

Viðbrögð framkvæmdaraðila við umsögnum lögbundinna umsagnaraðila og almennings við matsáætlun vegna Sundabrautar.

| Nr. | Umsögn | Svar framkvæmdaraðila |
|----------|--|---|
| 1 | Grétar S. Gunnarsson, dags. 19.09.23 | |
| 1.1 | <p>„Þó að það sé dýrara samkvæmt áætlun að grafa göng þá með tilliti til þess að byggja brú og að byggja upp nýja hafnaraðstöðu fyrir Samskip (ekki nema Reykjavíkurborg vilji losna við Samskip) þá gæti kostnaðurinn milli brúar og ganga ekki verið svo mikill þegar dæmið er reiknað til enda“</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um kostnað mismunandi valkosta.</p> |
| 2 | Bjarni Gunnarsson, dags. 26.09.23 | |
| 2.1 | <p>„Góðan daginn hjá Skipulagsstofnun. Undirritaður sendir hér umsögn varðandi matsáætlun Sundabrautar og fellst hún í því að farið er fram á að botngöng um Kleppsvík verði valkostur í mati á umhverfisáhrifum Sundabrautar. Undirritaður sendi Faxflóahöfnum greinargerð varðandi þetta mál þ. 9. des. 2021 og var ég að senda Skipulagsstofnun þetta erindi í tölvupósti á undan þessum pósti. Þar kemur fram af hverju mér finnst mjög sérkennilegt hvernig botngöngum var ýtt út af borðinu í skýrslum Vegagerðarinnar o.fl. í feb. 2019 og jan. 2021. Og enn má sjá í nýju matsáætluninni hvernig botngöngin eru útilokuð með lélegum rökum. Þar segir m.a. að botngöngin hafi veruleg áhrif starfsemi hafnarinnar á framkvæmdatíma og að gera þurfi stóra þurrkvi undir gerð forsteyptu eininganna. Hér er ekki minnst á þann valkost að einingarnar séu framleiddar erlendis og þeim fleytt til Kleppsvíkur, sú framkvæmd gæti lækkað framkvæmdakostnað, stýtt framkvæmdatíma og truflun á hafnarstarfsemi yrði lítil miðað við aðra valkosti. Þá er talað um skorður til framtíðar um aukið siglingadýpi meðan það virðast ekki vera neinar skorður til framtíðar að byggja lága brú yfir Kleppsvík. Kostnaður er sagður hár og sagt að á fyrri stigum hafi botngöng verið áætluð um 50% dýrari en hábrú sem er alls ekki rétt. Í skýrslunni frá feb. 2019 er hábrúin áætluð 39 milljarða kr. og botngöngin á 42 milljarða og munar þar 7,7%. Í skýrslunni frá jan. 2021 er Sundabrá áætluð upp á 44</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um þá valkosti sem metnir verða í umhverfismati en einnig þá sem vinsaðir hafa verið frá, af ýmsum sökum. Fjallað er um ástæður þess að botngöng um Kleppsvík þykja ekki raunhæfur kostur í matsáætlun.</p> <p>Varðandi kostnað þá hafa allar greiningar sýnt fram á að botngöng séu dýrari en brú yfir Kleppsvík. Þær greiningar þar sem munurinn er minnstur (15-25%) byggja á brú sem er 1.500 m löng og náði í um 50 m hæð yfir sjávarmáli. Núverandi áætlanir gera hins vegar ráð fyrir brú sem er 1.000 – 1.100 m löng og aðeins 15-35 m yfir sjávarmáli.</p> <p>Mjög erfitt er að gera botngöng í framhaldi Holtavegar vegna stuttrar aðkomu að vestan. Botngöng yrðu því að vera á ytri leið (Leið I) vestan Holtagarða og færu því undir framtíðar hafnarsvæði. Bygging þeirra veldur því mun meiri röskun á starfsemi hafnarinnar en bygging brúar í framhaldi Holtavegar (Leið II). Það á því einnig við um mögulega djúpristu á hafnarsvæðinu.</p> |

| | | |
|----------|--|--|
| | <i>milljarða og með leiðréttingu byggingavísitölu ættu botngöngin að kosta á sama tíma um 45 milljarða króna, eða nánast sömu upphæð.“</i> | |
| 2.2 | <i>„Að lokum segir um atriði sem mæla gegn botngöngum, að tenging Sundabrautar við Sæbraut og lóð viðbragðsaðila sé erfið. Um þetta atriði fjalla ég í greinargerð minni og sýni fram á að með botngöngum náist góð tenging við lóð viðbragðsaðila og Sæbraut og bendi einnig á hversu góða tengingu hafnarstarfsemin fær við Sundabraut með botngangalausninni. Tenging hafnarstafseminnar við Sundabraut er augljóslega mjög erfið með Sundabrá og enn þá verri með jarðganga lausninni. Ég óska eftir því að fá staðfestingu á móttöku þessara tveggja tölvupósta til Skipulagsstofnunar, fyrri pósturinn var mjög stór og með fjölda viðhengja og gæti því sendingin misfarist.“</i> | Vísað er til svars við umsögn nr. 2.1. |
| 3 | Björg Helgadóttir, dags. 26.09.23 | |
| 3.1 | <i>„Vegna umhverfispátta, eins og sjávarsýn og hljóðmengun, þá eru göng alltaf betri kostur. Annars er verið að skerða lífsgæða allra í borginni, sérstaklega austurhlutanum, með hávaða frá umferð og tilheyrandi mengun.“</i> | Í umhverfismatskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á ásýnd og hljóðvist metin. Áhrif mismunandi valkosta verða metin og lagðar fram mótvægisáðgerðir, eins og kostur er. |
| 4 | Ian Phillip McDonald, dags. 2.10.23 | |
| 4.1 | <i>„ I write the following letter on behalf of, and with the backing of over 200 residents of Jöfursbas in the newly constructed neighbourhood of Gufunes. As the people who will be most directly affected by the construction of a highway so close to our homes, we demand that our viewpoint on this matter be heard and taken into account as a matter of urgency.</i> <i>We, the residents of Gufunes, are writing to express our urgent concerns regarding the impending highway construction project of Sundabraut, set to appear within meters of our community. While we acknowledge the necessity of regional development and infrastructure enhancements, we firmly assert that it is imperative to bring our perspective to the forefront of your deliberations. Foremost among our concerns is the betrayal of a promise we were made when we bought our apartments in Gufunes—a promise of a</i> | Sundabraut has been a part of Reykjavík’s masterplan since 1984 and the neighbourhood of Gufunes was also included in an older version of the masterplan. The planned location of Sundabraut has therefore been known for decades. The impact on the neighbourhood will be discussed in the environmental impact assessment (EIA) report, e.g. the impact on noise levels in neighbourhoods next to Sundabraut. Impact on recreational areas will also be discussed in the report. |

| | | |
|-----|--|--|
| | <i>"small slice of nature" within our neighborhood. This green haven was pledged as a sanctuary that would provide solace, tranquility, and an escape from the urban frenzy. It was envisioned as a refuge for our burgeoning families, our pets, and the community at large. This commitment was a pivotal factor in our decision to establish our homes in this locality. In fact, several billboards around Gufunes still advertise "einstök nattura" to potential buyers despite the ongoing and proposed construction works."</i> | |
| 4.2 | <i>„Furthermore, our community predominantly comprises young families with children and pets. The introduction of a busy highway in such close proximity to our residences poses grave threats to their safety. The surge in traffic, potential accidents, and emissions stemming from the highway stand as dire perils to the health and well-being of our children and pets. We are profoundly distressed by the harmful consequences this construction project may inflict upon our community's quality of life."</i> | Sundabraut will be built with highest standards, regarding safety and accidents. Environmental impacts from emissions will be estimated in the Environmental Impact Assessment report on a local and global scale. Mitigation measures will be proposed, if possible and necessary. |
| 4.3 | <i>„Another selling point in people moving into Gufunes was the promise that the area is designed not to be car-focused. Good public transport links, car-sharing, and other proposals are being developed. All of which would fall by the wayside if a busy highway was to appear so close to us."</i> | See answer number 4.1. |
| 4.4 | <i>„Rather than a bridge and road, we propose the exploration of a tunnel. A tunnel would serve as a less disruptive and more environmentally responsible solution, preserving our neighborhood's integrity and the promised "small slice of nature." We implore you to thoroughly investigate this option as it aligns more with our vision of community preservation."</i> | Other alternatives such as a tunnel through Gufunes will be considered in the EIA. |
| 4.5 | <i>„We understand that the proposal for sundabraut to be constructed goes back decades at this point, and that there have been surveys of people living in Grafarvogur which shows that residents generally approve of the plans. However, those surveys were conducted long before our neighbourhood existed, and it is therefore imperative to take</i> | See answer number 4.1. |

| | | |
|----------|--|---|
| | <i>into account the lives of those people who may now find themselves so close to such a huge and disruptive project."</i> | |
| 4.6 | <i>„I fear that if the proposed Sundabraut highway goes ahead, a lot of people who moved to Gufunes with this in mind would be pushed out, effectively ending what this area was conceived to be in the first place. We as a community moved here to build our lives and to stay here for the long term, and are committed to making this area a good and green place to live. We sincerely hope that you take that into consideration. Kind regards The residents of Gufunes“</i> | See answer number 4.1. |
| 5 | Rakel Glytta Brandt, dags. 4.10.23 | |
| 5.1 | <i>„Þarna er farið þvert yfir votlendi í Gufunesi þar sems þrífst mikið fuglalíf.</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á vistgerðir og fuglalíf. |
| 5.2 | <i>„Einnig fer sundabrautin alveg upp við nýja byggð í Gufunesi og verður margþætt mengun fyrir íbúa og dýralíf. Þarna gæti verulega fallett grænt svæði orðið undir malbiki og finnst mér það agalega sorgleg þróun, þá væri betra að færa hana svo hún raski græn svæði og íbúa sem minnst.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á ýmsa þætti er varða íbúa, t.d. staðbundin loftgæði og möguleika til útivistar, og einnig verður fjallað um áhrif á dýr, m.a. fuglalíf. Í umhverfismati aðalskipulagsbreytingar verður einnig fjallað um hvers kyns svæði fer undir mannvirkin, sem mun m.a. byggja á kortlagningu grænna svæða. |
| 6 | Páll Herbert Jónasson, dags. 4.10.23 | |
| 6.1 | <i>„Ég veit ekki hvernig á að fara með gangandi og hjólandi umferð ef göng verða fyrir valinu. Ég held að hábrú yrði betri kostur, þá gata allir notað ekki bara bílar.“</i> | Gangandi og hjólandi vegfarendur geta ekki nýtt Sundagöng, líkt og kemur fram í kafla 3.3.1 í matsáætlun. Unnið er að því að skoða aðrar leiðir fyrir þennan hóp vegfarenda, til að markmið framkvæmdar um að greiða fyrir umferð allra ferðamata verði uppfyllt fyrir bæði Sundabru og Sundagöng. Nánar verður fjallað um mögulegar lausnir á legu hjóla- og göngustíga, sem hluta af þessum valkosti, í umhverfismatsskýrslu. |

| | | |
|----------|--|---|
| 7 | Guðmundur B. Friðriksson, dags. 5.10.23 | |
| 7.1 | „Á síðu 19, undir kaflanum verndarsvæði kemur fram varðandi Gufuneshöfðann sem skráður er á náttúruminjaskrá: "Hann er kjörið útivistarsvæði og þaðan er gott útsýni." Þrátt fyrir þetta er ekki gert ráð fyrir myndatöku og mati á ásýnd frá Höfðanum undir kafla 4.4.9 ásýnd og landslag. Æskilegt væri að meta áhrif Brautarinnar á ásýnd og upplifun útivistar á Höfðanum.“ | Framkvæmdaraðili þakkar fyrir ábendinguna. Gufuneshöfða verður bætt við sem myndatökustað til þess að meta sjónræn áhrif framkvæmdarinnar. |
| 7.2 | „Mikilvægt er að metin verði áhrif framlengingu Hallsvegar á útivistargildi Gufunes sem samkvæmt aðalskipulagi er hverfisgarður Grafarvogsbúa. Vegurinn mun m.a. skera garðinn frá Hamrahverfinu og rýra útivist og náttúruupplifun.“ | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á útivist. Þar verður meðal annars fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á útivistargildi Gufunes. |
| 8 | Bryngeir Arnar Bryngeirsson, dags. 5.10.23 | |
| 8.1 | „Sem stjórnandi frístundastarfs í Hamrahverfi í Grafarvogi hef ég talsverðar áhyggjur af heilsufarslegum áhrifum Sundabrautar annars vegar og af framlengingu Hallsvegar hins vegar. Með tilkomu mikillar umferðargötu vestan megin við Hamrahverfi versna loftgæði í hverfinu til muna þegar vindur blæs að vestan eða norðvestan. Verður hverfið þá í raun umlukið umferðarpungum vegum með tilheyrandi áhrifum. Þannig yrði dregið úr þeim miklu lífsgæðum sem felast í því að börnin geti leikið sér úti á tíma frístundaheimilisins og á tíma skólans.“ | Framkvæmdaraðili þakkar fyrir ábendingarnar. Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á loftslag og staðbundin loftgæði metin. Einnig er vísað til svars við umsögn nr. 110.13, þar sem fjallað er um fyrirhugaða aðferðafræði við mat á áhrifum framkvæmdanna á loftgæði. |
| 8.2 | Þegar kemur að framlengingu Hallsvegar þá er vegið að möguleikum barna hverfisins til útivistar nálægt hverfinu. Með því að leggja Hallsveg meðfram Hamrahverfi er sett þung umferðargata á milli íbúðarhverfisins og gerir það ferðir barnanna á útivistarsvæðið við Gufunesbæ flóknari og hættulegri. Svo ekki sé minnst á verri loftgæði og hávaðamengunina.“ | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á útivist, loftgæði og hljóðvist. |
| 8.3 | „Loks má gera ráð fyrir því að umferð um Grafarvog þyngist til muna með tilkomu brautarinnar en þá er komin freisting fyrir íbúa efri hverfa til að keyra í gegnum Grafarvog til að komast á Sundabrautina og niður í miðbæ. Slíkt hefur augljóslega áhrif á það fólk sem býr í nálægð við brautarstæðið eða við Hallsveg. Að því sögðu tel ég að við séum að bregðast komandi kynslóðum með því að nota 20. aldar aðferð til þess að leysa umferðarvandann. Lausnin ætti einfaldlega að vera sú að | Umferðagreining verður unnin með það að markmiði að greina breytingar á umferð með tilkomu Sundabrautar. Fjallað verður um niðurstöður greiningarinnar í umhverfismatsskýrslu |

| | | |
|-----------|---|---|
| | <i>leggja áherslu á að fækka bílum og styrkja sjálfbærar samgöngur sem og almenningsamgöngur. Svo ekki sé minnst á styrkingu þjónustu í hverfum. Fleiri kílómetrar af vegum draga ekki úr umferð heldur auka hana (sjá t.d. þversögn Braess).</i> | |
| 8.4 | <i>Loks vil ég eindregið hvetja til þess að verði brautin lögð þá verði sú leið farin að setja hana í göng þar sem það gæti dregið úr þeirri hljóð og sjónmengun sem líklegast mun fylgja brautinni.“</i> | Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif á hljóðvist og sjónræn áhrif mismunandi valkosta. |
| 9 | Baldur Garðarsson, dags. 5.10.23 | |
| 9.1 | <i>„Það er útilokað að leggja veg um (yfir eða undir) Gufunesið. Þar eru urðaðir skrilljón rúmmetrar af sorpi, spilliefnum og alls konar óþverra, sem ekki nokkur leið er að hrófla við án þess að valda meiriháttar mengun á svæðinu. Það verður að fara framhjá nesinu með einhverjum hætti, t.d. á brú meðfram ströndinni eða þá vestar (yfir Viðey og þaðan til Geldinganes). Þetta á Umhverfisstofnun að vita, einnig Vegagerðin.“</i> | <p>Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um mögulega hættu sem stafað getur af gassöfnun í sorphaugunum sem og mögulega mengunarhættu vegna spilliefna sem urðuð voru í haugnum þegar hann var í rekstri. Framkvæmdaraðili mun standa að rannsóknum sem hafa það að markmiði að meta núverandi ástand hauganna hvað varðar mengunarhættu. Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um mögulega vöktun á ákveðnum mengunarbáttum, bæði á framkvæmdartíma og að loknum framkvæmdum.</p> <p>Framkvæmdaraðili hefur hafið samráð við Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur og Umhverfisstofnun varðandi fyrirhugaðar rannsóknir og mun það samráð halda áfram inn í áframhaldandi hönnunarvinnu, framkvæmd og vöktunarferli.</p> |
| 10 | Jón Gíslason, dags. 5.10.23 | |
| 10.1 | <i>„Góðan dag. Ég sótti kynningarfund þann 3.október í Klébergsskóla. Þar varpaði ég fram hugmynd um að Sundabrautin yrði öll gerð með jarðgöngum, þannig yrði framkvæmdin öll án vandræða vegna umhverfisáhrifa svo sem laxveiði, sjónmengunnar og ekki þörf á breytingu aðalskipulags Reykjavíkur, nema við gangnamunna. Ég sé fyrir mér göng sem fara inn sunnan við Kollafjörð sem leið liggur undir Grafarvog. Þar yrði hringtorg sem myndi deila umferðinni upp í Sundahöfn fyrir þungaflutninga vegna hafnarinnar, Grafarvog og mögulega Geldinganes og þaðan út í Viðey. Aðalleiðin sjálf kæmi upp á mótum Miklubrautar-Reykjanesbrautar-Sæbrautar og þar myndi verða</i> | Framkvæmdaraðili telur þá lausn sem hér er lýst hvorki uppfylla markmið Sundabrautar, m.a. um að þjóna fjölbreyttum ferðamátum, né arðsemiskröfur verkefnisins. Ljóst þykir að stofnkostnaður þeirra mannvirkja sem hér er lýst er að lágmarki stærðargráðu hærri en þeirra lausna sem til skoðunar eru fyrir verkefnið og því er ekki talin ástæða til að skoða þessa lausn frekar. |

| | | |
|-----------|--|--|
| | <i>tenging inn á allar aðalbrautir Reykjavíkur og Suðurlands Með kveðju Jón Gíslason Baulubrekku Kjós“</i> | |
| 11 | Guðjón Ólafur Sigurbjartsson, dags. 6.10.26 | |
| 11.1 | <i>„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“</i> | Framkvæmdaraðili vísar í svarlið 10.1 við þessari athugasemd. |
| 12 | Jón Þorvaldsson, dags. 2.10.23 | |
| 12.1 | <i>„Í inngangi matsáætlunar segir að tilgangur sé „að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta á norðurhluta höfuðborgarsvæðisins“ Til mats eru teknar tvær tillögur um mannvirki, jarðgöng og brú. Jarðgöng eru nú styttri göng en sýnd voru í fyrri tillögum frá árinu 2009. Engin umferð gangandi og hjólandi yrði leyfð um jarðgöng og umferðartengingar jarðgangna við hafnarsvæði Sundahafnar eru horfnar. Vegtengingar aðliggjandi borgarhluta, Laugardals og Gufuness eru vart til staðar á annan veg en að komast inn á Sæbraut, Reykjanesbraut eða Sundabraut eftir krókaleiðum.“</i> | Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast svara. |
| 12.2 | <i>„Vísað er til verkefnishóps sem skipaður var á árinu 2018 til að fjalla um málefni Sundabrautar. Á bls. 10 í matsáætlun segir „Skilaði hópurinn skýrslu 2019 þar sem lega Sundabrautar var rýnd og þeir tveir valkostir við þverun Kleppsvíkur sem taldir voru koma til greina teknir til umfjöllunar, annars vegar Sundabrá, sem tengist Sæbraut til móts við Holtaveg, og hins vegar Sundagöng “ Þau jarðgöng sem nú er lagt upp með eru talsvert annað mannvirki en áður var kynnt sbr. það sem fram kom hér áður. Sundabrá um Holtaveg eins og hún nú er kynnt svipar frekar til lágbrúar þar sem hluti skipaumferðar kemst ekki undir brú, þverar farmstöð Samskipa og takmarkar nýtingu á innri hluta hafnarsvæða Kleppsvíkur. Í fyrri vinnu var þessari lausn í raun hafnað.</i> | Þótt núverandi tillögur að þverun Kleppsvíkur fyrir Sundabraut séu að mörgu leyti svipaðar eldri tillögum þá eru á þeim nokkrar breytingar. Í fyrsta lagi er Sundabrá tengd inn á Holtaveg og yfir innsta hluta hafnarsvæðisins. Hæð brúarinnar mun því takmarka framtíðarnot af því svæði fyrir höfnina. Í öðru lagi eru Sundagöng stytt í vesturendann og sérstakri tengingu hafnarsvæðisins sleppt. |

| | | |
|------|--|--|
| | <i>Fram kemur nú að forsenda beggja mannvirkja sé að Sæbraut verði lögð í stökk, sbr 5. gr. Samgöngusáttmálans.“</i> | |
| 12.3 | <i>„Tilgangur matsáætlunar er „að veita umsagnaraðilum og öðrum hagsmunaaðilum tækifæri til að mynda sér skoðun á efnistöku komandi umhverfismats og koma athugasemdum á framfæri nú á stigi umhverfismats“ Í verkefnislýsingu skipulagsgerðar og umhverfismats er lögð áhersla á „að vanda til verka, tryggja faglegt mat og greiningar á þeim valkostum sem lagðir verða fram og aðgengi íbúa og hagsmunaaðila að gögnum og upplýsingum.“ Í matsáætlun eru mjög takmarkaðar lýsingar á þeim tveimur tillögum sem ætlast er til að fjalla skuli um og engar beinar uppýsingar um útfærslur stofnbrautar og gatnamóta í þessum tveimur valkostum. Í yfirlýsingu samgöngu- og sveitastjórnaráðherra og borgarstjóra dags. 6. júlí 2021 segir síðan „Aðilar eru sammála að efna til alþjóðlegrar hönnunarsamkeppni um mannvirkni í ljósi þess hversu áberandi það verður í borgarmyndinni. Umjöllun er því frekar byggð á upplýsingum sem fram komu í fyrri skýrslum varðand forsendur, hönnun og útfærslur mannvirkja. Mat og greining valkosta er því á þessu stigi frekar óljós.“</i> | <p>Frumdrög Sundabrautar eru nú í vinnslu og eru ýmsar útfærslur brautarinnar enn til skoðunar. Í matsáætlun eru valkostir kynntir út frá þeim hönnunarforsendum sem eru til staðar á þessu stigi máls. Framkvæmdaraðili lítur svo á að sú útfærsla sem kynnt er í matsáætlun sé nógu ítarleg til þess að kynna fyrirhuguð áform og kalla eftir athugasemdum almennings og umsagnaraðila. Framkvæmdaraðili leggur áherslu á að kynna áform snemma, svo hægt sé að nýta athugasemdir almennings og umsagnaraðila við frekari hönnunarvinnu.</p> <p>Í umhverfismatsskýrslu verður nánar fjallað um útfærslur Sundabrautar og gatnamót.</p> |
| 12.4 | <i>„Með þessum yfirlýsingum er ýmsum fyrri forsendum hafnað svo sem tillögum um botngöng á leið 1. Hér á landi er ekki til staðar reynsla af gerð botnganga en þessi mannvirki hafa verið nýtt erlendis svo sem á Norðurlöndunum og eru mikið heppilegri umferðarlausn varðandi umhverfismál í byggð en tröllvaxin brúarmannvirki í miðju borgarumhverfi. Sumar þær fullyrðingar sem fram koma í matsáætluninni varðandi botngöng eru vafasamar svo sem að botngöng trúfli starfsemi hafnar umfram aðra mannvirkjagerð á framkvæmdatíma. Ef gagnaeiningar yrðu framleiddar á öðrum stað eins og oft er gert tekur skamman tíma að koma einingum fyrir.“</i> | Sjá svar við 2.1 |
| 12.5 | <i>„Í kaflanum um Svæðisskipulag segir „Sundabraut er flokkuð sem meginstofnvegur í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins og er framkvæmdin í samræmi við markmið svæðisskipulagsins um að meginstofnvegir tryggi greiða og örugga umferð fólks og vöru í gegnum höfuðborgarsvæðið“ Síðan segir „ Vesturlandsvegur um sundin</i> | Framkvæmdaraðili vísar í svarlið 8.3 við þessari athugasemd. |

| | | |
|------|---|--|
| | <i>(Sundabraut) og tenging Reykjanesbrautar ofan byggðar á sunnanverðu höfuðborgarsvæðinu til að beina fjarumferð framhjá þéttbýli" Eins og allir þekkja er Sæbrautin í dag teppt af umferð á vissum tímum dags flesta virka daga og í stigvaxandi mæli reynir umferðin þá að komast leiðar sinnar um nálæga hliðarvegi og íbúðagötur. Tenging Sundabrautar á Sæbraut mun auka umferðarálag á Sæbraut bæði norðan og sunnan vegtengingar. Ekki liggja fyrir upplýsingar um að bæta skuli afkastagetu Sæbrautar en byggðaþétting á aðlægum svæðum Sæbrautar mun í framtíðinni frekar auka umferðarálagið frá því sem nú er. Greina þarf þessi umferðarmál mikið betur og setja má spurningarmerki við þá gegnumstreymisumferð sem reyna á að koma á þegar yfirlestað samgöngukerfi til þess að beina fjarumferð frá þéttbýli á öðrum stöðum“</i> | |
| 12.6 | <i>„Á bls. 26 er sýnt skjáskot af deiliskipulagi Sundahafnar. Þar vantar inn stór svæði af hafnarlandi Kleppsvíkur. Þessi mynd er því ekki rétt. Allt hafnarsvæði Kleppsvíkur er með samþykkt deiliskipulag og fyrir liggja leigusamningar um allar þessar lóðir sem byggðir eru á samþykktu skipulagi.“</i> | Framkvæmdaraðili þakkar fyrir ábendinguna. Skjáskot af deiliskipulagi Sundahafnar verður uppfært í umhverfismatsskýrslu. |
| 12.7 | <i>„Á bls. 27 segir „ Framkvæmdasvæðið er í eigu Reykjavíkurborgar. Sundabraut samkvæmt tillögum þverar hafnarsvæði Sundahafnar. Þau svæði eru í eigu Faxaflóahafna sf.“</i> | Framkvæmdaraðili þakkar ábendinguna. Þessi kafli verður uppfærður í umhverfismatsskýrslu. Rétt er, líkt og fram kemur í umsögninni, að margar lóðir við Sundahöfn eru í eigu Faxaflóahafna en Reykjavíkurborg fer með skipulagsvaldið. |
| 12.8 | <i>„Á bls. 28 segir „ Áætlað er að framkvæmdir hefjist árið 2026 og ljúki árið 2031" Samtímis stendur til að byggja umferðarmannvirki samkvæmt Samgöngusáttmálanum og koma Borgarlínuframkvæmdum áfram. Reikna má með að á framkvæmdatíma verði miklar tafir á umferð og hún víða í uppnámi. Brýnt er að þessi mannvirkjagerð verði tímasett og verkum raðað í framkvæmdaröð. Fjalla þarf um umferð á framkvæmdatíma og eins rekstartíma eftir lok framkvæmda.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um umferð á framkvæmdar- og rekstartíma. |
| 12.9 | <i>„Á bls. 35 til 44 er fjallað um fyrri hugmyndir og tillögur, en í upphafi kaflans var sagt, Valkostir sem koma ekki til álita í umhverfismati. Þar eru td. ýmsir gallar hábrúar nefndir. Allt eru þetta þó atriði sem líka koma upp varðandi brú við Holtaveg. Brúartillaga nú gerir ráð fyrir brú á</i> | Í núverandi tillögu er gert ráð fyrir brú með takmarkaða hæð á leið II. Sú brú takmarkar afnot af hafnarsvæðinu innan brúar sem nú er að |

| | | |
|-------|--|--|
| | <i>milli hábrúar og lágbrúar en um lágbrú sagði áður „ Aldrei hefur þótt koma til greina að gera lágbrú yfir Kleppsvík á leið 1 þar sem stór hluti hafnarsvæðisins lendir fyrir innan brú og verður óvirkur"</i> | mestu notað fyrir heilfarmaskip. Reiknað er með að afgreiðsla þeirra færist út fyrir brúarstæðið. |
| 12.10 | <i>„Loks er í kaflanum fjallað um Sundabraut á leið 3 en þar hefði fengist hagkvæm leið og nokkuð rúmt svæði til tengingar Sundabrautar við Sæbraut um Gelgjutanga og Kleppsmýrarveg. Með ákvörðunum um uppbyggingu Vogabyggðar var þessari leið lokað og þess í stað hafin bygging íbúðabyggðar.“</i> | Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast svara. |
| 12.11 | <i>„Á bls. 32, 33 og 34 eru sýndar þveranir Sundabrautar frá Gufunesi og upp á Kjalarnes. Þetta eru mest vegfyllingar með grjótvörum sem þvera sundin á leiðinni að Kjalarnesi. Skoða þarf vel hæðarsetningu og sjóvarnir þannig að veglínur séu sem mest varðar fyrir sjógangi og ágjöf. Í þessi mannvirki þarf mikið magn efnis og mikið magn af völdu grjót til sjóvarna. Hvaðan verður efnið fengið og hvar eru grjótnám til vinnslu á völdu grjóti í sjóvarnir fyrir þessar framkvæmdir? Ábending varðandi þessar þveranir er að með þeim verða Kollafjörður, Leirvogur og Blikstaðakróin að lokuðum innflóum en settar verða á þær brýr til að tryggja sjóskipti innan þveranna. Þessu fylgir að einhverjar breytingar geta komið fram varðandi umhverfi, botn og dýralíf. Fréttir berast nú af því að háhyrningar séu að stranda á grunnsævi innan brúarmannvirkja í Gilsfirði og í viðtali við einn af björgunaraðilum dýranna kom fram að brúarmannvirki þarna væru ekki hönnuð og byggð með hliðsjón af dýravelferð. Þessu er hér með komið á framfæri.“</i> | Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um útfærslu þverana og fyllinga. Jafnframt verður fjallað um áhrif Sundabrautar á hafstrauma og setflutninga, sem og botndýralíf, fiska og dýralíf. |
| 12.12 | <i>„Fjalla skal um ásýnd og landslag. Þá er nauðsynlegt að aðliggjandi íbúabyggð verði kynnt ásýnd og útlit samgöngumannvirkja. Til skoðunar þarf að taka staði svo sem Hamrahverfið á Gufuneshöfða, Bryggjuhverfið, Vogabyggð, nýja byggð á landfyllingum við Ártúnshöfða og Kleppsland. Aftur á móti má sleppa stöðum sem liggja fjær svo sem Laugarnesi og bílastæðum við Esju.“</i> | Vegna mats á áhrifum framkvæmdarinnar á ásýnd og landslag verða unnar líkanmyndir af Sundabraut. Líkanmyndir verða kynntar í umhverfismatskýrslu. |
| 12.13 | <i>„Jarðfræði. Á bls 58 segir í lok kaflans „ að ekki sé þörf á að fjalla nánar um áhrif framkvæmdarinnar á jarðfræði framkvæmdasvæðisins" Forsendur jarðgangnagerðar eru jarðfræðirannsóknir. Hér er líklega í</i> | Umhverfisþátturinn jarðfræði var vinsaður frá í matsáætlun þar sem einstakar jarðmyndanir eru ekki í hættu vegna framkvæmdarinnar. Í |

| | | |
|-------|---|--|
| | <i>fyrsta skipti á Íslandi sem fram koma tillögur um jarðgöng undir nokkuð samfelltri byggð. Á Sundahafnarsvæðum er þekkt að áhrif sprenginga koma mjög misjaflega fram og jafvel langt frá sprengistað.“</i> | umhverfismatsskýrslu verður fjallað nánar um jarðfræði framkvæmdarsvæðis í tengslum við lýsingu á staðháttum. Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif sprenginga á íbúa fyrir ofan jarðgangagerðina og mögulegar mótvægisáðgerðir. |
| 12.14 | <i>„Hér hafa verið raktar helstu ábendingar um það sem fram kemur í matsáætlun en rétt er að nefna nokkur ónefnd atriði. Brú um Holtaveg er í raun lækkuð hábrú frá fyrri tillögum, sem lokar á stærri vöruflutninga - og gámaskip Samskipa sem í dag koma að Vogabakka og þá um leið þróun skipaflota Samskipa til framtíðar. Ef svo ætti að verða þarf nýja hafnaraðstöðu utan brúar og eða eitthvað nýtt samstarfsform varðandi vöruflutninga og skipaafgreiðslu hér í Reykjavík. Áður en mannvirkjagerð hefst þurfa þessi mál að vera leyst. Ekki væri það hollt fyrir samkeppnisumhverfi vöruflutninga og vörudreifingar til Reykjavíkur sem höfuðborgar landsins að eitt fyrirtæki hefði alfarið vöruflutninga og vörudreifingu á sinni hendi?“</i> | Sundabrá um Holtaveg mun raska núverandi athafnasvæði Samskipa að töluverðu leyti. Hún er að því leyti ólík fyrri tillögum um Sundabrá á leið I. Skipulagsmál Sundahafnar eru í endurskoðun. |
| 12.15 | <i>„Sundabrá um Holtaveg fer síðan yfir miðja farmstöð Samskipa með ýmsum takmörkunum á útisvæði og flutningastarfsemi og teppir síðan akstur um Holtaveg fyrir umferð til og frá hafnar - og baksvæðum Kleppsvíkur. Að sunnanverðu er síðan í dag verið að þrengja að flutningsleiðum hafnarsvæðisins með þrengingu á beygjuakreinum Kleppsmýrarvegur að Sæbraut. Hvernig að vegtengingu Kleppsmýrarvegur við Sæbraut reiðir af með tilkomu Sæbrautarstokks liggur ekki fyrir á þessari stundu. Hætt er við að upp komi óánægjuraddir og eftirmálar verði af því ef að lokað verður á samgöngur og umferðartengingar Kleppsvíkur við stofnbrautina og báðar vegtengingar svæðisins við stofnbrautina verði þrengdar og afköst þeirra takmörkuð.“</i> | Reiknað er með að mest af umferð til og frá höfninni fari um nýja hafnartengingu vestan við Holtagarða. Það minnkar umferð um Kleppsmýrarveg og gatnamót hans við Sæbraut. |
| 12.16 | <i>„Landrymi við gatnamót Sæbrautar og Holtavegar er takmarkað og erfitt að koma við viðunandi vegtengingu Sundabrautar við Sæbrautina á þessum stað (planfrí gatnamót) þannig að afkastageta Sæbrautar fyrir umferð verði tryggð. Ekki gengur að umferð Sundabrautar og Sæbrautar þurfi að leita inn á gatnakerfi aðliggjandi íbúðabyggðar.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um umferðarástand á gatnamótum Sundabrauta og Sæbrautar bæði fyrir gatnamót í plani og gatnamót þar sem Sæbraut verður í stokki. |

| | | |
|-----------|---|--|
| 12.17 | „Kleppsvíkin er stór hluti af hafnarsvæðum Sundahafnar (líklega um 40 %) og þar starfar fjöldi starfsmanna hjá ýmsum fyrirtækjum sem flest starfa í vöruflutningum, vörudreifingu, verslun og þjónustu. Samkvæmt úttekt á starfsemi Sundahafnar og baksvæðum hafnar frá árinu 2018 þá starfa á svæðum Sundahafnar um 4.100 fastir starfsmenn hjá 177 fyrirtækjum. Hér er því um stórt atvinnusvæði að ræða.“ | Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast svara. |
| 13 | Holberg Másson, dags. 6.10.23 | |
| 13.1 | „Góðan daginn. Undirritaður sendir hér umsögn varðandi matsáætlun Sundabrautar og fellst hún í því að farið er fram á að nýr valkostur bætist við. eins og er þá er verið að skoða 3 kosti 0. kostur, að ekkert verði gert 1. kostur, að Sundabraut verði lögð og brú verði gerð yfir Kleppsvík, annars verði hraðbraut 2. kostur, að Sundabraut verði lögð og jarðgöngu verði gerð undir Kleppsvík, annars verði hraðbraut . hér er lagt til að bætt verði við nýjum kosti . 3. kostur, að Sundabraut verði lögð sem jarðgöng, bæði undir Kleppsvík og síðan áfram uppá Kjalarnes . að þessi jarðgangagerð nýr verði valkostur í mati á umhverfisáhrifum Sundabrautar. . Rökstuðningur, miðað við fyrirliggjandi gögn og skýrslur á vef Vegagerðarinnar hefur kostnaður á síðustu 30 árum við jarðgöng lækkað mikið og má búast við að jarðgöng verði ódýrasti kosturinn við þetta verkefni. Auk þess er ljóst að umhverfisáhrif og lífsgæði verði mun betri. . komið hefur fram á þessu ári að líklegt er að Miklabraut, Sæbraut og önnur mannvirki á höfuðborgarsvæðinu munu verða gerð með jarðgöngum og er ákveðið tækifæri að gera undir Höfuðborgarsvæðið heilstætt þjónustu net akbrauta“ | Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um núllkost, þ.e. að Sundabraut verði ekki lögð. Að öðru leyti er vísað til svars við umsögn nr. 10.1. |
| 14 | Przemyslaw Wieslaw Stasicki, dags. 6.10.23 | |
| 14.1 | „I live in Gufuness, where a new ecological village has been built. The entire new district was to be ecological and focused on environmental protection. Now you are planning to build an expressway through the middle of the district. People who moved to the outskirts of the city to live in peace and quiet will now live next to the highway. It is very unfair that such information did not appear when the first developers sold apartments in this area. I think that building such a connection is good, but it needs to be planned well and avoid residential areas.“ | Framkvæmdaraðili vísar til svars við umsögn nr. 4.1. |

