

## Sundabraut – kynningarfundur 7. maí 2008.

Eins og öllum er kunnugt hefur Sundabraut verið lengi á teikniborðinu og í umræðunni og ýmsar tæknilegar lausnir skoðaðar. Jónas Snæbjörnsson mun nefna ýmsa þeirra hér á eftir. Vegagerðin hefur tekið þátt í þessari vinnu með Reykjavíkurborg um langt árabil, og ágætis samvinna verið á milli okkar í því.

Það er alveg ljóst að til lengri tíma litið er Sundabraut mikilvæg tenging höfuðborgarsvæðisins við Vestur- og Norðurland, og megin forsenda þess að hægt verði að þróa byggðina í Reykjavík áfram til norðurs með ströndinni. Það er einnig mikilvægt að hafa aðra leið til og frá borginni en núverandi Vesturlandsveg, með tilliti til öryggisþátta. En til skemmri tíma litið er 1. áfangi Sundabraut samt mikilvægastur til að tengja Grafarvog við miðborgina, og létta á umferðarpunga í Ártúnsbrekku og nálægum götum.

Síðustu misseri og mánuði hafa tveir kostir aðallega verið til skoðunar eins og flestum er kunnugt, þ.e. jarðgöng á svokallaðri ytri leið og lágbrýr á innri leið. Jónas mun lýsa þessum kostum nánar hér á eftir, en ég vil leyfa mér að fjalla dálítið um eitt atriði varðandi jarðgöngin sem töluvert hefur verið rætt um, en það er kostnaðurinn. Það vill þannig til að ég þekki töluvert til þeirra mála.

Í skýrslu frá því í nóvember 2006 var kostnaður við göngin sjálf áætlaður um 12 milljarðar, og heildarkostnaður með tengivegum og slíku um 16 milljarðar. Þessi áætlun byggði á fyrirbyggjandi þekkingu um jarðfræði svæðisins, einingaverðum úr gerð jarðganga hérlendis og þeim stöðlum sem í gildi voru.

Þegar ákveðið var í framhaldi af útgáfu þessarar skýrslu að skoða jargangakostinn frekar var ákveðið að fara í nokkuð umfangsmiklar rannsóknir á jarðfræðilegum aðstæðum, eins og lagt hafði verið til í skýrslunni frá 2006. Það voru boraðar 12 kjarnaholur á landi, tvær skáholur frá ströndinni innundir hafsbotninn í Kleppsvíkinni, ein hola af sjó og síðan gerðar svokallaðar bylgjubrotsmælingar á botninum á nokkuð stóru svæði. Þessar rannsóknir voru nauðsynlegar til að geta metið aðstæður betur, og þar með áætla kostnað með meiri nákvæmni. Þá fóru sérfræðingar til Svíþjóðar og Noregs til að kynna sér sambærileg mannvirki og kostnað við þau. Bæði rannsóknirnar og samanburðrinn við þessi lönd leiddu til hækkana á áætluðum kostnaði. En það sem mest áhrif hafði var hins vegar sú staðreynd að árið 2007 tóku gildi nýjar og hertar öryggiskröfur og nýir staðar fyrir jarðgöng í allri Evrópu. Þótt þessar

auknu kröfur hafi mest áhrif í umferðarmiklum göngum í þéttbýli, þá hafa þær einng áhrif í hefðbundnum jarðgöngum á landsbyggðinni, og hafa leitt til töluvert aukins kostnaðar í okkar nýjustu göngum þar. Ég held að allir hljóti að vera sammála því að við byggjum ekki jarðgöng í Reykjavík, hvorki á Sundabraut eða annars staðar, án þess að miða við sama öryggi og þægindi umferðarinnar og í öðrum löndum. Verkfræðistofan VGK-Hönnun, sem nú heitir Mannvit, endurskoðaði kostnað við Sundagöng miðað við niðurstöður rannsókna síðasta árs, og nýjustu kröfur og staðla, meðal annars í samráði við þann aðila sem vann kostnaðaráætlunina haustið 2006, og fékk út að kostnaður við göngin sjálf yrði um 19,6 milljarðar og heildarkostnaður við framkvæmdir þá um 24 milljarðar. Þessir sömu ráðgjafar hafa unnið fyrir okkur að ýmsum jarðgangaverkefnum og við treystum þeim vel til þessara verka.

Það er skiljanlegt að mörgum finnist hægt ganga í undirbúningi Sundabrautar. En ég vil leyfa mér að minna á að það er ekki ýkja langt síðan ákveðið var að skoða jarðgangakostinn gaumgæfilega, ætli það séu nema svona 2 ár. Í öllum tilfellum þegar verið er að meta valkosti í vegamálum í stórum verkefnum, eins og t.d. jarðgöng og stórbrýr úti um allt land, tekur það einhver ár að komast að niðurstöðu um besta kostinn. Í þessum langa aðdraganda Sundabrautar hafa eins og þið þekkið verið skoðaðir fjölmargir möguleikar, hábrú og lágbrú, opnanlegar brýr, botngöng og jarðgöng á mismunandi stöðum og svo frv. Allt tekur þetta tíma, en hefur verið unnið sameiginlega af Reykjavíkurborg og Vegagerðinni, ásamt ráðgjöfum okkar.

Eins og fram kemur hjá Jónas Snæbjörnsson hér á eftir er áætlaður kostnaðarmunur á ytri og innri leið um 9 milljarðar. Vegagerðin hefur mælt með ódýrari kostinum, innri leið, einfaldlega vegna þess að við höfum ekki getað séð þá kosti við jarðgöngin sem gætu réttlætt þennan kostnaðarmun. Hins vegar vil ég minna á, að tilgangurinn með mati á umhverfisáhrifum sem nú er unnið að, er ekki síst að draga fram og bera saman kosti og galla einnar lausnar miðað við aðra, þannig að etv. verður myndin önnur eftir að þessari vinnu lýkur. Því það er ekki þannig að Vegagerðin horfi eingöngu á kostnað eða hagkvæmni þegar hún leggur fram sínar tillögur, heldur er ekki síður horft til öryggis vegfarenda og umhverfisáhrifa.

Vegagerðin hefur enga ánægju af því að standa í illdeilum við sveitarfélög eða íbúa sveitarfélaga við val á lausnum í vegamálum. Við höfum í þessu verki eins og öðrum reynt að leggja okkar af mörkum við að láta vinna faglega að undirbúningi Sundabrautar, þannig að þeir sem

taka ákvörðun að lokum hafi sem réttasta mynd til að byggja á. Og ég vona að sátt verði um þá niðurstöðu sem að lokum verður valin.