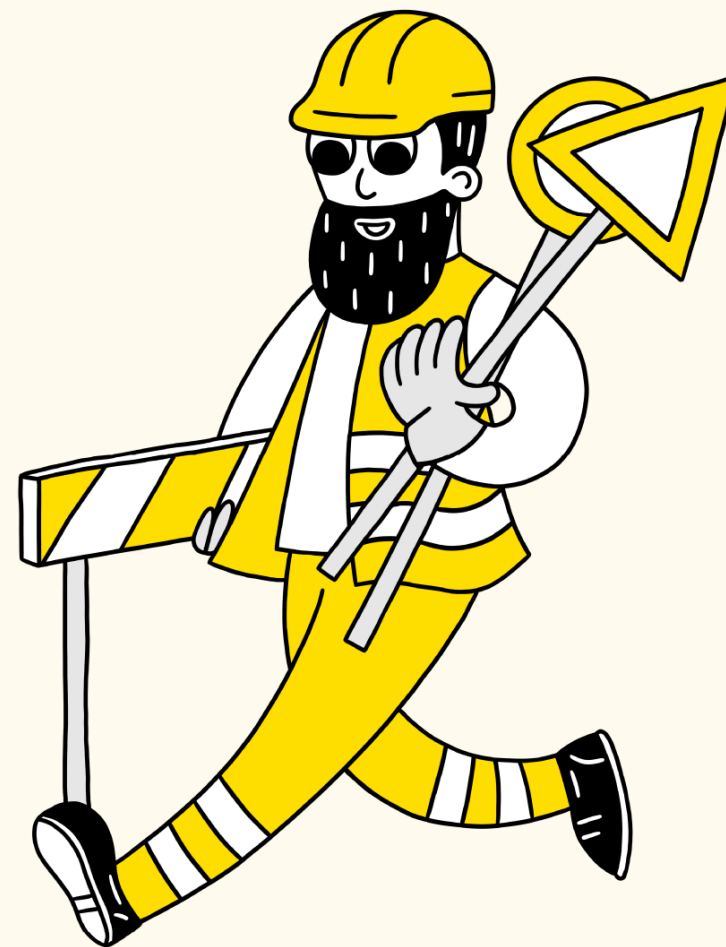




Bryndís Friðriksdóttir, svæðisstjóri höfuðborgarsvæðis

Reykjanesbraut Álftanesvegur - Lækjargata

Vinna við frumdrög, staða verkefnis



Reykjanesbraut, Lækjargata - Álftanesvegur

- Bætt umferðarflæði og umferðaröryggi á kaflanum frá Lækjargötu að Álftanesvegi
- Tilheyrir Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisin 13,1 m.kr. á árunum 2025-2028
- Reykjanesbraut hefur 4 akreinar frá Krýsuvíkurvegi og mismög vegamót á Krýsuvíkurvegi, Strandgötu og Kaldárselsvegi

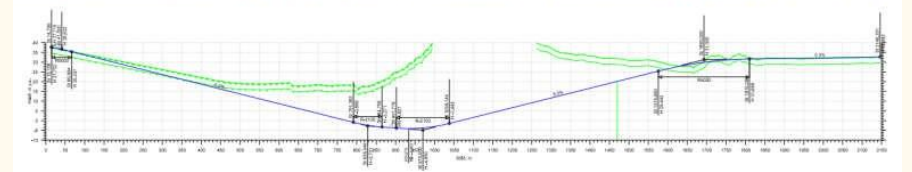


Lausnir í frumdrögum

- *Vinnu við frumdrög er ekki lokið*
- Í frumdrögum voru skoðaðar lausnir með Reykjanesbraut í núverandi legi (2 útfærslur) og jarðgöng undir Setbergshamarinn (2 útfærslur)