| | | |
|-----------|---|---|
| 15 | Rafn Sigurðsson, dags. 6.10.23 | |
| 15.1 | „Hvernig er metið að Geldinganes bjóði uppá að hafa hunda lausa. Þetta er frábært svæði til að fara með hund/a þar sem þetta er fyrir marga stutt að fara til að hafa hunda lausa. Eflaust erfitt að leggja bílum þarna og þurfa svo að komast yfir umferðamikinn veg“ | Í umhverfismatskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar metin á útivist. Þar verður meðal annars fjallað um það notagildi sem Geldinganes býður upp á í dag og hvaða áhrif framkvæmdin er líkleg til að hafa fyrir svæðið sem slíkt. |
| 16 | Guðbrandur Benediktsson, dags. 7.10.23 | |
| 16.1 | „Mín tillaga er eð göng komi frá Sundahöfn norður fyrir Geldinganes 4 km löng göng. Grafið verði frá Geldinganesi að Sundahöfn og útgröfturinn nýttur í uppfyllingu til hafnagerðar norðan Geldinganes til vesturs. Þetta mun haf sára lítil áhrif á umhverfið, göngin tilbúin án þess að nokkur verði var við á framkvæmdatímanum. Geldinganesið verði skipulagt sem atvinnusvæði og hafnaraðstaða. Í miðjum göngum undir Gufunestanganum mætti koma neðansjávar hringtorg að hætti Færeyinga (sá það í heimsókn þar) Ekki getum við verið minni en Færeyingar. Frá þessu hringtorgi gætu komið göng að Kringlumýrarbraut og jafnvel upp í Grafarvogstengingu“ | Vísað er til svars við umsögn nr. 17.1. |
| 17 | Guðbrandur Benediktsson, dags. 10.10.23 | |
| 17.1 | „Sundagöng með kostnaðar áætlun. Mín tillaga er eð göng komi frá Sundahöfn norður fyrir Geldinganes 4 km löng göng. Grafið verði frá Geldinganesi að Sundahöfn og útgröfturinn nýttur í uppfyllingu til hafnagerðar norðan Geldinganes til vesturs. Þetta mun haf sára lítil áhrif á umhverfið, göngin tilbúin án þess að nokkur verði var við á framkvæmdatímanum. Geldinganesið verði skipulagt sem atvinnusvæði og hafnaraðstaða. Í miðjum göngum undir Gufunestanganum komi neðansjávar hringtorg 4 leggir að hætti Færeyinga nema 3 leggir hjá þeim. Ekki getum við verið minni menn en Færeyingar. Frá þessu hringtorgi undir Gufunestanga komi göng að Kringlumýrarbraut 4 km og einnig upp í Grafarvogstengingu 2 km. Með þessu eru flóttaleiðir tryggðar. X kross gatnamót neðansjávar. Ástæða þykir mér til að skoða þetta nánar sem ég setti fram, það er kostnaðarlega á Íslandi og Færeyjum, ykkur til fróðleiks, sem þið hafið þó trúlega skoðað. Þetta háa flækjustig sem boðið er uppá í skýrslu EFLU er stjarnfræðilegt og | Erfitt er að fá víðáttumiklar jarðgangalausnir fyrir Sundabraut til að uppfylla öll markmið með framkvæmdinni eins og þau hafa verið skilgreind af verkefnisstjórn. Almennt eru jarðgöng dýr kostur þar sem lausnir á yfirborði eru mögulegar. Jarðgöng, eins og stungið er upp á í umsögninni, eru miklu dýrari en þær tillögur sem kynntar eru í matsáætlun. Samanburður við Færeyjar á ekki við þar sem lausnir á yfirborði eru ekki í boði. Þá er samanburður við önnur göng á Íslandi einnig óraunhæfur þar sem umferð um Sundabraut er margföld á við umferð annars staðar og öryggiskröfur því mun strangari. Einnig er vísað til svars við umsögn nr. 10.1. |

| | | |
|-----------|--|--|
| | <p>drepur Sundabraut í dróma enn um áratugi. Nánari útfærsla og verðhugmyndir varðandi Sundagöng. Skýrsla EFLU verkfræðistofu. file:///C:/Users/Gu%C3%B0br%20Benediktsson/Downloads/202306073%20-%20101193-MAT-001-V01%20-%20Sundabraut%20mats%C3%A1%C3%A6tlun%20220923.pdf</p> <p>Neðansjávar hringtorg í Færeyjum. Kostnaður í Færeyjum: Færeyjagöng 11,2 km. = 55 milljarðar - 1 km. = 5 milljarðar. Sundagöng á Færeyjaverði og Íslensku með hringtorgi undir Gufunestanga. Sundagöng - Geldinganes 4 km x 5 millj. = 20 milljarðar (4 akreinar) Kringlumýrargöng 4 km x 3 millj. = 12 milljarðar (2 akreinar) Grafarvogsgöng 2 km x 3 millj. = 6 milljarðar (2 akreinar) Samtals eru þetta 38 milljarðar. Færeyjagöng https://www.visir.is/g/20191250721d/threnn-jardgong-grafin-samtimis-i-faereyjum https://www.visir.is/g/20202052534d/thriggja-arma-nedansjavargong-byлта-samgongum-i-faereyjum Fjarðarheiðargöng 13, 4 km. Kostnaðaráætlun 46 milljarðar. 1km = 3,5 mj. https://www.austurfrett.is/frettir/hvadh-kosta-jardhgoengin Dýrafjarðargöng 5,6 km kostnaður 13 milljarðar 1 km = 2,3 milljarðar https://samgongur.is/wp-content/uploads/2021/10/utvarp_Dyrafjard.pdf Engin truflun á atvinnulífi eða framtíðar skipulagi Grafarvogs.“</p> | |
| 17.2 | <p>„PS. Svokallaður Sæbrautarstokkur er Sundagöngum óviðkomandi kostnaðarlega. Tilveru þörf hans byggist á nýbyggðu og einangruðu Vogahverfi Reykjavíkurborgar og verður vart metið nema sem skálkaskjól kostnaðar við Sundagöng“</p> | Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast svara. |
| 18 | Skipulagsnefnd Mosfellsbæjar, dags. 10.10.23 | |
| 18.1 | <p>„Borist hefur erindi frá Vegagerðinni, dags. 20.09.2023, þar sem tilkynnt er um kynnta matsáætlun umhverfisáhrifa um fyrirhugaða lagningu Sundabrautar. vegna fyrirhugaðrar breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Með verklýsingunni eru boðaðar breytingar sem varða legu og útfærslu áformaðrar Sundabrautar, verkefnið er á frumdragastigi. Matsáætlun er til kynningar og umsagna í skipulagsgáttinni, umsagnafrestur er til og með 19.10.2023.</p> | Í umhverfismatskýrslu verður m.a. fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á strauma, fuglalíf, verndarsvæði og vistgerðir, sem og botndýralíf. |

| | | |
|-----------|--|---|
| | <i>Lagt fram og kynnt. Skipulagsnefnd leggur áherslu á mikilvægi þess að metin verði vandlega mögulega áhrif Sundabrautar 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.</i> | |
| 19 | Sigrún H. Pálsdóttir, dags. 13.10.23 | |
| 19.1 | <i>„Metum friðsæld og náttúruupplifun sem ótæmandi fjársjóð og meiriháttar forsendu lífsgæða - Enginn veit hvað átt hefur fyrr en misst hefur“</i> | Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast svara. |
| 19.2 | <i>„Ég undirrituð fer þess á leit við Skipulagsstofnun að tekið verði tillit til eftirfarandi þátta við gerð matsáætlunar um Sundabraut og þeir metnir til umhverfisáhrifa við gerð umhverfismats fyrir III. áfanga Sundabrautar sem til stendur að leggja yfir Leiruvog, frá Geldinganesi yfir í Gunnunes“</i> | Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast svara. |
| 19.3 | <i>„Ítarlegt mat verði lagt á þann valkost að leggja Sundabraut í stökk á sjávarbotni. Valkosturinn verði kostnaðargreindur og borinn saman við öll neikvæðu áhrifin sem þverun Leiruvogs með brúm og landfyllingum hefur á umhverfið og líf íbúa í Mosfellsbæ um ókomna tíð.“</i> | Í matsáætlun hefur verið fjallað um þá valkosti sem vinsaðir hafa verið frá, og greint frá ástæðum þess. Umfjöllun um þessa valkosti verður einnig að finna í umhverfismatsskýrslu. Einnig er vísað til svars við umsögn nr. 2.1. |
| 19.4 | <i>„áhrif bílaumferðar á útivistargildi Leiruvogs verði metin. Í því sambandi verði virði náttúrufegurðar, náttúruupplifunar og friðsældar við sundin blá metið til fjár;“</i> | Áhrif framkvæmdarinnar á útivist, náttúruminjar og verndarsvæði verða metin í umhverfismatsskýrslu. |
| 19.5 | <i>„mat verði lagt á áhrif bílaumferðar á lýðheilsu, þ.m.t. umferðarhávaða og útblástursmengun. Einnig verði gerð grein fyrir áhrifum veglýsingar á brautinni sjálfri í íbúabyggð. Sömu leiðis áhrifum ljósmengunar frá bílaumferð á Sundabraut í byggð.“</i> | Áhrif framkvæmdarinnar á umferð og samgöngur, hljóðvist, staðbundin loftgæði og öryggi verða metin í umhverfismatsskýrslu. |
| 19.6 | <i>„mat verði lagt á áhrif Sundabrautar á náttúrulegt útsýni út á Faxaflóa, þ.m.t. Snæfellsjökul, sólarlagið, stjörnuhiminn, norðurljósin o.fl.“</i> | Sjónræn áhrif framkvæmdarinnar og áhrif á landslag verða metin í umhverfismatsskýrslu. |
| 19.7 | <i>„áhrif umferðar á fasteignaverð í hverfunum sem njóta nálægðar við sundin blá verði metin;“</i> | Líkt og fram kemur í ofangreindum svörum verður í umhverfismatsskýrslu fjallað um áhrif á ýmsa þætti, m.a. á umferð og samgöngur, hljóðvist o.fl. Ekki er þó gert ráð fyrir að leggja mat á áhrif Sundabrautar á fasteignaverð. |

| | | |
|-------|--|--|
| 19.8 | <i>„gerð verði töluleg grein fyrir fjölda ökutækja sem aka um Sundabraut. Einnig eðli ferða og tegund farartækis, s.s. einkabíll, rúta, vöruflutningabíll o.fl. Sömu leiðis gjaldtöku og fýsileika þess að velja göngin frekar en Vesturlandsveg.“</i> | Samhliða umhverfismatinu er unnin umferðargreining fyrir áhrifasvæði Sundabrautar og verður tekið mið af þeirri vinnu við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar á umferð og samgöngur. |
| 19.9 | <i>„áhættan sem fylgir því að leggja Sundabraut að hluta á landfyllingum yfir Leiruvog verði kostnaðarmetin, með hliðsjón af áhrifum þess á kolefnissporið. Leirur eru afkastamiklir kolefnissvelgir en reynslan hefur sýnt að þar sem firðir og flóar eru þveraðir með þessum hætti stöðvast með tímanum setflutningar út í sjó og leirurnar fyllast smátt og smátt af seti. Kolefnisbindingin stöðvast, kolefnissporið stækkar og um leið útgjöld ríkissjóðs.“</i> | Áhrif framkvæmdarinnar á hafstrauma, setflutninga og leirur verða metin. |
| 19.10 | <i>„gerð verði grein fyrir áhrifum landfyllinga yfir Leiruvog á sjálfbærni markmið og alþjóðlegar skuldbindingar íslenska ríkisins í náttúruverndarmálum en þær taka til fuglaverndar, heimsmarkmiða Sp, samnings Sp um lífræðilega fjölbreytni o.s.frv“</i> | Áhrif framkvæmdarinnar á náttúruminjar og verndarsvæði og fuglalíf verða metin í umhverfismatsskýrslu. Í umhverfismati áætlunar vegna skipulags Sundabrautar verða áhrif á Leiruvog metin samkvæmt viðmiðum s.s. heimsmarkmiðum Sameinuðu Þjóðanna og skuldbindingum Íslands. |
| 19.11 | <i>„gerð verði grein fyrir mögulegum áhrifum loftslagsbreytinga á sjávarstöðu, veður- og vatnafar í Leiruvogi. Þrjár ár (Varmá, Kaldakvísl og Úlfarsá/Korpa) renna í voginn og viðbúið að vatnavextir færast í aukana. Landfyllingar í Leiruvogi er í því tilviki líkleg til að teyja setflutninga úr voginum og stuðla að óæskilegri setmyndun.“</i> | Áhrif framkvæmdarinnar á hafstrauma, öldufar og setflutninga verða metin í umhverfismatsskýrslu. |
| 19.12 | <i>„áhrif þess á sjálfsmynd Mosfellinga að stór hluti íbúabyggðar í sveitarfélaginu verði rammaður inn í tvær stofnbrautir sem eru í sjónlínu hvor við aðra, þ.e. Sundabraut annars vegar og Vesturlandsveg hins vegar. Mosfellsbær hefur auglýst sig sem útivistarbæ og heilsueflandi samfélag í áraraðir. Sú ímynd getur laskast svo um munar.“</i> | Sjónræn áhrif framkvæmdarinnar, áhrif á landslag og útivist verða metin í umhverfismatsskýrslu. |
| 19.13 | <i>Undirrituð tekur að lokum undir umsögn skipulagsnefndar Mosfellsbæjar frá 6. október 2023. „Skipulagsnefnd leggur áherslu á mikilvægi þess að metin verði vandlega mögulega áhrif Sundabrautar 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</i> | Áhrif framkvæmdarinnar á hafstrauma, öldufar og setflutninga, botndýralíf, fuglalíf, fiska og gróðurfar verða metin í umhverfismatsskýrslu. |

| | | |
|-----------|---|--|
| | <i>árið um kring. Auk þeirra einkennist vogurinn af fjölbreyttum vistgerðum, leirum, þangfjörum, kræklingaáreyrum og sandfjörum sem eru lífauðugar.”“</i> | |
| 19.14 | <i>„Til viðbótar við umsögn Mosfellsbæjar. Seli má oft sjá við strandlengjuna og laxfiska í ánum.“</i> | Áhrif framkvæmdarinnar á fiska verða skoðuð í umhverfismatsskýrslu og verður stuðst við ný gögn um laxfiska í Leirvogsa og Úlfarsá til þess. Einnig verður fjallað um seli á þessu svæði í umhverfismatsskýrslu sem og möguleg áhrif á þá. |
| 20 | Hrefna Stefánsdóttir, dags. 15.10.23 | |
| 20.1 | <i>„Ég verð að taka undir lokaorð Bryngeir Arnar Bryngeirsson hér í umsögn sinni. Þessi framkvæmd er bara til þess að auka umferð! Árið 2023 hlýtur 0 kosturinn (það að gera ekkert) að vera sá kostur sem fær hæstu einkunn út frá umhverfismati og lýðheilsu. Ljóst er að allar borgir Evrópu keppast nú um að auka loftgæði og ljóst að þessi framkvæmd er ekki í samræmi við það (https://environment.ec.europa.eu/topics/air_en). Sem íbúi í 104 Reykjavík hef ég auk þess áhyggjur af loftgæðum hverfisins t.d. vegna útiveru barna í hverfinu en auðvelt er að sjá að amk. 8 leikskólar og 4 grunnskólar munu verða fyrir umhverfislegum áhrifum aukinnar umferðar inn í eða við hverfið. „</i> | Lagt verður mat á hugsanlegar breytingar á loftgæðum vegna framkvæmdarinnar í umhverfismatsskýrslu innan áhrifasvæðis þeirra. Þá verður greint frá kolefnisspori Sundabrautar og loftslagsáhrif framkvæmdarinnar borin saman við m.a. markmið stjórnvalda í loftslagsmálum og skuldbindingar Íslands í loftslagsmálum. |
| 20.2 | <i>„Einnig hef ég áhyggjur af umferðaröryggi grunnskólabarna og þá sérstaklega Vogaskóla og Langholtskóla ef brú yrði fyrir valinu, hverfið má ekki við meiri gegnum umferð. Ef af framkvæmd verður er mikilvægt að göng verði tekin fram yfir brú þannig að umferð lendi á athafnasvæði en ekki íbúahverfi. Aftur, ef af framkvæmd verður þá hlýtur sama leið og farin er í Kársnesbrú þ.e. að aðeins sé heimilaður akstur almenningsvagna auk gangandi og hjólandi, að vera vænlegasti kosturinn á eftir 0 kosti út frá umhverfis- og lýðheilsusjónarmiðum.“</i> | Áhrif framkvæmdarinnar á umferð og samgöngur verða metin í umhverfismatsskýrslu. |
| 21 | Helga Sigrún Sigurjónsdóttir, dags. 16.10.23 | |
| 21.1 | <i>„Ég get ekki séð að þessi stóra framkvæmd bæti líf borgara í Reykjavík. Allt þetta magn af mannvirkjum er eingöngu til að auka mengun í íbúðabyggð og frekar til að hvetja til notkunar á bílum. Aðalega er verið að tala um umferð bíla, gangandi og hjólandi eru í aukatriði. Ég legg til að við hugsum þetta uppá nýtt með tilliti til hvernig lífi við viljum eða</i> | Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast svara. |

| | | |
|-----------|--|---|
| | <i>getum lifað í framtíðinni. Er framtíðin bíll undir hvern rass, meiri mannvirki, fleiri bílastæði? Það er einfaldlega ekki pláss fyrir þetta mannvirki þar sem verið er að reyna að troða því niður.</i> | |
| 21.2 | <i>„Ég get heldur ekki séð að Sundabraut sem núna er yfirfull af bílum geti tekið við aukaumferð að Holtavegi. Við Holtaveg er barnaheimili, nýbyggt, nokkrum metrum frá gatnamótunum. Einnig er þar félagsmiðstöð og frístund fyrir yngstu börnin í Langholtsskóla. Þar í nágrenninu býr fjöldi manns. Það þarf að meta áhyrf þess að fá hraðbraut beint á Holtaveg, loftgæði og hávaði. Einnig er Langholtsskóli við enda Holtavegar og nú þegar er mikil umferð um Holtaveg og Langholtsveg í frammhaldi af honum.“</i> | Vísað er til svars við umsögn í lið 20.1. |
| 22 | Sigurður Jóhannsson, dags. 16.10.23 | |
| 22.1 | <i>„Takk fyrir vel unna og fróðlega kynningu í Rimaskóla 5. október um legu Sundabrautar. Umhugsun um Sundabraut og tilraunir til tveggja háhyrningabjörgunar í Gilsfirði innan við brú fyrir stuttu hafa kallaði fram spurningar hjá mér, sem fylgja hér á etir: Er vitað um ferðir háhyrninga um Leiruvog að eltast við seli, eða aðra átu? Hvað er vitað um ferðir sjávarspendýra um þverunarstaði Sundabrautar: Kleppsvík, Eiðsvík, Leiruvog og Kollafjörð? Ég hef áhuga á selunum í og við Gorvík sem gengur suður úr Leiruvogi á ströndinni miðja vegu milli Eiðis og Blikastaðakróar. Ég geri mér öðru hverju ferð á fallaskiptum til að horfa á og fylgjast með selum liggja á skeri utan við Gorvík, þar láta þeir fjara undan sér á skerinu og hvilast þar til aðfallið flýtur undir þá og rekur þá aftur í sjóinn. Það er virkilega gaman að fylgjast með þeim á sundi, og stundum eru þeir að stökkva upp úr sjónum. Oftast er ég að sjá 5-20 seli í einu, en ég hef stundum talið yfir 40 seli á skerinu og fjörunni í nágrenninu. Núna á sunnudaginn (15/10/2023) var ég við Gorvík kl.12:50-13:15, en fjara er skráð kl.12:48 skv.flóðatöflu fyrir Reykjavík þann dag. Engir selir voru á innra skerinu þar sem þeir eru venjulega. Margir voru á ytra skerinu, sem oftast er á kafi á fjöru, en þessa dagana</i> | <p>Fjallað verður um seli og smáhveli innan áhrifasvæðis framkvæmdanna, og möguleg áhrif á þá, í umhverfismatskýrslu.</p> <p>Við hönnun Sundabrautar er áhersla lögð á að takmarka breytingar á straumum og öðrum vatnsformfræðilegum þáttum eins og kostur er. Er það m.a. gert til þess að takmarka áhrif á lífríki eins og kostur er.</p> <p>Framkvæmdaraðili bendir á að nokkur munur er á tilgangi og markmiðum Sundabrautar og þverun Gilsfjarðar. Í Gilsfirði er stór fylling og einungis eitt lítið brúarop og því ljóst að nokkur breyting yrði á náttúrulegum skilyrðum innan fyllingarinnar. Við hönnun þverana fyrir Sundabraut er horft til þess að hafstraumar, öldufar og setflutningar verði óbreytt eftir framkvæmdir.</p> |

| | | |
|-----------|---|---|
| | <i>er stórstreymt og ytra skerið rís þá úr sæ. Mér tókst að telja a.m.k.30 seli, en er viss um að þeir voru fleiri.</i> | |
| 23 | Gunnlaugur Sighvatsson, dags. 17.10.23 | |
| 23.1 | <p>„Það er tvennt sem ég vil koma á framfæri</p> <p>1. <i>Blikastaðanes í Mosfellsbæ er mikið útivistarsvæði. Þar eru göngu- og hjólaleið fyrir nesið auk reiðvegjar. Þá liggur hluti Hlíðarvallar, golfvallarins í Mosfellsbæ út á nesið. Mjög fallegt útsýni er af nesinu til sjávar út á opið haf milli Geldinganes og Gunnuness. Sama sýn blasir við frá Blikastaðalandi þar sem verið er að undirbúa skipulag byggðar og væntanlega er þessi sjávarsýn einnig frá hluta af Staðarlandi í Reykjavík og stígum og golfvelli sem liggur þar. Brú þarna yfir hefði mikil áhrif á upplifun þeirra sem nýta þessi útivistarsvæði og íbúa. Þá er líklegt að umferðarniður myndi heyrast upp á Blikastaðanes, amk við viss veðurskilyrði.</i></p> <p><i>a. Lagt er til að tekið verði til skoðunar að leggja Sundabraut í göng frá Gufunesi upp á Álfsnes með vegtengingu úr Gufunesi í Geldinganes vegna framtíðarbyggðar þar, eða þá sunnanverðu Geldinganesi upp á Álfsnes. Þegar er fyrir gott stígakerfi fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur frá Gufunesi/Grafarholti og upp í Mosfellsbæ og ætti það markmið að framkvæmdin nýtist sem flestum ekki að vera fórn að við að leggja brautina í göngum á þessum kafla, þótt vissulega þurfi að huga að frekari tengingum þá áfram frá Mosfellsbæ og upp á Álfsnes og Kjalarnes.“</i></p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verður lagt mat á áhrif framkvæmdarinnar á útivist og sjónræn áhrif framkvæmdarinnar.</p> <p>Jarðgöng á leið Sundabrautar yrðu mjög kostnaðarsöm framkvæmd, m.a. vegna þess að göngin þurfa að liggja mjög djúpt undir sjávarbotni. Það gerir tengingar við göngin langar, erfiðar og þar með dýrar. Kostnaðurinn hefur afgerandi áhrif á arðsemi brautarinnar og er Sundabraut á yfirborði og á fyllingum og brúm yfir Sundin mun ódýrari kostur.</p> <p>Einnig er vísað til svars við umsögn 10.1.</p> |
| 23.2 | <p>„2. <i>Miða þarf að því að framkvæmdin nýtist sem best og létti á umferðarþunga á Vesturlandsvegi og niður Ártúnsbrekku. Fyrirhuguð er meiri byggð við hlið Vesturlandsvegjar, bæði í Blikastaðalandi í Mosfellsbæ og Keldnalandi í Reykjavík. Huga þarf því að því að hluti umferðar úr Mosfellsbæ ekki síður en Grafarholti eigi greiða leið/tengingu inn á Sundabraut. a. Lagt er til að tekið verði til skoðunar að lengja Hallsveg, sem fyrirhugað er að tengja Sundabraut, upp að Vesturlandsvegi upp að hringtorgi við Korputorg. Hugsanlega mætti einnig skoða með afrein af Vesturlandsvegi neðan við Korputorg og inn á Hallsveg sem myndi þá greiða fyrir dreifingu morgunumferðar enn</i></p> | <p>Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2024 er gert ráð fyrir að tengja Hallsveg frá Víkurvegi við Vesturlandsveg og áfram upp í hverfið í Úlfarsárdal.</p> |

| | | |
|-----------|--|---|
| | <i>frekar. b. Einnig er lagt til að hugað verði að tengingu frá sunnanverðu Álfsnesi upp að Þingvallavegi, neðan við byggð í Leirvogstungu. Þessi tenging sé ég að myndi bæta dreifingu umferðar úr Mosfellsbæ inn á Sundabraut enn frekar og minnka umferð í gegnum Mosfellsbæ og eftir Vesturlandsvegi.“</i> | |
| 24 | Kayakklúbburinn, dags. 17.10.23 | |
| 24.1 | <p><i>„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</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Mynd 2: Helstu róðrarleiðir félagsmanna í Kayakklúbbnum fengið af forritinu Strava.com þar sem skráðar eru róðrarleiðir og fjöldi. Því meira gult, því meira róíð.“</i></p> | Tekið verður tillit til gagna um róðrarleiðir frá Eiðinu við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á umhverfispáttinn útivist. |
| 24.2 | <p><i>„Kayakklúbburinn leggur áherslu á að haft verði samráð við klúbbinn varðandi útfærslu Sundabrautar yfir Eiðsvík og á milli Geldinganes 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.“</i></p> | Kayakklúbbnum verður bætt við á lista yfir hagsmunaaðila vegna umhverfismatsins. Samráð verður haft við Kayakklúbbinn varðandi áhrif framkvæmdarinnar á umhverfispáttinn útivist. |
| 25 | Jón Dal Kristbjörnsson, dags. 17.10.23 | |
| 25.1 | <p><i>„Það hefur greinilega mikið verið lagt í undirbúning og kynningu á Sundabrautinni og er það vel. En sem íbúar í Stararíma í Grafarvogi viljum við fjölskyldan lýsa yfir áhyggjum af þessum fyrirhugaða fjögurra akreina þjóðvegi í bakgarðinum hjá okkur, bæði vegna hávaða sem og mengunar. Af þeim sökum og ef af þessu verkefni raunverulega verður</i></p> | Framkvæmdaraðili vísar í svarlið 20.1 við athugasemdum varðandi möguleg mengandi áhrif framkvæmdarinnar. Auk þess bætir framkvæmdaraðili við að áhrif mismunandi valkosta á hljóðvist verða metin og mótvægisáðgerðir lagðar fram eftir þörfum. |

| | | |
|-----------|---|---|
| | <i>þykir okkur skynsamlegt og eðlilegt að brautin verði sett í göng allt Gufunesið. Að öðrum kosti þykir okkur eðlilegt að krefjast þess að gerðar verði ráðstafanir til að draga úr þeim hávaða og mengun sem þjóðvegur á þessu svæði mun sannarlega valda.“</i> | |
| 26 | Elmar Freyr Torfason, dags. 17.10.23 | |
| 26.1 | <i>„Fróðleg kynning í Langholtsskóla þar sem margt fróðlegt kom fram. Sláandi að þeir sem mættu á fundinn virðast ekki skilja að þó að núverandi tillaga að brú sé ekki nákvæmlega sama tillaga og lá fyrir á sínum tíma varðandi hábrú, þá er 30-35m há brú ekki lágbrú eins og sumir stjórnámálamenn hafa viljlað kalla hana, en í eðli sínu er enginn munur á þessum tveim tillögum fyrir íbúa hverfisins. Nema mögulega að lægri brú er opin fleiri daga á ári. Borgaryfirvöld hafa, eftir samráð við íbúa við Laugardal og í Grafarvogi, margoft hafnað þessari leið, og var í það minnsta gefið í skyn á sínum tíma þegar Vilhjálmur Þ. Vilhjálmsson var borgarstjóri, að þetta væri í síðasta sinn sem taka þyrfti þennan slag. Því spyr ég mig hvort það sé virkilega svo að það eigi bara að preyta íbúa þangað til þetta fer í gegn. Vilji íbúa hefur ekki breyst.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um tvo brúarvalkosti við þverun Kleppsvíkur, annars vegar 30 m háa brú og hins vegar 15-20 m háa brú, og gerð grein fyrir umhverfisáhrifum af hvorum valkosti fyrir sig. Jafnframt verður fjallað um jarðgöng á sömu leið. Á þessu stigi máls telur framkvæmdaraðili alla þessa valkosti koma til greina. |
| 26.2 | <i>„Ég sakna þess að sjá umfjöllun um 0-kost, hvaða áhrif hefur hann, hvað þarf að gera til að bæta hann og fleira í þeim dúr. Eins er vitað að um mjög umferðaraukandi aðgerð er að ræða, ég sakna þess að sjá ekki greiningu á því hve margar ferðir verða farnar aukalega af hálfu íbúa Grafarvogs vegna þessarar tengingar. Skrifaðar hafa verið margar greinar um þetta mál, og best að vísa í tvær þeirra hér. https://kjarninn.is/skodun/2017-07-04-komdu-fagnandi-sundabraut-jon-gunnarsson-thad-er-ekki-eftir-neinu-ad-bida/ https://kjarninn.is/skodun/2017-06-02-vadall-ur-vegagerd/ Báðar þessar greinar kjarna afstöðu íbúa, þolenda þessarar framkvæmdar, vel. En við má bæta að frá því að þessar greinar voru skrifaðar hafa aðstæður í kringum ætlaðan lendingarstað breyst, við Holtaveg er kominn stór leikskóli, með stórt vinsælt leiksvæði barna í hverfinu,</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um núllkost, þ.e. að ekki verði farið af stað í framkvæmdir á Sundabraut. Í umhverfismatsskýrslu verður einnig umferðargreining og áhrif á umferð og samgöngur metin. |

| | | |
|-----------|--|--|
| | <i>Félagsmiðstöð unglinga er þarna enn, vistunarræði barna og fleira í þeim dúr.“</i> | |
| 26.3 | <i>„Eins finnst mér vanreifaður afleiddur kostnaður við að fara í að leggja brú, hér þarf að greiða Samskipum annað hvort skaðabætur fyrir skerta hafnarastöðu, eða byggja nýjann viðlegukant. Til að Sæbraut taki við aukinni umferð, þarf að reisa mislæg gatnamót Langholtsvegur-Sæbraut, Dalbraut-Sæbraut, Klettagarðar-Sæbraut, taka ákvörðun um gatnamót Laugalækjar-Sæbrautar. Að ótöldum áhrifum á fasteignaverð íbúa í nánasta nágrenni við þessar "vegbætur". Ég vil endilega að fólk fari aftur á teikniborðið og skoði mjög gaumgæfilega 0-kostinn og hvernig má bæta hann.“</i> | Vísað er til svars við umsögn nr. 19.7. |
| 27 | Faxaflóahafnir, dags 17.10.23 | |
| 27.1 | ” 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. “ | Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast viðbragða. |
| 27.2 | ” 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. “ | Fjallað verður um mismunandi valkosti Sundabrautar í umhverfismatsskýrslu og tengingar við núverandi gatnakerfi og aðliggjandi svæði, m.a. hafnarsvæðið. |
| 27.3 | ” 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. “ | Áhrif mismunandi valkosta Sundabrautar á ýmsa þætti, t.d. hafnarstarfsemi, verða til umfjöllunar í umhverfismatsskýrslu. |

| | | |
|------|--|---|
| 27.4 | <p>„ Faxaflóahafnir hafa á undanförunum 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 ráðgjafaryfirtækinu 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.faxaflaohafnir.is/is/forsidu-frettir/sundahofn-sem-flutningahofn-til-framtidar/.</p> <p>“</p> | Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast viðbragða. |
| 27.5 | <p>„ 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 mótvægisáðgerðir 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.</p> <p>“</p> | Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast viðbragða, en umræddar breytingar á skipulagi hafnarsvæðis verða væntanlega teknar fyrir í sérstakri aðalskipulagsbreytingu. |
| 27.6 | <p>„ 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.</p> <p>“</p> | Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast viðbragða. |
| 27.7 | <p>„ 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.</p> <p>“</p> | Framkvæmdaraðilar munu halda áfram samráði við Faxaflóahafnir og Sorpu um framkvæmdirnar, þar sem m.a. er vettvangur til að ræða um legu brautarinnar. Legu Sundabrautar eru þó ákveðnar skorður settar í Gunnunesi vegna fornminja sem þar er að finna og því ekki mikið um möguleika til hliðrunar á því svæði. |
| 28 | <p>Ásta Þorleifsdóttir, dags. 18.10.23</p> | |
| 28.1 | <p>„ Undirrituð fagnar því að loksins skuli eiga að leggja Sundabraut sem er mikilvæg framkvæmd. Samtímis eru gerðar alvarlegar athugasemdir við skort á valkostum í matsáætlun þ.e. að ekki standi til að meta umhverfisáhrif mismunandi valkosta fyrir viðkvæmasta hluta framkvæmdarinnar, verkhluta 2 og 3. Ólíkt því sem á við um leiðir yfir Elliðavog er Sundabraut frá Gufunesi að Geldinganesi í jaðri friðlýsts svæðis sem er háð því að sjávarföll verði óheft. Áhrif Sundabrautar á</p> | Vísað er til svars við umsögn nr. 10.1. |

| | | |
|------|---|---|
| | <p><i>lífsgæði fólks og náttúru yrðu léttvæg fundin sé einungis gert ráð fyrir þverunum og brúm, versta mögulega kosti ólíkt því sem á við um fyrsta verkhlutann. Því er lagt til að í matsáætlun verði umhverfisáhrif jarðganga til jafns við þveranir og brýr umhverfismati Sundabrautar frá Gufunesi í Gunnunes. Þess ber að gæta að áhrif jarðgangna frá Gufunesi í Gunnunes hafa myndu hafa hverfandi áhrif á gangandi og hjólandi ólíkt fyrsta hlutanum sem liggur einfaldlega milli hverfa.“</i></p> | |
| 28.2 | <p><i>„Markmið mats á umhverfisáhrifum framkvæmdar er að leggja mat á afleiðingar viðkomandi framkvæmdar á umhverfi og hvernig draga megi úr eins og frekast er kostur neikvæðum áhrifum hennar vegna staðsetningar, starfsemi sem henni fylgir, eðlis og umfangs sem og mótvægisáðgerðir sem draga úr eða milda áhrif. Markmið matsáætlunar er að lýsa því með hvaða hætti skuli staðið að mati á hugsanlegum áhrifum framkvæmdar og starfsemi sem henni fylgir og eru líklegir til að valda umhverfisáhrifum.</i></p> <p>Náttúruvernd og græn svæði eru hvergi mikilvægari fyrir lífsgæði íbúa en í þéttbýli. Við mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar frá Gufunesi í Gunnunes er nauðsynlegt að horfa til tveggja þátta:</p> <p>A. Náttúruverndar og mikilvægi hennar fyrir íbúa</p> <p>B. Hljóðvistar byggðanna við framkvæmdasvæði í Gufunesi, Borgum, Víkum, Staðahverfi og Mosfellsbæ.“</p> | <p>Í matsáætlun er fjallað um þá umhverfisþætti sem verða til umfjöllunar í umhverfismatsskýrslu. Framkvæmdaraðili telur að þeir umhverfisþættir sem lýst er nái vel utan um helstu anga samfélagsins, m.a. náttúruvernd og hljóðvist.</p> |
| 28.3 | <p><i>„ Náttúruvernd er hvergi mikilvægari en í nágrenni við þéttbýli. Gildi óspilltrar náttúru fyrir lífsgæði íbúa og vellíðan verða seint ofmetin og er það stutt fjölda rannsókna. Blikastaðakró og Leiruvogur voru friðlýst árið 2022 eftir áralanga baráttu íbúa og annarra velunnarra. Mikilvægið felst í:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Strendur er óspilltar og engin mannvirki</i> <i>2. Blikastaðakró og Leiruvogur eru afar grunn, í Blikastaðakró er dýpi almennt 2-3 metrar.</i> <i>3. Á fjöru eru víðfemar leirur í vikunum með fjölbreyttum skeldýrum og þar eru einnig mikilvæg heimkynni burstaorma og sprettfiska</i> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar metin á vernduð svæði, þar á meðal friðlýsta svæðið Blikastaðakró og Leiruvog. Tekið verður mið af verndargildi svæðisins, m.t.t. til auglýsingar um friðlýsingu svæðisins og metið hvaða áhrif framkvæmdin mun hafa á verndargildi þess.</p> <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á botndýralíf, fugla, fiska, seli og útivist.</p> |

| | | |
|------|---|--|
| | <p>4. Svæðið er IBA svæði þ.e. alþjóðlega mikilvægt fuglasvæði</p> <p>5. Tugir fuglategunda halda til í vikunum og þar er töluvert æðarvarp</p> <p>6. Um 20 landselir búa í Blikastaðakró</p> <p>7. Laxagengd er um friðlýstasvæðið í Úlfarsá/Korpu sem er einnig mikilvæg fyrir fugla og aðra laxfiska.</p> <p>8. Kayakklúbburinn hefur aðsetur sitt við vikurnar og þar er helsta róðrarsvæðið íbúa höfuðborgarsvæðisins</p> <p>9. Aðstaða er til sjósunds enda sjórinn lítt mengaður</p> <p>10. Góðir göngustígar umlykja friðlýsta svæðið þar sem þúsundir manna njóta návistar við náttúruna án umferðarskarkala.</p> <p>11. Tveir af vinsælustu golfvöllum landsins aðliggjandi vikunum.</p> <p>12. Hestaleiðir liggja um Blikastaðanes.</p> <p>Allir þessir þættir munu verða fyrir miklum neikvæðum og óafturkræfum afleiðingum af þverunum.“</p> | |
| 28.4 | <p>„Góð hljóðvist er gríðarlega mikilvæg heilsu manna. Með því að leggja Sundabraut með þverunum og brúm er hljóðvist íbúa ógnað þar sem umferðarhávaði magnast við að skella á haffletinum.“</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist og mótvægisáðgerðir lagðar til, þar sem við á.</p> |
| 28.5 | <p>„Loks er rétt að minnast þeirra neikvæðu áhrifa sem þveranir hafa haft á lífríki innan þeirra þar þveranir loka fyrir eðlileg sjóskipti á sjávarföllum þannig að setmyndun verður innan þverana. Slíkt hefði sérstaklega alvarlegar afleiðingar í Blikastaðakró og Leiruvogi vegna þess hversu grunnar vikurnar eru. „</p> | <p>Sundabraut verður hönnuð með það að leiðarljósi að stuðla að fullum vatnsskiptum og óbreyttu seltustigi innan vegfyllinga. Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á hafstrauma, öldufar og setflutninga og mótvægisáðgerðir lagðar til, þar sem við á.</p> |
| 28.6 | <p>„Í þeirri matsáætlun sem hér er til kynningar er gert ráð fyrir að framkvæmdum við Sundabraut sé skipt í 4 verkþætti. Eðlilegra væri með tilliti til umhverfisáhrifa bæði á lífsgæði fólks sem og lífríki að framkvæmdinni væri skipt upp í 3 verkhluta, að verkhluti 2 og 3 verði</p> | <p>Ólíkt því sem áður var er nú fyrirhugað að Sundabraut verði framkvæmd í einum áfanga. Hins vegar er framkvæmdarsvæðið víðfeðmt og því verður umfjöllun um framkvæmdasvæðið í umhverfismatinu samkvæmt svæðisskiptingu sem kynnt er í matsáætlun. Það er gert til einföldunar á umfjöllun í umhverfismati.</p> |

