uppkaup mannvirkja eða breyting lóðarleigusamninga væri því nauðsynleg vegna endurskipulagningar þess svæðis. Mest áhrif yrðu við þær tvær lóðir sem liggja næst Holtavegi.

5. Grundartangi og aðrar aðgerðir

Bygging brúar yfir Kleppsvík myndi hafa veruleg áhrif á skipulag farmsvæða og losun og lestun skipa. Ef brúargerð myndi raska þjónustustigi Sundahafnar, án þess að unnt sé að koma þar til móts við notendur og viðskiptavinum, þá væri eina leið Faxaflóahafna sf. að bjóða fram aðstöðu á Grundartanga fyrir inn- og útflutning sem mögulegt væri að færa úr Sundahöfn. Þar væri helst um að ræða inn- og útflutning á bílum og tækjum og geymslu á „þolinmóðum“ varningi sem geymdur er á farmsvæðunum í dag.

Erlendis þekkjast „dry docks“, sem eru í raun farmsvæði utan hafnasvæða. Ekki er víst að slík svæði verði áhugaverð eða hagkvæm fyrir farmflytjendur þar sem slíkt leiðir af sér talsverðan akstur með vörur til og frá slíkri aðstöðu. Svæði undir „dry dock“ gæti hugsanlega verið á Hólmsheiði, á Esjumelum eða Álfsnesi, en einnig þarf að hafa í huga ákvæði laga og reglugerða um ótollaðan varning sem geymdur væri í „dry dock“.

6. Stutt samantekt:

Eftirfarandi má draga saman sem niðurstöðu mála:

- ✓ Fyrirliggjandi skýrsla ber ekki með sér nægjanlega skýrar upplýsingar um kostnað áður en valið er milli jarðganga eða brúar. Kostnaðaráætlanir eru ýmist byggðar á eldri upplýsingum eða eldri útfærslu mannvirkja.
- ✓ Ekki liggur fyrir hver afleiddur kostnaður umfram það sem tilgreint var á árunum 1997 – 1999 – eða hver ávinningur er vegna framkvæmda við brú eða göng. Þar með má telja kostnað og óhagræði á framkvæmdatíma.
- ✓ Umferðarspár þarfnast endurskoðunar, sér í lagi þar sem rætt er um veggjöld á brú eða göng.
- ✓ Ljóst er að hvor leiðin sem valin er þyrfti að fara í gegnum mat á umhverfisáhrifum og aðal- og deiliskipulagsbreytingar.
- ✓ Þegar fjallað er um heildarkostnað Sundabrautar frá Sæbraut að Kollafirði er miðað við 2+2 veg með mislægum gatnamótum og mannvirki yfir Elliðaárvog. Áfangaskipting verkefnisins og umfang þess í hverjum verkáfanga og tímasetningar þyrftu að liggja fyrir.
- ✓ Jarðgöng gætu haft jákvæð áhrif á Sundahöfn og samspil við Grundartangahöfn, en ekki verður séð að þeim fylgi sérstök neikvæð áhrif á hafnarstarfsemina.
- ✓ Brú í legu á móts við Holtagarða myndi hafa áhrif á:
 - ❖ Rekstur Sundahafnar og mögulega þjónustustig hafnarinnar.
 - ❖ Umferðamál hafnar og umferðatengingar að stofnbrautinni, Sæbraut verður flóknari og erfiðari.

- ❖ Mögulegan rekstur fyrirtækja og hafnarstarfsemi austan brúar.
- ❖ Hvar ábyrgð og skyldur liggja varðandi bótakröfur, eignakaup og ýmsan afleiddan kostnað fyrir starfsemi á svæðinu sem fylgir brúarbyggingu.
- ❖ Fjárfestingarþörf hafnar vestan brúar.
- ❖ Þróunarsvæði framstöðvar í Sundahöfn.
- ❖ Brúarhugmyndum yfir Kleppsvík fylgja talsvert miklar ásýndar- og útlitsbreytingar fyrir byggð á nálægum svæðum og þá sérstaklega fyrir nýja byggð í Vogahverfi. Spurning er um hvort hún breyti aðkomu að sjó og nýtingu strandar innan brúar fyrir báta svo sem segl- og sportbáta.

Ætla má að talsverða undirbúningsvinnu þurfi til þess að unnt sé að meta valkosti við Sundabraut af nægjanlegri nákvæmni. Augljóst er að lágbrú yfir Elliðaárvog kallar á mun meiri greiningu á kostum og göllum, m.a. landþörf vegar í gegnum farmstöðina, umferðarmannvirki við Holtagarða, áhrif á aðliggjandi fyrirtæki og fleira.

Þegar horft er til hagsmuna hafnarinnar, þeirra staðarkosta sem hafnarmannvirkin og farmsvæðin í Sundahöfn innifela og mögulegar umferðartengingar við Sæbraut, þá er ljóst að lágbrú er ekki álitlegur kostur fyrir hafnarstarfsemina. Hún hefur almennt neikvæð áhrif á þróunarmöguleika Sundahafnar, tekjuþróun hafnarinnar og leiðir af sér fjárfestingarþörf, sem ekki er tímabær í dag. Að auki er líklegt að lágbrú muni hafa áhrif á starfsemi margra fyrirtækja á svæði sem yrði innan brúar. Jarðgöng hafa hins vegar óveruleg bein áhrif á hafnarstarfsemina. Út frá hagsmunum hafnar og fyrirliggjandi upplýsingum eru jarðgöng því hagfelldari kostur við þverun Kleppsvíkur.

Reykjavík 8. október 2019

Gísli Gíslason, hafnarstjóri
 Gunnar Tryggvason, aðstoðarhafnarstjóri
 Jón Þorvaldsson, aðstoðarhafnarstjóri
 Guðmundur Eiríksson, forstöðumaður tæknideildar