

Tillaga til þingsályktunar

um Sundabraut.

Flm.: Eyjólfur Ármannsson, Ásthildur Lóa Þórsdóttir, Guðmundur Ingi Kristinsson, Inga Sæland, Jakob Frimann Magnússon, Tómas A. Tómasson.

Alþingi ályktar að fela innviðaráðherra að beita sér fyrir því að öllum undirbúningi við gerð Sundabrautar, með brú milli Kleppsvíkur og Gufuness, verði hraðað eftir fremsta megni og framkvæmdir hafnar hið fyrsta og eigi síðar en fyrir árslok 2023. Framkvæmdum verði lokið fyrir árslok 2027 eða fyrr. Lagning Sundabrautar verði forgangsverkefni í samgöngubótum í landinu.

Ráðherra greini Alþingi frá stöðu og framgangi málsins á 154. löggjafarþingi.

Greinargerð.

Nauðsynlegt er að tryggja greiðar samgöngur til og frá höfuðborgarsvæðinu. Þetta er öllum ljóst. Í þeim tilgangi var ráðist í gerð Hvalfjarðarganga, tvöföldun Reykjanesbrautar og nú síðast fjölgun akreina á Suðurlandsvegi. Næsta skrefið er að leggja Sundabraut, þjóðveg sem þverar nesin frá Kleppsvogi áleiðis upp á Kjalarnes.

Sundabraut hefur verið á teikniborðinu í áratugi og hefur ítrekað verið til umræðu í aðdraganda borgarstjórnarkosninga sem mikilvæg framkvæmd fyrir Reykjavík og höfuðborgarsvæðið.

Sundabraut er afar mikilvæg fyrir byggðir á Vesturlandi, Norðurlandi og Vestfjörðum. Greiðar samgöngur til og frá höfuðborgarsvæðinu eru forsenda atvinnuuppbyggingar á landsbyggðinni. Sundabraut myndi auðvelda mjög daglegt líf þeirra sem þurfa að ferðast daglega á milli Reykjavíkur og Vesturlands. Sundabraut myndi einnig auðvelda daglegar samgöngur í Árbæ, Grafarvogi, Grafarholti og Mosfellsbæ og gera umferð um Vesturlandsveg úr þessum hverfum greiðfærari. Á þessu svæði búa tugir þúsunda og ferðast flestir daglega um Vesturlandsveg.

Vegagerðin áætlar að Sundabraut myndi draga úr akstri um sem nemur 60 milljónum kílómetra árlega. Ef hægt er að stytta ferðatímann skilar það þjóðarþúinu verulegum ábata. Sundabraut dregur úr mengun með því að draga úr ferðatíma og þar með útblæstri bifreiða og væri þannig til verulegra bóta í loftslagsmálum. Óumdeilt er að Sundabraut er arðbært verkefni. Samkvæmt Vegagerðinni eru innri vextir framkvæmdarinnar metnir 10-12%, en til samanburðar er almennt talið að verkefni séu fýsileg ef innri vextir eru yfir 3,5%.¹ Sundabraut er því þjóðhagslega hagkvæmasta vegaf framkvæmdin sem völ er á.

Sundabraut er ekki aðeins til þess fallin að auka skilvirkni. Hún eykur einnig öryggi. Það skiptir miklu fyrir viðbragðsaðila að geta ferðast á skilvirkan hátt til og frá Reykjavík. Viðbragðstími skiptir öllu og eins og staðan er nú þarf ekki mikið að fara úrskaiðis til að

¹ „Mikil arðsemi af byggingu Sundabrautar.“ Frétt á vef Vegagerðarinnar, dagsett 21. september 2021: <https://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/mikil-ardsemi-af-byggingu-sundabrautar>

lengja viðbragðstíma verulega. Þá er einnig mikilvægt að flóttaleiðir frá höfuðborgarsvæðinu séu nógu margar, og greiðfærar. Ef hamfarir eiga sér stað þurfa íbúar á höfuðborgarsvæðinu að eiga greiða leið út úr borginni. Það er eins með flóttaleiðir í vegakerfinu og brunaútganga í byggingu. Fjöldi þeirra skiptir máli upp á öryggi.

Gerð Sundabrautar hefur tafist allt of lengi. Sundabraut var fyrst sett fram árið 1975 og kom fyrst inn á aðalskipulag Reykjavíkur árið 1984, en vegna flokkspólitískra deilna í Reykjavík var verkefninu sífellt frestað. Upphafleg lega Sundabrautar var útilokuð með skipulagsbreytingum er land við Gelgjutanga var nýtt undir íbúðauppbyggingu. Það var miður, enda snertir framkvæmdin ekki aðeins hagsmuni borgarbúa, heldur allra landsmanna.

Greinargerð starfshóps um Sundabraut.