| | | |
|-----------|--|---|
| | <i>sameinaðir en slíkt er forsenda þess að halli jarðgangna verði hæfilegur.“</i> | |
| 28.7 | <i>„Hér er gerð krafa um að meta umhverfisáhrif jarðganga til jafns við þveranir og brýr umhverfismati Sundabrautar.“</i> | Vísað er til svara við umsögnum nr. 10.1 og 23.1 |
| 29 | Grétar Berg Þorláksson, dags. 18.10.23 | |
| 29.1 | <i>„Er á móti því að Sundabraut sé svo nálægt nýrri byggð í Gufunesi. Eins myndi brautin eyðileggja einstakt útivistasvæði í Geldinganesi, eitt af því örfáu svæðum þar sem borgarbúar geta leyft hundum sínum að hlaupa frjálsum. Nær væri að kanna frekari möguleika á göngum.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á útivist og mótvægisáðgerðir lagðar fram eftir þörfum. |
| 30 | Kári Þór Rúnarsson, dags. 18.10.23 | |
| 30.1 | <i>„Tek undir með umsögn #25; huga þarf sérstaklega að hljóð- og mengunarvörnum við Stararima í Grafarvogi ef hraðbraut verður sett nánast í bakgarðinn hjá íbúum hverfisins.“</i> | Vísað er í svarlið 20.1 og 25.1 við þessum hluta umsagnarinnar. |
| 30.2 | <i>„Bæði mun umferð aukast verulega um Strandveg frá fyrirhuguðu hringtorgi og að Hallsvegi. Einnig hef ég ekki heyrt eða séð áætlanir um hvaða áhrif þetta hefur á akstur og aukningu á bílaumferð í gegnum Grafarvoginn, og þá sérstaklega Hallsveg, en ekki síður um Borgaveg (sérstaklega ef göng verða fyrir valinu) sem verður þá væntanleg vænn kostur fyrir alla Mosfellinga og Grafarholtsbúa, auk annarra Grafarvogsbúa sem eru að koma eftir Sundabrautinni, hvort sem er utan af landi eða úr miðbænum.“</i> | Vísað er í svarlið 8.3 við þessum hluta umsagnarinnar. |
| 30.3 | <i>„Ég reyndar leggst alfarið gegn þessum framkvæmdum þar sem þetta mun hafa gríðarlega mikla röskun á lífsgæðum í för með sér, en ætla ekki að halda að mín persónulega skoðun á málinu (eða þeirra íbúa við Stararima sem mér eru sammála) skipti neinu máli.“</i> | Þessi hluti umsagnarinnar krefst ekki svara af hálfu framkvæmdaraðila. |

| | | |
|--|---|--|
| 30.4 | <p>„Ef af þessum framkvæmdum verður þarf að hækka hljóðmön fyrir aftan Stararima til muna, passa að hringtorgið sem sett verður við Hallsteinsgarð trekki ekki að spólandi ungmenni á krafmiklum bílum (sem er þegar mikið vandamál víða um Grafarvoginn) auk þess að passa umferð og umferðahraði aukist ekki til muna um þessar megin götur í gegnum Grafarvoginn.“</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist metin og mótvægisáðgerðir lagðar fram þar sem við á. Einnig mun fara fram umferðargreining og henni gerð skil í umhverfismatsskýrslu.</p> |
| 30.5 | <p>„Mér sýnast þessar tillögur að Sundabraut gagnast öllum nema Grafarvogsbúum og eins og svo oft áður þegar kemur að ákvörðunum borgarinnar, þá skiptir álit og upplifun Grafarvogsbúa litlu máli (ef það er þá munað eftir að það sé yfirhöfuð hverfi hérna uppfrá)“</p> | <p>Mikil umferð fer úr Grafarvöginum um Höfðabakka og Ártúnsbrekku í dag. Meðal markmiða Sundabrautar er að bæta tengingar Grafarvogs við svæðið vestan Elliðaáa og dreifa með því umferð á fleiri leiðir og léttu á umferðarþunga um þessa vegi. Sundabraut mun þar að auki stytta ferðir gangandi og hjólandi fyrir fólk sem ferðast úr Grafarvogi á svæðið vestan Elliðaáa.</p> <p>Umferðargreiningar sýna að umferð um Gullinbrú og Strandveg minnkar verulega með tilkomu Sundabrautar.</p> |
| <p>31 Bragi Sigurður Baldursson, dags. 18.10.23</p> | | |
| 31.1 | <p>„Þessi framkvæmd eyðileggur útivistarsvæði Grafarvogsbúa og dýralíf. Göng væri betri kostur.“</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á útivist og dýralíf metin. Borin verða saman mismunandi áhrif þeirra valkosta sem kynntir eru í matsáætlun.</p> <p>Í matsáætlun er fjallað um valkosti sem vinsaðir hafa verið frá og því lýst af hverju viðkomandi lausnir verða ekki settar í umhverfismat. Í kafla 3.5.7 er fjallað um jarðgöng á leiðinni frá Gufunesi og upp í Álfsnes en í drögum að matsskýrslu 2009 voru lagðir til tveir möguleikar á slíkum göngum, annars vegar frá Gufunesi í Geldinganes og hins vegar frá Gufunesi og alla leið í Álfsnes. Í ljós kom að hæðarlega jarðganganna reyndist mjög erfið og því komu jarðgangalausnir aðeins til greina með Sundagöngum undir Kleppsvík.</p> <p>Líkt og fram kemur á bls. 44 í matsáætlun mæla eftirfarandi atriði gegn jarðgöngum frá Gufunesi að Álfsnesi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Göngin eru mjög kostnaðarsöm, líklega með neikvæða arðsemi • Hæðarlega mjög erfið |

| | | |
|-----------|--|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Líklega þarf að lengja göngin frá fyrri áætlunum vegna krafna um meiri bergþekju • Jarðgöng á kaflanum ganga bara með Sundagöngum fyrir fyrsta áfanga • Gefur ekki kost á leið fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur |
| 32 | Guðný Rut Pálsdóttir, dags. 18.10.23 | |
| 32.1 | <p>„Sem íbúi í norðanverðum Grafarvogi þá valdi ég að búa hér einmitt vegna nálægðar við ósnortna náttúru og sem lengst frá þungri umferð. Geldinganesið er mikil náttúruperla og nálægðin við sjóinn ómetanleg. Það eru ekki margir staðir eftir við landið þar sem er hægt að fylgjast með landselum hvort sem þeir eru að leggja sig á skerunum, kíkja uppúr sjónum og fylgjast forvitnir með okkur til baka eða að elta fiskitorfur með tilheyrandi ærslagangi. Reglulega má einnig sjá smáhveli elta uppi fiskitorfur inn að Gorvík og Blikastaðarkró. Frábært er að fylgjast með hvernig fuglalífið breytist með árstíðum og er Geldinganes og ströndin þar mikilvægur staður fyrir farfugla ss margæs og mikið af mófuglum sem verpa þar. Að sitja þar úti í móa, með útsýni til allra átta og njóta í íhugun er mörgum mikilvægt til að losna úr amstri hversdagsins og hreinsa hugann, í göngufæri við heimilið er einfaldlega dásamlegt. Kostur 0 er augljós í mínum huga þar sem aukin umferð veldur auknum umferðarhávaða og vega alvarlega að friðuðum svæði svosem Gorvík og Blikastaðarkró, svo ekki sé minnst á ró íbúa. Leiðin fyrir Grafarvogsbúa niður í miðbæ styttist svo lítið að ég kem ekki til með að nýta mér hana. Jarðgöng eru svo næsti kostur þar á eftir. Sé heldur ekki hvernig þetta er að stytta leiðina mikið fyrir Mosfellsbæinga, það er í rauninni bara verið að bæta við annarri akgrein. Sundabraut, nei takk“</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif mismunandi valkosta framkvæmdarinnar á útivist, dýralíf og ásýnd.</p> |
| 33 | Corinna Hoffmann, dags. 18.10.23 | |
| 33.1 | <p>„Sem íbúi í Borgarhverfi er ég 100% á móti Sundabraut í gegnum strandlengjuna hér fyrir neðan. Sjávarsiðan er gríðarlega vel sótt sem náturuleg útivistarparadís. Hér get ég fyllt á tankinn mjög stutt frá</p> | <p>Framkvæmdaraðili telur umsögnina ekki krefjast svara.</p> |

| | | |
|-----------|---|---|
| | <i>amstri dagsins. Hér er yndisleg að njóta og fylgjast með sjávarlífið, fuglum, selum, hoppandi fiskum, róa, synda og njóta sólarinnar. Ómetanlegt fyrir heilsu manna. Ég vona svo innilega að þessu verður ekki röskuð og eyðilögð. Nóg er til af tilgerðum svæðum. Okkur vantar óbreytt natúra í lífið!“</i> | |
| 34 | Marín Ósk Hafnadóttir, dags. 18.10.23 | |
| 34.1 | <i>„Arðsemislíkön sýna fram á ábata af Sundabrautinni. Væri ábatinn jafn afgerandi ef arðsemislíkön tækju mið af góðum almenningsamgöngum innan höfuðborgarsvæðisins, til og frá höfuðborgarsvæðinu, lýðheilsu og grænum svæðum og innra virði ósnortinnar náttúru?“</i> | Við útreikninga á arðsemi Sundabrautar er notast við greiningar úr samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins (SLH) til þess að ákvarða umferðarmagn, ekna kílómetra og tafatíma. Í SLH er gert ráð fyrir að allar framkvæmdir samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins verði að veruleika, þ.m.t. Borgarlína, nýtt leiðakerfi Strætó, göngu- og hjólastígar. |
| 34.2 | <i>„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.“</i> | Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á útivist. Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á gróðurfar, fuglalíf, loftlagsáhrif, staðbundin loftgæði, hljóðvist, náttúruminjar og verndarsvæði og sjónræn áhrif framkvæmdar. Mótþægisaðgerðir verða lagðar fram þar sem við á. |
| 34.3 | <i>„Undirrituð býr skammt frá stofnbraut og þekkir vel áhrif slíkra. Sótmenkun 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</i> | |

| | | |
|------|--|---|
| | <p>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 Geldinganes, friðlýsingu Leiruvogs og Grænbók um líffræðilega fjölbreytni íslenskra vistkerfa. Sundagöng vernda útivistarsvæði í Gufunesi en það svæði gagnast helst frísíggjufurum 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.“</p> | |
| 34.4 | <p>„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.“</p> | |
| 34.5 | <p>„Aðstandendur á kynningarfundum 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</p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á ásýnd og hljóðvist metin og mótvægisáðgerðir lagðar fram eftir þörfum.</p> <p>Framkvæmdaraðili ítrekar svör sem fram komu á umræddum íbúafundi, að göng frá höfuðborgarsvæðinu og alla leið á Kjalarnes</p> |

| | | |
|------|---|--|
| | <p><i>uppbyggingu í Geldinganesi og Álfsnesi sem voru forsendur þessa verkefnis þá. Forsendur verkefnisins í dag er minni akstur vegna styttri vegalengda. Á kynningarfundum 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 umferðarpunga og hjá íbúum í Grafarvogi vegna sjónrænna- og hljóðrænna áhrifa, mengunar og skerðingar útivistarsvæðis.“</i></p> | <p>mæta ekki markmiðum framkvæmdarinnar. Slík göng myndu ekki mæta þörfum almenningsgangna og gangandi og hjólandi umferðar, auk þess sem mun flóknara væri að bæta tengingar Grafarvogs við svæðið vestan Elliðaána með slíkum göngum.</p> <p>Framkvæmdaraðili bendir jafnframt á mikilvægi þess að horft sé til kostnaðar við hönnun og undirbúning stórfamkvæmda á borð við Sundabraut. Forsenda þess að hægt sé að bjóða framkvæmdina út sem samvinnuverkefni er að sýnt sé fram á arðsemi verkefnisins til lengri tíma. Það er grundvallaratriði ef fjármögnunaraðilar/verktakar eiga að sýna verkefninu áhuga. Með tilliti til kostnaðar og arðsemi verkefnisins, telur framkvæmdaraðili óraunhæft að taka þann valkost til skoðunar í umhverfismati að leggja jarðgöng frá höfuðborgarsvæðinu og á Kjalarnes.</p> |
| 34.6 | <p><i>„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</i></p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf metin og mótvægisáðgerðir lagðar fram þar sem við á.</p> |

| | | |
|------|---|---|
| | <i>verndaðra fuglategunda, ef einhverjar eru, í nokkur ár eftir að framkvæmd lýkur. Umsvif mannsins eru að leiða til uppsafnaðrar fækkunar í stofnum.“</i> | |
| 34.7 | <i>„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.“</i> | Í umhverfismatskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar metin á botndýralíf, fuglalíf, fiska, verndarsvæði og útivist. Fjallað verður um hvernig framkvæmdin samræmist fyrirbyggjandi áætlunum, þar sem við á. |
| 34.6 | <i>„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 almenningsamgöngur 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 umferðarpunga. Þvert á móti þarf að fækka bifreiðum á vegum til að ná þeim árangri.“</i> | Þessir hlutar umsagnarinnar krefjast ekki svara af hálfu framkvæmdaraðila. |

| | | |
|-----------|--|---|
| 34.7 | „Höfundur er fyrrum íbúi í Grafarvogi, núverandi íbúi við Miklubraut, jarðefnafræðingur að mennt og starfar sem verkefnastjóri umhverfismála.“ | |
| 35 | Sigurður Rúnar Ívarsson, dags. 18.10.23 | |
| 35.1 | „Vil bara benda á að hávaðamengun frá Hallsvegi vegna Vesturfoldar, er of mikil í dag, og mun bara aukast við meiri umferð, það er því full ástæða til að reikna með í dæminu að setja hljóðmön vegna þessa á milli Hallsvegur og Vesturfoldar alveg að Hallstorgi þar sem byggðin endar við Austurfold“ | Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist og mótvægisáðgerðir lagðar fram, þar sem við á. |
| 36 | Rúna Hauksdóttir Hvannberg, dags. 18.10.23 | |
| 36.1 | „Undirrituð Rúna Hauksdóttir Hvannberg kt 020762-2259 og Guðmundar Hermannssonar kt280347-2999 Gerum eftirfarandi athugasemdir við leiðin yfir Kollafjörð og inn á Kjalarnes. Við erum eigendur af löndum í Móavík og Móalandi og því óskum við eftir að farin verði innri leiðin og sem minnst tjón verði á eignalandi. Við erum langþreytt á samskiptum okkar við Vegagerðin vegna vegaframkvæmda og breikkunar á þjóðvegi á þessu svæði og treystum okkur ekki í frekari samstarf eða þau.“ | Í umhverfismatskýrslu verður samanburður á umhverfisáhrifum innri og ytri leiðar um Kollafjörð, þ.á.m. áhrif á skipulag og landnotkun. |
| 37 | Natalie Marie Ouellette, dags. 18.10.23 | |
| 37.1 | „A highway through this neighborhood will ruin the quality of life of the inhabitants, pollute the air we breathe, disturb the wildlife and destroy the nature. All things you can not get back once you build. Another method like a tunnel must be investigated.“ | The impacts on air quality, benthic fauna, natural monuments and protected areas, birds, fish and vegetation will be assessed in Environmental Impacts Report. |
| 38 | Móttöku- og flokkunarstöð Sorpu, dags 18.10.23 | |
| 38.1 | „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.“ | Framkvæmdaraðili tekur undir það að SORPA bs. sé mikilvægur hagaðili Sundabrautar. Allir valkostir í umhverfismati gera ráð fyrir aksturstengingum við Gufunes, ýmist beint inn á Sundabraut eða um |

| | | |
|-----------|---|---|
| | <i>Jafnframt er bent á að SORPA.bs rekur bæði Gas og jarðgerðarstöðina GAJA og urðunarstaðinn í Álfsnesi.“</i> | Strandveg líkt og nú er. Samráð verður haft við SORPU varðandi útfærslu Sundabrautar og tengingar í Álfsnesi. |
| 38.2 | <i>„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 Móttökuog 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.“</i> | |
| 39.3 | <i>„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.“</i> | |
| 39 | Gunnar Bjarni Þórisson, dags. 18.10.23 | |
| 39.1 | <i>„Ég sat kynningarfund í Rimahverfi og varð fyrir miklum vonbrigðum. Þar talaði hver sérfræðingurinn í kapp við annan um rannsóknir á þessu og hinu. Þannig var ryki þyrlað upp til þess að fólk missti þráðinn og tapaði sér í upplýsingarugli. Nú er ég umhverfissinni en allt tal um talningu fugla,skoðun á lífríki fiska og fornminjar er hjóm eitt þegar ekki er hugað að alvöru að íbúum svæðisins. Það virðist ekki vera neitt mál að færa vegstæði vegna fornminja í Gunnunesi en það á síðan að velja ódýrustu og verstu leiðina fyrir okkur Hamrahverfisbúa. Það á að skera hverfið okkar frá öllu því sem við sóttumst eftir þegar við fluttum hingað og það með einu pennastriki. Nú er ég utan af landi og búinn að sjá allt of mörg mistök sem öll hafa haft sama samnefnarann peningaleysi og skort á áræðni. Byggðar voru rottuholur með Strákagöngum og Múlagöngum. Keyra þarf út alla Almenniga og út allan Ólafsfjarðarmúla til þess að komast í göngin. Það sama átti sér stað í</i> | Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast svara. |

| | | |
|-----------|---|--|
| | <i>Oddskaðsgöngum. Keyra þurfti upp á fjallstopp til þess að keyra í gegnum göngin. Ef við höfum ekki efni á því að gera hlutina almennilega þá er betra að bíða og sleppa því að framkvæma þangað til betri lausnir finnast. „</i> | |
| 39.2 | <i>„Ætla menn virkilega að framlengja Hallsveg út í sjó og skera uppbyggingu Gufunessins frá fólkinu sem þarna býr. Á að tvöfalda Hallsveg sem var fellt á sínum tíma? Á það að vera útsýni allra þeirra sem byggja Mosfellsbæ og Grafarvog að sjá og heyra umferðargný trukka og annarra flutningatækja allan sólarhringinn? Eina vitræna lausnin á þessu dæmi eru göng og það fleiri en ein ef verða vill. Við mótmælum öll þessari árás á hverfið okkar. Við skorum á borgaryfirvöld að standa í lappirnar og láta ekki troða einhverjum brúarræfli ofan í kokið á sér þó borgarsjóður standi illa.“</i> | Tvöföldun núverandi Hallsvegur er ekki hluti af Sundabrautarverkefninu. Í þeim valkostum þar sem Hallsvegur er eina tenging Sundabrautar við Grafarvog benda umferðargreiningar til þess að hann þurfi að vera tvöfaldur upp að Strandvegi. Jarðgöng frá Sæbraut að Gufunesi eru valkostur í umhverfismati Sundabrautar og verður sá valkostur borinn saman við þverun Kleppsvíkur með brú. Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um sjónræn áhrif framkvæmdarinnar og áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist. |
| 40 | Bergþóra Valsdóttir, dags. 18.10.23 | |
| 40.1 | <i>„Ég geri alvarlega athugasemd við núverandi áætlun og tel að hún sé algerlega óviðunandi og mjög skammsýn. Ég vil leggja áherslu á mikilvægi þess að standa vörð um friðlýst svæði sem eru mikilvæg heimkynni fugla eins og t.f. Blikastaðakróin er. „</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf og vernduð svæði, þ.m.t. Blikastaðakró. |
| 40.2 | <i>„Ennfremur bendi ég á mikla hljóðmengun sem núverandi áætlun hefur í för með sér fyrir íbúa í Hamrahverfi, Rimahverfi, Borgahverfi, Víkurhverfi og Staðahverfi. Eina ásættanlega framkvæmdin, og hugsuð til framtíðar, eru göng yfir í Gunnunes.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist og mótvægisáðgerðir lagar fram, þar sem við á. |
| 41 | Kristín Laufey Steinadóttir, dags. 18.10.23 | |
| 41.1 | <i>„Ég, sem íbúi í norðanverðu Hamrahverfi, hef áhyggjur af loftmengun, hljóðmengun og sjónmengun af Sundabraut verði hún lögð sem brú og tengd norðan við hverfið. Þá mun hún skera burt helsta útivistarsvæði okkar Grafarvogsbúa í Gufunesbæ og öryggi gangandi vegfarenda, þar á meðal barna okkar, þangað verður skert.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á staðbundin loftgæði, útivist, loftlagsáhrif, hljóðvist og ásýnd. Mótvægisáðgerðir verða lagðar fram, þar sem við á. |
| 42 | Guðmundur Kristján Sæmundsen, dags. 19.10.23 | |
| 42.1 | <i>Skýrslan er góð og fróðleg. Hún bendir á ýmsa annmarka við að leggja brautina þessa leið, eins og svæði á náttúruminjasrá, friðlýst svæði, fornminjar, áhrif á dýralíf (t.d. er Geldinganes eini varpstaður</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður umfjöllun um áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf, seli, útivist, hljóðvist, ásýnd, náttúruminjar, verndarsvæði og fornminjar. |

| | | |
|-----------|--|---|
| | <p>stormmáfs á höfuðborgarsvæðinu) o.fl.. Ef við skoðum bara það sem snýr að Grafarvogi þá er brautin að fara að liggja við og yfir gríðarlega skemmtileg útivistarsvæði með fjölbreyttri náttúru og miklu dýralífi. Gufunes svæðið sem voru áður sorphaugarnir hefur verið tekið í gegn og þar er hægt að finna ýmsa afþreyingu sem fjöldi manns sækir í alla daga. Þetta svæði missir að mínu mati aðráttarafl sitt ef lögð er hraðbraut með því. Áhrifin yrðu þó lítil sem engin ef brautin yrði lögð í göng undir svæðið. Brú yfir Eiðsvík og braut gegnum Geldinganesið yrði stórkostlegt náttúrslýs. Þetta svæði er einstök útivistarparadís á höfuðborgarsvæðinu. Fjöldi fólks sem sækir svæðið eykst ár frá ári. Þarna eru fólk að synda í sjónum, stunda kajak róður, veiða, barnafjölskyldur sækja í fjöruna með börnin og lausganga hunda er leyfð í Geldinganesi. Einnig er þarna mjög fjölbreytt dýralíf, mikið um seli og margar fuglategundir. Þarna hafa stórir hópar af Margæsum viðkomu beggja vegna við eyðið bæði á vorin og haustin. Ef brautin yrði lögð þarna yfir, þá er þetta svæði úr sögunni. Eins er bara sandeiðið eitt og sér mjög sérstakt og líklega ekki annað eins að finna á höfuðborgarsvæðinu. Svæðið fyrir brautina er ansi þröngt milli nýja Gufunes hverfisins, Rima- og Borgahverfis. Þar mun verða mikið ónæði fyrir íbúa þess hverfis. Samkvæmt Borgarvefsjá er einnig mikið af fornminjum í brautarstæðinu allt í gegnum Grafarvoginn. „</p> | |
| 42.2 | <p>„Að mínu mati þyrfti að endurskoða legu brautarinnar, fara núllleiðina og hætta bara við þetta eða þá að taka dýrari kostinn og hafa þetta allt í gögnum undir íbúðarbyggðinni og norður fyrir Geldinganes.“</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verða valkostir bornir saman við núllkost. Þá bendir framkvæmdaraðili á að með göngum norður fyrir Geldinganes er markmiðum Sundabrautar ekki náð en meðal markmiða framkvæmdarinnar er að styrkja tengingu Grafarvogs við svæðið vestan Elliðaána.</p> |
| 43 | Gunnar Bjarni Þórisson, dags. 19.10.23 | |
| 43.1 | <p>„Ég óska eftir því að það komi fram að ég er hlyntastur 0 leið. Enn er verið að vinna með áratuga gamlar hugmyndir við lagningu Sundabrautar. sem uppfylla ekki hugmyndir okkar íbúanna hvað þá þeirra sem á eftir koma.“</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verða valkostir bornir saman við núllkost.</p> |

| 44 | Árný Elínborg Ásgeirsdóttir, dags. 19.10.23 | |
|------|---|---|
| 44.1 | <p>„ Gufunesið er staður kyrrðar, náttúru, dýrlífs, útivistar og lista fyrir íbúa Grafarvogs og annarra Reykvíkinga. Umferðarþunginn sem mun fylgja Sundabraut með tilheyrandi hávaða, mengun og hættu mun taka það frá okkur. Ég er íbúi Gufuness og flutti hingað vegna ofangreindra kosta. Fulltrúar meirihlutans í Reykjavík hafa endurtekið að rannsóknir sýni að breikkun og fjölgun gatna auki umferð, af hverju er þessi braut þá á dagskrá? Er ekki í stefnu Reykjavíkurborgar og Íslands að draga úr útblæstri frá bílum? Kynning Sundabrautar hljómar eins og martröð fyrir okkur Grafarvogsbúa. Bæði öll þau ár sem hún yrði í byggingu en líka síðar. Hverfið gerði ekki ráð fyrir að stærstu hraðbraut Rvk yrði troðið hér á milli, hvorki þegar kom að húsbýggingum eða lagningu gatnakerfis. Sundabraut kallar á gífurlegt rask fyrir okkur Grafarvogsbúa og óséð hver ávinningurinn eigi að vera. Með allri þeirri umferð sem kemur utan að landi og út á land þá getum við búist við miklum umferðateppum, sérstaklega á föstudögum og sunnudögum. Þau rök að við munum eiga greiðara með að keyra niður í bæ eru því alls ekki svo pottþétt. Umferð ferðaþjónustu og þungaflutninga mun einnig aukast gífurlega um Grafarvoginn. Við getum kvatt Grafarvog sem fallega útivistarsvæðið sem það er í dag. Útivist er ekki eins lokkandi í mengun og umferðarþunga. Sundabrautin mun skerða ferðafrelsi barna og munu foreldrar þurfa að skutla þeim á milli í meira mæli vegna hættunnar sem skapast af aukinni umferð frá svo fjölfarinni hraðbraut. Náttúra og dýralíf í núverandi mynd mun heyra sögunni til. Ég hef ekki heyrt sannfærandi rök fyrir Sundabraut, hvorki brú eða göngum. Að ferðatími út á land og utan að landi stýttist um 30 mín eru ekki virði rasksins og skaðans. Ef til þess kemur að Reykvíkingar þurfi að flýja borgina er þá ekki líklegra að notast verði við rútur en að allir verði í einkabílnum? Síðan væri sniðgra yfir höfuð að aðal höfn Íslands sé á Suðurlandi þar sem stýst er að sigla á meginlandið vegna útflutnings/innflutnings á vörum. Heildarkostnaðurinn á brú og göngum liggur svo ekki fyrir, þ.e. allar breytingar á gatnakerfi og skipulagi í Reykjavík sem þarf að framkvæma út frá Sundabaut. Það er því</p> | <p>Sundabraut hefur verið á aðalskipulagi Reykjavíkur síðan 1984 og í deiliskipulagi Gufuness frá febrúar 2019. Áætluð lega hennar hefur því legið fyrir í áratugi.</p> <p>Markmið Sundabrautar er m.a. að bæta tengingar Grafarvogs við svæðið vestan Elliðaáa og dreifa umferð á fleiri leiðir og létta á umferðarþunga. Mikill hluti umferðar um höfuðborgarsvæðið fer um Höfðabakka og Ártúnsbrekku í dag og telur framkvæmdaraðili að með tilkomu Sundabrautar muni létta á þessum vegum, með tilheyrandi ábóta fyrir íbúa í Grafarvogi. Jafnframt vísar framkvæmdaraðili í svarlið 4.1 varðandi Sundabraut í Aðalskipulagi Reykjavíkur.</p> <p>Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á náttúru, dýralíf, útivist, hljóðvist, staðbundin loftgæði, umferð og samgöngur, sem og stíga.</p> |

| | | |
|-----------|---|---|
| | <i>ómögulegt fyrir okkur að tjá okkur út frá því. Í raun hefur þetta ekki verið unnið nægilega ítarlega svo við höfum vitneskju um allar forsendur til að senda þessar ábendingar. En ég vil óska eftir að Sundabraut verði slegin alveg út af borðinu svo hún valdi ekki þessum reglulegu áhyggjum íbúa um umhverfi sitt sem umræða um þessi áform veldur.</i> | |
| 45 | Esther Ýr Þorvaldsdóttir, dags. 19.10.23 | |
| 45.1 | <i>„Sundabrautin gæti endaþ þétt upp við nýja íbúabyggð í Gufunesi og skapað aukinn hávaða og hættu. Samkvæmt einni hugmyndinni ætti brautin að fara yfir stórt svæði sem nú er vinsælt grænt útivistarsvæði sem nær allt frá Hallsteinsgarði og niður brekkuna að íbúðahverfinu, þar eru einnig matjurtareitir íbúa og stórt varplendi fugla.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist, fuglalíf og útivist. |
| 46 | Katrín Þorsteinsdóttir, dags. 19.10.23 | |
| 46.1 | <i>„Sundabraut er búin að vera á döfinni í mörg ár. Hefði átt að vera komin fyrir löngu síðan en einhvern veginn verið frestað aftur og aftur. Það sem skiptir mestu máli er að náttúrunni, fjörunni og útivistarsvæði í Gufunesi verði ekki eyðilaggt. Við erum með einstaka fjöru og fuglalíf sem má ekki raska vil þar benda á fjöruna fyrir neðan Staðarhverfið og iskónn að Blikastaðakró . VILJUM varðveita hana.Held að göng væru besta lausnin núna.Það er búið að byggja og skemma þar sem besta tengingin hefði verið í nýja Gufuneshverfinu. Þarf líka að passa að tenging við okkur sé góð þannig að umferðin fari sembest og við komust greiðlega héðan og til baka. Með von um góða og farsæla lausn. Hlakka til að fá Sundabraut.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdar á hafstrauma, öldufar og setflutninga, náttúruminjar og verndarsvæði, fuglalíf og gróðurfar. |
| 47 | Anna Kristín Björnsdóttir, dags. 19.10.23 | |
| 47.1 | <i>„Sem íbúi við Stararima þá viljum við fjölskyldan lýsa áhyggjum af þessari framkvæmd, þar sem hún kemur í bakgarðinn hjá okkur með hávaða og mengun sem henni fylgir. Gufunesið og Geldinarnesi er mikið útivistarsvæði fyrir íbúa hverfisins og Sundabraut kemur til með að skerða lífsgæði okkar mikið varðandi útivist. Það er verið að troða stóru mannvirki á svæði sem er varla pláss og hliðin á byggð í Gufunesi sem er auglýst sem vistvænt hverfi. Ég legg til að það verði fundin önnur leið fyrir þessa vegagerð eða sleppa henni alveg.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist, loftgæði og útivist metin. Framkvæmdaraðili vísar í svarlið 4.1 varðandi auglýsingu Gufuness sem vistvænt hverfi. |

| | | |
|-----------|---|---|
| 48 | Þorsteinn Jónsson, dags. 19.10.23 | |
| 48.1 | <i>„Íbúar nærliggjandi hverfa eins íg hamrahverfis munu búa við skert lífsgæði, minnkaðann aðgang að grænum svæðum. Minnkuð Hljóðvist, loftgæði, auknar líkur á hjarta og æðasjúkdómum, lungnakrabbameini og almenn heilsa. Fjöldinn allur af rannsóknum eru til sem sýna þetta.¹“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á útivist, hljóðvist, staðbundin loftgæði og loftlagsáhrif metin. |
| 49 | Lilja Magnúsdóttir, dags. 19.10.23 | |
| 49.1 | <i>„Sundabraut mun eyðileggja fallegustu útivistarsvæði Grafarvogs og jafnvel Reykjavíkur; Gufunesið sem hefur vinsæl leiksvæði fyrir börn, Geldingarnesið, ströndina þar við sem í dag er mikið notuð fyrir sjósund, kayaka og fjölskyldur að njóta útivistar. Enginn hefur áhuga á að fara með börnin sín að leika rétt við mikla umferðargötu og er þá mikið tekið af Grafarvogsbúum. Þar að auki mun mengun, hávaði og umferð um Grafarvog aukast.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar metin á útivist, hljóðvist og umferð og samgöngur. Mótvægisáðgerðir verða lagðar fram, þar sem við á. |
| 50 | Dagur Páll Ammendrup, dags. 19.10.23 | |
| 50.1 | <i>„Þessi framkvæmd mun skemma útivistarsvæðið í Gufunesi. Notum peninginn í annað.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á útivist. |
| 51 | Grímur Már Jónasson, dags. 19.10.23 | |
| 51.1 | <i>„Athugasemd sem snýr að kafla 4.4.11 Umferð og samgöngur í umfjöllun væntanlegrar umhverfismatsskýrslu er grundvallaratriði að fjallað verði um tengingar við hafnarsvæðið Sundahöfn. Um er að ræða aðal inn- og útflutningshöfn landsins og vöruflutningar til og frá Sundahöfn eru því mjög miklir og mikilvægir. Þess vegna er mikilvægt að gerð verði ítarlega grein fyrir því hvernig vegatengingum við höfnina verði háttað, til þess að rekstraraðilar geti kynnt sér helstu áhrif framkvæmda og borið saman kosti og galla þeirra valkosta sem eru til umfjöllunar. Á það bæði við um framkvæmdatíma Sundabrautar og rekstrartíma hennar.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um tengingar við hafnarsvæðið við Sundahöfn. |

