

## Tillaga til þingsályktunar

### um Sundabraut.

Flm.: Bryndís Haraldsdóttir, Vilhjálmur Árnason, Haraldur Benediktsson,  
Njáll Trausti Friðbertsson, Diljá Mist Einarsdóttir.

Alþingi ályktar að fela innviðaráðherra að ráðast í samvinnuverkefni um lagningu Sundabrautar, sbr. f-lið 2. mgr. 1. gr. laga um samvinnuverkefni og samgönguframkvæmdir, nr. 80/2020, þannig að einkaaðili annist fjármögnun framkvæmdarinnar í heild. Ráðherra geri Alþingi grein fyrir framgangi málsins á yfirstandandi löggjafarþingi.

#### Greinargerð.

Þingsályktunartillaga þessa efnis var áður lögð fram á 151. löggjafarþingi (317. mál).

Sundabraut er einn dýrasti einstaki raunhæfi framkvæmdarmöguleiki sem til skoðunar er í vegakerfinu á Íslandi. Þrátt fyrir stóraukin framlög til nýframkvæmda á síðustu árum er ljóst að ef Sundabraut ætti að fjármagna með þeim hætti þyrfti annaðhvort að auka umtalsvert opinber framlög til nýframkvæmda eða að draga úr þeim á öðrum stöðum. Flutningsmenn þingsályktunartillögu þessarar telja einmitt þess vegna byggingu Sundabrautar ákjósanlegt verkefni í einkaframkvæmd. Í júní 2020 samþykkti Alþingi lög um samvinnuverkefni og samgönguframkvæmdir, nr. 80/2020, sem heimila Vegagerðinni að semja við einkaaðila um að hafa samvinnu um tilteknar brýnar framkvæmdir. Um er að ræða heimild til að semja við einkaaðila um fjármögnun framkvæmda, byggingu mannvirkja og veghald. Fela má einkaaðilum hvort sem er alla þessa þætti eða einungis hluta þeirra. Þær framkvæmdir sem áætlað er að vinna sem samvinnuverkefni eru taldar upp í 1. gr. laganna og er Sundabraut þar á meðal.

Með tillögu þessari er innviðaráðherra falið að beita sér fyrir því að Vegagerðin haldi útboð og semji við einkaaðila um lagningu Sundabrautar, sbr. f-lið 2. mgr. 1. gr. laganna. Einkaaðila verði falið að annast að öllu leyti undirbúning, fjármögnun og framkvæmdir við Sundabraut, svo og rekstur um tiltekinn tíma með innheimtu veggjalda. Að þeim tíma liðnum myndi ríkið taka við sem veghaldari Sundabrautar. Með hliðsjón af því fyrirkomulagi er þannig gert ráð fyrir að framkvæmdin verði boðin út í almennu útboði í kjölfar útbóðs-auglýsingar.

Sundabraut, eða Kleppsvíkurbú, var fyrst sett fram árið 1975 í tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 1975–1995 og síðar staðfest í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 1985–2005. Veturinn 1994–1995 var Sundabraut tekin í tölu þjóðvega á Alþingi sem þjóðvegur nr. 450. Sundabraut hefur verið þrætuepli stjórnmalamanna um áratuga skeið og margir starfshópar hafa verið settir á laggirnar til ráðgjafar og til að skoða mögulega kosti við gerð og legu vegarins, leggja mat á mismunandi kosti og gera tillögur um bestu útfærslur. Meðal annars hefur verið unnið mat á umhverfisáhrifum, mismunandi tæknilegar útfærslur hafa verið skoðaðar, unnið hefur verið arðsemismat og unnið hefur verið að því að fækka valkostum, t.d. um legu brautarinnar, en nokkuð margir kostir voru til skoðunar í upphafi.

Sundabraut er mikilvæg tenging við gatnakerfi höfuðborgarsvæðisins. Með Sundabraut felst bætt tenging Grafarvogshverfis við gatnakerfi borgarinnar og töluvert myndi draga úr álagi um Ártúnsbrekku sem er óásættanlegt á helstu álagstímum. Þá er mikilvægt út frá almannavörnum að fjölga tengingum út úr borginni. Sundabraut styttir vegalengd milli Kjalarness og miðborgar og bætir umferðaraðgengi frá Vestur- og Norðurlandi að borginni. Þá léttir Sundabraut á umferð um Vesturlandsveg í gegnum Mosfellsbæ. Þannig bætir Sundabraut tengingu milli landsbyggðar og höfuðborgarinnar og stuðlar að greiðari og öruggari umferð fólks og vöruflutningum allt frá flugvelli í Keflavík, um Reykjanesbraut, höfuðborgarsvæðið og Sundabraut áfram til Vestur- og Norðurlands.

Flutningsmenn telja afar brýnt að ráðist verði sem fyrst í lagningu Sundabrautar þar sem ástand umferðar á einungis eftir að versna frá því sem nú er og tryggja þarf öryggisleiðir út úr höfuðborginni til austurs og norðurs ef til náttúruhamfara kemur.