Í maí 2020 skipaði samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra starfshóp til að vinna greiningarvinnu á þeim valkostum sem eftir standa við þverun Kleppsvíkur. Markmið með skipan starfshópsins var að nauðsynlegar upplýsingar liggi fyrir til ákvörðunartöku um legu Sundabrautar frá Sæbraut að Vesturlandsvegi í Kollafirði. Starfshópurinn hóf vinnu sína í júní 2020 og skilaði greinargerð um málið í janúar 2021.

Í greinargerðinni kemur fram að þær megintillögur sem nú liggja fyrir um þverun Kleppsvíkur gera annars vegar ráð fyrir jarðgöngum og hins vegar brú sem tengist Sæbraut til móts við Holtaveg. Reykjavík hefur lýst yfir andstöðu við þverun Kleppsvíkur með brú. Árið 2008 samþykkti borgarstjórn tillögu um áskorun til samgönguráðherra og samgöngunefndar Alþingis að þeir beittu sér fyrir því að Sundabraut yrði lögð í göngum.

Niðurstöður greinargerðarinnar gefa skýrt til kynna að Sundabrá sé hagkvæmari valkostur en Sundagöng. Áætlað er að Sundabrá sé um 14 milljörðum kr. ódýrari í framkvæmd en Sundagöng. Heildarkostnaður við Sundabraut frá Sæbraut að Kjalarnesi með Sundabrá yfir Kleppsvík verði um 69 milljarðar kr. en með Sundagöngum um 83 milljarðar kr. Þá kemur fram að umferð verði 20% minni um Sundagöng en Sundabrá. Báðir valkostir voru metnir með tilliti til áhrifa á hafnarstarfsemi en hvorugur var talinn líklegur til að raska hafnarstarfsemi verulega.

Ljóst er að komið er að ákvörðunartöku um það hvort byggð verði Sundabrá eða Sundagöng. Þetta er ákvörðun sem ríkisvaldið verður að taka á endanum. Ef Reykjavíkurborg er á móti byggingu Sundabráar er mikilvægt að sú skoðun komi fram sem fyrst. Ekki er eftir neinu að bíða hvað það varðar lengur.

Lagning Sundabrautar er ekki einkamál Reykjavíkurborgar og varðar hagsmuni íbúa landsbyggðarinnar miklu. Sundabraut myndi stytta svo um munar þann tíma sem tekur að aka á milli norðvesturhluta landsins og höfuðborgarinnar. Hún skiptir því miklu fyrir íbúa á þessum svæðum. Ekki síst fyrir Akranes, en brautin myndi styrkja verulega stöðu bæjarins sem hluta af atvinnusvæði höfuðborgarinnar. Sundabraut er eðlilegt framhald Hvalfjarðarganga og hefði mikil áhrif á tengingu Vesturlands við höfuðborgarsvæðið. Það hefði jákvæð áhrif á atvinnulíf á svæðinu og yki t.d. aðgengi ferðamanna að Vesturlandi og áfram til Vestfjarða og Norðurlands vestra með bættem samgöngum. Ferðaþjónusta er stærsta atvinnugrein þjóðarinnar en í þessum landshlutum eru vannýttir möguleikar í ferðaþjónustu.

Yfirlýsing ráðherra og borgarstjóra.

Í yfirlýsingu Sigurðar Inga Jóhannssonar, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, og Dags B. Eggertssonar, borgarstjóra í Reykjavík, undirritaðri 6. júlí 2021, kemur fram að stefnt sé 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.

Þetta eru ágæt fyrirheit, en eins og svo oft áður er verið að fresta verkefninu. Við getum ekki beðið í áratug í viðbót eftir Sundabraut. Auk þess teiknar yfirlýsingin upp ferli sem getur hæglega tekið mun lengri tíma. Skipulagsbreytingar og mat á umhverfisáhrifum og annar undirbúningur fyrir stórfamkvæmdir tekur iðulega mun lengri tíma en áætlað er í byrjun og áður en undirbúningur hefst. Dæmin sanna það. Það tók marga áratugi að hefja vegafamkvæmdir um Teigsskóg og það sama kann að gerast hér. Af þessu sökum er mikilvægt að öllum undirbúningi fyrir framkvæmdirnar verði flýtt eins og kostur er. Mikilvægt er því að Alþingi lýsi yfir með skýrum hætti að Sundabraut sé það mikilvæg vegafamkvæmd að hún eigi að vera forgangsmál í samgöngumálum. Alþingi ætti að vera tilbúið að beita lagasetningarvaldi sínu til að koma í veg fyrir óeðlilegar tafir á undirbúningi framkvæmdarinnar. Efbörfer á lagabreytingum vegna lagningar Sundabrautar sýnir þessi tillaga, verði hún samþykkt, að vilji er til þess af hálfu þingsins.

Í yfirlýsingunni sagði að næsta skref væri að ljúka félagshagfræðilegri greiningu á því hvort byggja eigi Sundabrá eða Sundagöng við þverun Kleppsvíkur, þar sem m.a. sé greindur og metinn afleiddur kostnaður og áhrif á starfsemi í Sundahöfn og nærliggjandi íbúðarhverfi. Aðilar voru sammála um að næsta skref að aflokinni félagshagfræðilegri greiningu yrði að undirbúa breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur og útfæra endanlegt leiðarval Sundabrautar.