¹ Með fylgdi rannsóknarskýrsla: Near Roadway Air Pollution and Health: Frequently asked Questions. United States Environmental Protection Agency. Office of Transportation and Air Quality. EPA-420-F14-044. August 2014

| | | |
|-----------|---|--|
| 52 | Margrét Þorbjörg Johnson, dags. 19.10.23 | |
| 52.1 | <i>„Ekkert annað en göng koma til greina. Á því svæði sem um ræðir eru margar náttúruperlur og okkur ber að vernda þetta náttúrlífssvæði. Því kemur ekkert annað til greina en göng.“</i> | Framkvæmdaraðili telur umsögnina ekki krefjast svara. |
| 53 | Urszula Renata Tlolka, dags. 19.10.23 | |
| 53.1 | <i>„ Me and my family moved to the Gufunes area as we were promised that this would be an ecological paradise, quiet and peaceful land on the outskirts of the city. If the bridge is built I will see the road straight through my windows and the sounds of birds and the sea will be replaced by constant car traffic and pollution. I do believe that a different solution is required and I don't like the direction the city is going, there are so few walking areas around Reykjavik itself that you have to take a drive to walk in nature, and now you want to ruin one of the closest to my and many other's homes. Please don't do this. Iceland is already losing its wilderness and unique character. There is so much wildlife to observe here every spring, It is hard to believe that Umhverfisstofnun agrees with that plan. The existing infrastructure is in a very bad condition, maybe this should be a priority, to fix the roads and sidewalks, to improve public transport, provide facilities for disabled people and not to plow green areas for the next road.“</i> | Framkvæmdaraðili vísar í svarlið 4.1 við þessari umsögn. Impacts on acoustics, outdoor recreation, nature, local air quality and visual impacts will be assessed in Environmental Impacts Assessment's report. |
| 54 | Heimir Snær Guðmundsson, f.h. íbúaráðs Grafarvogs, dags 19.10.23 | |
| 54.1 | <i>„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.“</i> | Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast viðbragða. |
| 54.2 | <i>„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.“</i> | Í umhverfismatskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á umferð, útivist, ásýnd og hljóðvist metin. Í öllum valkostum verður hugað að aksturs- og stígatengingum á milli hverfa og svæða enda markmið framkvæmdanna að bæta samgöngur fyrir alla ferðamata. |

| | | |
|------|--|--|
| 54.3 | <p>„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 liggja eftir endilöngu svæðinu.“</p> | <p>Framkvæmdaraðili vísar í svarlið 4.1 við þessari umsögn.</p> |
| 54.4 | <p>„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 fjölbætt mengun í grónu íbúahverfi og fjölbreyttu útivistarsvæði.“</p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á vernduð svæði metin.</p> <p>Framkvæmdaraðili vísar einnig í svarlið 10.1 við þessum hluta umsagnarinnar.</p> |
| 54.5 | <p>„ 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 svæði kæmu væntanlega til með að styðja betur við umferð gangandi og hjólandi.“</p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á útivist.</p> |
| 54.6 | <p>„ 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.“</p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verða umhverfisáhrif valkostanna borin saman.</p> |
| 54.7 | <p>„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</p> | <p>Framkvæmdaraðili þakkar fyrir ábendinguna. Við framkvæmdir verður óþarfa rask lágmarkað eins og kostur er, sama hvaða valkostur verður fyrir valinu.</p> |

| | | |
|-----------|--|--|
| | <i>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.“</i> | |
| 54.8 | <i>„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.“</i> | Varðandi legu Sundabrautar um Gufunes vísar framkvæmdaraðili í svarlið 4.1. Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif mismunandi valkosta metin, m.a. á ásýnd og hljóðvist. Mótvægisáðgerðir verða lagðar fram ef þörf er talin á. |
| 55 | Símon Þorkell Símonarson Olsen, dags., 19.10.23 | |
| 55.1 | <i>„Ég er íbúi í nýbyggingunum í Gufunesi og ætla að taka það fram að ég kæri mig ekki um að lögð séu mér orð í munn eins og gert er hér í einum ummælunum af nágretta mínum sem allhæfir að allir nágrettar hans séu sömu skoðunar og hann. Ég er mjög meðfylgjandi því að sundabrautin sé byggð og finnst það löngu kominn tími á það. Kostir þess að hafa þessa braut eru gífurlegir. Svo ekki sé minnst á að þetta myndi einnig þjóna sem auka flóttaleið ef til hamfara kæmu sem myndu hafa áhrif á leiðir til og frá bænum. Almennings samgöngur frá Grafarvogi yfir í aðra bæjarhluta eru algjör hörmung, ef þú ert ekki á leið niðri miðbæ þá er vesen að koma sér á milli. Með sundarbrúnni myndi það allavega auðvelda manni heilmikið að koma sér úr Grafarvoginum og þarna yfir af því það er mjög mikið vesen að komast héðan úr Gufunesi yfir í voga hverfið með því að notast við strætó. Þannig fyrir mitt leiti þá vonast ég til þess að framkvæmdir hefjist sem fyrst“</i> | Framkvæmdaraðili þakkar fyrir umsögnina en telur hana ekki krefjast viðbragða. |

| 56 | Lilja Sigrún Jónsdóttir, f.h. íbúasamtaka Laugardals, dags. 19.10.23 | |
|------|--|---|
| 56.1 | <p>„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 lýðheilsupáttum s.s. umhverfismengunar í nábýli við leikskóla eða aukna slyshættu af umferð nálægt skólum. Sjá nánar í fylgiskjali.“</p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif mismunandi valkosta framkvæmdarinnar á ýmsa þætti sem viðkoma lýðheilsu, m.a. hljóðvist, staðbundin loftgæði, ásynnd, umferð og samgöngur, og útivist.</p> |
| 56.2 | <p>„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 lýðheilsupáttum s.s. umhverfismengunar í nábýli við leikskóla eða aukna slyshættu af umferð nálægt skólum.</p> <p>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 samþykkt 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.</p> <p>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</p> | <p>Vísað er til svars við umsögn 56.1.</p> |

| | | |
|------|--|--|
| | <p><i>hafnarsvæðisins hafði verið hafnað af ýmsum ástæðum, kostnaðar og viðhalds.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.“</i></p> | |
| 56.3 | <p><i>„ Sértækar ábendingar vegna kynningar nú: Tenging áfanga 1 frá Sæbraut að Grafarvogi. Hvað varðar Sundabré (á þeirri leið sem áður var kölluð leið II) eru eftirfarandi ábendingar:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Reikna þarf til kostnaðar við brúarlausn endurgjald eða bætur sem koma fyrir það athafnasvæði og viðlegukant sem ekki verður nýtanlegur með þessari lausn.</i> <i>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.</i> <i>3. Reikna þarf til kostnaðar aðrar lausnir á að hindra umferð gegnumaksturs vegna þessarar vegtengingar.</i> <i>4. Rýna þarf þann möguleika að gerð verði göng í framhaldi af Sundabré undir Holtaveg sem kæmi upp t.d. við Grensásveg/Suðurlandsbraut eða Grensásveg/Miklubraut.</i> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Inn í kostnað brúarlausnar hefur ekki verið reiknað með að greiða þurfi fyrir athafnasvæði og viðlegukant sem ekki verður nýtanlegur. Skipulag í Sundahöfn er í endurskoðun. 2. Kostnaður við tengingar Sundabréar við Sæbraut, hvort sem um er að ræða plangatnamót eða mislæg gatnamót, er innifalinn í kostnaðartölum um Sundabré. 3. Talið er að þessi hluti sé lítill hluti heildarkostnaðar. 4. Við skoðun hefur ekki þótt ástæða til þess að leiða Sundabré inn í Laugardal. 5. Fyrir liggja nýlegar umferðartalningar á Sæbraut. Umferðarlíkon sem notuð eru við áætlanagerð hafa verið kvörðuð við umferðartalningar. 6. Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif á íbúa, m.a. verða áhrif á umferð og samgöngur, hljóðvist og staðbundin loftgæði metin með hjálp líkanútreikninga. Einnig verða metin áhrif á ásynd og landslag. |

| | | |
|------|---|---|
| | <p>5. Við alla þessa áætlanagerð er vísað til umferðamóðels 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 Langholtsvegur við Sæbraut hið minnsta enda hefur áður reynst misræmi milli áætlaðrar/reiknaðrar umferðabyngdar og talninga í áætlunum og reiknimódelum.</p> <p>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.</p> <p>7. Meta þarf eignaupptöku sem felst í lækkun á virði fasteigna nálægt þessari umferðatengingu.</p> <p>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. 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.“</p> | <p>7. Ekki er gert ráð fyrir að leggja mat á áhrif Sundabrautar á fasteignaverð.</p> <p>8. Þakkað er fyrir ábendingu varðandi sjálfsvígshættu á brúm. Á þessu verður tekið við hönnun brúarinnar.</p> |
| 56.4 | <p>„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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 umferðamóðels til að reikna álag og flæði miðað við breytingar á forsendum. Þess er | <p>Hvað varðar atriði 1 og 2, er vísað til þess sem fram kemur í matsáætlun um að gerð verði grein fyrir áhrifum framkvæmdanna á umferð og samgöngur en sá hluti umhverfismatsins mun byggja á umferðargreiningu sem unnin verður í tengslum frumdrög veghönnunar.</p> <p>Hvað varðar atriði 3 og 4, er vísað til svars við umsögn nr. 56.3 (atriði 6-7).</p> |

| | | |
|------|--|--|
| | <p><i>krafist að gerðar verði umferðatalningar á Sæbraut og íbúagötum frá Vogum að Kringlumýrarbraut enda hefur áður reynst misræmi milli áætlaðrar/reiknaðrar umferðabyngdar og talninga í áætlunum og reiknimódelum.</i></p> <p>3. <i>Gera þarf mælingar á hávaðamengun, svifryki og öðrum loftmengunarþáttum fyrir og eftir framkvæmd þar sem umferðin verður aukin um eða við þéttbýl hverfi.</i></p> <p>4. <i>Meta þarf eignaupptöku sem felst í lækkun á virði fasteigna nálægt þessari umferðatengingum þar sem göngin fara niður / koma upp.“</i></p> | |
| 56.5 | <p><i>„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.“</i></p> | <p>Ekki liggur fyrir hvort almenningssamgöngur muni fara um Sundabraut en það er ekki ákvörðun framkvæmdaraðila.</p> |
| 56.6 | <p><i>„Ein sjálfstæð fyrirspurn óháð tengingum er :</i></p> <p>1. <i>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).</i></p> <p>2. <i>Verður hægt að afturkalla framkvæmdaleyfi eftir skemmri tíma en 10 ár ef framkvæmd verður ekki hafin eða ekki lokið ?</i></p> <p>3. <i>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?“</i></p> | <p>1. Framkvæmdin er ekki fyrirhuguð áfangaskipt, þannig að byrjað verður á sama tíma á fleiri en einum hluta verksins.</p> <p>2. Ekki er raunhæft að afturkalla framkvæmdaleyfi eftir að framkvæmdir eru hafnar.</p> <p>3. Framkvæmdin er samstarfsverkefni ríkisins og Reykjavíkurborgar, og verður boðið út sem samvinnuverkefni (PPP). Að ákveðnum tíma liðnum er reiknað með því að brautinni verði skilað til Vegagerðarinnar.</p> |
| 56.7 | <p><i>„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 verði</i></p> | <p>Fjallað verður um áhrif mismunandi valkosta fyrir þverun Kleppsvíkur í umhverfismatsskýrslu og niðurstöður bornar saman.</p> |

| | | |
|-----------|--|--|
| | <i>gangaleið og öllum áætlunum um brú verði kastað fyrir róða, enda verði aldrei nokkur sátt um þær.“</i> | |
| 57 | Björn Júlíus Grímsson, dags. 19.10.23 | |
| 57.1 | <i>„Væri ekki réttasta að reyna að hafa stærri partinn af þessari framkvæmd í stökk eða göng þar sem þarf að fara í gegnum og við íbúðabyggð eins og við gufunes til að hugsa aðeins til framtíðar. Eins er spurning með votlendi og aðgengi að geldinganesi þar sem þetta er vinsælt útivistarsvæði. Einnig hefur sú leið verið skoðuð að tengja Viðey og fara þá á norðvestur horn geldinganness og þaðan yfir leirvog svona til að tengja viðey ef það þarf að byggja snúningsbrú eða göng sökum skipaumferðar hvort sem er með núverandi leið. Sú leið væri líklega mun einfaldari þegar kemur að lendingu þar sem í lauganesi er skólpælustöð og landfylling þegar á ströndina er komið og töluverður spotti í þetta íbúðabyggð.“</i> | Fjallað verður um mismunandi valkosti og útfærslur lausna í umhverfismatsskýrslu. Áhrif framkvæmdanna á ýmsa umhverfisþætti verða metin, m.a. þá er fram koma í umsögninni, þ.e. útvist og vistgerðir. Einnig er vísað til svars við umsögn nr. 10.1. |
| 58 | Nabeeh Tawfik Naimi, dags. 19.10.23 | |
| 58.1 | <i>„Hæ Been a resident of Gufunesi in last 2 years,I come to enjoy the scenery of undisturbed nature, clean air and birdlife in its pure form, building a highway so close to us would surly cause the disturbance of that fragile balance in addition to the noise and air pollution the high volume of traffic would cause, if it ought to be,an under water tunnel section that passes our area would be the better adjustment and least damaging. Takk fyrir“</i> | Framkvæmdaraðili vísar í svarlið 4.1 við þessari athugasemd/Please see answers to comment 4.1. |
| 59 | Loftur Jóhannsson, dags. 19.10.23 | |
| 59.1 | <i>„Nauðsynlegt er að vernda þær útivistarperlur sem orðið hafa til í Gufunesi á undanförunum árum. Þetta útivistarsvæði tilheyrir ekki aðeins íbúum Grafarvogs heldur borgarbúum öllum og þar er stöðugt líf alla daga ársins. Ef Sundabraut þarf á annað borð að liggja um þetta svæði verður hún að vera í jarðgöngum, allt frá Sæbraut og norður í Geldinganes. Að öðru leyti vísa ég til umsagnar íbúaráðs Grafarvogs.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á útvist. |

| | | |
|-----------|---|---|
| 60 | Olga Dís Þorvaldsdóttir, dags. 19.10.23 | |
| 60.1 | „Mikilvægt er að vernda útivistarperluna Gufurnes og svæðið þar í kring. Þarna er fjörukt líf alla daga ársins enda svæðið er mikið notað til leiks og útivistar. Ef Sundabraut á að liggja þarna um verður hún að vera í jarðgöngum. Það má alls ekki eyðileggja þetta svæði fyrir íbúum Grafarvogs!“ | Framkvæmdaraðili vísar í svarlið 59.1 við þessari athugasemd. |
| 61 | Guðlaugur Gauti Jónsson, dags. 19.10.23 | |
| 61.1 | „Heilsa og vellíðan fólks ræðst af flóknu samspili einstaklinga við sitt nánasta umhverfi og aðstæður (Dahlgren og Whitehead, 1991; WHO, 1986)“ Það á ekki að eyðileggja SUNDIN BLÁ með umferðarmannvirkjum.“ | Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast viðbragða. |
| 61.2 | „Mörg af mestu gæðum lífsins eru þannig að það er ekki hægt að lýsa þeim með orðum eða myndum. Menn hafa t.d. samið ljóð og lög um áhrifin sem Sundin blá höfðu á þá eða tekið ljósmyndir úr öllum áttum en allt kemur fyrir ekki. Jafnvel borgarskáldið Tómas Guðmundsson, sem gaf fyrstu ljóðabók sinni nafnið Við Sundin blá og byrjaði bókina á ljóðinu Um Sundin blá fyrir nærri 100 árum, kom ekki fegurð og töfrum Sundanna bláu fyllilega til skila. Sundin eru ekki endilega einsleitt svæði. Hér áður fyrr átti ég oft erindi í Blikastaðakrónna og í Geldinganesið en nú þekki ég svæðið við Elliðavoginn best.“ | |
| 61.3 | „Undir leiðhömrum Svæðið austan Elliðavogs hefur tekið allmiklum breytingum síðastliðin 25 ár. Þá var ekki samfelld gönguleið alla leið til vesturs meðfram Grafarvogi neðan við Gufuneshöfðann og meðfram Leiðhömrunum til norðurs, en svo kallast hamrarnir rétt norðan og neðan við sjálfan Gufuneshöfðann. Á þeim tíma var náttúruleg fjara neðan hamranna sem ekki var komist um þurrum fótum nema á fjöru. Þá rann líka skólp úr lítilli leiðslu frá Gufunesbænum og fleiri húsum niður í fjöruna nyrst. Þetta var ekki mikið vatnsmagn en nóg til þess að þarna var ísfrítt alla vetur og fuglar sóttu í staðinn. Um og uppúr aldamótunum var lögð skólplögn meðfram allri strandlengjunni við voginn og út í Gufunes. Þar með var búið að ljúka því mannvirki umhverfis alla Borgina en eftir sem | Framkvæmdaraðili þakkar fyrir upplýsingarnar en telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast frekari svara. |

| | | |
|------|---|---|
| | <p>áður rennur smávegis yfirborðsvatn í sjóinn á sama stað og skólpið áður.</p> <p>Ofan á skólplögnina var lagður slóði fyrir tækin sem notuð voru við framkvæmdina og gengið var frá bakkanum að sjónum með stórgrýti, allt hið snyrtilegasta. Smám saman myndaðist svo sandfjara neðan við steinana sem hefur farið stækkandi með árunum. Fjörufuglarnir hafa þó aldrei almennilega kunnað að meta nýju fjöruna og eru þar ekki í miklum mæli. Áður fyrr voru tildir þarna mest allt árið og stelkar, sendlingar, tjaldar og sandlóur einnig. Þessi nýja göngu- og hjólaleið var hinsvegar vinsæl meðal almennings. Það svo mjög að fyrir þremur árum malbikaði Borgin leiðina og kom fyrir lýsingu og þetta er nú mikið notuð útivistarleið fyrir fólk á öllum aldri. Og ekki versnaði það í sumar sem leið þegar komið var fyrir veglegu tröppumannsviki til að hægt væri að komast hættulaust niður í sandfjöruna. Það var alltaf eftirsótt að komast niður í fjöruna, ekki síst fyrir og fólk með börn eða hunda, en nú hafa nokkrar sjóbaðakonur bæst í hópinn. Þetta er þó varla nægjanlega góð aðstaða fyrir þær held ég.“</p> | |
| 61.4 | <p>„Ég hef áður minnst á fjörufuglana en það eru ekki einu fuglarnir á leiðinni undir hömrnum því þarna eru margar fuglategundir sem maður sér ekki allstaðar. Þar má nefna bæði lóma og himbrima og af öndum má auk stökkandar nefna, rauðhöfðaönd, toppönd og æðarfugl. Á vorin koma bæði helsingjar og blesandir við hjá okkur en gæsirnar halda sig meira á grasinu fyrir ofna hamrana. Þarna eru allar mögulegar tegundir af mávum svo sem sílamávar, stormmávar, silfuramávar, hvítmávar og einstaka svartbakur. Ekki má gleyma dílaskarfinum og múkkanum (fíll) sem verpir í Gufuneshöfðanum og hrafninum sem líka hefur orpið í höfðanum. Ég held að hann geri það ekki lengur en hann kemur hér í stórum hópum á haustin þegar blæs af norð-vestri. Þá myndast uppstreymi (hang) við höfðann og hamrana og foreldrarnir koma með ungvíðin til að kenna þeim flugkúnstir. Í rokinu um síðust helgi héldu þeir sýningu og voru allir útskrifaðir. Þó mér finnst gaman að fylgjast með öllum fuglum þá finnst mér krummi kallinn skemmtilegastur.“</p> | <p>Pakkað er fyrir ábendingu um tiltekna gönguleið. Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf og seli, þar sem við á, og verður einnig fjallað um áhrif á útivist.</p> |

| | | |
|------|--|--|
| 61.5 | <p>„En gönguleiðin undir höfða og hömrum hefur upp á fleira að bjóða. Ég hef séð branduglu (eða eyruglu) og fáka, smyrta og hugsanlega haförn einu sinni. Annað veifið skjóta selir upp höfðinu og einu sinni var hvalur á voginum. Mikið af þessu upplifir maður þetta þegar horft er til vesturs frá gönguleiðinni góðu en Gufuneshöfðinn og Leiðhamrarnir sjálfir hafa líka ýmislegt að bjóða þegar horft er til austurs. Þar er snarbrött brekka á móti vestri með þykkum fjölbreyttum gróðri sem skiptir litum eftir því sem líður á sumarið. Meira að segja um háveturinn þegar vogurinn er þakinn lagnaðarís þá bjóða hamrarnir upp á ísfossasýningu. Hamrarnir eru hluti af Reykjavíkurgrágrýtinu en ofan á því er um tveggja metra þykkur jarðvegur. Undan jarðveginum seytla vatn allt árið sem verður að ífossu í frosti. Einstök viðbót við mjög fjölbreytta gönguleið.“</p> | |
| 61.6 | <p>„Á Gufunesflötum Mér hefur dvalist við gönguleiðina undir höfðanum og hömrunum en það er meira. Í dag er almennt talað um svæðið norðan Gufuneshöfðann sem Gufunes. Það er nokkurn vegin jarðareignin Gufunes eins og hún var fyrr á tímum. Hið eiginlega Gufunes var hinsvegar nyrsti hluti jarðarinnar þar sem bærinn stóð u.þ.b. á miðju svæðinu sem áburðarverksmiðjan var byggð á. Það er til heilmikið af heimildum um Gufunesjörðina. Hún byggðist snemma á landnámsöld, var lengivel kirkjustaður, þar var spítali um tíma á miðöldum, Snorri Sturluson kemur við sögu hennar, þar var kaupstaður um tíma, Bjarni Thorarensen amtmaður bjó þar og þar var skeiðvöllur um tíma þar sem menn komu og veðjuðu eins og gerist víða erlendis. Margt fleira mætti nefna en áþreifanlegar minningar eru fáar. Segja má að þær hafi verið vandlega þurrkaðar út í meira mæli en oft er. Meira að segja var vogur sem nálgast stærð Grafarvogs eins og hann er núna fylltur af sorpi og afmáður með öllu.“</p> | <p>Fjallað verður um áhrif framkvæmdanna á fornminjar í umhverfismatskýrslu. Einnig er vísað til svars við umsögn nr. 61.4-61.5.</p> |
| 61.7 | <p>„Ekki þó alveg að öllu því suðurströnd vogsins var nokkurn vegin þar sem austu-vestur göngustígurinn liggur þvert yfir svæðið núna og skilur að þar sem kallað var Hamraflatir sunnan stígsins og þar sem nú eru Gufunesflatir norðan hans. Svæðið er vel gróið og sjálfsáð birki og víðir</p> | |

| | | |
|------|--|---|
| | <p>setja mestan svip á það. Á vetrum og í mestu rigningum myndast rennislétt svell eða tjarnir á miðjum Flötunum til mikillar ánægju fyrir börn og ekki síður fyrir ferfætlinga Gufunesbærinn státar líka af Bæjartjörn sem vel mætti virkja betur. Þetta svæði er örugglega á meðal best nýttu útivistarsvæðum Borgarinnar þar sem bæði opinber þjónusta fyrir börn og einkarekin þjónusta fyrir börn og unglunga er mikið notuð. Áhugafólk um frísbíggj fann líka svæðið og byrjaði að venja komur sínar þangað jafnvel áður en frísbí körfurnar voru settar upp. Nú er þetta 18 brauta völlum og Íslandsmótið var haldið þar í september 2023.“</p> | |
| 61.8 | <p>„Heilsa og vellíðan Á bls. 227 í skýrslu Vísindanefndar um loftslagsbreytingar segir m.a: “Heilsa og vellíðan fólks ræðst af flóknu samspili einstaklinga við sitt nánasta umhverfi og aðstæður (Dahlgren og Whitehead, 1991; WHO, 1986) samanber mynd 7.1. Einstaklingar þurfa að búa yfir viðeigandi forsendum til að líða vel og taka sem bestar ákvarðanir fyrir sig og jörðina (hvíti og guli boginn) og á endanum snýst lýðheilsa um í hvers konar samfélagi fólk býr s.s. hversu heilsueflandi og örugg heimabyggðin er hverju sinni.”</p> <p>Um þetta er ekkert fjallað í skýrslunni og ekkert kemur fram í henni um að höfundar geri sér grein fyrir að tillögur þeirra skerði veruleg og almenn lífsgæði. Áður en lengra er haldið tel ég rétt að rökin fyrir því að leggja hraðbrautir um þau svæði sem ég lýsi lítillega hér að framan séu rifjuð upp og metin í samræmi við tilvitnuðu ummælin. Það að leggja umferðarmannvirki þvers og kruss um Sundin blá er ekki smámál. Ég fer ekki dult með það að mér finnst Sundabráalausnin (ft) sem fjallað er um í skýrslunni of dýru verði keypt. Hún myndi fyrir það fyrsta tortýma þeim svæðum og þeim athöfnum sem hér er lauslega lýst en það sama gildir um önnur sambærileg svæði víðar við Sundin. Þess vegna kemur hún ekki til greina að mínu mati og frekar ætti að snúa sér að því að finna aðrar lausnir. Þ.á.m. gæti hugsanlega verið betri lausn á Sundagöngum.“</p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á umhverfisþætti sem geta haft áhrif á lífsgæði fólks, s.s. ásýnd, hljóðvist, útivist, loftgæði og umferð. Mótvægisáðgerðir verða lagðar fram, þar sem við á.</p> <p>Í umhverfismatskýrslu verða áhrif mismunandi valkosta borin saman.</p> |

| | | |
|-----------|--|---|
| 61.9 | <p>„Lýðræði Tilfnið til þessara skrifa er væntanleg Sundabraut. Ég hef verið að lesa nýjusu skýrsluna um hana og horfa á kynningarfundina sem haldnir hafa verið af því tilfni. Fresturinn til umsagnar um þetta mikla mannvirki er af mjög svo skorum skammti. Kynningarfundir voru haldnir frá 3. til 12. október en frestur til athugasemda var settur 19. október. Það er nokkuð augljóst að þeim, sem eru áhugasamir um framkvæmdina og vilja kynna sér hana og e.t.v. funda í hverfisfélögum og ganga frá skriflegum umsögnum, er nokkur vandi á höndum. Þá verð ég einnig að segja að kynning á tveimur kostum án þess að um leið sé gerð grein fyrir því sem kallað er núllkostur getur varla talist fullnægjandi. Það líkist dálítið því að dauðadæmdum manni sé gefin kostur á að velja hvort hann verði hengdur eða skotinn.“</p> | <p>Samkvæmt 21. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 þá skal Skipulagsstofnun kynna matsáætlun og skulu almenningi veittar að lágmarki fjórar vikur til þess að kynna sér áætlunina og skila inn umsögnum. Frestur almennings og umsagnaraðila til að skila umsögnum var frá 15. september 2023 til 19. október 2023.</p> <p>Á meðan kynningartímabil matsáætlunar stóð yfir, hélt framkvæmdaraðili sex kynningarfundir á áætluninni, sem allir voru vel sóttir. Framkvæmdaraðili telur því að vel hafi verið staðið að kynningarmálum fyrir matsáætlun Sundabrautar.</p> <p>Framkvæmdaraðili vill auk þess benda á, að umhverfismatskýrsla framkvæmdarinnar mun einnig fara í formlegt kynningarferli þegar hún verður fullunnin. Umhverfismatskýrsla verður kynnt almenningi í a.m.k. sex vikur og hefur almenningur þá tækifæri til að skila inn frekari umsögnum við skýrsluna.</p> <p>Í umhverfismatskýrslu verða áhrif framkvæmdar borin saman við núllkost.</p> |
| 61.10 | <p>„Mikið af þeim samráðsferlum sem eru bundnir í lög beinast að verndun áþreifanlegra verðmæta sem oft er hægt að bera saman í töflureikni. Meirihluti athugasemda við Sundabrautina og fyrirspurn á kynningarfundum varðar þó fremur óhlutlæg verðmæti en hitt og miklu fleiri beinast að Sundabrunnum eða að jarðgöngunum. Stundum er reynt að búa þetta talnaskrúði og tungutaki verkfræðinnar enda sýnir reynslan að meiri líkur séu á að þá sé tekið mark á þeim. En það er hægt að kanna afstöðu fólks til hinna mýkri gilda ef áhugi er fyrir hendi og leiða í ljós hvort almenningur vill leggja Sundin bláu undir umferðarmannvirki. Það ætti að vera fyrsta spurningin sem spurt er.“</p> | <p>Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast svara.</p> |
| 62 | Hallgrímur Halldórsson, dags. 19.10.23 | |
| 62.1 | <p>„Varðandi hluta II og III Álfsnes yfir í Gufunes. Viðkvæmt dýralíf gæti verið í hættu með tilkomu landfyllingar sem lokar af eða takmarkar verulega flæði sjávar og möguleika fiska og sela til að komast í leiruvog.“</p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á hafstrauma, öldufar og setflutninga, fuglalíf, fiska, seli, sjónræn áhrif, hljóðvist, útivist og mótvægisáðgerðir lagðar fram þar sem við á.</p> |

| | | |
|------------------|---|---|
| | <p>Ströndin við leiruvog er með mikið fuglalíf allt sumarið og á veturna heldur tjaldurinn þar til. Æðarfuglar og kríur halda til þar á sumrin. Nokkuð stór hópur sela á sér samastað á skerjum í fjörunni við Staðahverfið og er einstakt að geta virt þá fyrir sér þar. Börn úr leikskólanum í Staðahverfinu fara til dæmis í „Selabíó“ þegar þau fara í fjöruna og horfa á selina. Með landfyllingu Sundabrautar er líklegt að selirnir hætti að koma þarna. Einnig er veruleg hætta á að laxagengd í Úlfarsá skerðist en hún er vinsæl laxveiðiá á sumrin. Fyrir íbúa í Grafarvogi og aðra gæti þessi framkvæmd því ollið umhverfisslysi sem erfitt er að sjá fyrir endann á. Staðar- Víkur- og Borgarhverfið hefur að stórum hluta útsýni til sjávar og er það afar fallegt, sérstaklega á falllegum kvöldum þegar sólin er að setjast. Þegar kalt er og lygnt heyrir hávaði frá hafnarsvæðinu (Eimskip og Samskip) mjög vel í Staðahverfinu enda bein lína eftir köldu lofti við hafflötinn. Það er því alveg ljóst að vegur á landfyllingu mun ekki einungis skerða lífsgæði íbúa með skertri sjávarsýn og hraðbraut í staðinn, heldur mun hljóð frá umferðinni þar berast ódempuð eftir haffletinum inn í íbúðahverfin og skerða lífsgæðin þar enn frekar. Geldinganes er svo til ósnortið svæði og mín skoðun er að þannig eigi það að vera áfram enda er það notað sem útivistarsvæði af íbúum höfuðborgarsvæðinsin. Að skera það í sundur með Sundabraut er að mínu mati óásættanlegt með öllu sökum rasks sem það hefur á náttúruna þar. Að lokum vil ég hvetja til að umrætt svæði verði allt í jarðgöngum, ég tel ekki að það verði sátt um þetta nema á þann hátt. Virðingarfyllst Hallgrímur Halldórsson“</p> | <p>Varðandi jarðgangalausn, þá vísar framkvæmdaraðili í svarlið 34.5</p> |
| <p>63</p> | <p>Elfa Rán Vilhjálmsdóttir, dags. 19.10.23</p> | |
| <p>63.1</p> | <p>„Ég keypti mér íbúð í Gufunesi og var það umhverfið og útsýnið sem heillaði mig mest. Samkvæmt áætlun kemur til með að innihalda grænmetisgarða, hæsnakofa, strandsvæði, göngu- og hjólastíga svo eitthvað sé nefnt. Ég óttast þó að umferðagata sem þverar svæðið hafi neikvæð áhrif á allt sem ég nefndi vegna plássleysis og loftmengunar- og hljóðmengunar sem gatan kemur til með að mynda. Mér finnst líklegt að umferðagatan verði til þess að íbúar í Gufunesi muni hrekjast af svæðinu og verður þetta vistvæna samfélag sem átti að vera þarna</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um sjónræn áhrif framkvæmdarinnar, áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist og loftgæði. Að öðru leyti vísar framkvæmdaraðili í svarlið 4.1.</p> |

| | | |
|-----------|--|--|
| | <i>að engu. Ég er sammála mörgum hér að byggja ætti göng í stað brúar eða að hafa brúna á öðrum stað þar sem ekki íbúðahverfi eða fallegt umhverfi fyrir fólk og dýralíf eins og er í Gufunesinu.“</i> | |
| 64 | Ásgeir Erling Gunnarsson, dags. 19.10.23 | |
| 64.1 | <i>„Því miður sýnist mér Sundabraut ekki eiga von eftir að lesa umsögn Umhverfisstofnunar sem segir að skv. öllum þeim tillögum sem Vegagerðin setji fram þurfi að raska gömlu öskuhaugunum með tilheyrandi áhættu þegar kemur að heilsu íbúa í kring. En enn frekar virðist fórnarkostnaður vera of mikill fyrir Grafarvog: meiri umferðarpungi og mengun, hættulegra fyrir börn, mögulegt umhverfisslys og slæm áhrif á dýralíf, missir á útivistarsvæði ofl. ofl. Ég er ekki það spenntur fyrir Sundabraut að ég sé tilbúinn að sætta mig við svo mikla fórn fyrir mig og kynslóðirnar sem fylgja.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar metin á umferð og samgöngur, hljóðvist, ásýnd og staðbundin loftgæði. Einnig verður fjallað um áhrif á útivist. Mótvægisaðgerðir verða lagðar fram þar sem við á. Að öðru leyti vísar framkvæmdaraðili í svör við umsögn Umhverfisstofnunar (umsögn nr. 110 í heild sinni). |
| 65 | Gylfi Sigurðsson, dags. 19.10.23 | |
| 65.1 | <i>„ Í matsáætluninni hefur sá kostur ekki verið skoðaður að grafa göng alla leið þ.e. frá Klettagörðum / Sæbraut og yfir á Vesturlandsveg norðan Kollafjarðar. Vegalengdin er á bilinu 10 – 12 km eftir útfærslum og ljóst er að það þurfa að vera tvenn göng og flóttaleiðir á milli þeirra – heildarlengd með öllum römpum og flóttaleiðum kannske 25 – 35 km. Í tillögunum eins og þær liggja fyrir felst umtalsvert inngríp í náttúruna m.a. sjávarföll (og strauða) sem má búast við að verði breytingum háð af völdum umhverfisáhrifa og þ.m.t. hækkandi sjávarstöðu til lengri tíma litið (1,2 m hærrí í lok aldarinnar þar sem landsig er mest, skv. matskýrslu vísindanefndar), sem og hvers konar plöntu og dýralíf. Orsök þessa umtalsverða inngríps eru landfyllingar t.d. yfir í Geldinganes, að brúm og milli brúa yfir Leirvog og að brú í Kollafirði og hugsanlega einnig að brú yfir Elliðavog. Veglínan hefur auk þess umtalsverð neikvæð sjónræn áhrif hvort sem horft er út eða inn flóann að ógleymdri hábrúnni yfir Elliðavog, af veglínunni leiðir ennfremur loft-, hávaða- og ljósmengun fyrir íbúa Grafarvogs. Æskilegt er að inn- og útaksturleiðir verði sem fæstar milli Elliðavogs og Kollafjarðar m.t.t. umhverfisáhrifa, þ.e. ein í Gufunesi og Álfsnesi og engin í Geldinganesi</i> | Framkvæmdaraðili vísar í svarlið 10.1 við þessari umsögn. Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdar á ásýnd, gróðurfar, loftslag, hljóðvist og útivist. Mótvægisaðgerðir verða lagðar fram þar sem við á. |

| | | |
|-----------|--|---|
| | <i>enda er þar útvistarsvæði. Í kostnaðarsamanburði mismunandi kosta þarf auk stofnkostnaðar m.a. að taka tillit til væntst líftíma, viðhaldskostnaðar á líftíma, áætlaðs kostnaðar vegna slysa og umhverfisáhrifa. Í jarðgöngum sem þessum felst ekki lausn fyrir fjölbreytta ferðamáta, en það er líka álitamál hvort hún hefði hvort sem er nokkuð orðið viðundandi við hlið hraðrar umferðar á hábrúm við sjávarsíðuna. Í jarðgangalausn alla leiðina felst að líkindum umhverfisvænsta lausnin horft til langs tíma og leiðir jafnframt til minnstra inngripa í líf íbúa á aðliggjandi svæði og að líkindum ódýrasta lausnin að öllu samanlögðu horft til lengri tíma.“</i> | |
| 66 | Lilja Guðrún Steinsdóttir, dags. 19.10.23 | |
| 66.1 | <i>„Raskið á öskuhaugunum slær allar tillögur Vegagerðar út af borðinu , göng, brú. Í lögum er nefndur ákveðinn tími sem ekki má raska öskuhaugum vegna áhættu á heilsu fólks. Lögin voru örugglega ekki sett að ástæðislausu. Þetta hefur því möguleg áhrif á heilsu íbúa vegna mengunar og hávaða, umferð hraðbrautar mun hafa áhrif á fuglalíf og líf fisks, sela og hvala í sjónum vegna mengunar og umferð hraðbrautar mun hafa áhrif á ferðafrelsi barna og mikill missir verður af frábæru útvistarsvæði Grafarvogs. Svo er það framkvæmdatíminn þar sem umferð og rask verður íóbærilegt í mörg ár.“</i> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á sorphaugana í Gufunesi og borin saman áhrif m.t.t. mismunandi valkosta. Framkvæmdaraðili mun fara eftir gildandi lögum varðandi umgengni við haugana.</p> <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist og öryggi, sem og útvist.</p> <p>Fjallað verður um umhverfisáhrif á bæði framkvæmda- og rekstrartíma.</p> |
| 67 | Íris Jacobsen, dags. 19.10.23 | |
| 67.1 | <i>„Þarna er farið þvert yfir votlendi í Gufunesi þar sem þrífst mikið fuglalíf, einnig mun dýrmætt útvistarsvæði fyrir menn og dýr (Geldinganes) skemmast. Hljóðmengun, sjónmengun og umferðismengun fyrir íbúa í grennd, sérstaklega fyrir nýbyggingar í Gufunesi svo eitthvað sé nefnt, virkilega óheppileg hönnun og staðsetning.“</i> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf, útvist, vistgerðir, hljóðvist, sjónræn áhrif, staðbundin loftgæði og umferð. Mótvægisáðgerðir verða lagðar fram, eins og við á.</p> |
| 68 | Dagbjört Kristín Þórhallsdóttir, dags. 19.10.23 | |
| 68.1 | <i>„Með því að hafa brú sem er svo hátt uppi í hávaða roki sem myndast þarna og kaldara á veturnar verður hættulegt að keyra við búum á</i> | <p>Framkvæmdaraðili þakkar fyrir ábendinguna og vísar í svarlið 71.10 varðandi vindaðstæður á Sundabraut.</p> |

| | | |
|-----------|--|--|
| | <i>Íslandi allra veðra von göng eru hagstæð þarf ekki að moka snjó minna viðhald og enginn sjónmengun.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verða sjónræn áhrif framkvæmdarinnar metin fyrir mismunandi valkosti. |
| 69 | Baldvin Árnason, dags. 19.10.23 | |
| 69.1 | <i>„Sem íbúi Grafarvogs og fyrrum íbúi Gufunes þá styð ég byggingu Sundabrautar alfarið. Það er löngu tímabært að gert sé ráð fyrir að bæta við leiðum úr Grafarvogi. Sundabraut mun bæta lífsgæði margra bæjarhluta og er vistvæn framkvæmd þar sem Sundabraut mun greiða fyrir almennri umferð. Umferð frá Sundabraut um hverfi Grafarvogs mun ekki aukast því bifreiðar munu ekki koma inn í Grafarvog af Sundabraut nema að eiga hér erindi. Sundabraut ætti ekki að koma íbúum Gufunes í opna skjöldu þar sem áform um byggingu hennar lá fyrir löngu fyrir byggingarframkvæmda nýja hverfisins þar og hefði því átt að vera nokkuð augljóst að hún kæmi til framkvæmda einn daginn. Ég hvet viðeigandi aðila að flýta framkvæmd Sundabrautar sem fyrst.“</i> | Framkvæmdaraðili þakkar fyrir umsögnina en telur hana ekki krefjast viðbragða. |
| 70 | Lára Sigríður Jónsdóttir, dags. 19.10.23 | |
| 70.1 | <i>„Ég er íbúi í Leirvogstungu í Mosfellsbæ ég er hlynnt því að Sundabraut fari í göng. Finnst mér við í Mosfellsbæ þurfa að vernda okkar náttúruperlur og vernda fuglalíf í vöginum.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar metin m.t.t. mismunandi valkosta. Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf metin og mótvægisáðgerðir lagðar fram, þar sem við á. |
| 71 | Akraneskaupstaður, dags. 19.10.23 | |
| 71.1 | <i>„Akraneskaupstaður fagnar framgangi við undirbúning Sundabrautar og tímaáætlun um undirbúning framkvæmda og framkvæmdartíma. Akraneskaupstaður leggur ríka áherslu á að verkið Sundabraut verði að veruleika því samgöngubætur og vegtengingar við höfuðborgarsvæðið af Vestur- og Norðurlandi eru afar mikilvægar. Akraneskaupstaður hefur í mörg ár lagt áherslu á bættar vegtengingar og bættar almenningsamgöngur og ekki síst við höfuðborgarsvæðið. Umræða um Sundabraut er áratuga gömul og til hennar horft við umræður um framtíð byggðar á Akranesi og áhrif á hana.“</i> | Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast viðbragða. |
| 71.2 | <i>„Með tilkomu Sundabrautar styttest vegalengd á milli höfuðborgarsvæðis og Akraness talsvert. Ennfremur mun ferðatími styttest. Verulega tafsamnt er að aka núverandi leið, vegna umferðarþunga og vegna þess að farið er í gegnum Mosfellsbæ og efri</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á umferð og samgöngur. |