Núverandi ástand



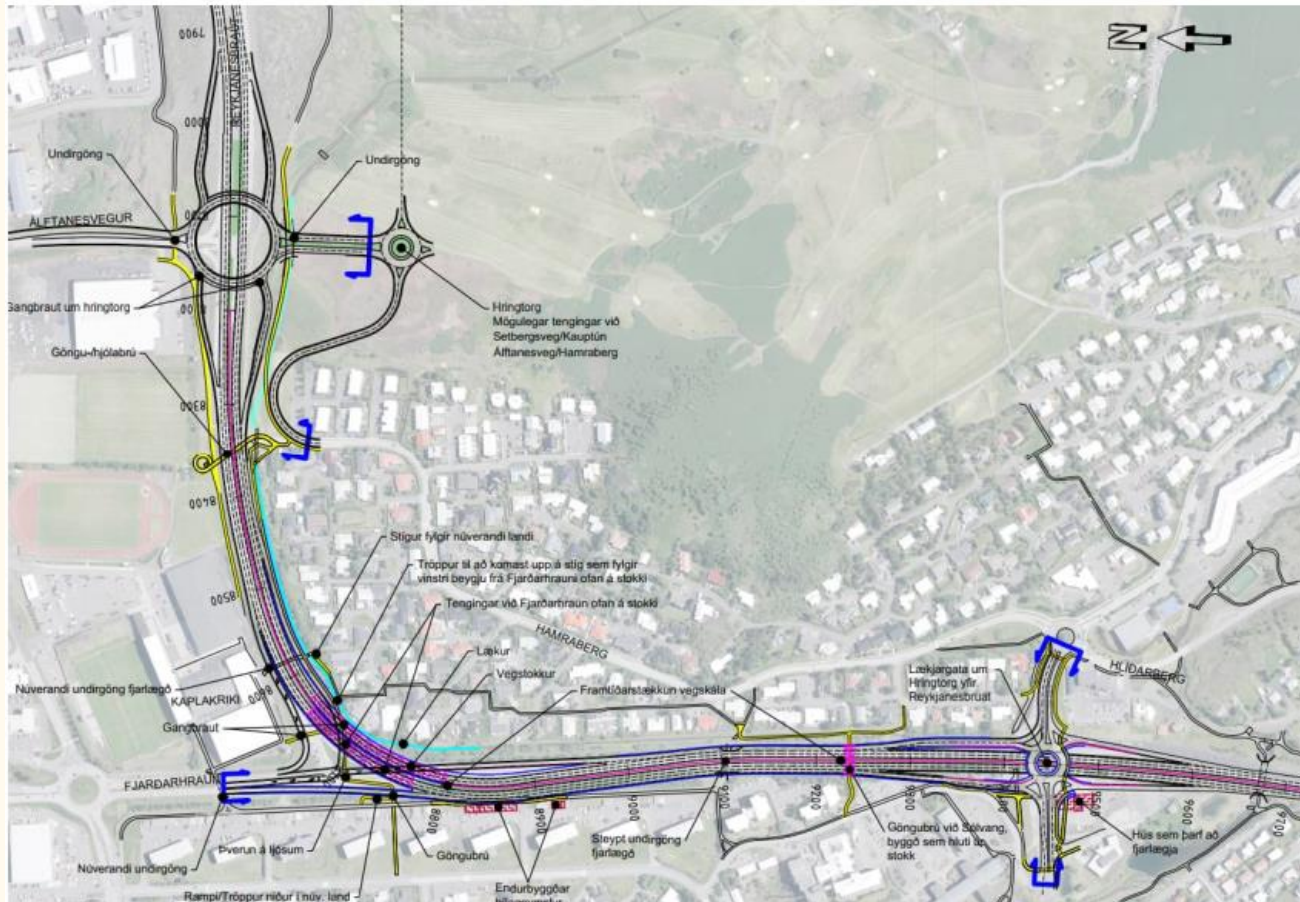
Jarðgöng



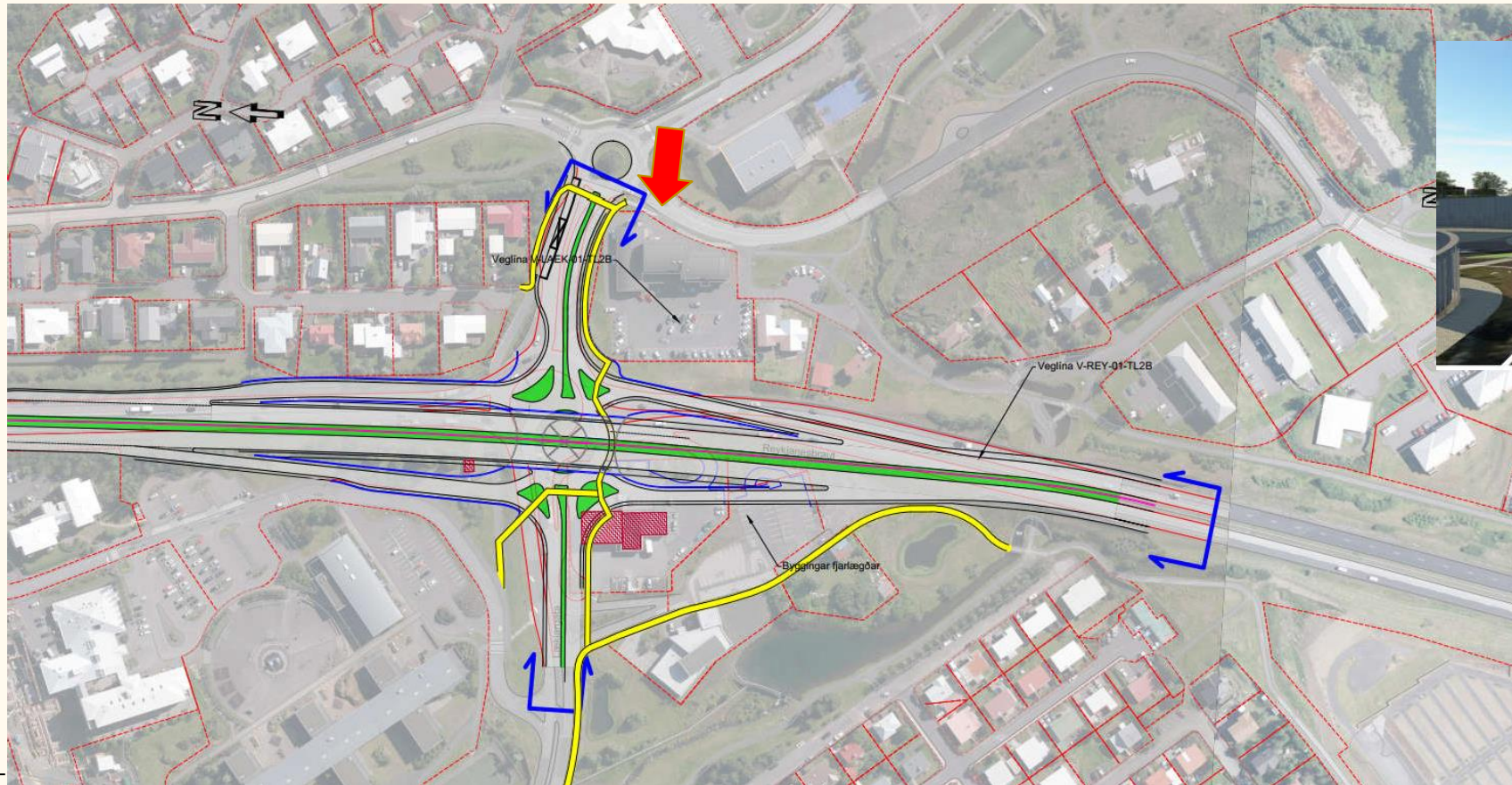
Tillaga með Reykjanesbraut í núverandi legu

Reykjanesbraut í núverandi legu

- Reykjanesbraut grafin niður frá Álftanesvegi og suður fyrir Lækjargötu
- Reykjanesbraut fer undir gatnamót við Álftanesveg, Fjarðarhraun og Lækjargötu