Niðurstaða félagshagfræðilegrar greiningar á lagningu Sundabrautar.

Í janúar 2022 voru kynntar niðurstöður fyrrnefndrar félagshagfræðilegrar greiningar. Niðurstöðurnar sýndu fram á mikinn samfélagslegan ábata af verkefninu, á milli 185-236 ma. kr. og háa innri vexti, 11,5%-12,2%. Af valkostunum voru innri vextir hæstir í leiðarvali I., þ.e. Sundabrá. Þá var gerð sérstök næmnigreining á helstu forsendum til að skoða hvort hagkvæmni kynni að breytast ef forsendur yrðu aðrar. Niðurstöður hennar breyttu hvorki röðun valkosta, né því hvort verkefnið teldist samfélagslega hagkvæmt. Í öllum tilfellum er Sundabrá með planvegamótum með mesta samfélagslegan ábata.

Hefjum framkvæmdir sem fyrst.

Nú þurfa stjórnvöld og stjórnámamenn að taka ákvörðun um framhaldið og bera ábyrgð á henni. Búið er að rannsaka alla valkosti og niðurstöðurnar eru skýrar. Sundabrá er hagkvæmasti kosturinn. Því er ekkert til fyrirstöðu að ákveða endanlega leiðarval og hefja strax undirbúning.

Skipulagslög og lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana kveða á um hið lögbundna undirbúningsferli framkvæmda. Mikilvægt er að hefja það sem fyrst og án allra tafa þegar kemur að undirbúningi að lagningu Sundabrautar. Markmið skipulagslaga er að þróun byggðar og landnotkun á landinu verði í samræmi við efnahagslegar, félagslegar og menningarlegar þarfir landsmanna. Lögin tryggja lýðræðislega aðkomu borgaranna að framkvæmdum.

Í áðurnefndri greinargerð er möguleg tímalína sett fram yfir verkþætti og er hún eftirfarandi:²

² Sundabraut. Greinargerð starfshóps, bls. 48: www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og-skrar/Skjol---Frettatengt/Sundabraut,%20greinarger%C3%B0%20starfsh%C3%B3ps-jan%C3%BAar2021.pdf

Verkþáttur	Tími	Lokið
Ákvörðun um að hefja undirbúning	0	2021
Mat á umhverfisáhrifum	2–3 ár	2021–2023
Breyting á skipulagsáætlunum	1 ár	2023–2024
Hönnun, rannsóknir og undirbúningur	3 ár	2021–2024
Útboðsferli	1–2 ár	2024–2025
Upphaf framkvæmda		2025–2026
Framkvæmdir, þverun Kleppsvíkur	4–5 ár	2025–2030
Framkvæmdir, Gufunes-Kjalarnes	4–5 ár	2025–2030
Lok framkvæmda		2030

Undirbúningur stórfamkvæmda þarf ekki að taka svona langan tíma sé vilji fyrir hendi. Það ætti að vera hægt að hraða mati á umhverfisáhrifum um helming og hægt er að ljúka við hönnun, rannsóknir og undirbúning fyrir ársbyrjun 2023 án þess að það komi niður á gæðum þessara verkþátta og útboðsferlið getur þá farið fram á árinu 2023 og yrði lokið innan árs.

Það tók ekki áratugi að færa Kárahnjúkavirkjun frá hugmynd að veruleika þrátt fyrir að sú hugmynd hefði í alla staði verið mun flóknari og stærri framkvæmd en lagning Sundabrautar. Sundabraut er framkvæmd sem nánast allir eru sammála um að sé mikilvæg fyrir samfélagið og ekki er eftir neinu að bíða. Ef allir leggjast á eitt má hefja framkvæmdina á allra næstu árum.

Ríkisfjármálin geta ekki réttlætt töf á verkefninu, enda er það arðbært og atvinnuskapandi. Þegar er gert ráð fyrir því í samgönguáætlun að verkefnið verði samvinnuverkefni og að einkaaðilar komi að fjármögnun. Þá er ekki vandkvæðum bundið að fjármagna verkefnið með lántöku, verði þess þörf, enda verður arðsemin af verkefninu meiri en vaxtakostnaður. Þá hefur það sýnt sig áður að sambærileg verkefni geta borgað sig sjálf á skömmum tíma, eins og t.d. Hvalfjarðargöngin.

Sundabraut er þjóðhagslega mikilvæg samgöngubót, til þess fallin að auka öryggi landsmanna, draga úr mengun og auka lífsgæði fólks. Það er mikilvægt að þingheimur sameinist um verkefnið og feli ríkisstjórninni bæði umboð og ábyrgð til að ljúka gerð Sundabrautar sem fyrst.