| | | |
|------|--|---|
| | <i>byggðir Reykjavíkurborgar. Þá skal lögð áhersla á að mat á áhrifum horfi til hvernig fjölbreyttari ferðamáti, eins og almenningssamgöngur geti breyst og geti þá nýtt framkvæmdina og þannig orðið augljósari valkostur“</i> | |
| 71.3 | <i>„Stytting á ferðatíma hefur ekki verið metin, enda liggja ekki fyrir endanlegar útfærslur á tengingum Sundabrautar við megin umferðaræðar höfuðborgarsvæðisins. Gróf nálgun á styttingu ferðatíma á milli miðbæjar Akraness og miðbæjar Reykjavíkur gæti orðið veruleg, 15-20 mín.“</i> | Umferðagreining, sem unnin verður í tengslum við umhverfismat, mun gefa skýrari mynd á styttingu ferðatíma með tilkomu Sundabrautar. |
| 71.4 | <i>„Akraneskaupstaður hefur reynslu af samfélagsbreytingum, með tilkomu verulega bættra vegtenginga og styttingu vegalengda. Árið 1998 opnuðu Hvalfjarðargöng og stytta vegalengd og ferðatíma um allt að 45 mín. Allnokkrar rannsóknir og úttektir hafa verið gerðar á áhrifum Hvalfjarðarganga og mætti við mat á áhrifum af framkvæmdum við Sundabraut horfa til þeirra.“</i> | Framkvæmdaraðili þakkar fyrir ábendinguna en telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast frekari viðbragða. |
| 71.5 | <i>„Það væri mikilvægt að meta áhrif Sundabrautar á byggðapróun norðan Hvalfjarðar. Fyrir allmörgum árum var gerð könnun á atvinnusókn Akurnesinga. Kom þar í ljós að allt að 30% íbúa sótti atvinnu, nám eða þjónustu til Reykjavíkur daglega. Könnun þessi er komin til ára sinna og mikilvægt að við mat á áhrifum framkvæmdar við Sundabraut, verði sambærileg könnun endurtekin. Frá þeim tíma hefur íbúum fjölgað umtalsvert og breytingar hafa orðið og í vaxandi mæli sækir fólk af höfuðborgarsvæðinu atvinnu og þjónustu á Akranes. Með stækkandi bæjarfélagi fjölgar þeim sem daglega sækja þangað atvinnu og búseta á Akranesi er góður kostur, þó atvinna sé á höfuðborgarsvæðinu. Eftirspurn eftir húsnæði er þar drifkraftur og á Akranesi er stöðugt og gott framboð á íbúðarhúsnæði og lóðum til uppbyggingar.“</i> | Framkvæmdaraðili hyggst ekki fjalla um áhrif framkvæmdarinnar á byggðapróun norðan Hvalfjarðar í umhverfismatsskýrslu framkvæmdarinnar. Þó telur framkvæmdaraðili ljóst að bætтар samgöngur og styttri ferðatími komi til með að auðvelda fólki að vinna á höfuðborgarsvæðinu og búa norðan/vestan Sundabrautar. Einnig er nú unnið að greiningu á gegnumstreymisumferð í Mosfellsbæ og mun verða fjallað um þær niðurstöður að einhverju leyti í umhverfismatsskýrslu. Í aðalskipulagsbreytingu verða áhrif Sundabrautar skoðuð í stærra samhengi. Þar verður þó áherslan einkum á áhrif innan Reykjavíkur og höfuðborgarsvæðis en þó er ekki talið óeðlilegt að fjalla einnig um áhrif innan vinnusóknarsvæðisins, sem er allt suðvesturhornið. |
| 71.6 | <i>„Íbúum Akraness hefur fjölgað verulega frá opnun Hvalfjarðarganga. Skipulag Akraneskaupstaðar og staða innviða er vel í stakk búið til að taka við talsverðri fjölgun íbúa og fyrirtækja. Fyrir liggur skipulagt atvinnusvæði/lóðir og enn frekari skipulagsvinna er í gangi um svæði fyrir atvinnuuppbyggingu.“</i> | |

| | | |
|------|---|---|
| 71.7 | <p>„Akraneskaupstaður er eigandi að Faxaflóahöfnum, ásamt nágrannasveitafélögum sínum. Faxaflóahafnir eiga hafnarmannvirki á Akranesi. Þar standa nú yfir endurbætur á viðlegukanti og dýpkun hafnarinnar. Með þeim framkvæmdum er verið að styrkja stöðu hafnsækinnar starfsemi verulega. Með tilkomu Sundabrautar batnar enn samkeppnisstaða hafnarinnar á Akranesi vegna vöruflutninga og afgreiðslu á skipum – hvort sem er vegna fiskveiða, vöru- eða fólksflutninga. Í skipulagsferli er landfylling sem hugsuð er til atvinnustarfsemi, byggingarlóðir fyrir hafnsækna starfsemi. Með stofnun Faxaflóahafna, sem einnig reka hafnarmannvirki á Grundartanga var ekki síst verið að horfa til þess að geta þar tekið við sem megin flutningahöfn landsins. Við áhrifamat af framkvæmdum við Sundabraut ætti að horfa til þess hvaða hlutverk Grundartangasvæðið getur haft, vegna skipulagsmála Sundabrautar og tengingar hennar yfir Klettsvík og vegtengingar við samgöngukerfi Reykjavíkur.“</p> | <p>Framkvæmdaraðili telur Faxaflóahafnir vera lykilhagsmunaaðila í verkefninu. Til stendur að koma á fót samráðsvettvangi Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar og Faxaflóahafna sem miðar að því að bera kennsl á og nýta þau tækifæri sem bygging Sundabrautar felur í sér fyrir framtíðarstarfsemi Faxaflóahafna.</p> |
| 71.8 | <p>„Hvalfjarðargöng eru orðin 25 ára og umferð um þau komin framúr þeim spám sem gerðar voru á undirbúningstíma þeirra. Það kallar orðið verulega á framkvæmdir við gerð annarra ganga undir Hvalfjörð. Stutt er í, ef það er ekki nú þegar orðið, að á álagstímum anni göngin ekki þeim fjölda bíla sem fara um. Akraneskaupstaður hvetur til þess að metið verði hvort framkvæmd við Sundabraut gæti verið tekin í sambandi við gerð annarra ganga undir Hvalfjörð. Þá bæði vegna umferðarpunga og öryggis vegfarenda. Akraneskaupstaður vill því leggja áherslu á að þessar tvær framkvæmdir, Sundabraut og önnur Hvalfjarðargöng, hafi ákveðið samhengi um hvenær þau verða tilbúin til notkunar“</p> | <p>Framkvæmdaraðili tekur undir þau sjónarmið að samhengi sé á milli Sundabrautar og umferðar um Hvalfjarðargöng. Ætla má að með bættri tengingu höfuðborgarsvæðisins við Kjalarnes og Vestur-/Norðurland muni umferðarpungi í Hvalfjarðargöngum aukast. Í tillögu Vegagerðarinnar að forgangsröðun jarðgangakosta (júní, 2023) og í jarðgangaáætlun tillögu að samgönguáætlun 2024-2038 (júní, 2023) eru Hvalfjarðargöng 2 nr. 3 í röð þeirra 10 jarðgangakosta sem stefnt er að því að komi til framkvæmda á næstu 30 árum. Tvöföldun Hvalfjarðarganga er jafnframt ein þeirra framkvæmda sem heimilt er að bjóða út sem samvinnuverkefni skv. lögum þar um. Undirbúningur Hvalfjarðarganga 2 er stutt á veg kominn og framkvæmdaraðili telur ekki raunhæft að fjalla ítarlega um samband Sundabrautar og tvöföldunar Hvalfjarðarganga í umhverfismatsskýrslu framkvæmdarinnar.</p> <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á umferð og samgöngur.</p> |

| | | |
|-------|--|--|
| 71.9 | <p>„Sundabraut er hugsuð sem ppp einkaframkvæmd. Hvalfjarðargöng var þannig verkefni og því er viðhorf til greiðslu á notkunargjöldum af samgöngumannvirkjum mögulega annað norðan Hvalfjarðar en almennt er á landinu. Öll merki eru nú um að gjaldheimta af umferð sé í endurskoðun að hálfu ríkisvaldsins. Hver sem útkoman af þeirri endurskoðun verður þá getur það ekki verið niðurstaðan að aðeins ein megin tenging við höfuðborgarsvæðið verði með sérstökum veggjöldum, að norðan og vestan. en ekki samgöngutengingar að sunnan og austan. Við matsáætlun á framkvæmdum við Sundabraut er því mikilvægt að fjalla um þennan veikleika, sem virðist nú blasa við. Þá er lítið fjallað um aðra þætti gjalddöku á Sundabraut, eins og til dæmis, hvort eitt gjald er fyrir alla brautina og hvernig gjaldið verður uppbyggt fyrir íbúa sem aka aðeins hluta hennar. Allt eru þetta þættir sem gætu haft veruleg kostnaðaráhrif og þannig áhrif á framkvæmdina. Er t.d. íbúa í Grafarvogi sem sækir vinnu á Akranesi ætlað að greiða fullt gjald af notkun Sundabrautar, sem dæmi?“</p> | <p>Samhliða vinnu við umhverfismat er unnið að frumdrögum veggönnunar og arðsemisgreiningu framkvæmdanna. Hluti greiningarinnar er að meta hver áhrif gjalddöku yrðu á leiðarval vegfarenda og umferð um Sundabraut. Fjallað verður um helstu niðurstöður þessarar greiningar í umhverfismatskýrslu.</p> |
| 71.10 | <p>„Vegtenging um Hvalfjarðargöng, Kjalarnes og Sundagöng er langt um einfaldari í rekstri en t.d. vegtengingar yfir heiðar. Það er þó ekki vandalaust fyrir vegfarendur að ferðast um þá leið vegna veðurs. Áhrifa af veðrum þekkjum við á Kjalarnesi og um Kollafjörð. Því er mikilvægt að við gerð matsáætlunar um Sundabraut, sem ætluð er á endanum til að verða leiðbeinandi um leiðarval og kosti um hvernig Sundabraut verður gerð að horfa sérstaklega til þeirra þátta. Á opnum kynningarfundum á Akranesi um matsáætlun Sundabrautar komu fram sterk sjónarmið um gerð vegar um Kollafjörð og áhrifa af veðri þar“</p> | <p>Vindgreining fyrir valkosti Sundabrautar verður höfð til hliðsjónar við áframhaldandi hönnunarvinnu. Ef hættuástand skapast á rekstrartíma Sundabrautar, hvort sem er vegna veðurs eða annarra þátta, verður veginum lokað þar sem það á við.</p> |
| 71.11 | <p>„Akraneskaupstaður leggur einnig ríka áherslu á að forgangsröðun framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu verði með þeim hætti að þær tefji ekki eða takmarki möguleika á byggingu og tengingu Sundabrautar. Við gerð á matsáætlun verður því að vera sjálfstætt mat á hvernig sá þáttur í umhverfi framkvæmdarinnar getur haft áhrif á gerð Sundabrautar og framgang verksins.“</p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um samræmi framkvæmdarinnar við áætlanir, þ.á.m. samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins og Samgönguáætlun en við gerð hennar ber að taka mið af því markmiði, að ná fram samræmdri forgangsröðun og stefnumótun.</p> |

| | | |
|-----------|---|---|
| 71.12 | <p>„Akraneskaupstaður leggur ríka áherslu á að mat á áhrifum Sundabrautar verði þannig úr garði gert að fyrir liggi hvernig sveitafélög norðan Hvalfjarðar geti brugðist við breytingum og hvernig á framkvæmdatíma Sundabrautar þau geti undirbúið sig fyrir breyttar aðstæður íbúa og fyrirtækja. Einnig hvernig opinberar stofnanir og þá ekki síst þjónustustofnanir hins opinbera geta horft til breyttra aðstæðna eftir framkvæmdina. Með þessari umsögn Akraneskaupstaðar um matsáætlun Sundabrautar hafa hér verið rakin nokkur sjónarmið sem helst snúa að hagrænum og samfélagslegum breytingum sem vert væri að gefa meira vægi.“</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif Sundabrautar á umferð og samgöngur, en rétt er að sveitarfélög leggi á það mat hvaða áhrif slíkar breytingar hafi á íbúa og opinberar stofnanir ef þurfa þykir.</p> |
| 71.13 | <p>„Vísað er til sérstakrar reynslu af áhrifum Hvalfjarðarganga og á grundvelli þeirrar athugunar verði byggðinni norðan Hvalfjarðar og á höfuðborgarsvæðinu auðveldað að undirbúa breyttar aðstæður.“</p> | <p>Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast viðbragða.</p> |
| 72 | <p>Sandra Margrét Björgvinsdóttir, dags. 19.10.23</p> | |
| 72.1 | <p>„Nauðsynlegt að fara í þessa framkvæmd sem allra fyrst þetta stytir td ferðatíma Mosfellinga um helling og minnkar álag í gegnum Ártúnsbrekku og Vesturlandsveginn. Eykur umferðaröryggi og kemur ferðamönnum fyrr upp á Kjalarnes úr bænum.“</p> | <p>Framkvæmdaraðili þakkar fyrir umsögnina en telur hana ekki krefjast viðbragða.</p> |
| 73 | <p>Magnús H. Ólafsson, dags. 19.10.23</p> <p>„Dagbókarbrot – hugleiðingar um ferð til Reykjavíkur frá Akranesi, sem eru lagðar fram í skipulagsgáttinni vegna áætlunar um mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar.</p> <p>Í dag er 19. október 2023.</p> <p>Ég á bókaðan fund uppi í Ofanleiti með samstarfsmönnum mínum í Verkís til að ræða lokasprettinn í hönnun nýja steypuskála Norðuráls á Grundartanga. Ákveðið var að halda einn staðarfund eftir tugi Teamsfundi á undanförunum 3 árum.</p> <p>Það eru gular viðvaranir, ekkert utanlandsflug og hviður undir Hafnarfjalli mælast upp í 51 m/sek og hitastigið um 12°C. Veðurstöð Vegagerðarinnar við Blikadalsá og á Kjalarnesinu sýnir hviður upp á 25</p> | <p>Umsögnin snertir á ýmsum þáttum, ber þar helst að nefna þverun um Kollafjörð og vindálag á brú um Kollafjörð, auk þess sem velt er upp þeim möguleika að þvera fjörðinn með göngum. Einnig er komið inn á dreifingu umferðar og uppbyggingu hafnarsvæðis og þróun þess.</p> <p>Hvað varðar þverun um Kollafjörð hefur verið lagður fram sá valkostur að byggð verði þar brú. Í matsáætlun er sýnd svokölluð innri og ytri leið en í raun getur Sundabraut einnig legið þeirra á milli. Sá valkostur að þvera Kollafjörð með göngum hefur ekki verið settur fram í umhverfismatinu. Hvað vindálag í Kollafirði varðar verða vindgreiningar í fyrirhuguðu vegstæði hafðar til hliðsjónar við áframhaldandi hönnun.</p> |

og 29 m/sek og í Tíðarskarðinu 36 sek/m. Það er jú alltaf vitlaust veður í Tíðarskarðinu. Ég áætla 40-45 mínútur í ferðina miðað við engar tafir verði í Ártúnsbrekkunni.

Ég legg af stað á fullhlöðnum Bensanum og upplýsingarnar á skiltinu út úr bænum staðfestir veðrið á Kjalarnesinu s.k.v. „umferdin.is“. Á leiðinni út að Göngum minnst ég skipulagsvinnunar um legu þessa vegar svo og skipulagsvinnunar við gangnamunnan og hönnun þeirra fyrir um 30 árum síðan. Á leiðinni í gegnum Göngin velti ég líka fyrir mér hvernig mun tvöföldun Hvalfjarðarganga verði hönnuð. Fyrir um 15 árum síðan voru umferðartölurnar þannig að 25% umferðarinnar í gegnum gögnin átti upphafsitt á Akranesi. Þessi tala hefur sennilega lækkað með mikilli aukningu ferðamanna í umferðinni. Samt sem áður skipta betrubætur á vegleiðum til Reykjavíkur okkur á Akranesi miklu máli.

Þó að tveirplúseinn beggja vegna við Göngin muni dreifa og jafna umferðina í gegn þá verður tvöföldunin alger bylting og mun gefa Grundartangasvæðinu enn meiri möguleika á stækkun vegna greiðari umferðar og nýrri leið, svo kallaðri Sundabraut, frá Kjalarnesinu yfir á Sæbraut í Reykjavík.

Þegar ég kem upp úr Göngunum og framhjá gatnamótunum inn í Kjós liggur vegurinn yfir „Hviðuheidi“ að Grundarhverfi á Kjalarnesinu og ég hugsa um hvort hönnun þessarar leiðar verði ekki af sömu frábæru gæðum og það sem búið er að gera sunnan Grundarhverfisins að Kollafirði. Munu þeir bæta um betur með vindbrjóti og gróðusetja tré meðfram brautinni eins og Gunnar Geir á Vallá gerði við íbúðarhúsið sitt?

Kollafjörðurinn nálgast og komið að enda nýframkvæmdarinnar. Jú það er ekki búið að taka ákvörðun um þverun Kollafjarðar í tengslum við Sundabrautina og hvernig hún tengist nýframkvæmdinni. Ef þverunin verður fyllingar og brú yfir á Álfsnesið þá mundi ég hugsa mig tvisvar

Fjallað verður um áhrif Sundabrautar á umferð og dreifingu hennar, sem og samgöngur, í umhverfismatsskýrslu.

Einnig er nú unnið að greiningu á gegnumstreymisumferð í Mosfellsbæ og mun verða fjallað um þær niðurstöður að einhverju leyti í umhverfismatsskýrslu.

Að lokum verður fjallað um tengingar Sundabrautar við hafnarsvæðið, og áhrif mismunandi valkosta á aðgengi að því svæði. Unnið hefur verið umhverfismat vegna þróunar Sundahafnar, og verður ekki fjallað um þróun þess svæðis í umhverfismati Sundabrautar.

um og sennilga að fara í gegnum Mosfellsbæinn til Reykjavíkur. Margir muna eftir malar- og sandfoki á bílana sína þegar keyrt var framhjá fyrrum malargryfjunni þar sem „Flatus lifir“ og jafnframt horft út á Kollafjörðinn við mynni hans og séð særrokshvyrfla tugi metra upp í loftið. Við þau skilyrði yrði þeirri brú, hvort sem hún yrði ytrileið eða innri leið, lokað hið snarasta. Ef einhvers staðar á leiðinni um Sundbraut ætti að setja göng þá ættu þau að vera á þessum stað. Göng undir Kollafjörðinn mun án efa styrkja enn frekar útivistarsvæðið í botni Kollafjarðar með tilliti til útsýnis út fjörðinn svo og ef vegtenging yrði gerð upp á Esjumela um Álfsnesið væri einungis umferði í botn fjarðarins fyrir íbúa þar og útivistarfólk.

Ég velti því fyrir mér hvert verður hlutfall umferðarinnar, sem kemur að norðan og fer um Sundabraut annar vegar og um Mosfellsbæinn hins vegar, Einnig hversu margir munu aka um Kjalarnesið árið 2035?

Á kynningafundum, sem haldnir hafa verið nú í október hafa framsögufólk rætt um hindranir á veglagningu um Álfsnes og Gufunes. M.a að veglína Sundabraut er áætluð um/við/í gegnum ruslahauga bæði í Álfsnesi og Gufunesi. Það er ekki viðeigandi að nefna þessa nýju, frábæru leið Sorpbrautina. Það mun finnast góð lausn á leiðina yfir Álfsnesið og Gufunesið.

Ég ímynda mér hvað mundi gerast, ef ég væri á þessari leið og kominn í Gufunesið. Kleppsvíkin er horfin. Hvar og hvernig verður þverunin um Elliðaárvog? Í viðtölum og á kynningunum hefur komið fram að þverun úr fyllingum og brú er umtalsverð fjárhagslega ódýrari en göng undir voginn.

Ég er sannfærður um að hin mikla uppbygging íbúðarbyggðar í Vogunum muni halda áfram í norður og inn á athafnasvæðið við Sundahöfn. Verðgildi lands í Vogunum er miklu mun hærra en verð á

| | | |
|-----------|---|---|
| | <p>landi t.d. inn á Grundartanga. Faxaflóahafnir eiga mikið af upplýsingum um alls konar notkun á þessu svæði, sem gæti nýst við ákvarðanatöku.</p> <p>Ef áframhaldandi uppbygging verður í Vogunum og gengið verður á athafnasvæðið í Sundahöfn mun þverun vogsins geta verið sunnar og í formi fyllinga og brúar. Ef þetta verður raunin þá mun „ég“ eiga valkost á því að velja við aðkomu að Sæbrautinni um þrjá möguleika: Til hægri inn í miðbæ Reykjavíkur, beint áfram eftir Skeiðárvognum inn í Mörk og Skeifuna og svo til vinstri upp í Breiðholt og Hafnarfjörð. Þrír valkostir eru betri en tveir til dreifingar á umferð. Ég reikna með að umferð að norðan á leið á Suðurland fari um Mosfellsbæ.</p> <p>Skerðing athafnasvæðis Sundahafnar er hægt að bæta með framtíðaruppbyggingu á Grundartanga til langrar framtíðar. Þar er verðlag lands enn miklu ódýrara en í Sudahöfn og framtíðarmöguleikar betri. Það er ekki fyrirsjáanlegt að innflutningur með skipum muni minnka á komandi áratugum og það þarf að skoða hvað verður eftir 30 – 40 ár.</p> <p>Það tók mig 45 mínútur að komast alla leið. Ég hafði líka tímasett fundinn kl 9:30 til að losna við hæga umferð úr Mosfellsbænum að Kringlumýrarbraut fyrir og um kl 9:00. Væntanlega mun þessi ferð taka einungis 30 mínútur árið 2035. Allar áætlanir og ákvarðanir um Sundabraut þarf að taka mið af hvað verður eftir 2050.</p> <p>Þetta er tilgangurinn með þessum skrifum. Magnús H. Ólafsson arkitekt á Akranesi. Kt.: 150550-4759“</p> | |
| 74 | Gunnlaugur Johnson, dags. 19.10.23 | |
| 74.1 | <p>„Friðsæld og náttúruupplifun eru ómetanlegir fjársjóðir, en eru á stöðugu undanhaldi eftir því sem höfuðborgarsvæðið vex og þenst út. Því ber að haga öllum framkvæmdum svo, að ekki raski þær lífsgæðum íbúa þess meir en orðið er. Bygging risavaxinnar brúar þvert fyrir norð-austurjaðar þess verður að teljast mikið umhverfisslys ef af verður, og</p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verða umhverfisáhrif framkvæmdarinnar metin. Áhrif mismunandi valkosta, sem lagðir voru fram í matsáætlun, verða borin saman</p> |

| | | |
|------|--|---|
| | <i>Því ber að haga þeim framkvæmdum svo að sem minnstur skaði verði af. Því koma jarðgöng aðeins til greina.“</i> | |
| 74.2 | <i>„Ég undirritaður fer þess á leit við Skipulagsstofnun að tekið verði tillit til eftirfarandi þátta við gerð matsáætlunar um Sundabraut og þeir metnir til umhverfisáhrifa við gerð umhverfismats fyrir III. áfanga Sundabrautar sem til stendur að leggja yfir Leiruvog, frá Geldinganesi yfir í Gunnunes. Og legg áherslu á að ekki einungis eiginlegur byggingarkostnaður, heldur raunhæft mat á þeim verðmætum sem eru í hættu verði byggð brú en ekki gerð göng, verði lagt til grundvallar við útreikning á valkostum. “</i> | Fjallað verður um áhrif Sundabrautar á hafstrauma, öldufar og setflutninga, m.a. vegna byggingar brúar yfir Kollafjörð. Bent er á, að hönnun brúar um Kollafjörð miðast við að þessir þættir verði óbreyttir innan við brú eftir framkvæmdir, líkt og fram kemur í matsáætlun. Einnig verður fjallað um niðurstöður arðsemisgreiningar fyrir Sundabraut, sem og kostnað framkvæmda. |
| 74.3 | <i>„Ítarlegt og raunhæft mat verði lagt á þann valkost að leggja Sundabraut í stökk á sjávarbotni. Valkosturinn verði kostnaðargreindur og borinn saman við öll neikvæðu áhrifin sem þverun Leiruvogs með brúm og landfyllingum hefur á umhverfið og líf íbúa í Mosfellsbæ og annarra borgarbúa um ókomna tíð. “</i> | Framkvæmdaraðili vísar í svarlið 10.1 við þessum hluta umsagnarinnar. |
| 74.4 | <i>„Áhrif bílaumferðar allan sólarhringinn á útivistargildi Leiruvogs verði metin. Í því sambandi verði virði náttúruvegurðar, náttúruupplifunar og friðsældar við sundin blá metið til fjár.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á útivist, ásýnd og hljóðvist metin. Mótvægisaðgerðir verða lagðar til þar sem við á. |
| 74.5 | <i>„Mat verði lagt á áhrif bílaumferðar á lýðheilsu, þ.m.t. umferðarhávaða og útblástursmengun. Einnig verði gerð grein fyrir áhrifum veglýsingar á brautinni sjálfri í íbúabyggð. Sömu leiðis áhrifum ljósmengunar frá bílaumferð á Sundabraut í byggð.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist, staðbundin loftgæði, loftlagsáhrif og ásýnd. |
| 74.6 | <i>„Mat verði lagt á áhrif Sundabrautar á náttúrulegt útsýni út á Sundin, Faxaflóa, og Snæfellsjökul, sólarlagið, stjörnuhiminn, norðurljósinn o.fl.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um sjónræn áhrif framkvæmdarinnar. Í umhverfismatsskýrslu verður ekki fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á útsýni á Snæfellsjökul, sólarlag, stjörnuhimin og norðurljós. |
| 74.7 | <i>„Neikvæð áhrif umferðar á fasteignaverð í hverfunum sem njóta nálægðar við sundin blá og ströndina verði metin.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif á íbúa, m.a. verða metin áhrif á umferð og samgöngur, hljóðvist og staðbundin loftgæði ásamt áhrifum á ásýnd og landslag. Ekki er þó gert ráð fyrir að leggja mat á áhrif Sundabrautar á fasteignaverð. |

| | | |
|-------|--|--|
| 74.8 | „Gerð verði töluleg grein fyrir fjölda ökutækja sem aka um Sundabraut. Einnig eðli ferða og tegund farartækis, s.s. einkabíll, rúta, vöruflutningabíll o.fl. Sömuleiðis gjaldtöku og fýsileika þess að velja göngin frekar en Vesturlandsveg.“ | Umferðargreining verður unnin í tengslum við Sundabraut og verða henni gerð skil í umhverfismatsskýrslu framkvæmdar og umhverfismatsskýrslu fyrir breytingu aðalskipulags Reykjavíkur. |
| 74.9 | „Áhættan sem fylgir því að leggja Sundabraut að hluta á landfyllingum yfir Leiruvog verði kostnaðarmetin, með hliðsjón af áhrifum þess á kolefnissporið. Leirur eru afkastamiklir kolefnissvelgir en reynslan hefur sýnt að þar sem firðir og flóar eru þveraðir með þessum hætti stöðvast með tímanum setflutningar út í sjó og leirurnar fyllast smátt og smátt af seti. Kolefnisbindingin stöðvast, kolefnissporið stækkar og þá um leið útgjöld ríkissjóðs.“ | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á hafstrauma, öldufar og setflutninga. Framkvæmdaraðili bendir jafnframt á að forsendur við hönnun vegfyllinga eru m.a. full vatnsskipti innan við brúarop. Í umhverfismatsskýrslu verður einnig fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf, gróðurfar, botndýralíf og fiska. Í umhverfismatsskýrslu framkvæmdar verður ekki fjallað sérstaklega um áhrif framkvæmdarinnar m.t.t. sjálfbærnimarkmiða og alþjóðlegra skuldbindinga íslenska ríkisins. |
| 74.10 | „Gerð verði grein fyrir áhrifum landfyllinga yfir Leiruvog á sjálfbærnimarkmið og alþjóðlegar skuldbindingar íslenska ríkisins í náttúruverndarmálum en þær taka til fuglaverndar, heimsmarkmiða Sp, samnings Sp um lífræðilega fjölbreytni o.s.frv.“ | Gerð verður grein fyrir fuglategundum og gróðurfari á válistum og ef tegundir finnast sem eru ábyrgðartegundir á Íslandi. |
| 74.11 | „Gerð verði grein fyrir mögulegum áhrifum loftslagsbreytinga á sjávarstöðu, veður- og vatnafar í Leiruvogi. Þrjár ár (Varmá, Kaldakvísl og Úlfarsá/Korpa) renna í voginn og viðbúið að vatnavextir færast í aukana. Landfyllingar í Leiruvogi eru í því tilviki líklegar til að tefja setflutninga úr voginum og stuðla að óæskilegri setmyndun.“ | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um loftlagsáhrif framkvæmdarinnar. Varðandi setflutninga vísar framkvæmdaraðili í svarlið 74.9. |
| 74.12 | „Áhrif þess á sjálfsmynd Mosfellinga að stór hluti íbúabyggðar í sveitarfélaginu verði króaður af inn á milli tveggja stofnbrauta sem eru í sjónlínu hvor við aðra, þ.e. Sundabraut annars vegar og Vesturlandsveg hins vegar. Mosfellsbær hefur kynnt sig sem „Bæ í borg“; útivistarbæ og heilsuefandi samfélag í áraráðir. Sú ímynd getur laskast svo um munar.“ | Sundabraut hefur verið á aðalskipulagi Reykjavíkur síðan 1984 og áætluð lega hennar hefur því legið fyrir í áratugi. Ekki stendur til að leggja mat á áhrif Sundabrautar á ímynd Mosfellsbæjar sem „bæ í borg“. |
| 74.13 | „Bygging brúar og landfyllingar geta haft mjög slæm áhrif á seli sem má oft sjá við strandlengjuna. Og sömuleiðis göngu laxfiska uppí árnar sem renna í Leiruvog.“ | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á fiska og seli. Framkvæmdaraðili vísar í svarlið 74.9 varðandi forsendur hönnunar og vatnsskipti. |
| 74.14 | „Undirritaður tekur undir umsögn skipulagsnefndar Mosfellsbæjar frá 6. október 2023. “Skipulagsnefnd leggur áherslu á mikilvægi þess að metin verði vandlega mögulega áhrif Sundabrautar á Leiruvog, hvað varðar strauma og lífríki svæðisins. Leiruvogur og Blikastaðakró voru friðlýst | Framkvæmdaraðili vísar til svars við umsögn nr. 18.1, frá skipulagsnefnd Mosfellsbæjar. |

| | | |
|-----------|---|--|
| | <p>árið 2022 en svæðið er mikilvægur viðkomustaður farfugla, einkum vaðfugla og fóstur ríkulegt fuglalíf allt árið um kring. Auk þeirra einkennist vogurinn af fjölbreyttum vistgerðum, leirum, þangfjörum, kræklingaáreyrum og sandfjörum sem eru lífauðugar.” Það er von undirritaðs að menn hafi þessa þætti í huga þegar Sundabrá, eða Sundagöng öllu heldur verður hönnuð.“</p> | |
| 75 | Einar Kristján Haraldsson, dags. 19.10.23 | |
| 75.1 | <p>„Ég er fylgjandi þessari framkvæmd, en vil þó koma nokkrum athugasemdum á framfæri. Helst hef ég áhyggjur af þveruninni frá Gufunesi yfir í Gunnunes. En vikurnar þar fyrir innan eru bæði grunnar og friðlýstar. Þessi svæði eru og ættu að vera mikilvæg til útivistar fyrir íbúa þéttbýls höfuðborgarsvæðis. Helst hef ég áhyggjur af þrengingum sem brýr valda, líkur eru á að ekki verði nægjanleg sjóskipti, innan við brýnar til að viðhalda þeim grunnu vikum sem þar eru. Þær gætu jafnvel horfið, Nokkrar áhyggjur hef ég einnig af hljóði við brýnar, en legg hinnsvegar til að efnið, uppgröfturinn sem til fellur verði notaður til að mynda veglegar hljóðmanir. Bæði við vegin en einnig við framtíðar skotæfingarsvæði, sem eðilegt er að koma fyrir í Álfsnesi, eða rétrara halda þeim þar áfram. Heilt yfir er nokkuð sérkennilegt að ekki sé skoðaðir í matsáætlun aðrir kostir eins og til dæmis göng, en þau myndu eðlilega ekki trufla sjóskipti í vikunum!“</p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdar á hafstrauma, öldufar og setflutninga, náttúruminjar og verndarsvæði, hljóðvist og mótvægisáðgerðir lagðar fram eftir þörfum. Framkvæmdaraðili bendir þá einnig á að meðal forsenda fyrir hönnun vegfyllinga er að tryggja full vatnsskipti innan fyllinga.</p> <p>Varðandi uppgröft, þá hyggst framkvæmdaraðili nýta allan uppgröft sem fellur til við framkvæmdir. Ekki er ljóst að svo stöddu í hvað hann verður notaður.</p> <p>Varðandi göng, þá vísar framkvæmdaraðili í svarlið 28.1</p> |
| 76 | Kristín Sigurðardóttir, dags. 19.10.23 | |
| 76.1 | <p>„Er á móti því að Sundabraut sé svo nálægt nýrri byggð í Gufunesi. Brautin myndi eyðileggja einstakt útivistarsvæði í Geldinganesi. Sem íbúi Gufuness myndi þessi leið skapa mikla hljómengun á þessu annars friðsæla umhverfi.“</p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist og útivist og mótvægisáðgerðir lagðar fram, þar sem þörf þykir.</p> |
| 77 | Jökull Helgason, dags. 19.10.23 | |
| 77.1 | <p>„Hér kemur umsögn sveitarstjórnar Hvalfjarðarsveitar, 384. fundur dags. 11.10.2023: Niðurstaða: Umhverfis- skipulags- náttúruverndar- og landbúnaðarnefnd - 25. fundur. Niðurstaða: Umhverfis-, skipulags-, náttúruverndar og landbúnaðarnefnd gerir fyrir sitt leyti ekki</p> | <p>Framkvæmdaraðili þakkar fyrir umsögnina en telur hana ekki krefjast viðbragða.</p> |

| | | |
|-----------|--|---|
| | <p><i>athugasemd við verkefnislýsingu vegna fyrirhugaðra breytinga á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Endanlegri afgreiðslu vísað til sveitarstjórnar Hvalfjarðarsveitar.</i></p> <p><i>Sveitarstjórn: Inngangur: 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. Bókun fundar: 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."</i></p> | |
| 78 | Árni Davíðsson, f.h. Landssamtaka hjólreiðamanna, dags. 19.10.23 | |
| 78.1 | <p><i>„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, almenningsamgöngur, gangandi og hjólandi) á norðurhluta höfuðborgarsvæðisins með auknu öryggi og hagræði.“</i></p> | <p>Eitt af markmiðum Sundabrautar er að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta, líkt og fram kemur í matsáætlun. Við þverun Kleppsvíkur með göngum þarf því að gera sérstakan stíg fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur og verður fjallað um stígamál í umhverfismatskýrslu.</p> |
| 78.2 | <p><i>„Áhrif Sundabrautar á byggðamynstur og dreifingu byggðar og áhrif þess á ferðavenjur og umferð. Í verklýsingu aðalskipulags og</i></p> | <p>Áhrif Sundabrautar á byggðaþróun- og mynstur verða til umfjöllunar í umhverfismati breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur og það sama á við</p> |

| | | |
|------|--|---|
| | <p><i>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?“</i></p> | <p>um ferðavenjur. Í umhverfismati framkvæmdarinnar verða áhrif Sundabrautar á umferð og einnig kolefnisspor metin.</p> |
| 78.3 | <p><i>„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 samgönguásum 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 mótvægisáðgerðum með öflugum 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 tímagiöld mismunandi ferðamáta upp á nýtt en það er sérkennilegt að tími vegfarenda á ferð skuli vera metin ólíkt í greiningunni.“</i></p> | <p>Vísað er til svars við umsögn nr. 78.2.</p> |
| 78.4 | <p><i>„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</i></p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verða bornir saman tveir valkostir fyrir þverun Kleppsvíkur; Sundabrá og Sundagöng. Fjallað verður um útfærslu á tengingum við hafnarsvæðið sem og áhrif á siglingar í tilfelli Sundabráar.</p> |

| | | |
|-----------|--|--|
| | <i>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 brúna.</i> | Við útfærslu tenginga við hafnarsvæðið verður haft samráð við Faxaflóahafnir. Þróun hafnarsvæðisins og starfsemi þar er þó ekki til umfjöllunar í þessu umhverfismati en unnið var umhverfismat vegna þróunar Sundahafnar árið 2021. |
| 78.5 | <i>„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.“</i> | Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um umhverfisþáttinn öryggi, en þar er ætlunin að meta áhrif mismunandi valkosta fyrir legu Sundabrautar í Gufunesi, á mengunarhættu. Gerðar verða rannsóknir á Gufuneshaugunum í tengslum við umhverfismatið til að leggja mat á styrk gass og mögulegra mengunarefna í haugunum. |
| 78.6 | <i>„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?“</i> | Framkvæmdaraðili þakkar ábendinguna og hefur hana til hliðsjónar við umfjöllun um samræmi framkvæmdarinnar við áætlanir í umhverfismatskýrslu. |
| 79 | Snorri Ingimarsson, dags. 19.10.23 | |
| 79.1 | <i>„Ég tek undir hvert orð í umsögn Ástu Þorleifsdóttur #31. Nauðynlegt er að huga að náttúrvernd áður en ráðist er í vegaf framkvæmdir á strandlengjunni og þar geta jarðgöng verið góður og umhverfisvænn kostur. Snorri Ingimarsson Umhverfisnefnd Ferðaklúbbsins 4x4 Fulltrúi Samtaka útivistarfólks í stjórn Vatnajökulsþjóðgarðs“</i> | Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um umhverfisáhrif framkvæmdar og verða áhrif mismunandi valkosta borin saman. Mótvægisáðgerðir verða lagðar fram þar sem við á. |
| 80 | Atli Stefán Yngvason, f.h. íbúaráðs Laugardals, dags. 19.10.23 | |
| 80.1 | <i>„Laugardalur er eitt tveggja hverfa sem kemur til með að verða fyrir hve mestum áhrifum af því stóra verkefni sem fyrirhuguð áform um byggingu Sundabrautar eða Sundagangna er. Hefur sú framkvæmd lengi ollið íbúum hverfisins áhyggjum. Vanda þarf vel til verks og gæta þess að slík samgönguæð sé ekki á kostnað íbúa hverfisins. Umhverfisog loftgæði ásamt umferðaröryggi eru mikilvægir þættir lífsgæða íbúa hverfisins og gæta þarf að aukin umferð stuðli ekki að neikvæðri þróun í þeim efnum, sérstaklega nálægt skólum hverfisins.“</i> | Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar, þ.m.t. staðbundin loftgæði og umferð og samgöngur. Fyrir ítarlegri útskýringu er vísað til svars við umsögn nr. 110.13. Umferðagreining verður þá einnig unnin í tengslum við umhverfismatið og gerð frumdraga veghönnunar. |
| 80.2 | <i>„Aðferðafræðin við að bæta við akreinum, eða stóru nýju vegakerfi, sem á upphaf eða enda sinn í íbúahverfi, mun (að öllum líkindum) auka</i> | |