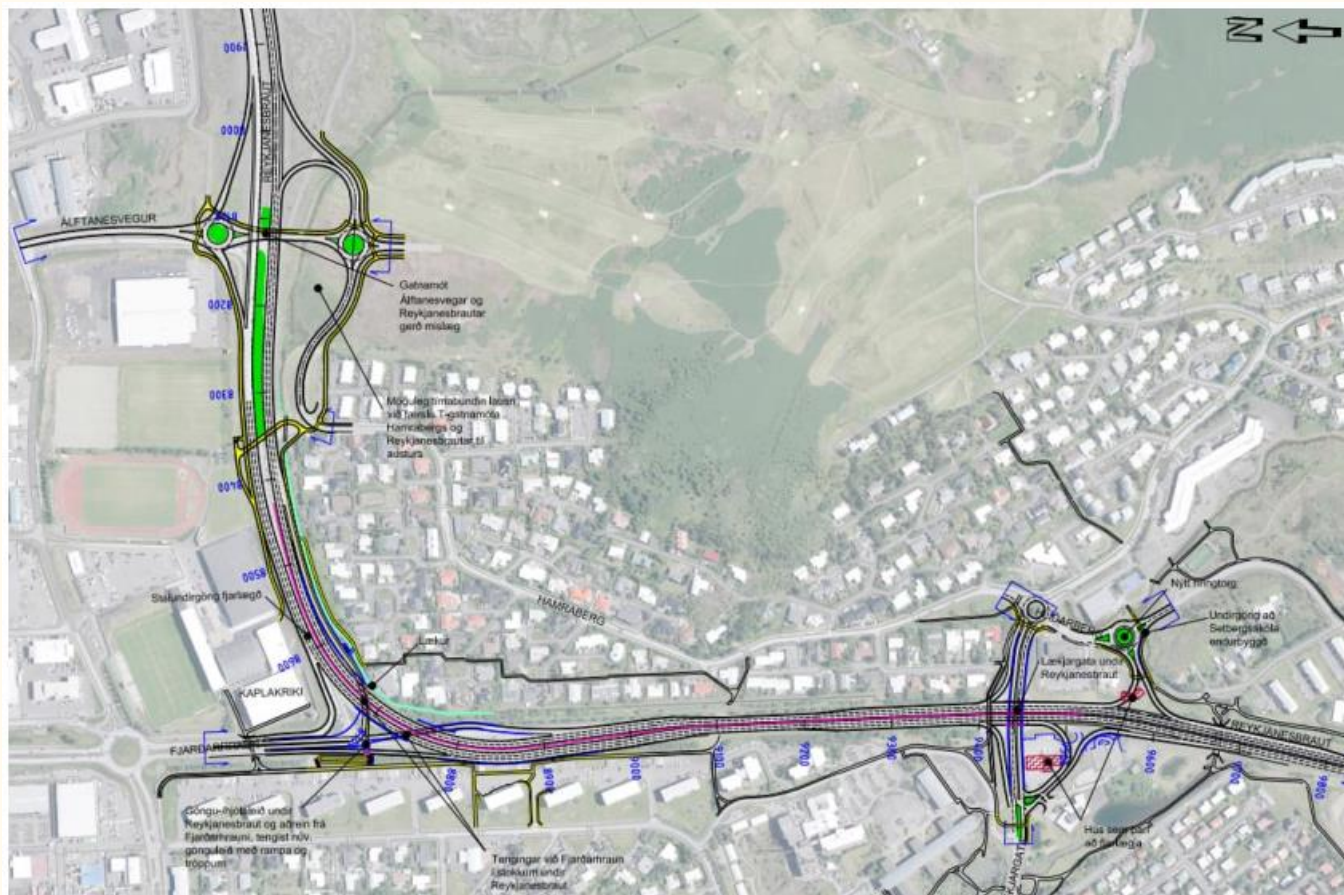


Gatnamót við Lækjargötu

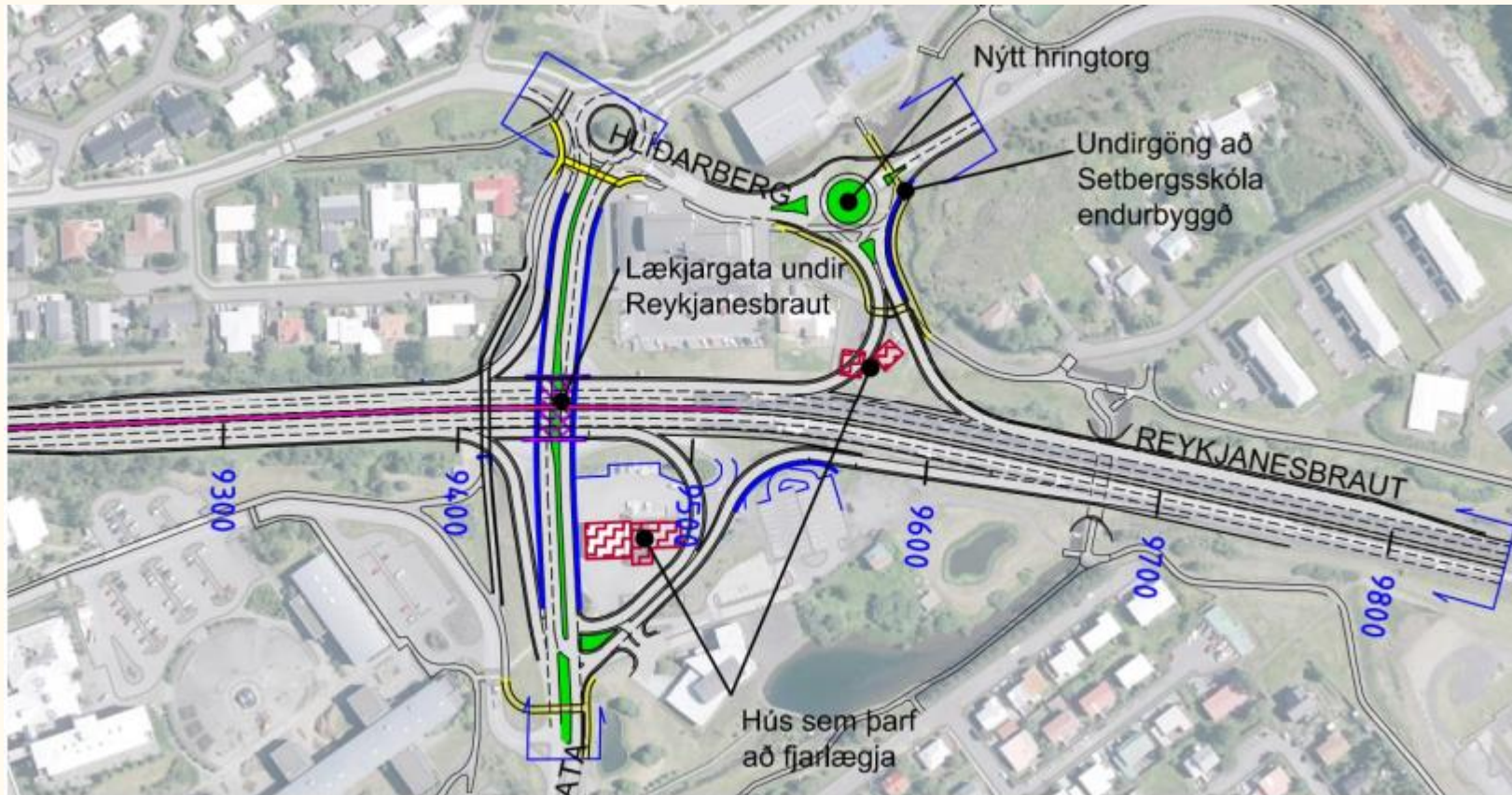


Reykjanesbraut í núverandi legu