| | | |
|-----------|--|---|
| | <i>umferð um og við hverfið og auka losun gróðurhúsalofttegunda. Við hvetjum til þess að horfa á verkefnið út frá væntum áhrifum Borgarlínu og uppbyggingu virkra samgöngumáta á Stór-Reykjavíkursvæðinu. Við tökum undir mikilvægi þess að tryggja notkun virkra samgöngumáta og hvetjum til þess að það eigi einnig við tillöguna um Sundagöng - og það sé þá hluti af uppbyggingunni. Íbúaráðið hefur áhuga á því að vera þátttakandi í áframhaldandi samtali um þróun þessa verkefnis.“</i> | |
| 81 | Stephan Joseph Martin Walker, 19.10.23 | |
| 81.1 | <i>„Þarna er farið þvert yfir votlendi í Gufunesi þar sem þrífst mikið fuglalíf. Einnig fer sundabrautin alveg upp við nýja byggð í Gufunesi og verður margþætt mengun fyrir íbúa og dýralíf. Þarna gæti verulega fallett grænt svæði orðið undir malbiki og finnst mér það agalega sorgleg þróun, þá væri betra að færa hana svo hún raski græn svæði og íbúa sem minnst.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdar á gróðurfar, fuglalíf, hljóðvist og loftgæði. |
| 82 | Þórir Hrafn Gunnarsson, 19.10.23 | |
| 82.1 | <i>„Sundabraut verður að fara í göng. Neikvæð áhrif þessarar brúarleiddar á Grafarvoginn og nærumhverfi eru óásættanleg.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verða umhverfisáhrif Sundabrautar metin og áhrif mismunandi valkosta metin. Mótvægisáðgerðir verða lagðar fram þar sem við á. |
| 83 | Gunnar Þór Gunnarsson, 19.10.23 | |
| 83.1 | <i>„Ég fagna að þessi framkvæmd er loks að fæðast. Meðgangnan hefur reyndar verið allt of löng. Ég á mjög erfitt með að skilja af hverju þessi framkvæmd er ekki löngu búinn. Þetta er arðbærasta framkvæmd sem hægt er að fara í á eftir Hvalfjarðargöngum. En hvað um það. Ég sé fyrir mér að sundabru sé besti kostur bæði kostnaðarlega og eins er það mun betra upp við hönnun á aðreinum í og við sundabraut. Fyrirtæki neðan Sæbrautar munu víkja hægt og rólega þar sem þau sitja á gífurlega verðmætum lóðum undir íbúðarbyggð. Þessi fyrirtæki munu þurfa á nýrri staðsetningu að halda og munu nýta sundabraut í því tilfalli þar sem hún stækkar þeirra möguleika að vera nálægt Rvk þrátt fyrir að vera kominn frá borginni. Td verður Grundartangi í 25 min farlægð frá Sæbraut. En svo er það hinn endinn á þessari framkvæmd. Þar er</i> | Fyrir þverun Kollafjarðar hefur verið lagður fram sá valkostur að byggð verði þar brú. Í matsáætlun er sýnd svokölluð innri og ytri leið en í raun getur Sundabraut einnig legið þeirra á milli. Sá valkostur að þvera Kollafjörð með göngum hefur ekki verið settur fram. Vindgreiningar í fyrirhuguðu vegstæði verða hafðar til hljidsjónar við áframhaldandi hönnun. Áréttað er að starfsemi Sorpu í Álfsnesi er skipulögð í kringum fyrirhugað vegstæði Sundabrautar. |

| | | |
|-----------|--|---|
| | <i>Kollafjörður í allri sinni dýrð. Ef það þurfa að vera göng í þessari framkvæmd ættu þau að vera undir hann. Bæði losnum við þá við að raska ruslahaugum sem þar eru og svo losnum við við gífurlega sviptivinda sem gætu skapað þær aðstæður að vegur sé hreinlega lokaður. Svo af því að þessi framkvæmd er svo gífurlega arðsöm þá mæli ég með því að klára tvöföldun á vegi alla leið upp í Borgarnes og gera önnur göng undir Hvalfjörðin samhliða.“</i> | |
| 84 | Helgi Már Gunnarsson, dags. 19.10.23 | |
| 84.1 | <i>„Ef Sundabraut á að verða að veruleika, þá eru göng eina leiðin. Aðrar útfærslur hafa alltof neikvæð áhrif fyrir íbúa Grafarvogs, hvernig sem á það er litið. Sem dæmi yrði nýleg uppbygging á útivistarsvæðum í Gufunesi, sem hefur verið til fyrirmyndar, að engu. Skora á aðila sem koma að skipulagningu þessarar framkvæmdar að staldra við og framkvæma ekki aðeins til þess eins að framkvæma.“</i> | Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um umhverfisáhrif framkvæmdar og áhrif mismunandi valkosta borin saman. Meðal umhverfisþátta sem verða til skoðunar eru áhrif framkvæmdar á útivist. |
| 85 | Hafdís Hafliðadóttir, dags 19.10.23 | |
| 85.1 | <i>„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.“</i> | Í umhverfismatskýrslu verða umhverfisáhrif framkvæmdarinnar metin, m.a. áhrif framkvæmdar á umferð og samgöngur, hljóðvist, ásýnd og loftgæði. Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif valkosta og þeir bornir saman. |
| 85.2 | <i>„Með tengingu meginstofnveggar 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 Sundabrá 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 umhverfismatskýrslum komi fram skýr samanburður á umhverfisáhrifum fyrirbyggjandi valkosta.“</i> | |

| | | |
|-----------|--|---|
| 85.3 | <p>„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 liggja fyrir hönnun mannvirkja og útfærsla á tengingum við Sæbraut, hvort heldur sem Sundabrá eða Sundagöng verður fyrir valinu. Jafnframt hvernig meginlínur landslagshönnunar verður háttað meðfram brautinni, svo sem hvaða götuhlutar fara í stökk 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.“</p> | <p>Unnar verða ásýndarmyndir af mannvirkjunum fyrir umhverfismat framkvæmdarinnar og fjallað verður um áhrif Sundabrautar á ásýnd og landslag í umhverfismatsskýrslu. Með þeim hætti gefst almenningi og lögbundnum umsagnaraðilum kostur á að leggja mat á sjónræn áhrif á umhverfismatsstigi.</p> <p>Endanleg hönnun lausna fer þó ekki fram fyrr en á síðari stigum, og er m.a. ætlunin að halda hönnunarsamkeppni verði Sundabrá sá valkostur sem framkvæmdaraðilar kjósa að leggja fram sem aðalvalkost.</p> |
| 85.4 | <p>„Samkvæmt matsáætlun er gert ráð fyrir að taka myndir á 10 stöðum. Tílefni 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.“</p> | <p>Framkvæmdaraðili þakkar ábendinguna og hefur hana til hliðsjónar við mat á áhrifum á ásýnd.</p> |
| 86 | Kristinn Pálsson, f.h. Mosfellsbæjar, dags. 19.10.23 | |
| 86.1 | <p>„Mosfellsbæ barst erindi frá Vegagerðinni dags. 20.09 sl. þar sem tilkynnt var að matsáætlun umhverfisáhrifa um fyrirhugaða lagningu Sundabrautar, vegna fyrirhugaðrar breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur 2040, hefði verið send í kynningu hjá Skipulagsstofnun þann 19. september sl. Í erindinu var jafnframt boðið upp á frekari kynningu á verkefninu. Matsáætlunin er til kynningar og umsagnar í Skipulagsgátt stjórnvalda og er umsagnarfrestur til og með 19.10 nk.“</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á hafstrauma, öldufar og setflutninga, náttúruminjar og verndarsvæði, fuglalíf og gróðurfar metin og mótvægisáðgerðir lagðar fram, þar sem við á.</p> |
| 86.2 | <p>„Erindi Vegagerðarinnar var lagt fram í skipulagsnefnd 6.10 sl. Þá fór fram opinna íbúafundur þann 12.10 sl. þar sem fram komu ýmis sjónarmið. Á fundi skipulagsnefndar þann 6.10 bókaði skipulagsnefnd svohljóðandi um matsáætlun Sundabrautar og var þeirri bókun komið á framfæri við Vegagerðina: Skipulagsnefnd leggur áherslu á mikilvægi þess að metin verði vandlega</p> | |

| | | |
|-----------|--|--|
| | <i>möguleg áhrif Sundabrautar á Leiruvog, hvað varðar strauma og lífríki svæðisins. Leiruvogur og Blikastaðakró voru friðlýst árið 2022 af umhverfisráðherra. 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.“</i> | |
| 86.3 | <i>„Til viðbótar við framangreint er af hálfu Mosfellsbæjar talið mikilvægt að skoðaðir verði möguleikar á jarðgöngum, botngöngum eða brúa/r sem spannar allan voginn í stað þess að gerð verði brú með landfyllingum milli Geldinganness og Gunnuness (Víðiness). Þá er mikilvægt í tengslum við framkvæmdina að tryggðar verði góðar teningar að og frá Sundabraut meðal annars um Álfsnes og Grafarvog.“</i> | Fjallað verður um tengingar að og frá Sundabraut í umhverfismatsskýrslu, þar sem mismunandi valkostum hennar verður lýst. Ekki er talið fýsilegt að fara með göng milli Geldinganness og Gunnuness, m.a. vegna kostnaðar en einnig vegna tæknilegra áskorana sem felast einkum í hámarkslanghalla í göngum. Við styttri þveranir geta jarðgöng kallað á lengri veglínu og þ.a.l. meira landsvæði undir samgöngumannvirki. Hins vegar verður í umhverfismatinu fjallað um áhrif brúarbyggingar yfir Leiruvog á hafstrauma, öldufar og setflutninga. Einnig er bent á að hönnunarforsenda brúa á Sundabraut er, að þessir þættir haldist óbreyttir eftir framkvæmdir. |
| 86.4 | <i>„Mikilvægt er að áhrifasvæði Sundabrautar fari ekki inn fyrir afmarkaða friðlýsingu Leiruvogs, í samræmi við það sem áður hefur verið áréttað.“</i> | Framkvæmdaraðili hyggst ekki framkvæma innan friðlýsta svæðisins við Leiruvog og Blikastaðakró. Áhrif framkvæmdarinnar á friðlýsta svæðið verða metin í umhverfismati og kynnt í umhverfismatsskýrslu. |
| 86.5 | <i>„Mosfellsbær telur Sundabraut vera mikilvægt framfaraskref til að bæta umferðaröryggi og umferðarflæði á höfuðborgarsvæðinu. Í því samhengi er mikilvægt að greindir verðir mögulegir kostir á þróun umferðar með tilkomu Sundabrautar og nauðsynlegra tenginga við hana.“</i> | Umferðagreining verður unnin í tengslum við umhverfismatið og vinnu við frumdrög veghönnunar. |
| 87 | Kolbrún Rakel Helgadóttir, dags. 19.10.23 | |
| 87.1 | <i>„Ég lýsi yfir stuðningi við umsögn nr. #31 hjá Ástu Þorleifsdóttur.“</i> | Framkvæmdaraðili vísar í svarliði 28.1-28.7 vegna umsagnarinnar. |
| 88 | Víðir Ársælsson, dags. 19.10.23 | |
| 88.1 | <i>„Framkvæmdartími og áhrif á íbúa. Samkvæmt Matsáætlun Sundabrautar segir að áætlað sé að framkvæmdir hefjist árið 2026 og ljúki árið 2031. Það er því ljóst að framkvæmdin mun hafa mikil félagsleg, andleg og umhverfisleg áhrif á íbúa svæðisins.“</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist og staðbundin loftgæði. Í báðum tilfellum verður stuðst við niðurstöður líkanútreikninga. Vísað er til svars við umsögn nr. 110.13 varðandi aðferðafræði við mat á loftgæðum. Í umhverfismatsskýrslu verður einnig greint frá áhrifum á útivist. Þá verður fjallað um umferð á |

| | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Áhrif á framkvæmdartíma. Verða áhrif á líf íbúa svæðisins á meðan framkvæmd stendur metin, t.d. vegna mengunar við framkvæmdir, vegna umferðatafa eða aðgengi að grænum svæðum? • Framkvæmdartími lengist. Verða gerð matslíkön miða við að framkvæmdartími lengist umfram það sem áætlað er? • Mælingar á mengunarefnum. Í Matsáætlun Sundabrautar segir: „Mælingar hafa sýnt að þau mengunarefni sem eru líklegust til að fara yfir heilsuverndarmörk eru köfnunarefnisdíoxíð (NO2) og svifryk (PM10), sem bæði eiga upptök sín frá bílaumferð.“ Er fyrirhugað að mæla þessa mengun á meðan framkvæmd stendur yfir t.d. við útivistarsvæðið í Gufunesi? Hvað með ryk- og hávaðamengun? Hvað ef mengun fer yfir heilsuverndarmörk á framkvæmdartíma, hvernig verður gripið inn í?“ | <p>framkvæmdartíma. Í útreikningum og umfjöllun í umhverfismatsskýrslu er miðað við áætlaðan framkvæmdartíma, og ekki gert ráð fyrir töfum.</p> <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdar á hljóðvist og mótvægisáðgerðir lagðar fram, þar sem við á.</p> |
| <p>88.2 „Lýðheilsuleg áhrif á íbúa Grafarvogs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lýðheilsa og Frístundargarðurinn við Gufunesbæ. Gufunesið er eitt af fáum grænum svæðum Grafarvogs og ef jarðgöng verða ekki fyrir valinu, er hættu á að þetta græna svæði muni missa aðdráttarafl sitt, minnka mikið eða hverfa alfarið. Á undanförnum árum er búið að byggja upp einstakt útivistarsvæði þarna sem á sér enga hliðstæðu í Reykjavík og ekki séð hvar slíku svæði verði fyrir komið annars staðar í Grafarvogi. Frístundargarðurinn við Gufunesbæ þjónar bæði íbúum innan og utan hverfisins, allt árið um kring. Þetta svæði þjónar einnig mikilvægum þætti í skólastarfi Grafarvogs sem m.a. felst í að efla börn og ungmenni í útivist og útinámi. o M.t.t. þessara þátta þá spyrjum við hvort fjárhagslegur kostnaður, kolefnisspor, mengun, tímatap, o.fl. þættir verði metnir þegar íbúar og skólasamfélagið þarf að ferðast út fyrir hverfið til að sækja sambærilega útivist? o Verður beinn fjárhagskostnaður metinn við að koma upp sambærilegu grænu svæði og er í Gufunesi ef þörf verður að breyta eða leggja Frístundagarðinn niður? Verður annað sambærilegt svæði byggt upp innan Grafarvogs? • Geldinganes. Þar sem Geldinganes er mikið notað útivistarsvæði (m.a. fyrir kajaksiglingar, sjósund, hjólreiðar, útivist með gæludýr, fugla- og | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á útivist og helstu útivistarsvæði og mótvægisáðgerðir lagðar fram, þar sem við á. Einnig verður fjallað um áhrif framkvæmdanna á kolefnisspor.</p> <p>Meðal markmiða Sundabrautar er að bæta tengingar og samgöngur á höfuðborgarsvæðinu og dreifa umferð. Í umhverfismatsskýrslu verður því fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á umferð og samgöngur.</p> <p>Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdar metin á ýmsa umhverfisþætti sem varða lýðheilsu samfélags, s.s. staðbundin loftgæði, ásýnd og landslag, útivist og hljóðvist. Mótvægisáðgerðir verða lagðar fram þar sem við á.</p> <p>Að lokum verður í umhverfismatsskýrslu fjallað um aðferðafræði og niðurstöður arðsemisgreiningar og kostnað mismunandi valkosta.</p> |

| | | |
|------|---|---|
| | <p>stjörnuskoðun) er mikilvægt að gott aðgengi verði þangað fyrir hjólandi og gangandi. Verða áhrif framkvæmdarinnar metin á útivistarsvæðið Geldinganes?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lýðheilsa og áhrif á íbúa vegna breyttrar umferðar innan Grafarvogs. Ljóst er að aukinn umferðapungur innan hverfisins mun hafa mikil áhrif á íbúanna. Verða áhrif aukins umferðapunga innan hverfisins metin m.t.t. aðgengi barna, unglunga og annarra íbúa að félags- og íþróttastöðum hverfisins? T.d. að skólum og milli skóla, sundlaug, bókasafni, Egilshöll, íþróttasvæðinu í Dalhúsum, kirkju- og æskulýðsstarfi og svo mætti lengi telja. • Heilsueflandi samfélag. Hvernig samrýmist framkvæmdin meginmarkmiði „Heilsueflandi samfélags“2 á þeim svæðum sem framkvæmdin hefur mest áhrif á? Í henni segir: „Heilsueflandi samfélag er heildræn nálgun sem embætti landlæknis vinnur að í samstarfi og samráði við sveitarfélög, opinberar stofnanir, frjáls félagasamtök o.fl.“ Þar segir jafnframt: „Heilsa er líkamleg, andleg og félagsleg vellíðan en ekki einungis það að vera laus við sjúkdóma og örorku (WHO, 1948). Lýðheilsa felur í sér markvissar aðgerðir hins opinbera og annarra sem miða að því að bæta heilsu, líðan og lífsgæði þjóða og þjóðfélagshópa (WHO, 1998).“ • Verðmat á lýðheilsu. Hvernig verður mat á lýðheilsu íbúanna metið til fjár og áhrif þess tekið inn í endanlegt arðsemismat? • Arðsemismat. Hvernig verður heildar arðsemi framkvæmdarinnar metin? Gæti þetta mat á endanum verið á kostnað íbúa svæðisins en hagkvæmt út frá landsvísu?“ | |
| 88.3 | <p>„Önnur áhrif</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fasteignaverð. Verður lagt mat á áhrif framkvæmdarinnar á fasteignaverð í þeim hverfum þar sem áhrifanna gætir mest, bæði á framkvæmdatíma og að framkvæmd lokinni? • Raun hraði á akbrautum. Við mat á loft- og hljóðmengun, verður stuðst við hámarkshraða eða áætlaðan raun hraða á akbrautum sem gjarnan er hærri en hámarkshraði? | <p>Vísað er í svar við svarlið 19.7 við spurningu um fasteignaverð.</p> <p>Við mat á áhrifum framkvæmdarinnar verður stuðst við hámarkshraða Sundabrautar.</p> <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á ásýnd. Ekki verða metin áhrif lýsingar í umhverfismati, þar sem</p> |

| | | |
|-----------|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Mat á umferð. Verður metið hve stór hluti umferðarinnar verður gegnumstreymis umferð, þá annað hvort umferð til/frá Reykjanesinu og til/frá Suðurlandi og þá hver stór hluti umferðarinnar verður í formi þungaflutninga?</i> • <i>Ljósmengun. Það er ljóst að ljósmengun muni aukast mikið við þessa framkvæmd og einnig á framkvæmdartíma á ákveðnum svæðum. Hvernig verður ljósmengun metin (bæði götulýsing og lýsing frá ökutækjum)?</i> • <i>Mengunarvarnir. Hvaða mengunar-, ljós- og hljóðmengunarvörnum er mögulegt að koma upp til verndar íbúa?</i> • <i>Myndatökustaðir fyrir sjónræn áhrif. Í Töflu 4.1. í skýrslu Matsáætlun Sundabrautar eru tillögur framkvæmdaraðila að myndatökustöðum til að meta sjónræn áhrif framkvæmdarinnar. Þar virðist vanta mikilvæga myndatökupunkta: o Hamrahverfi horft til norðurs. o Vættaborgir t.d. frá Borgaskóla horft yfir Geldinganes og til vesturs. o Gufuneshverfi (íbúðarhverfi) horft til norðurs, austurs og suðurs. o Útivistasvæði í Gufunesi horft til norðurs og vesturs.“</i> | <p>framkvæmdin er að stórum hluta inn í byggðu umhverfi þar sem lýsing er nú þegar mikil.</p> <p>Í umhverfismatskýrslu verða mótvægisáðgerðir lagðar fram þar sem við á til þess að koma í veg fyrir, bæta upp fyrir eða minnka neikvæð umhverfisáhrif.</p> <p>Í umhverfismatskýrslu verða áhrif framkvæmdar metin á umferð og samgöngur, m.a. með tilliti til umferðarvenja og tegundar umferðar. Þar verður lagt mat á mögulegt umferðarmagn um Sundabraut og hversu mikil áhrif hún hefur til minnkunar á umferð um aðrar stofnbrautir höfuðborgarsvæðisins.</p> <p>Framkvæmdaraðili mun bæta við myndatökustað við Gufuneshöfða. Að öðru leyti telur framkvæmdaraðili að þær tillögur sem settar eru fram í matsáætlun séu nógu lýsandi til þess að meta sjónræn áhrif framkvæmdarinnar og leggja fram mótvægisáðgerðir, þar sem við á.</p> |
| 89 | Elísabet Gísladóttir, dags. 19.10.23 | |
| 89.1 | <p>„Um leið og við fögnum því að loksins eigi að hefja gerð Sundabrautar viljum við gera alvarlegar athugasemdir að ekki sé gert ráð fyrir öðru en þverunum frá Gufunesi í Gunnunes sem ögrar miklu náttúruverndagildi svæðisins, enda er það friðlýst sem og lífsgæðum íbúa.</p> <p>Við í Íbúasamtökum Grafarvogs sem sátum í samráðshópi um Sundabraut á sínum tíma var aldrei kynnt 2. og 3. áfangi brautarinnar sem er frá Kjalarnesi að Gufunesi. Því gerum við nú eftirfarandi athugasemdir að gefin sé gaumur að lífríki og ásýnd svæðisins sem við teljum verða fyrir stórkaða ef það er ekki skoðað vel til hlítar. Eins óskum við eftir að niðurstöður samráðshópsins (þar sem fulltrúar íbúasamtaka Grafarogs og Laugarnes áttu sæti í á sínum tíma) verði</p> | <p>Framkvæmdaraðili þakkar ábendingu um þá vinnu sem fram fór hjá samráðshópi um Sundabraut á fyrri stigum.</p> <p>Í matsáætlun kemur fram hvaða umhverfisþættir verða til skoðunar. Má þar nefna verndarsvæði, lífríki (gróður, fiskar og fuglar, auk þess sem fjallað verður um seli innan áhrifasvæðis framkvæmdanna) og áhrif á ásýnd og landslag. Einnig verður lagt mat á áhrif framkvæmdanna á þætti sem snerta lífsgæði íbúa, svo sem hljóðvist og staðbundin loftgæði.</p> |

| | | |
|------|---|---|
| | <p>dregnar fram því þar var lögð mikil vinna í arðsemismat sem sýndi svart á hvítu að göngin upp á Kirkjusand væru arðbærust.</p> <p>Það sem hefur gerst í millitíðinni er að borgaryfirvöld hafa gert allt til að koma í veg fyrir að besta leiðin væri farin sem var í göngum frá Gufunesi og uppá Kirkjusand.</p> <p>Eins höfum við ítrekað gert athugasemdir við að borgin virðist hafa unnið í markvisst að því er virðist að koma í veg fyrir að Sundabraut með að skipuleggja íbúðabyggð í vegstæði Sundabrautar í Gufunesi. Þannig að nú á að etja íbúum saman sem kjósa bíllausan lífstíl við þjóðbraut. Þetta vissi borgin.</p> <p>Íbúar í Grafarvogi hafa í 30 ár beðið eftir þessari braut. Því er óskað eftir að farið verði í kjölinn á þeirri vinnu sem unnin var af samráðshópi um Sundabraut þar sem fulltrúar íbúasamtaka Grafarvogs og Laugarneshverfis áttu sæti. „</p> | |
| 89.2 | <p>„Samtímis eru gerðar alvarlegar athugasemdir við skort á valkostum í matsáætlun þ.e. að ekki standi til að meta umhverfisáhrif mismunandi valkosta fyrir viðkvæmasta hluta framkvæmdarinnar, verkhluta 2 og 3. Að þar sem að mest áhrif hefur á umhverfið sé einungis gert ráð fyrir þverunum og brúm, versta mögulega kosti ólíkt því sem á við um fyrsta verkhlutann. Því er lagt til að Skipulagsstofnun geri kröfu um að í matsáætlun verði umhverfisáhrif jarðganga til jafns við þveranir og brýr umhverfismati Sundabrautar frá Gufunesi í Gunnunes.“</p> | Vísað er í svar við umsögn nr. 31.1. |
| 89.3 | <p>„Markmið mats á umhverfisáhrifum framkvæmdar er að leggja mat á afleiðingar viðkomandi framkvæmdar á umhverfi og hvernig draga megi úr eins og frekast er kostur neikvæðum áhrifum hennar vegna staðsetningar, starfsemi sem henni fylgir, eðlis og umfangs sem og mótvægisáðgerðir sem draga úr eða milda áhrif. Markmið matsáætlunar er að lýsa því með hvaða hætti skuli staðið að mati á hugsanlegum áhrifum framkvæmdar og starfsemi sem henni fylgir og eru líkleg til að valda umhverfisáhrifum.“</p> | Umsögnin krefst ekki viðbragða af hálfu framkvæmdaraðila. |
| 89.4 | <p>„Við mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar frá Gufunesi í Gunnunes er nauðsynlegt að horfa til tveggja þátta:</p> <p>A. Náttúruverndar og mikilvægi hennar fyrir íbúa</p> | Vísað er til svars við umsögn nr. 89.1. |

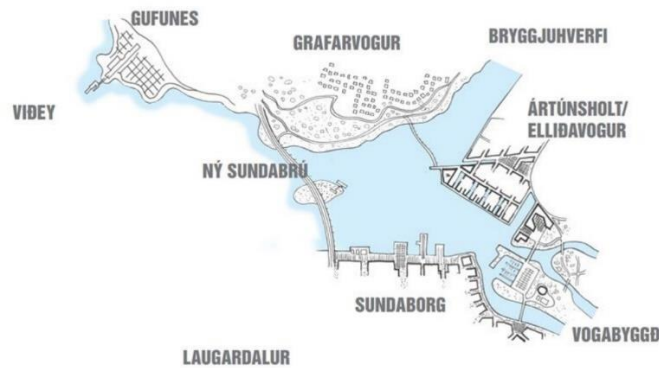
| | | |
|------|---|---|
| | <p>B. Hljóðvistar byggðanna við framkvæmdasvæði í Gufunesi, Borgum, Víkum, Staðarhverfi og Mosfellsbæ.</p> <p>Náttúruvernd er hvergi mikilvægari en í nágrenni við þéttbýli. Gildi óspilltrar náttúru fyrir lífsgæði íbúa og vellíðan verða seint ofmetin og er það stutt fjölda rannsókna. “</p> | |
| 89.5 | <p>„Blikastaðakró og Leiruvogur voru friðlýst árið 2022 eftir áralanga baráttu íbúa og annarra velunnara. Mikilvægið felst í:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Strendur eru óspilltar og engin mannvirki 2. Blikastaðakró og Leiruvogur eru grunn, í Blikastaðakró er dýpi almennt 2-3 metrar. 3. Á fjöru eru víðfeðmar leirur í víkum með fjölbreyttum skeldýrum og þar eru einnig mikilvæg heimkynni burstaorma og sprettfiska 4. Svæðið er IBA svæði þ.e. alþjóðlega mikilvægt fuglasvæði 5. Tugir fuglategunda halda til í víkunum og þar er töluvert æðarvarp 6. Um 20 landselir búa í Blikastaðakró 7. Laxagengd er um friðlýsta svæðið í Úlfarsá/Korpu sem er einnig mikilvæg fyrir fugla og aðra laxfiska. 8. Kayakklúbburinn hefur aðsetur sitt við víkurnar og þar er helsta róðrarsvæðið íbúa höfuðborgarsvæðisins 9. Aðstaða er til sjósunds enda sjórinn lítt mengaður 10. Góðir göngustígar umlykja friðlýsta svæðið þar sem þúsundir manna njóta návistar við náttúruna án umferðarskarkala. 11. Tveir af vinsælustu golfvöllum landsins eru aðliggjandi víkum. 12. Hestaleiðir liggja um Blikastaðanes. <p>Allir þessir þættir munu verða fyrir miklum neikvæðum og óafturkræfum afleiðingum af þverunum.“</p> | <p>Í umhverfismatinu verður lagt mat á áhrif framkvæmdarinnar á m.a.: Lífríki (fiska og fugla, auk þess sem fjallað verður um seli innan áhrifasvæðis framkvæmdanna), leirur, náttúruminjar og verndarsvæði, botndýralíf, gróðurfar, hafstrauma, öldufar og setflutninga, ásýnd og landslag og útivist.</p> |
| 89.6 | <p>„Góð hljóðvist er gríðarlega mikilvæg heilsu manna. Með því að leggja Sundabraut með þverunum og brúm er hljóðvist íbúa ógnað þar sem umferðarhávaði magnast við að skella á haffletinum.“</p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdanna á hljóðvist.</p> |

| | | |
|-----------|---|---|
| 89.7 | „Loks er rétt að minnast þeirra neikvæðu áhrifa sem þveranir hafa haft á lífríki innan þeirra þar þveranir loka fyrir eðlileg sjóskipti á sjávarföllum þannig að setmyndun verður innan þverana. Slíkt hefði sérstaklega alvarlegar afleiðingar í Blikastaðakró og Leiruvogi vegna þess hversu grunnar vikurnar eru.“ | Vísað er í svar við umsögn nr. 74.9 og 75.1. |
| 89.8 | „Í þeirri matsáætlun sem hér er til kynningar er gert ráð fyrir að framkvæmdum við Sundabraut sé skipt í 4 verkþætti. Eðlilegra væri með tilliti til umhverfisáhrifa bæði á lífsgæði fólks sem og lífríki að framkvæmdinni væri skipt upp í 3 verkhluta, að verkhluti 2 og 3 verði sameinaðir en slíkt er forsenda þess að halli jarðganga verði hæfilegur. Íbúasamtök Grafarvogs gera kröfu um að meta umhverfisáhrif jarðganga til jafns við þveranir og brýr umhverfismati Sundabrautar alla leið.“ | Vísað er til svars við umsögn nr. 89.2. |
| 90 | Einar Sveinn Jónsson, dags. 19.10.23 | |
| 90.1 | „Í matsáætlun er talað um umferðagreiningu fyrir áhrifsvæði Sundabrautar, bæði í Gufunesi og á og við Sæbraut. Þarna er verður einnig að taka fyrir áhrif á umferð í Grafarvogi og þá í gegnum Grafarvog. Það má augljóslega áætla að stór hluti umferðar inn á og út af Sundabraut í báðar áttir leiti í gegnum Grafarvog ef framkvæmdin verður eins og lýst er í matsáætluninni. Mjög mikilvægt er að í umhverfismatinu verði varpað ljósi á þessa nýju umferðarstrauma sem ekki fara í gegnum Grafarvog í dag, hvernig þeir kæmu til með að vera og hver væru áhrif þeirra.“ | Umferðargreining verður unnin m.t.t. Sundabrautar og greiningunni gerð skil í umhverfismatsskýrslu. Í umhverfismatsskýrslu verður einnig fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á umferð og samgöngur. |
| 91 | Kristín Elfa Bragadóttir, dags. 19.10.23 | |
| 91.1 | „Ég hef áhyggjur af mengun frá fyrirhugaðri umferð um sundabraut bæði vegna loft-og hljóðmengunar. Ég legg því til að brautin verði lögð í göng fyrstu 3 áfangana með neðanjarðartengingum með hringtorgum þar sem þurfa þykir og upp á yfirborðið. Það er stefna að leggja götur í stokka annars staðar á höfuðborgarsvæðinu til að draga úr mengun og hættu sem fylgir umferð og það ætti einnig að hafa í huga við þessa framkvæmd. Umferð hjólandi og gangandi yrði síðan leyst óháð þessu enda brýr og stígar fyrir þannig umferð mun léttari í byggingu.“ | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdar á staðbundin loftgæði og hljóðvist. Mótvægisáðgerðir verða lagðar fram þar sem við á. Hvað varðar þann möguleika að Sundabraut verði lögð sem jarðgöng á hlutum I-III er vísað til svars við umsögn 31.1. |

| 92 | Gísli Guðni Hall, f.h. Samskipa, dags. 19.10.23 | |
|------|--|--|
| 92.1 | <p>„Samskip hf. hafa falið mér að koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum vegna mats á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar Sundabrautar.</p> <p>Í upplýsingum um framkvæmdasvæðið, kafla 2.1 í matsáætlun, kemur fram að í hluta I: Sæbraut – Gufunes, séu tveir valkostir til skoðunar fyrir þverun Kleppsvíkur; Sundabrá og Sundagöng.</p> <p>Um Sundabrá: Matsáætlunin virðist miðast við að byggð verði há brú, en þó ekki svo á að flutningaskip Samskipa muni komast þar undir. Umbjóðandi minn telur að greina þurfi brúarskostina nánar út frá hæð. Hér á eftir fylgja athugasemdir annars vegar við háa brú (hábrú) og hins vegar lága brú (lágbrú).“</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um mismunandi valkosti fyrir þverun Kleppsvíkur og útfærslu þeirra lausna, m.a. brúarhæð o.fl.</p> |
| 92.2 | <p>„Hábrú: Athuganir umbjóðanda míns hafa leitt í ljós margvíslega ókosti við hábrú. Þeir helstu, með tilliti til reksturs umbjóðanda míns, eru að hún yrði ekki nægilega há til þess að vöruflutningaskip Samskipa kæmust undir hana, þannig að hafnarsvæði Samskipa myndi ekki nýtast. Þess utan myndi brúin þvera athafnasvæði Samskipa, með tilheyrandi loft-, hávaða- og sjónmengun, og leysa þyrfti umferðartengingar millis flutningasvæðis umbjóðanda míns og umferðaræða. Fyrir utan þessa ókosti sem tengjast rekstri umbjóðanda míns beint yrði þessi brú væntanlega óhemju dýr í smíðum, hefur í för með sér mikla sjónmengun og umhverfisleg áhrif, og nýtist væntanlega ekki sem skyldi þeim sem ferðast fótgangandi, á reiðhjólum eða öðrum léttari farartækjum.“</p> | <p>Hvort heldur sem hábrú eða lágbrú yrði fyrir valinu (verði kosið að þvera Kleppsvík með brú) er reiknað með að viðlegukantar fyrir Samskip verði utan við brú.</p> <p>Önnur atriði sem nefnd eru verða til umfjöllunar í umhverfismatsskýrslu, svo sem áhrif á loftgæði, hávaða, ásýnd, auk þess sem fjallað verður um áhrif mismunandi tenginga á umferð og samgöngur.</p> |
| 92.3 | <p>„Lágbrú: Með lágbrú er hér átt við brú sem er eins lágt yfir sjávarmáli og hún getur verið með tilliti til ölduhæðar og verkfræðilegra atriða sem horfa þarf til. Slík lágbrú mun fyrirsjáanlega þvera núverandi athafnasvæði umbjóðanda míns. Í athugasemdum Faxaflóahafna, dags. 17. þessa mánaðar, kemur að lögð hafi verið á borð skipulagsyfirvalda í Reykjavík drög að tillögum um landfyllingar, annars vegar rétt norðan brúarstæðis og hins vegar norðan Skarfakletts, sem</p> | <p>Sjá svar við umsögn nr. 92.2.</p> |

mótvægisáðgerðir. Umbjóðandi minn telur slíka lausn koma til greina og að hans hafnarstarfsemi flytjist þangað norður fyrir. Eru raunar vandséð rök fyrir hábrú fremur en lágbrú yfirleitt. Lágbrú yrði styttri í metrum talið, kostnaður væntanlega minni, slyshætta minni, hún gæti nýst fótgangandi og þeim sem ferðast um á reiðhjólum og öðrum léttari farartækjum, og hún samrýmist stefnu borgaryfirvalda um borgarmiðað umhverfi, sjá hugmynd sem hér er sýnd með mynd:

SUNDABORG: NÝ OG GÖMUL HVERFI TENGJAST MEÐFRAM SAMFELDRI SJÁVARSIÐU



92.4

„Um Sundagöng: Göng tengjast illa við starfsemi umbjóðanda míns og vandséð hvernig umferðartengingar af flutningasvæði hans við umferðaræðar höfuðborgarsvæðisins yrðu leystar.

Í 4. gr. laga nr. 111/2021 segir að í umhverfismati skuli greina, lýsa og meta, með tilliti til viðkomandi framkvæmdar eða áætlunar, bein og óbein umtalsverð áhrif m.a. á efnisleg verðmæti.