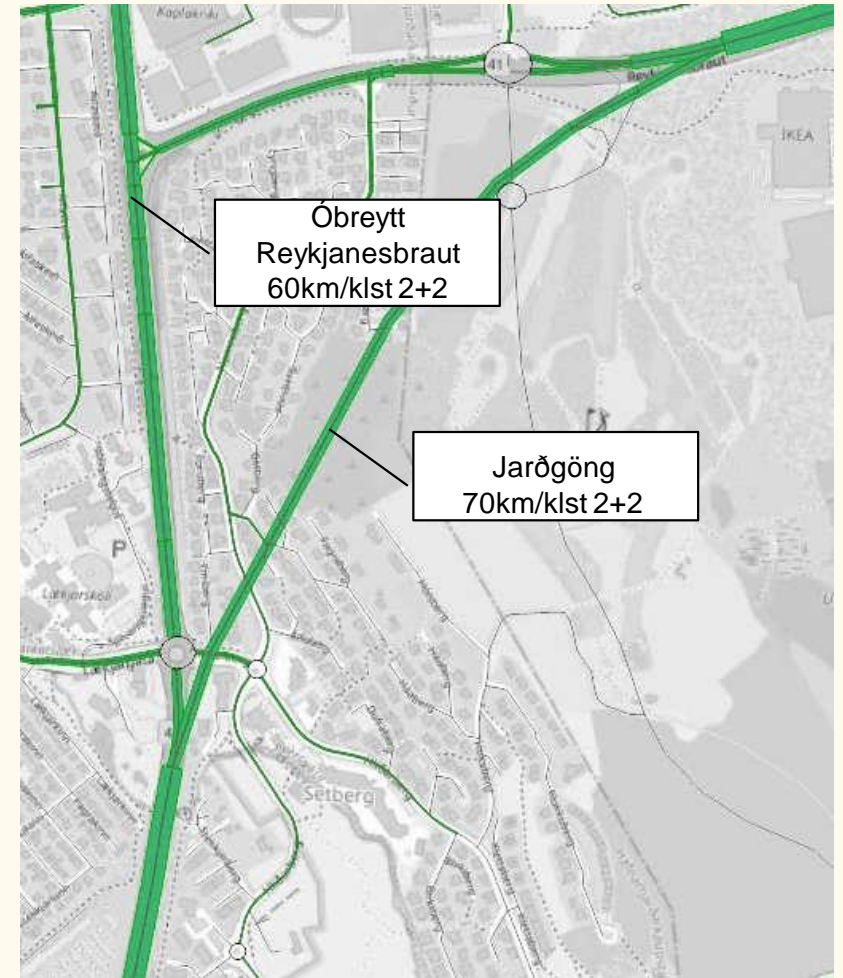
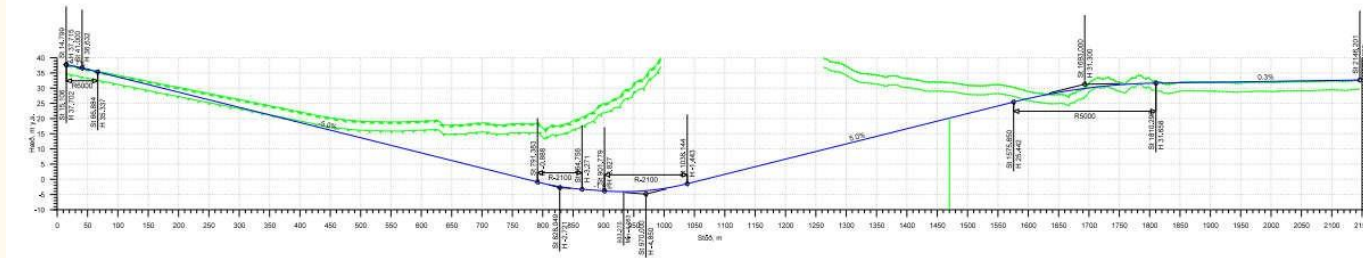
- Reykjanesbraut í núverandi hæðarlegu
- Tengingar við Fjarðarhraun og Lækjargötu undir Reykjanesbraut