Útlit er fyrir að áhrif byggingar Sundabrautar á framtíðarrekstur Samskipa hf. verði veruleg. Hversu veruleg ræðst af útfærslum og mögulegum mótvægisáðgerðum þar sem taka þarf tillit til margvíslegra þátta. Þessi atriði þarfnast nánari skoðunar og viðræðna milli hagsmunaaðila“

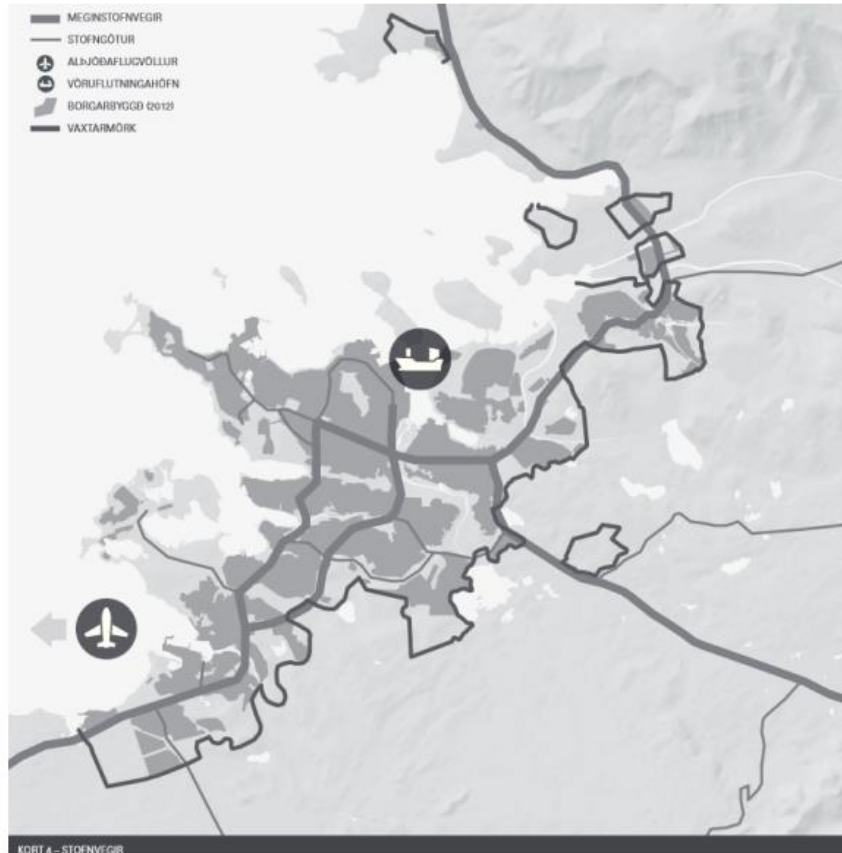
Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um útfærslur þeirra valkosta sem lagðir eru fram fyrir þverun Kleppsvíkur og verður tengingum við hafnarsvæðið lýst, bæði fyrir Sundabrá og Sundagöng. Samráð við hagaðila er þegar hafið og er reiknað með að það haldi áfram.

| | | |
|-----------|--|--|
| 93 | Gísli Guðni Hall, f.h. Festing, dags. 19.10.23 | |
| 93.1 | <p>„Festing hf. hefur falið mér að koma á framfæri athugasemdum vegna mats á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar Sundabrautar.</p> <p><i>Umbjóðandi minn er eigandi flestra mannvirkja á athafnasvæði Samskipa hf. og hefur sem slíkur mikla hagsmuni af því hver valkostur verður fyrir valinu hvað varðar Sundabraut.</i></p> <p><i>Í 4. gr. laga nr. 111/2021 segir að í umhverfismati skuli greina, lýsa og meta, með tilliti til viðkomandi framkvæmdar eða áætlunar, bein og óbein umtalsverð áhrif m.a. á efnisleg verðmæti.</i></p> <p><i>Útlit er fyrir að áhrif byggingar Sundabrautar á framtíðarrekstur umbjóðanda míns verði veruleg. Hversu veruleg ræðst af útfærslum og mögulegum mótvægisáðgerðum þar sem taka þarf tillit til margvíslegra þátta. Vísast til sjónarmiða sem fram hafa komið í athugasemdum Faxaflóahafna og Samskipa hf. Þessi atriði þarfnast nánari skoðunar og viðræðna milli hagsmunaaðila.“</i></p> | Vísað er til svara við umsögn nr. 92 í heild sinni. |
| 94 | Martin Jónas Björn Swift, dags. 19.10.23 | |
| 94.1 | <p>„Á kynningu var Sundabraut kynnt sem lína sem hefur verið á skipulagsuppráttum í áratugi. Það eitt og sér ætti að vera ástæða til að staldra við enda hafa hugmyndir skipulagsfræðinga breyst umtalsvert frá því á árunum eftir síðara stríð. Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins er stefnt á að þetta byggð og efla fjölbreytta ferðamáta. Það verður hins vegar ekki annað séð en að Sundabraut mun vinna gegn þessu og þar með þeim markmiðum sem þessar stefnur miðað að. Markmið ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum miðar ennfremur að því að draga úr losun og í kostnaðar- og ábatagreiningu kom á daginn að eknum kílómetrum mundi fækka með tilkomu Sundabrautar. Hins vegar var gert ráð fyrir því að Sundabraut kæmi ekki til með að hafa nein umferðarhvetjandi áhrif, sem gengur gegn því sem við hingað til höfum séð. Með tilkomu Sundabrautar, sama hvaða leið yrði valin, yrði aukinn hvati fyrir frekari dreifingu byggðar fólks sem vinnur á</p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verða þau atriði sem fram koma í umsögninni til umfjöllunar, þ.e. fjallað verður um áhrif framkvæmdanna á umferð og samgöngur, kolefnisspor, auk þess sem fjallað verður um kostnað mismunandi valkosta og niðurstöður arðsemisgreiningar. Einnig verður fjallað um áhrif á útivist og lífríki, auk botndýralífs.</p> <p>Í umhverfismati aðalskipulagsbreytingar verður að auki fjallað um áhrif framkvæmdanna á þróun byggðar.</p> |

| | | |
|-----------|--|---|
| | <p><i>höfuðborgarsvæðinu til byggða á Vesturlandi. Hver íbúi sem flytur úr Grafarvoginum á Akranes eða Borgarnes mun þá aka um 100-140 km leið fram og til baka í stað 10-14 km leiðar innanbæjar. Ennfremur verður minni hvati til að taka almenningsamgöngur og hjólreiðar eða ganga verða úti úr myndinni, sama hversu gott veðrið verður. Sundabraut mun þess að auki hafa mikil áhrif á strandlengjunnar við Reykjavík - borgarinnar við Sundin. Sundin hafa verið vannýtt útivistarsvæði en rannsóknir sýna að návist við sjóinn hefur einna jákvæðustu áhrif á geðheilsu fólks. Þverun Eiðsvíkur og sundsins milli Geldinganes og Gunnunes (á Álfsnesi) mun draga verulega úr nýtingu svæðisins til útivistar og þar með sólunda miklum náttúrugæðum.“</i></p> | |
| 95 | Baldvin Ottó Guðjónsson, dags. 19.10.23 | |
| 95.1 | <p><i>„Það er ljóst að verði Sundabraut lögð á brú yfir í Gufunes og þaðan á uppfyllingum yfir á Álfsnes er í uppsiglingu eitthvert stærsta umhverfisslys Íslandssögunnar og það í miðri Reykjavík. Öskrandi hávaði frá bílaumferð mun berast óhindrað yfir vatnsflöt og skella á íbúum Hamra-, Borga-, Víkur- og Staðahverfis með tilheyrandi lífsgæðaskerðingu þúsunda íbúa og verðlækkun fasteigna. Stórkostlegt útivistarsvæði með einstakri náttúru og dýralífi er gjöreyðilagt með lagningu hraðbrautar í jaðri þess og yfir það að hluta. Nýtilkomin vernd er eintóm blekking og hræsni ef hægt er að spilla svæðinu svo til daginn eftir með hljóð- og loftmengun og gríðarlegu raski á ósnortnu landi. Niðurstaðan er sú að ekki er gerlegt að réttlæta lagningu Sundabrautar út frá umhverfissjónarmiðum nema hún verði lögð í jarðgöngum alla leið yfir í Álfsnes.“</i></p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdar á hljóðvist, útivist, fuglalíf, fiska, gróðurfar, botndýralíf og loftgæði. Mótvægisaðgerðir verða lagðar fram, þar sem við á.</p> |
| 96 | Jón Birgir Magnússon, 20.10.23 | |
| 96.1 | <p><i>„Upphafleg ástæða Sundabrauta var vegna uppbyggingar á byggð inn á Gufunesi og meðfram leiðinni. Nú er það ekki lengur inn í á skipulagi fyrir Reykjavíkuborg og því er upphaflega forsenda þess að byggja göngin ekki lengur til staðar. Eina sem göngin gera er að stytta leiðina fyrir þá sem fara inn og úr bænum á kostnað votlendis í Gufunesi, á kostnað íbúa í Laugardal og Vogum. Einnig eykur þetta almennt keyrslu</i></p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdar á gróðurfar, samgöngur og umferð, loftgæði, hljóðvist og ásýnd. Mótvægisaðgerðir verða lagðar fram, þar sem við á.</p> |

| | | |
|-----------|---|---|
| | <i>í Reykjavík sem leiðir til frekari svifryksmengunar ásamt hávaða, sjónmengun og almennum óþægindum sem af aukinni umferð verða. Þetta er ekki lausn sem er góð fyrir neinn sem býr í Reykjavík.“</i> | |
| 97 | Stefán Agnar Finnsson, 20.10.23 | |
| 97.1 | <i>„Miðlæg lega Sundabrautar á Gunnunesi fer illa með land á mjóu nesinu. Legg til að skoðuð verði lega SA. Mögulega að hluta á fyllingu við ströndina að Leirvogi.“</i> | Á Gunnunesi er að finna friðlýstar menningarminjar sem setja leiðarvali um nesið skorður. Framkvæmdaraðili telur óheppilegt að fara austar með legu Sundabrautar í ljósi þess að þar er friðlýst svæði. |
| 98 | Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins, dags. 20.10.23 | |
| 98.1 | <i>„Fyrirliggjandi er umsagnarbeiðni úr samráðsgátt Skipulagsstofnunar dags. 19. september 2023 þar sem óskað er eftir umsögn svæðisskipulagsnefndar um ofangreint. Í skipulagsgátt segir um verkefnið: 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. Skipulagsleg staða – svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015 – 2040 Fjallað er um Sundabraut í leiðarljósi 2: Skilvirkar samgöngur og nútímalegt samgöngukerfi undir markmiði 2.4: Meginstofnvegir tryggja greiða og örugga umferð fólks og vöru. Kveðið er á um Sundabraut í greinagerð markmiðs 2.4: „Meginstofnvegur liggur norður suður í gegnum svæðið. Við þennan stofnveg er aðal inn- og útflutningshöfn landsins og aðal inn- og útflutningsflugvöllur landsins. Sá meginstofn-vegur samanstendur af Reykjanesbraut frá Sundahöfn og suður úr og Vesturlandsvegi frá Reykjanesbraut og norður úr. Þriðja megingtenging höfuðborgarsvæðisins við aðliggjandi svæði, Suðurlandsvegur frá Vesturlandsvegi og austu úr, er einnig í fyrsta flokki</i> | Þakkað er fyrir ábendingar og verður gætt samræmis við svæðisskipulagið við útfærslu og hönnun framkvæmdar og haft samráð við svæðisskipulagsnefnd á síðari stigum. |

meginstofnvega. Á þessum meginstofnvegum verður umfram aðra meginstofnvegi og stofn-götur hugað sérstaklega að greiðu og öruggu flæði einka- og þungaumferðar. 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 Suðurlandsvegur úr flokki meginstofnvega. Sama gildi um mögulega nýja útfærslu Reykjanesbrautar.“ Líkt og kemur fram í ofangreindri greinargerð er gert ráð fyrir að Ofanbyggðarvegur komin í staðinn fyrir Reykjanesbraut á sunnanverðu höfuðborgarsvæðinu, og beini þar með umferð framhjá þéttbýli höfuðborgarsvæðisins. Komi til þessa fari núverandi Vesturlandsvegur norðan Suðurlandsbraut úr flokki meginstofnvega og yfir í flokk stofngatna, þar sem tækifæri er færir bættu sambúð þéttbýlis og umferðar.“



Mynd 1. Skjáskot af korti sem sýnir stofnvegi úr Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015 – 2040

98.2

„Umsögn og ábendingar

• Í framlagðri verkefnislýsingu er gert grein fyrir ofangreindum atriðum svæðisskipulags og er því gert ráð fyrir að við áframhaldandi vinnu við skipulagsgerð og umhverfismat verði útfært nánar hvernig ákvæði svæðisskipulags komist til framkvæmda, þ.e. breyting á flokkun meginstofnvega í .

• Ekki eru gerðar skipulagslegar athugasemdir en áskilinn réttur til frekari athugasemda á seinni stigum“

Vísað er til svars við umsögn nr. 98.1.

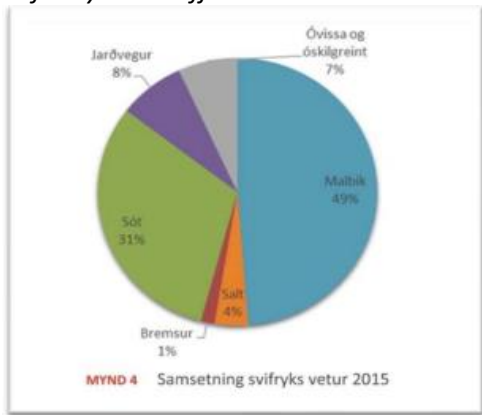
| | | |
|------------|---|--|
| 99 | Stefán Agnar Finnsson, dags. 20.10.23 | |
| 99.1 | <p>„Bendi á þann möguleika að jarðgöngin verði svokallaður 2+1 vegur. Afköst þeirra eru nokkuð minni en tvöfalda ganga með tveimur akreinum í hvora átt. En þau munu uppfylla þörf í nánustu framtíð. Verði frekari byggð á Álfsnesi í framtíðinni er ástæða til að ætla hún verði reyst á forsendum almenningsamgangna og ekki verði þörf á afkastamiklum stofnvegum hennar vegna“</p> | Ætlunin er að jarðgöngin verði 2+2 vegur í aðskildum göngum, en nánari lýsing verður á framkvæmdinni í umhverfismatskýrslu. |
| 100 | Guðmundur Hafsteinsson, dags. 20.10.23 | |
| 100.1 | <p>„Sundabraut hefur aldrei orðið neitt nema orðagjálfur í marga áratugi. En nú skal kýla á verkið þegar allt er komið í óefni. Ekki ykkar slóðagangur heldur er orsökina langur pólitískur hráskinsleikur milli Borgar og Ríkis. Með endalausum skipulags mistökum þar sem aðeins er hugsað til 4 ára í senn, hefur tekist nánast að stöðva fólksflutninga í Reykjavík og til og frá nærsveitafélögum. Nú að reyna að koma Sundabraut fyrir á svæði sem er nánast full nýtt. Ráða menn og sérfræðingar mæta í viðtöl. Viðlagið hjá flestollum byrjar, er: Ég held. Síðan á að byggja kostnaðaráætlanir á þessari ég held vitneskju. Eðlilega standast engar áætlanir byggðar á svona þekkingu. Hvað tel ég til ráða: Fyrsta er að fækka í nefndum nýútskrifuðum reynsulausum sérfræðingum og taka aftur inn leiðinlega fólkið sem er með reynslu af fyrri mistökum. Fólk sem þorir að segja: Þetta gengur ekki.“</p> | Framkvæmdaraðili þakkar fyrir athugasemdir og framlagðar hugmyndir, en telur þær ekki krefjast viðbragða á þessum vettvangi. |
| 100.2 | <p>„Veltið þessu fyrir ykkur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Það er ekki lengur pláss fyrir Sundahöfn. Akstursþungaflutningar að og frá höfninni eru nánast tepptir. • Hávaði frá gámalosun um nætur truflar nætursvefn fólks á stóru svæði. • Aðflutningar til landsins eiga að fara í gegnum Þorlákshöfn. Þar er enn hægt að skipuleggja stóra höfn og gott aðgengi. Þar er einnig nægt pláss fyrir gámaplan. • Fyrir mörgum áratugum kom að mig mynnir þýskt hafnahönnunar fyrirtæki með tillögu um að gera höfn inn í landinu norðan við núverandi höfn. Var mjög léleg höfnin sem þá átti að reyna að bæta og stækka. • Þjóðverjarnir vildu byggja mannvirkið höfnina á þurr og síðan opna innsiglingu inn í hana þegar nálgæðis verklok. | |

| | | |
|------------|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Siglinga tími til og frá landinu mun styttest verulega. Kolefnis losun verðu minni.</i> • <i>Auðvelt er að koma fyrir rafknúinni gámalest milli Þorlákshafnar og Reykjavíkur.</i> • <i>Gáma afgreiðslustöð verði staðsett vel austan Reykjavíkur eða í landi Mosfellsbæjar.</i> • <i>Það verður að hætta hugsa í einum eða tveimur kjörtímabilum heldur hálfri eða heili öld.</i> • <i>Ef það hefði verið gert fyrr þá hefði hvorki Háskólin í Reykjavík né nýr Landsspítali verið byggðir þar sem þeir eru. Hvað þá öll þéttingin sem mun sennilega auka á heilbrigðisvanda borgarbúa.“</i> | |
| 100.3 | <p>„Stjórnendur Reykjavíkur verða að fara að átta sig á því að ef fólk í Borginni á að mæta í vinnu og nota almenningsamgöngur þá er það ekki spurning um Borgarlínu. Það er fyrst og fremst spurning um skipulag. Skipulag sem er ekki stýrt af bygginaverktökum heldur langtíma almannahafsmunum.“</p> | |
| 100.4 | <p>„Það er komið að því að það verður að fara að kaupa upp byggingar til að geta komið fyrir hraðari almennings samgöngum. Þá fyrst verður möguleiki á að keppa við einkabilinn. En einnig verður að hugsa til þess að yngra fólk þarf að koma við í búð og sækja börn á leikskóla. Það er ekki hægt að sleppa því út þegar þarfagreining er er unnin.“</p> | |
| 100.5 | <p>„Töluverður hluti kolefnis mengunar frá núverandi almenningsamgöngum og bílaumferð er vegna hraðahindrana og ljósastýringa. Að koma þungu farartæki aftur af stað er orsök verulegs hluta eldsneyis eyðslu og þar með mengunar. Allt er þetta leysanleg ef fólk hugsar í hring en ekki bara í beinum línunum.“</p> | |
| 101 | Þorgerður M. Þorbjarnardóttir, f.h. Landverndar, dags 19.10.23 | |
| 101.1 | <p>„Matsáætlun Í matsáætlun er almennt vikið að því hverjir eru taldir helstu áhrifaþættir sem leggja á til grundvallar umhverfismati. Landvernd vill gagnrýna það sem fram kemur á bls. 3 um tilgang framkvæmdarinnar, þar eru loftslagsmál ekki talin með helstu áherslum, þ.e. að draga úr losun, aðeins öryggi, hagræði og skilvirkni. Tilvitnun á bls. 9 í úrskurð</p> | <p>Framkvæmdaraðili bendir á að ekki er fjallað um markmið framkvæmdarinnar á bls. 3 í matsáætlun. Á bls. 28 í skýrslunni er fjallað um tilgang og markmið framkvæmdar. Þar segir m.a. að tilgangur og markmið framkvæmdarinnar séu að bæta hagræði fyrir atvinnuumferð og bæta samfélagslegan ábata með minni akstri, útblæstri og mengun og styttri ferðatíma vegfarenda vegna styttri leiða til og frá</p> |

| | | |
|-------|--|--|
| | <p><i>Skipulagsstofnunar frá árinu 2004 um að fallist hafi verið á alla valkosti sem þá voru lagðir fram getur að mati Landverndar ekki verið legið til grundvallar umhverfismati nú í ljósi þess tíma sem liðinn er síðan, nýrra upplýsinga, breyttrar löggjafar og stefnu stórnvalda og ekki síst þeirra alvarlegu áskorana sem nú er við að etja varðandi loftslagsmál. Gera verður kröfu um að allir meginþættir áhrifa framkvæmda verði unnir út frá nýjum rannsóknum og viðfangsefnum við gerð nýs umhverfismats. Saga endurtekinna og misheppnaðra tilrauna við að koma verkefninu Sundabraut á dagskrá er að mati Landverndar skýrasta dæmið um að áformin standast ekki þau viðmið sem leggja á til grundvallar við slíkar stórfamkvæmdir og þar vega neikvæð umhverfisáhrif þyngst.“</i></p> | <p>höfuðborgarsvæðinu og innan þess. Þetta eru sannarlega þættir sem hafa áhrif á loftslag. Einnig hefur kolefnisspor Sundabrautar verið reiknað og verður fjallað um þær niðurstöður í umhverfismatsskýrslunni.</p> <p>Umhverfisáhrif framkvæmdarinnar verða metin í umhverfismatsskýrslu og verður þar tekið mið af núverandi löggjöf og stefnu stórnvalda í loftlagsmálum.</p> |
| 101.2 | <p><i>„Vistkerfi / loftslagsmál Vistkerfi jarðar og andrúmsloftið eru órjúfanlegir þættir og heilbrigði beggja þátta er grundvallaratriði sjálfbærrar þróunar. Aðgerðir í loftslagsmálum verða því að haldast í hendur við náttúruvernd og endurheimt vistkerfa. Við framkvæmdir af þessari stærðargráðu þarf að vera ljóst hvernig framkvæmdin stuðlar að uppfyllingu markmiða en Ísland hefur gert skuldbindandi samkomulag á alþjóðavísu hvað varðar loftslag og vistkerfi. Landvernd metur að ávinningur Sundabrautar geti ekki verið í anda sjálfbærrar þróunar í ljósi þeirra gríðarlegu áskorana sem meðal annars áhrif aukinnar umferðar og framkvæmda með Sundabraut munu að óbreyttu hafa. Landvernd leggur áherslu á að við umhverfismat verði sýnt fram á hvort verkefnið samrýmist skuldbindingum Íslands. Áformið Sundabraut yrði langstærsta samgönguframkvæmd sem ráðist hefur verið í eða við höfuðborgarsvæðið, sé borgarlína tekin út fyrir sviga. Mikilvægt er að staðið verði rétt að mati á áætlaðri losun CO2 frá framkvæmdunum sem og áætlaðri losun miðað við spáða umferð á rekstartíma. Einnig má benda á margvísleg mengunaráhrif þ.e. áhrif á loftgæði og lýðheilsu borgarbúa. Vega þarf einnig og meta sérstaklega hvernig Sundabraut samræmist markmiðum samgöngusáttmálans sem ætlað er að breyta ferðavenjum, draga úr umferðarálagi og margvíslegri mengun sem stafar af umferð ökutækja. Sýna verður fram á í umhverfismati hvort</i></p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á loftslag og staðbundin loftgæði (sjá nánar svar við umsögn nr. 110.13). Einnig verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á ýmsa lýðheilsulega þætti, s.s. hljóðvist og útivist.</p> <p>Í kafla 4.4.1 í matsáætlun segir að í umhverfismatsskýrslu verði horft til markmiða stórnvalda og framkvæmdaraðila í loftlagsmálum.</p> <p>Við mat á áhrifum Sundabrautar á umferð og samgöngur er notast við samgöngulíkan höfuðborgarsvæðisins til þess að spá fyrir um framtíðarumferð, m.a. um Sundabraut. Samgöngulíkanið gerir ráð fyrir að allar framkvæmdir Samgöngusáttmálans verði að veruleika á spátímanum. Í umhverfismatsskýrslu aðalskipulagsbreytingar verður fjallað um tengsl framkvæmdar við Samgöngusáttmála og Borgarlínu.</p> |

| | | |
|-------|--|--|
| | <p><i>Sundabraut samræmist þeim markmiðum sem sett eru fram um borgarlínu. Sundabraut verður að óbreyttu umferðarpung þjóðbraut inn í kjarna höfuðborgarinnar með tilheyrandi álagi á samfélag og innviði og mengun á lífríki og lýðheilsu íbúa höfuðborgarsvæðisins. Að mati Landverndar eru framkvæmdirnar tvær, Sundabraut og Borgarlína með andstæð markmið og Borgarlína fellur mun betur að markmiðum stjórnvalda um samdrátt í losun og fjölbreyttari ferðamáta.“</i></p> | |
| 101.3 | <p><i>„Samkvæmt staðreyndum rannsóknum hjá Umhverfisstofnun https://ust.is/loft/loftgaedi/svifryk/ má sjá að svifryksmengun frá götum og hjólbörðum vegur þyngst í áhrifum loftmengunar á höfuðborgarsvæðinu. Þessi mengun hefur endurtekið farið langt yfir heilsuverndarmörk m.a. á köldum vetrardögum. Svifryk frá götum og umferð hefur mælst allt að 50% af mengunarvöldum. Þessi áhrif verða að koma fram í umhverfismati með tilliti m.a. til rafbílavæðingar. Ef horft er til þess hve svifryksmengun frá gatnakerfi og hjólbörðum er þegar mikill áhrifavaldur er mikilvægt að hafa í huga að svifryksmengun mun að óbreyttu aukast mikið miðað við umferðarspá um áætlaða Sundabraut. Í umhverfismati þarf að reikna með þeirri staðreynd að rafmagnsbílar eru mun þyngrir en ökutæki sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti eru að jafnaði í dag og orsaki því meiri loftmengun af völdum gatnakerfi og hjólbörðum á hvern bíl. Kemur þetta til með að skipta miklu máli þegar hlutfall rafbíla hækkar. Landvernd leggur áherslu á að greina hvaða áhrif mikil fjölgun þyngrir bíla hefur á svifryksmengun. Því miður fylgja breytingum oft nýjar áskoranir en mælingar vegna rafbíla hafa sýnt að þrátt fyrir að þeir séu sérstaklega hljóðlátir umfram jarðefnaeldneytisbíla þá snýst dæmið við þegar umferðarhraði er aukinn. Umferðarhávaði frá mikilli umferð þar sem umferðarhraði er meiri berst þá lengra þar sem veghljóð er meira en frá vélum bíla. Hér er því um að ræða annað sértækt vandamál samhliða rafbílavæðingu. Landvernd leggur til að hávaðamengun verði endurmetin með tilliti til þessa með hliðsjón af lýðheilsu og útivist og sömuleiðis á áhrifum á viðkvæmt lífríki á áhrifasvæði Sundabrautar. Landvernd vill með þessum athugasemdum er lúta að rafbílum á engan</i></p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á staðbundin loftgæði innan áhrifasvæðis hennar, og mótvægisáðgerðir lagðar fram eftir þörfum. Verður þar einnig horft til spár Orkustofnunar varðandi orkuskipti í samgöngum. Í umhverfismatsskýrslu verður einnig fjallað um áhrif framkvæmdar á hljóðvist og verður þar stuðst við nýja líkanútreikninga. Mótvægisáðgerðir verða lagðar fram þar sem við á og mögulegt er.</p> |

hátt rýra hina augljósu kosti þeirra umfram bíla með jarðefnaeldsneyti vegna útblásturs CO2. Ekki má líta fram hjá hve stór mengunarpáttur umferðar ökutækja svifriksmengun er og hve mikil áhrif sá þáttur getur haft á lýðheilsu fjölda íbúa.



101.4 „ Verndarsvæði
Verndarsvæðið Leiruvogur og nærsvæði þar með talið sundin blá mynda órjúfanlega heild sem fyrirhuguð framkvæmd mun hafa veruleg áhrif á. Innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar eru mikilvæg og fjölbreytt verndarsvæði og friðland sjá nánar á vefsja.is. Sundabraut kemur til með að liggja í nálægð við friðlýst svæði og þar verður að gera kröfur um ítarlegar og víðtækari rannsóknir en getið er í matsáætlun.“

101.5 „ Blikastaðakró – Leiruvogur
Verndargildi svæðisins er mjög hátt – grunnsævi og víðáttumiklar leirur. Leirurnar eru meðal fárra óraskaðra leira á höfuðborgarsvæðinu sem hafa mikilvægt lífríki að geyma sem hefur svo einnig áhrif á annað lífríki m.a. til fæðu far- og staðfugla sem sækja inn á þetta svæði. Þá gegna leirur einnig mikilvægu hlutverki við að takmarka gróðurhúsaáhrif og önnur neikvæð áhrif loftslagsbreytinga. Leirur binda gróðurhúsalofttegundir og binding á flatareiningu er mikil og því leggur Landvernd áherslu á rannsóknir á þeim. Taka skal mið af því að ef ætlun er að setja hverskonar mannvirki í sjó þá getur það haft víðtæk áhrif á

Í umhverfismatskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á náttúruminjar og verndarsvæði, botndýralíf, fuglalíf, fiska, hafstrauma, öldufar og setflutninga, loftlagsáhrif metin og mótvægisáðgerðir lagðar fram eftir þörfum.

Framkvæmdaraðili bendir jafnframt á að meðal hönnunarforsenda Sundabrautar eru full vatnsskipti innan við brúarstæði.

| | | |
|-------|--|---|
| | <i>leirur og lífríki ef straumar eru skertir eða stefnu þeirra breytt vegna framkvæmda.“</i> | |
| 101.6 | <i>„Lífríki / friðland fugla og fl. Fyrir liggur að staða svæðisins hvað varðar ótvírætt verndargildi hefur verið staðfest og vill Landvernd minna á hversu mjög hefur verið þrengt að slíkum svæðum í og við höfuðborgarsvæðið. Landvernd telur þörf á að gert verði heildstætt mat á sjávarfitjum, grunnsævi, leirum og lífríki á höfuðborgarsvæðinu og nágrenni þess því Landvernd lítur svo á að Sundabraut muni raska þessari mikilvægu heild þannig að höfuðborgarsvæðið muni glata síðasta svæðinu sem myndar nokkuð órofa heild náttúru og lífríkis án gríðarlegs inngríps framkvæmda sem nú er stefnt að.“</i> | Sjá svar við umsögn 101.4-101.5. |
| 101.7 | <i>„Landvernd gerir kröfu um að heildstæðar rannsóknir fari fram á lífríki öllu á áhrifasvæði framkvæmdar og þá ekki síst fuglalífi eins og það hefur þróast á svæðinu til dagsins í dag. Fyrir liggja góðar eldri rannsóknir á hluta svæðisins sem þarf að láta fara fram endurmat á þannig að tryggt verði að nústaða svæðisins er varðar fuglalíf og lífríki á leirum verði í ljósi friðlandsins varin til framtíðar. Einkenni svæðisins eru vogar, grunnsævi, fjörur, leirur og árósar, en svæðið sem Sundabraut á að umlykja með margþættum varanlegum og óafturkræfum áhrifum hefur í raun flest það sem einkennir fjölbreytt lífríki. Blikastaðakró er skjólgóður vogur, sem gengur suður úr hinum eiginlega Leiruvogi. Úlfarsá (Korpa) fellur í Blikastaðakró, þar er einnig Korpúlfsstaðahólmi (Leirvogshólmi). Leiruvogurinn sjálfur, milli Blikastaðaness og Gunnuness, er ósasvæði Leiruvogsár, Köldukvíslar og Varmár. Fjörur á svæðinu eru að mestu leirur, sem þekja um 70 ha á stórstraumsfjöru. Þær eru víða malarbornar og sendnar, um þriðjungur þeirra gljúpar leðjuflatir. Utan leirunnar tekur við grunnsævi, innan við 5 m heimild. Þetta er svæði með alþjóðlegt verndargildi í nánd við mesta þéttbýli landsins. Leiruvogur er sérstaklega mikilvægur fyrir umferðarfugla á fartíma vor og haust, en einnig halda fuglar þar til á öðrum árstímum. Hvað varðar fuglalíf á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og áhrifasvæði þess þá liggur fyrir að í eldri rannsóknarskýrslum hversu gríðarlega</i> | <p>Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf. Matið mun byggja á fyrirbyggjandi gögnum auk þess sem framkvæmdar verða nýjar rannsóknir.</p> <p>Að öðru leyti vísar framkvæmdaraðili í svarliði 101.4-101.5.</p> |

| | | |
|-------|--|---|
| | <p><i>fjölbreytt lífríki og fuglalíf er að finna á svæðinu og skal þá vísast í skýrslur unnar af Jóhanni Óla Hilmarssyni og Ólafi Einarssyni árið 2009 “Fuglar og gróður á Álfsnesi” sem og eldri skýrsla Jóhann Óli Hilmarsson unnin 2006 “Fuglalíf á áhrifasvæði annars áfanga Sundabrautar” Þessar tvær skýrslur um lífríki og sérstaklega fjölskrúðugt fuglalíf bera með sér að það er ekki tilviljun að svæðið er á lista yfir IBA og hvað þá að það sé tilviljun að um friðlýst svæði sé að ræða. Friðlandið er einstakt hvað varðar sérstaklega fuglalíf sem ætti í raun að vera næg ástæða til að falla frá framkvæmdum við Sundabraut. Landvernd metur nálægð framkvæmdasvæðisins sé slíkt að inngrip framkvæmda og umferðar í kjölfarið sé þess eðlis að um óafturkræf náttúruspjöll yrði að ræða.“</i></p> | |
| 101.8 | <p><i>„Villtir fiskistofnar / Leirvogsa – Úlfarsá Áhrifasvæði framkvæmda mun eins og sjá má á meðfylgjandi heimasíðu ekki einvörðungu hafa áhrif á framkvæmdasvæði og nærsvæði heldur og kunna að vera ófyrirséðar afleiðingar á gengd fiskjar í ár á svæðinu. Blikastaðakró sem liggur frá svokölluðu veiðisvæði Korpu og Úlfarsá og vatnasvið hennar eru svæði sem eru á náttúruminjaskrá allt upp að helsta upptökusvæðs árinna sem er Hafravatn. Í Korpu, þeim hluta árinna sem liggur að sjó sem er hluti Úlfarsár, er eins og vatnasviðið allt dýrmæt stangveiðiá í umsjá SVFR https://svfr.is/svaedi/korp/. Árið 2020 veiddust 189 laxar á tvær stangir. Auk þess ganga umtalsvert af urriða og bleikju í ána sem er til vitnis um hversu fjölbreytt lífríki hún hefur að geyma. Þá er mikilvægt að koma því á framfæri að sleppingar hafa ekki af neinu tagi verið stundaðar í ánni heldur er þar staðbundinn villtur stofn fiskjar. Hafa ber hinsvegar í huga að villtir íslenskir laxastofnar eiga sannarlega undir högg að sækja í dag á sumum öðrum svæðum landsins, þeim mun dýrmætari eru einmitt þær ár sem eftir standa óspilltar. Framkvæmdir við Sundabraut gætu valdið óafturkræfum afleiðingum á stöðu göngufiskjar á svæðinu. Gera má ráð fyrir að mesta truflun geti orðið á meðan framkvæmdatíma stendur. Ljóst er að ef uppfyllingar og leiðigarðar fylgja framkvæmdinni um sundin blá þá kann það að hafa alvarlegar afleiðingar á viðkvæmt svæði</i></p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdar á fiska innan áhrifasvæðis framkvæmda, en einnig á hafstrauma þar sem breytingar hér á geta haft áhrif á fiska. Vöktunaráætlun verður unnin þegar sótt verður um viðeigandi leyfi fyrir framkvæmdinni.</p> |

| | | |
|-------|--|--|
| | <p>innan við sundin. Samráð við hagsmunaaðila árinna ætti því að hafa verið meira til þessa dags vegna áforma. Mikilvægt er að tilhlýðilegar kröfur verði ekki bara um rannsóknir heldur trúverðugar mótvægisáðgerðir og vöktunaráætlanir ef ekki verður fallið frá áformum um framkvæmdina. Ef af framkvæmdum verður yrði að gera ríkar kröfur um að sett verði upp áætlun um sérstaka vöktun á öllu vatnasviði vatnsfalla sem liggja innan þeirra marka sem eru skilgreind á náttúruminjaskrá. Yrði sú vöktun að vera í amk 2 ár fyrir framkvæmdir, meðan á þeim stendur og fyrstu ár eftir að framkvæmdum yrði lokið. Sýnt yrði jafnframt hvernig gripið yrði til mótvægisáðgerða ef neikvæðar afleiðingar kæmu fram. Á heimasíðu SVFR er að finna gagnlegar lýsingar á þeirri einstæðu náttúrufegurð og lífríki sem er að finna á þessu svæði í jaðri höfuðborgarinnar sjá nánar: https://svfr.is/svaedi/leir/ Í Leirvogsa var meðaltalsveiði frá árinu 2000 – 2019 um 500 laxar, en metveiði var árið 2008 en þá veiddust 1.173 laxar. Þá er sömuleiðis mjög góð sjóbirtingsveiði í Leirvogsa. Hér liggur fyrir að innan við framkvæmdasvæðið sem þvera á um sundin blá eru tvær einstaklega fallegar og vinsælar stangveiðiár með fjölbreyttu lífríki sem þarf að taka alvarlega tillit til þegar slík áform eru sett á dagskrá.“</p> | |
| 101.9 | <p>„Ásýnd Ásýndaráhrif þarf að meta sérstaklega og leggja til grundvallar umhverfismati. Fyrir liggur að risavaxin stofnbraut yfir sundin blá mun hafa óafturkræf áhrif hvað varðar ásýnd. Munu þau ekki aðeins verða fyrir ásýndarskaða heldur fá aðra merkingu að sama skapi. Mikilvægt er að í umhverfismati verði lagt mat á hvaða gildi hin heildstæða fremur lítt raskaða ásýnd eyja og sunða hefur í dag. Þá er um að ræða sterka sögulega tengingu sem rifin verður úr samhengi en mikilvægar menningarminjar og menningarlandslag er innan áhrifasvæðis framkvæmda sem þarf að meta einnig að verðleikum sem órofa minjaheild. Sundin blá sjást mjög víða að, fjallahringurinn sveigmyndaður í kring geymir einmitt vinsælustu útivistarsvæði íbúa höfuðborgarsvæðisins nægir þar að nefna Esju og Úlfarsfell.“</p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdar á ásýnd og landslag, sem og menningarminjar. Mótvægisáðgerðir verða lagðar fram eftir þörfum.</p> |

| | | |
|------------|---|---|
| 101.10 | <p>„Lokaorð Að öllu samanteknu telur Landvernd að farsælla væri að forgangsraða Borgarlínu fram yfir Sundabraut og endurskoða hvort framkvæmdin geti sammælst markmiðum sem í samgöngusáttmálanum eru. Verði verkefnið tekið lengra er mikilvægt að jarðgöng verði áfram valkostur og verði umhverfismetinn til jafns við brúarkosti.“</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður ekki fjallað um forgangsroðun Sundabrautar og Borgarlínu heldur verður þar fjallað um umhverfisáhrif mismunandi valkosta, eins og þeir eru kynntir í matsáætlun.</p> |
| 102 | Fiskistofa, dags. 26.1.24 | |
| | <p>„Almennt vill Fiskistofa benda á að framkvæmdir í eða við veiðivatn, allt að 100 metrum frá bakka þess, kunna að vera háðar leyfi Fiskistofu sbr. 33. gr. laga nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði. Sjá nánar: https://island.is/leyfi-fiskistofu</p> <p>Með umsókn skulu fylgja umsögn sérfræðings vegna hugsanlegra áhrifa á lífríkið og umsögn viðkomandi veiðifélags. „</p> | <p>Framkvæmdaraðili þakkar fyrir ábendingu Fiskistofu. Fjallað verður um áhrif Sundabrautar á fiska í umhverfismatsskýrslu.</p> |
| 103 | Hafrannsóknastofnun, dags. 19.10.23 | |
| 103.1 | <p>„Hafrannsóknastofnun minnir á að taka skuli til greina lög um stjórn vatnamála (lög nr. 36/2011) við mat á umhverfisáhrifum. Að öðru leyti eru ekki gerðar athugasemdir við erindið“</p> | <p>Framkvæmdaraðili þakkar fyrir ábendingu Hafrannsóknastofnunar. Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir lögum um stjórn vatnamála. Einnig er vísað til svars við umsögn nr. 110.10.</p> |
| 104 | Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur, dags. 19.10.23 | |
| 104.1 | <p>„ Einstaka þættir fyrirhugaðrar framkvæmdar kynnu að vera háðir starfsleyfi eða skráningu heilbrigðiseftirlits, s.s. starfsmannabúðir, efnisnámur og jarðvegstíppar. Almennt séð telur HER vel gert grein fyrir framkvæmdinni og þeim umhverfisþáttum sem á að meta í matsáætlun. HER hefur þó nokkrar athugasemdir við efni áætlunarinnar. “</p> | <p>Framkvæmdaraðili þakkar fyrir ábendingar HER varðandi starfsleyfi og skráningu en telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast frekari viðbragða.</p> |

| | | |
|------------|--|---|
| 104.2 | <p>” HER vill byrja á að ávarpa það úrval valkosta sem fjallað er um í matsáætlun. Fram kemur að fallið hafi verið frá því að meta ákveðna valkosti, s.s. göng á ákveðnum leggjum leiðarinnar, vegna mikils kostnaðar. HER telur æskilegt að metin sé kostur gangna á fleiri leggjum leiðarinnar en frá Kleppsvík að Gufunesi og undir Gufuneshaug. Áhrif Sundabrautar á byggð í Grafarvogi yrðu mun minni með tilkomu jarðgangna þar sem brautin á að liggja um íbúðarhverfi auk þess að komast mætti hjá mögulegum áhrifum á náttúrufar sem verða s.s. við þverun brautarinnar frá Geldinganesi að Gunnunesi. Hækkandi sjávarstaða og auknar öfgar í veðurfari gætu haft áhrif á mannvirki í fyrirhugaðri legu yfir sjó, jarðgöng myndu leysa slíkar áskoranir. Vegna mikilla vinda á því svæði sem fyrirhuguð brú yfir Kollafjörð á að liggja gætu skapast erfiðar aðstæður sem gætu orðið verri í kjölfar loftslagsbreytinga.</p> <p>“</p> | Vísað er til svars við umsögn nr. 31.1. |
| 104.3 | <p>” Í matsáætluninni eru gefnir 3 valmöguleikar um legu Sundabrautar á Gufunesi. Vegna þeirrar áhættu sem stafar af mengunarefnum sem urðuð eru í Gufuneshaugnum er fallið frá því að skera í hauginn, en einn valkosturinn er að leggja brautina yfir haugana á yfirborði. HER vill skerpa á að þó ekki sé rofið yfirborð haugsins getur fargið sem fylgir legu brautarinnar á yfirborði haft áhrif á flutning efna og gass í hauginum. Gert er ráð fyrir rannsóknnum á núverandi ástandi til að meta áhrif og þörf á vöktun, en að mati HER þarf einnig að fjalla um mögulegar mótvægisáðgerðir komi í ljós mengunarhætta. Fram hefur komið að hætta sé á leka frá haugnum út í sjó vegna lélegs frágangs, möguleg mótvægisáðgerð væri að loka fyrir hauginn með landfyllingu.</p> <p>“</p> | Framkvæmdaraðili þakkar fyrir ábendingar og tekur undir með þessum hluta umsagnarinnar. Framkvæmdaraðili hefur þegar hafið skipulag rannsókna á haugnum, og verður haft samráð við Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur og Umhverfisstofnun. Í umhverfismatskýrslu verður nánar fjallað um þessar rannsóknir. Mótvægisáðgerðir verða lagðar fram, eftir þörfum auk þess sem fjallað verður um nauðsynlega vöktun. Endanleg vöktunaráætlun verður gerð í samráði við leyfisveitendur þegar kemur að því að sótt verður um viðeigandi leyfi fyrir framkvæmdinni. |
| 104.4 | <p>” Gert er ráð fyrir því í matsáætlun að meta áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist og loftgæði og gerð verður grein fyrir vöktun og mótvægisáðgerðum bæði á framkvæmda- og rekstrartíma. HER telur að skoða þurfi sérstaklega áhrif hábrúar yfir Kleppsvík á hljóðvist í nærliggjandi íbúðarbyggð í samhengi við það álag sem svæðið er undir vegna hávaða frá hafnarstarfsemi.</p> <p>“</p> | Í umhverfismatskýrslu verður gerð grein fyrir grunnástandi hljóðvistar og hvaða áhrif framkvæmdin kemur til með að hafa á umhverfisþáttinn. Áhrif mismunandi valkosta verða borin saman. |
| 105 | Húsnæðis- og mannvirkjastofnun, dags. 20.10.23 | |
| 105.1 | „Brunavarnarvið HMS gerir ekki athugasemdir við matsáætlun vegna sundabrautar.“ | Umsögnin krefst ekki viðbragða af hálfu framkvæmdaraðila. |
| 106 | Landhelgisgæslan, dags. 17.10.23 | |
| 106.1 | <p>Meðal hlutverka Landhelgisgæslunnar er að sinna öryggisgæslu, leit og björgun á hafinu og sinnir stofnunir 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.</p> <p>Landhelgisgæslan telur því afar mikilvægt að hugað sé sérstaklega að öryggi siglinga þegar haf- og strandsvæði eru skipulögð og framkvæmdir á slíkum svæðum fyrirhugaðar.</p> | Framkvæmdaraðili tekur undir það sem fram kemur í umsögninni. Tryggt verður, í samráði við Landhelgisgæsluna, að hugað verði að |

| | | |
|------------|---|--|
| | | öryggi siglinga við frekari hönnun Sundabrautar og framkvæmd hennar. |
| 106.2 | <p>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 mótvægisáðgerðum til að draga úr slíkum neikvæðum áhrifum áður en ráðist er í fyrirhugaðar framkvæmdir.</p> <p>Í því sambengi 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 segi í 1. mgr. 4.gr. að <i>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.</i> Landhelgisgæslan lítur svo á að framangreint ákvæði eigi einnig við um hvers kyns mannvirki í sjó, m.a. brýr.</p> <p>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.</p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdar á öryggi sjófarenda og mótvægisáðgerðir lagðar fram eftir þörfum. Fjallað verður um möguleg áhrif mismunandi valkosta.</p> <p>Við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og hönnun Sundabrautar verða lög nr. 132/1999 um vitamál höfð til hliðsjónar.</p> |
| 107 | Minjastofnun Íslands, dags. 18.10.23 | |
| 107.1 | <p><i>„Minjastofnun Íslands hefur móttakið beiðni um umsögn við matsáætlun umhverfisáhrifa vegna Sundabrautar Fram kemur í matsáætluninni að fyrri fornleifaskráningar á svæðinu verði uppfærðar í samræmi við núgildandi staðla Minjastofnunar. Þetta er mikilvægt svo Minjastofnun geti lagt mat á áhrif framkvæmdanna á minjar og lagt til mótvægisáðgerðir þar sem við á. Að öðru leiti gerir Minjastofnun ekki athugasemdir við matsáætlunina.“</i></p> | Framkvæmdaraðili telur umsögnina ekki krefjast viðbragða. |
| 108 | Náttúrufræðistofnun Íslands, dags. 17.10.23 | |
| 108.1 | <p><i>„Við undirbúning matsáætlunar var leitað til Náttúrufræðistofnunar eftir ráðgjöf um gæði fyrirliggjandi gagna og þörf á frekari gagnasöfnun fyrir þá umhverfisþætti sem varða fagsvið stofnunarinnar þ.e.a.s. jarðminjar og lífríki, einkum fuglalíf og gróður, en einnig botndýralíf og laxfiska, sem þó ber að benda á að eru frekar á fagsviði Hafrannsóknarstofnunar. Náttúrufræðistofnun hefur því nú þegar komið á framfæri ýmsum ábendingum til framkvæmdaðila sem vænta má að hafi haft áhrif á innihald matsáætlunar og verður þess getið í umsögninni eins og við á.“</i></p> | Framkvæmdaraðili hafði einnig samráð við Hafrannsóknastofnun og óskaði eftir álitum um gæði gagna varðandi fiska. |

| | | |
|-------|---|---|
| 108.2 | <p>„Í matsáætluninni kemur fram að tímaáætlun matsferlisins geri ráð fyrir að umhverfismatsskýrsla verði send til athugunar Skipulagsstofnunar snemma árs 2024. Það vekur furðu því matsáætlun sem gerir grein fyrir nauðsynlegum athugunum til að meta umhverfisáhrif á ýmsa umhverfisþætti er lögð fram til kynningar núna að hausti 2023, og því stutt í áætluð skil á umhverfismatsskýrslu. Hvernig er hægt að gera ráð fyrir að nauðsynlegar athuganir hafi farið fram innan nokkurra mánaða eftir að matsáætlun er kynnt? Um afar stóra framkvæmd er að ræða og mikið af umhverfisþáttum sem ber að meta og þótt fyrirliggjandi gögn séu töluverð og eitthvað af nýjum athugunum hafi þegar farið fram, verður að teljast ólíklegt að hægt sé að gera ráð fyrir að ekki verði þörf á frekari athugunum sem framkvæma þurfi árið 2024. Slíkt kemur ekki í ljós fyrr en álit Skipulagsstofnunar um matsáætlun liggur fyrir. Varðandi t.d. lífríkisþætti eins og fuglalíf og gróður eru vor, sumar og haust mikilvægir tímar fyrir athuganir á vettvangi. Þá kemur skýrt fram að athuganir á ferðum lax- og urriðaseiða muni fara fram árið 2024. Það er því óábyrgt að mati Náttúrufræðistofnunar að áætla þessa tímaáætlun matferlis sem kynnt er í matsáætluninni.“</p> | <p>Tímalína sem kynnt er í matsáætlun er viðmið framkvæmdaraðila og er stefnt að því að skila umhverfismatsskýrslu snemma árs 2024. Á meðan unnið var að undirbúningi matsáætlunar átti framkvæmdaraðili samráð við ýmsa hagaðila, s.s. Náttúrufræðistofnun Íslands, Hafrannsóknastofnun, Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur, Umhverfisstofnun o.fl. Í samráðsferli gat framkvæmdaraðili skipulagt ýmsar nauðsynlegar rannsóknir í tengslum við umhverfismatið og hafið þær rannsóknir sem þarf að framkvæma yfir langan tíma. Af þeim sökum telur framkvæmdaraðili að niðurstöður rannsókna, sem framkvæmdar verða í tengslum við umhverfismatið, geti legið fyrir snemma árs 2024.</p> <p>Framkvæmdaraðili er jafnframt meðvitaður um mikilvægi þess að tekið sé tillit til þeirra athugasemda sem berast í umsagnarferli matsáætlunar. Tímalínan sem kynnt er í matsáætlun er með þeim fyrirvara að ekki reynist þörf á fleiri langtímarannsóknum en þeim sem þegar hafa verið skilgreindar. Tímalínan verður ekki látin koma niður á gæðum gagna í umhverfismatsferli.</p> |
| 108.3 | <p>„Greint er frá helstu framkvæmdaþáttum sem hafa áhrif á umhverfið í kafla 4.2. Stórt svæði verður fyrir beinu raski, bæði á þurru landi og á haf- og strandsvæðum. Töluvert af þessum svæðum eru lítt röskuð í dag og eru búsvæði fyrir margs konar lífverur. Beint rask á búsvæðum á framkvæmdasvæði er veigamikill þáttur en einnig þarf að skoða mjög vandlega hvort framkvæmdin valdi raski á búsvæðum annars staðar á áhrifasvæðinu, sérstaklega haf- og strandsvæðum sem geta orðið fyrir áhrifum af t.d. breytingum á straumum. Stefnt er að því að skoða hvernig umferð á rekstartíma hefur áhrif á hljóðvist og loftgæði. Þennan framkvæmdaþátt þarf líka að meta með tilliti til áhrifa á lífríki þar sem umferð getur valdið beinu tjóni en einnig truflað lífverur s.s. með hljóð- og ljósmengun. Mikilvægt er að huga að þessu einnig þegar lagt er mat á áhrif framkvæmdarinnar á dýralíf sérstaklega, bæði á landi og í sjó.“</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á botndýralíf, fiska og fugla, auk þess sem selir innan framkvæmdasvæðis verða til umfjöllunar. Jafnframt verður lagt mat á áhrif framkvæmdanna á hafstrauma, öldufar og setflutninga en breytingar á þessum þáttum geta haft áhrif á m.a. botndýralíf og fiska. Einnig verður fjallað um áhrif framkvæmdanna á hljóðvist og ásýnd, og fyrirhuguðum mannvirkjum lýst.</p> |

| | | |
|-------|--|--|
| 108.4 | <p>„Stefnt er að því að meta áhrif framkvæmdar á hafstrauma, öldufar og setflutninga. Þetta er afar mikilvægur þáttur að mati Náttúrufræðistofnunar því breytingar á þessum umhverfisþáttum geta haft afleiðingar út fyrir framkvæmdasvæðið og á verðmæt og lífauðug haf- og strandsvæði sem eru flest undir einhvers konar vernd. Þar vegur friðlýstu svæðin Leiruvogur og Blikastaðakró þyngst og áhrif þverunar Leiruvogs, en einnig áhrif framkvæmda við brúarsmíði eða gangagerð á straumakerfi og setflutninga í Elliðavogi sem hafa áhrif á ósasvæði Elliðaáanna og Grafarvog. Mikilvægt er að tengja saman mat á áhrifum á hafstrauma, öldufar og setflutninga og mat á áhrifum á lífríki þ.m.t. botndýralíf, laxfiska og fugla.“</p> | <p>Framkvæmdaraðili tekur undir þennan hluta umsagnarinnar og verður tekið mið af henni við umhverfismat framkvæmdarinnar. Vert er að benda á, að brýr eru hannaðar með það að markmiði að framkvæmdir hafi ekki áhrif á strauma, öldufar og setflutninga.</p> |
| 108.5 | <p>„Ekki er stefnt að frekari rannsóknum á botndýralífi. Náttúrufræðistofnun hefði þó talið ástæðu til að kortleggja betur botndýralíf í mynni Leiruvogs þar sem fyrri athuganir miðuðust við ytri legu á þverun vogsins auk þess sem áhrifasvæði framkvæmdarinnar með tilliti til botndýralífs getur verið töluvert stærra en þar sem beint rask verður. Sérstaklega í ljósi þess að Leiruvogur og Blikastaðakró hafa verið friðlýst og nýlegar upplýsingar um botndýralíf þar af skornum skammti. Þá hafa ýmsar breytingar orðið síðan gagnasöfnun fór fram s.s. uppbygging athafnasvæðis Björgunar í Gunnunesi með gerð landfyllingar og aukning á skipaumferð almennt á svæðinu. Nýrri gögn gætu varpað ljósi á hvort einhverjar breytingar hafa þegar orðið á botndýralífi. Þegar um svo stóra framkvæmd er að ræða er gildi heildstæðrar kortlagningar á lífríki áhrifasvæðisins óumdeilt. Þá ber að geta þess að þótt tegundafjölbreytni botndýrasamfélaga sé alla jafna ekki mikil á þeim svæðum í nágrenni framkvæmdasvæðisins sem hafa verið skoðuð, og lítið um botndýrategundir með hátt verndargildi vegna fágætis, þá eru þessi botndýrasamfélög mikilvæg undirstaða fæðu fyrir önnur dýr, fugla, spendýr og fiska og því mikilvægt að almennt draga úr neikvæðum áhrifum á botndýralíf eins og mögulegt er“</p> | <p>Að höfðu samráði við Jörund Svavarsson, prófessor í sjávarlíffræði, telur framkvæmdaraðili að ekki sé talin þörf á frekari rannsóknum á botndýralífi. Eins og fram kemur í álitu Jörundar og matsáætlun, er áhrifasvæði Sundabrautar nú þegar mikið raskað af mannlegum athöfnum, svæðið tiltölulega vel þekkt m.t.t. botndýralífs auk þess sem breytingar á botndýralífi eru hægfara og því ekki líklegt að miklar breytingar hafi orðið frá því að fyrirliggjandi gögn voru unnin.</p> <p>Framkvæmdaraðili vill þó taka fram að þrátt fyrir að ekki verði farið í frekari rannsóknir á botndýralífi þá verða áhrif framkvæmdarinnar á botndýralíf metin, m.a. með því að meta áhrif á setflutninga.</p> |
| 108.6 | <p>„Fram kemur að stefnt verði að talningum á fuglum á þeim svæðum sem verða þveruð með brúm og fyllingum og að þær talningar munu ná til farfugla að vori og hausti auk varpfugla að sumri. Einnig verður varp</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður nánar fjallað um hvernig rannsóknir á fuglalífi, á áhrifasvæði Sundabrautar fóru fram. Áhrif framkvæmdar</p> |

| | | |
|--------|---|--|
| | <i>kannað á fyrirhugaðri veglínu og stuðst við vetrartalningar Náttúrufræðistofnunar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Þessi áform eru í takt við ráðgjöf Náttúrufræðistofnunar þegar leitað var til stofnunarinnar við undirbúning matsáætlunar. Betur hefði mátt lýsa aðferðafræði við talningar t.d. hversu mörg talningasvæði/snið væru áætluð og hve margar talningar. Upplýsingar um fuglalíf annars staðar á áhrifasvæðinu t.d. í Leiruvogi, Blikastaðakró og Grafarvogi ættu einnig að nýtast. Við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á fuglalíf ætti einnig að meta áhrif umferðar í rekstri Sundabrautar þ.m.t. hættu á árekstrum, hljóð og ljósmengun.“</i> | verða metin á umhverfisþáttinn, bæði á framkvæmdar- og rekstrartíma hennar. Mótvægisáðgerðir verða lagðar fram eftir þörfum. |
| 108.7 | <i>„Ekki eru gerðar athugasemdir við áætlaðar athuganir á laxfiskum. Mjög mikilvægt er að kanna vandlega áhrif framkvæmdarinnar á ferðir laxfiska. Benda má á að líkt og með fuglana þarf í mati á umhverfisáhrifum að meta áhrif frá umferð á rekstrartíma sérstaklega áhrif mengunar af ýmsum toga.“</i> | Framkvæmdaraðili telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast viðbragða. |
| 108.8 | <i>„Stefnt er að úttekt á gróðurfari sem er jákvætt og í takt við ábendingar Náttúrufræðistofnunar í fyrra samráði. Hins vegar er engin lýsing á aðferðafræði eða hvenær stefnt sé að gróðurúttekt. Fram kemur að unnið verði nýtt vistgerðarkort en ekki hvaða aðferðafræði verður beitt og ekki hvort sú kortlagning mun einnig ná yfir fjöruvistgerðir.“</i> | Vistgerðarkortlagning Náttúrufræðistofnunar Íslands verður uppfærð í tengslum við umhverfismatið, þ.m.t. kortlagning fjöruvistgerða, og verður mat lagt á áhrif framkvæmdanna á vistgerðir, auk þess sem fjallað verður um gróðurfar innan áhrifasvæðis Sundabrautar og möguleg áhrif framkvæmdanna á þessa þætti. Mótvægisáðgerðir verða lagðar fram, ef við á. |
| 108.9 | <i>„Athygli vekur að ekkert er fjallað um spendýr. Vitað er að landselir nýta fjörusvæði innan áhrifasvæðis framkvæmdar mikið, sérstaklega nálægt Gorvík og Blikastaðakró en einnig víðar. Að mati Náttúrufræðistofnunar ætti að skoða hvort og hvernig framkvæmdin hefur áhrif á seli, notkun þeirra á svæðinu og ferðir um það. Sömuleiðis ætti að safna upplýsinga um ferðir hvala, einkum smáhvela um áhrifasvæði Sundabrautar.“</i> | Framkvæmdaraðilar þakka fyrir ábendinguna. Fjallað verður um seli og smáhveli innan áhrifasvæðis framkvæmdanna, og möguleg áhrif á þá, í umhverfismatsskýrslu. |
| 108.10 | <i>„Ekki stendur til að gera frekari úttekt á jarðminjum og er talið að gögn úr fyrra umhverfismati dugi. Fram kemur í lýsingu á jarðfræði svæðisins að nokkuð er um menjar sem tengjast ísaldarlokum. Að mati Náttúrufræðistofnunar ætti að fjalla betur um þær menjar og um verndargildi þeirra. Er lagt til að svo sé gert í umhverfismatsskýrslu og ef</i> | Eins og fram kemur í matsáætlun, liggja fyrir margar athuganir og rannsóknir á fyrirhuguðu rannsóknarsvæði og er jarðfræði á áhrifasvæði framkvæmdanna vel þekkt. Áhrif framkvæmdarinnar á jarðminjar voru metin á hluta leiðarinnar, í umhverfismati fyrir 2. áfanga framkvæmdarinnar árið 2009. Niðurstöður bentu til að engar einstæðar jarðmyndanir hafi verið í |

| | | |
|------------|--|--|
| | <i>gögn eru ekki nægjanleg að farið sé á vettvang og menjar þessar kortlagðar og metnar“</i> | <p>hættu vegna framkvæmdarinnar. Lega Sundabrautar hefur lítið breyst frá því að matið var unnið og niðurstöður því óbreyttar að mati framkvæmdaraðila.</p> <p>Áhrifasvæði fyrir hluta I ber nú þegar mikil merki röskunar, enda er byggð á stórum hluta framkvæmdasvæðisins.</p> <p>Með tilliti til ofanritaðs, auk frekari útskýringa í kafla 4.5.1 í matsáætlun, telur framkvæmdaraðili að ekki sé þörf á að fjalla nánar um áhrif framkvæmdarinnar á jarðfræði framkvæmdasvæðisins. Þó skal tekið fram að í umhverfismatsskýrslu verður jarðfræði framkvæmdarsvæðisins lýst.</p> |
| 108.11 | <i>„Náttúrufræðistofnun gerir ekki frekari athugasemdir við matsáætlunina og telur að hún fjalli um helstu atriði sem máli skipta nema að það skortir umfjöllun um spendýr, einkum seli. Þá er umfjöllun um aðferðafræði við gagnasöfnun fyrir suma umhverfisþætti frekar rýr – einkum varðandi fugla og gróður. Náttúrufræðistofnun er reiðubúin til frekari ráðgjafar um einstök efnisatriði umhverfismatsins ef þess er óskað.“</i> | Framkvæmdaraðili þakkar Náttúrufræðistofnun Íslands fyrir nytsamlegar athugasemdir og telur þennan hluta umsagnarinnar ekki krefjast frekari svara. |
| 109 | Samgöngustofa | |
| | Samgöngustofa skilaði ekki inn umsögn við matsáætlun | |
| 110 | Umhverfisstofnun, dags. 19.10.23 | |
| 110.1 | <i>„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.“²</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður áhrifasvæði mismunandi umhverfisþátta sýnt á korti, þar sem við á. |
| 110.2 | <i>„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.</i> | Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdanna á náttúruminjar og verndarsvæði, þ.m.t. áhrif framkvæmda á friðlýsta |

² https://www.skipulag.is/media/pdf-skjol/MAU_LEIDBEININGAR_desember2005_UPPFAERT_MARS_2012.pdf

| | | |
|--------------|--|--|
| | <p><i>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 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.“³ 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 fóstur ríkulegt fuglalíf allt árið um kring, þ.á.m. ábyrgðartegundir fugla. Svæðið er einnig viðkomustaður landsela.“⁴</i></p> | <p>svæðið Blikastaðakró-Leiruvog. Einnig verður fjallað um áhrif framkvæmdanna á dýralíf, m.a. fugla og seli.</p> |
| <p>110.3</p> | <p><i>„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 kortasjá⁵ Náttúruuminjastofnunar 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.“</i></p> | <p>Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf, þótt ekki standi til að kortleggja farleiðir fugla innan áhrifasvæðis Sundabrautar. Í umfjölluninni verður m.a. gerð grein fyrir mikilvægum fuglasvæðum og staðsetningu þeirra m.t.t. framkvæmdar auk þess sem gerð verður grein fyrir niðurstöðum fuglaúttektar sem fram fór í tengslum við umhverfismatið.</p> |
| <p>110.4</p> | <p><i>„Mengaður jarðvegur Lagðir hafa verið fram valkostir þar sem fyrirhugað er að hluti Sundabrautar liggja 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 m³ 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</i></p> | <p>Nú þegar er hafin vinna við að skipuleggja rannsóknarverkefni innan þess svæðis þar sem haugarnir voru áður, og Reykjavíkurborg hefur nú þegar látið framkvæma rannsóknir á nokkrum stöðum þar sem mældur var styrkleiki gass og valinna mengunarefna. Í tengslum við fyrra ferli umhverfismats Sundabrautar vor einnig unnar rannsóknir á haugunum, sem stuðst verður við til að kortleggja betur þróun hauganna í tímanna rás, t.d. með tilliti til gasmyndunar. Markmið þeirra rannsókna sem framkvæmdaraðilar vinna nú að er að meta núverandi ástand hauganna hvað varðar mengunarhættu og gasframleiðslu í haugunum. Niðurstöður verða nýttar til að kortleggja</p> |

³ <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2013060.html>

⁴ <https://ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/fridlyst-svaedi/sudvesturland/blikastadakro-leiruvogur/>

⁵ <https://vistgerdakort.ni.is/>

| | | |
|-------|--|--|
| | <p><i>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, 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.“</i></p> | <p>grunnástand hauganna. Samráð hefur verið haft við Umhverfisstofnun og Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur varðandi rannsóknaráætlun, og mun framkvæmdaraðili halda samráði við stofnanirnar áfram.</p> <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif mismunandi valkosta á urðunarstaðinn í Gufunesi og mótvægisáðgerðir lagðar fram, eins og við á. Í því samhengi verður einnig fjallað um reynslu erlendis frá, af mótvægisáðgerðum við byggingu mannvirkja innan svæða þar sem áður voru urðunarstaðir. Slíkt er víða þekkt, m.a. í Noregi og Danmörku.</p> <p>Framkvæmdaraðili telur að hægt verði að nota niðurstöður rannsókna til þess að taka endanlega ákvörðun um hvernig best verði að leggja Sundabraut um þetta viðkvæma svæði svo að umhverfinu stafi sem minnst hættu af.</p> |
| 110.5 | <p><i>„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.</i></p> <p><i>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.“</i></p> | <p>Framkvæmdaraðili vísar í svarlið 110.4 varðandi núverandi þekkingu á urðunarstaðnum.</p> <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á öryggi og mun sú umfjöllun m.a. snúa að mögulegri hættu vegna gassöfnunar og mengunarhættu spilliefna sem urðuð voru í haugnum. Fjallað verður um leiðir til að tryggja að ekki komi til slysa sökum gassöfnunar eða annarrar mögulegrar mengunar, hvorki á framkvæmda- né rekstrartíma.</p> |

| | | |
|-------|--|--|
| 110.6 | <p>„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.</p> <p>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.“</p> | Framkvæmdaraðili þakkar fyrir ábendingar Umhverfisstofnunar. Tekið verður mið af umsögninni við frekari umhverfismatsvinnu og við leyfisumsóknarferli. |
| 110.7 | <p>„Umhverfisstofnun bendir á að ósamræmis gætir í umfjöllun um hættu af vegagerð um haugana í kafli 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.“</p> | Framkvæmdaraðili þakkar fyrir ábendinguna. Þetta verður leiðrétt í umhverfismatsskýrslu. Ætlunin er að ekki verði sneitt ofan í hauginn. |
| 110.8 | <p>„Umhverfisstofnun telur að lagning Sundabrautar ofan á Gufuneshaugunum geti leitt af sér margháttuð vandræði, t.d. vegna óstöðugs undirlags rotnandi úrgangs með gasmyndun.“</p> | Framkvæmdaraðili vísar í svarliði 110.4 og 110.5 við þessum hluta umsagnarinnar. |
| 110.9 | <p>„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</p> | Framkvæmdaraðili vísar í svarliði 110.4 og 110.5 við þessum hluta umsagnarinnar. Unninn verður vöktunaráætlun, í samráði við Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur og Umhverfisstofnun og verður fjallað um hana í umhverfismatsskýrslu. |

| | | |
|--------|---|--|
| | <p><i>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.“</i></p> | |
| 110.10 | <p><i>„Vatnamál</i> <i>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.</i> <i>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.</i> <i>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 mótvægisáðgerðir eða breytingar á framkvæmd til að tryggja gott ástand vatns. Framkvæmdin mun hafa áhrif á eftirfarandi strandsjávarhlot:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Innri Sund- Elliðaárvogur- Grafarvogur 104-1303-C</i> <i>• Straumsvík- Kjalarnes 104-1391-C</i> <i>• Blikastaðakró- Leirárvogur 104-1304-C</i> <p><i>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.:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Álag vegna framkvæmdarinnar/starfseminnar og hvernig hún hefur áhrif á gæðabætti sem eru notaðir til að ástandsmeta vatnshlot. Ef greint er líklegt álag á gæðabættina vegna framkvæmdar/starfsemi, þarf að gera sérstaklega grein fyrir þeim tengslum og umfangi áhrifanna.</i> | <p>Framkvæmdaraðilar þakka ábendinguna. Þetta verður leiðrétt í umhverfismatskýrslu, þ.e. að framkvæmdirnar og skipulagsbreytingin eigi að vera í samræmi við stefnumörkun um vatnsvernd í vatnaáætlun og lögum nr. 36/2011 um stjórn vatnamála.</p> <p>Framkvæmdaraðilar taka undir ábendingu Umhverfisstofnunar um að bæta við umhverfisþættinum vatn eða vatnshlot. Lagt verður mat á möguleg áhrif framkvæmdanna á þau vatnshlot sem fram koma í umsögninni. Bent er á að fyrir liggja upplýsingar um botndýralíf, og til stendur að fjalla um áhrif á hafstrauma, öldufar og setflutninga, auk þess sem fiskar eru einn umhverfisþátta í matinu.</p> <p>Þær rannsóknir sem fyrirhugað er að vinna á því svæði þar sem fyrrum sorphaugar í Gufunesi voru staðsettir, munu einnig veita upplýsingar sem nýtast við mat á mögulegri mengunarhættu vatnshlotanna.</p> |

| | | |
|--------|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Mótægisaðgerðir, 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. <p>Gæðaðættirnir, sem skilgreindir hafa verið fyrir strandsjó, eru nítrat, fosfat, blaðgræna, hryggleysingar á mjúkum botni, botnþörungar á hörðum botni og forgangsefnaælingar, auk fiska til stuðnings mati. Einnig eru vatnsformfræðilegir gæðaðættir, s.s. straumhraði, dýpi, botngerð, sjávarstraumar og sjávarföll, set og setflutningar sem þveranir, vegir og aðrar framkvæmdir geta haft áhrif á.</p> <p>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.“</p> | |
| 110.11 | <p>„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 veur 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.</p> <p>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 veur athygli á að skv. OSPAR samningnum um verndun hafrýmis Norðaustur Atlantshafsins og 9. gr. laganna er varp efna og hluta í hafið óheimilt.</p> <p>Því þarf leyfi Umhverfisstofnunar fyrir varpi í hafið ef um er að ræða opna landfyllingu.</p> <p>Umhverfisstofnun getur, að fenginni umsögn Hafrannsóknastofnunar, veitt leyfi til að eftirtöldum efnum og hlutum sé varpað í hafið: a. dýpkunarefnum,</p> | Framkvæmdaraðili þakkar fyrir ábendingarnar og verða þær hafðar til hliðsjónar þegar sótt verður um leyfi fyrir framkvæmdinni. |

| | | |
|--------|---|---|
| | <p><i>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,</i></p> <p><i>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.“</i></p> | |
| 110.12 | <p><i>„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 mótvægisáðgerðum er hægt að draga verulega úr rykmengun frá jarðvegsframkvæmdum. Þær mótvægisáðgerðir 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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Við svo stóra framkvæmd í nágrenni íbúðasvæða telur Umhverfisstofnun æskilegt að vakta rykmengun með bæði svifryksmælum og fallryksmælum meðan á framkvæmdum stendur.“</i></p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á staðbundin loftgæði, á framkvæmda- og rekstrartíma. Mótvægisáðgerðir verða lagðar fram þar sem við á.</p> |
| 110.13 | <p><i>Loftgæði þegar Sundabraut er fullbyggð Í greinargerð matslýsingar Vegargerðarinnar kemur fram að mat á lífsgæðum verður byggt á fyrirliggjandi gögnum, s.s. mælingum</i></p> | <p>Mat á áhrifum framkvæmdanna á loftgæði verður byggt á niðurstöðum dreifilíkans. Stuðst verður við fyrirliggjandi mælingargögn Umhverfisstofnunar eftir þörfum. Fyrirhugað er að meta áhrif á NO₂ og</p> |

Umhverfisstofnunar á loftgæðum við gatnamót Grensásvegur 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 NO2 og svifryks (PM10 og PM2,5) 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 almennigur á Íslandi búi við hreint og heilnæmt andrúmsloft og að komandi kynslóðir megi njóta sömu eða betri loftgæða og þær sem nú byggja landið“

svifryk, sbr. umsögn Umhverfisstofnunar. Áhrifasvæðinu verður lýst í umhverfismatsskýrslu. Við útreikningana verður einnig tekið mið af spám Orkustofnunar varðandi orkuskipti í samgöngum.

Hvað varðar samlegðaráhrif með öðrum framkvæmdum og starfsemi verður leitast við að nota bakgrunnsgildi í líkanútreikningum, sem gefa mynd af núverandi stöðu loftgæða á svæðinu. Margir þættir geta spilað þar inn í, svo sem umferð bifreiða, starfsemi í höfninni, o.fl. Hins vegar er vert að hafa í huga, að umhverfismatinu er ætlað að leggja mat á áhrif Sundabrautar á loftgæði og því verður áhersla lögð á að greina hver áhrif framkvæmdanna verða á loftgæði, sem eðlilega er háð áhrifum framkvæmdanna á umferð og samgöngur.

Að lokum er þakkað fyrir ábendingu um áætlun stjórnvalda um loftgæði, sem höfð verður til hliðsjónar í umhverfismatinu.

| | | |
|--------|--|---|
| 110.14 | <p>„Hávaði Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að hávaði verði metinn bæði á framkvæmdartíma og á rekstartíma. 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?““</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist og mótvægisáðgerðir lagðar fram, þar sem við á. Áhrifamatið mun byggja á þar til gerðum líkanútreikningum.</p> |
| 110.15 | <p>„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“.</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um efnisþörf framkvæmdar. Framkvæmdaraðili vísar í kafla 4.2.4 í matsáætlun, en þar segir; „Þegar verkið verður boðið út verður gerð krafa um að bjóðendur geri grein fyrir því hvar efnistaka muni eiga sér stað. Skilyrði er að efnistaka fari fram í námum þar sem viðeigandi leyfum fyrir slíkri starfsemi hefur verið aflað.“</p> |
| 110.16 | <p>„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</p> | <p>Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdanna á umferð og samgöngur. Bent er sérstaklega á eitt af megin markmiðum Sundabrautar, sem er að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta. Framkvæmdin er talin ýta undir sjálfbærni borgarskipulags með því að bæta tengingar og auka sveigjanleika stofnvegakerfisins með dreifingu umferðar á fleiri leiðir. Um leið mun hún létta á umferðarþunga af</p> |

| | | |
|-------------------|---|--|
| | <p><i>ábata með minni akstri, útblæstri og mengun og styttri ferðatíma vegfaranda vegna styttri leiða til og frá höfuðborgarsvæðinu og innan þess.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Fjallað er um ofangreinda þætti á bls. 13 í verkefnalýsingu Reykjavíkurborgar, undir umhverfispættinum byggðarþróun, en viðmiðin ná einungis til Reykjavíkur.</i></p> <p><i>Umhverfisstofnun leggur ríka áherslu á að hugað sé að umhverfsvænum samgöngum og sjálfbæru borgarskipulagi til að ná markmiðum verkefnisins.“</i></p> | <p>öðrum vegum í og utan borgarinnar. Í aðalskipulagsbreytingu verða áhrif framkvæmdar á byggðarþróun skoðuð í stærra samhengi, einkum innan Reykjavíkur en væntanlega einnig í samhengi við þróun utan borgarinnar á nálægum þéttbýlissvæðum innan vinnusóknarsvæðisins. Einnig stendur til að uppfæra félags- og hagfræðilegu greininguna sem skoðar málið í stóru samhengi og til langs tíma.</p> |
| <p>111</p> | <p>Vegagerðin – Siglingasvið, dags. 31.10.23</p> | |
| <p>111.1</p> | <p>”</p> <p>Vegagerðin hefur mótttekið erindi Skipulagsstofnunar dags. 19.09.2023 þar sem Skipulagsstofnun óskar eftir umsögn siglingahluta Vegagerðar vegna kynningar á matsáætlun og mati á umhverfisáhrifum vegna Sundabrautar sem lögð var fram til umsagnar í skipulagsgáttinni.</p> <p>Meðal hlutverka Vegagerðar er skv. lögum um vitamál nr. 132/1999 að sjá sjófarendum fyrir nauðsynlegum leiðbeiningum til öryggis á siglingaleiðum við strendur landsins og sjá til þess að þessar siglingaleiðir séu rétt merktar og fullnægjandi fyrir siglingar. Vegagerðin skal jafnframt hafa eftirlit með uppbyggingu leiðarmerkjakerfis siglinga innan hafnsögu sveitarfélaga.</p> <p>Jafnframt skv. sömu lögum II. kafla 8. mgr. getur Vegagerðin krafist hafnarstjórn um vita og önnur leiðarmerki sem Vegagerðin telur nauðsynleg til öryggis siglinga um viðkomandi hafnarsvæði.</p> <p>“</p> | <p>Framkvæmdaraðili þakkar fyrir ábendingar frá Siglingasviði Vegagerðarinnar. Við áframhaldandi hönnun Sundabrautar verður samráð haft við Siglingasvið og þess gætt að framkvæmdin sé í samræmi við siglingaþéttleika og áhættumat unnið á áhrifum framkvæmdar á siglingar og leiðsögukerfi siglinga sem kann að vera til staðar.</p> |

| | | |
|------------|---|--|
| 111.2 | ” Hafnsaga Faxaflóahafna markast með takmörkunum á sjó með línu sem hugsast dreginn úr Gróttuvita réttvísandi 37 gráður í Kjalartanga á Akranesi. Á þessu svæði eru siglingaleiðir að hafnarsvæðum um Engeyjarsund, Viðeyjarsund, Eiðsvík og Kollafjörð. Merkingar á mannvirkjum sem liggja yfir siglanlegu svæði þurfa að taka tillit til siglinga og vera fullnægjandi fyrir þær siglingar sem nota munu þessar siglingaleiðir meðal annars m.t.t. öryggisfjarlægðar á milli mannvirkis og siglingaleiðar. Horfa skal til merkinga á mannvirkjum sem liggja yfir siglanlegu svæði í samræmi við leiðbeiningar Alþjóðavitamálastofnunnar IALA G1172. Jafnframt skal hafnarstjórn vera í samráði við Vegagerðina hvað varðar gerð og staðsetningu nýrra merkja og vilji hafnarstjórn breyta eða leggja niður leiðarmerki, þá skal sótt um það til Vegagerðar. “ | |
| 111.3 | ” Uppsetning á nýjum merkjum skal vera í samræmi við siglingaþéttleika og áhættu sem er til staðar, og því nauðsynlegt að það fari fram greining á siglingaþéttleika og áhættumat á áhrifum framkvæmdarinnar á siglingar og leiðsögukerfi siglinga sem kann að vera til staðar. “ | |
| 112 | Veitur ohf. dags. 16.10.23 | |
| 112.1 | <i>Veitur hafa kynnt sér tillöguna og gera ekki athugasemdir að svo stöddu.</i> | Umsögn Veitna krefst ekki svara af hálfu framkvæmdaraðila. |
| 113 | Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar | |
| | Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar skilaði ekki inn umsögn við matsáætlun | |
| 114 | Byggðarstofnun | |
| | Byggðarstofnun skilaði ekki inn umsögn við matsáætlun. | |