Gatnamót við Lækjargötu

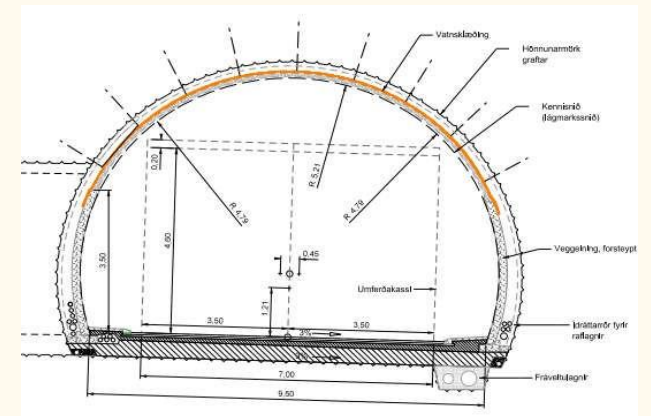
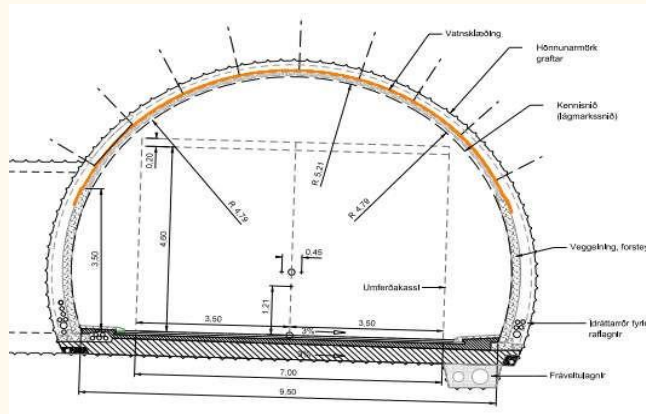


Reykjanesbraut í jarðgöngum



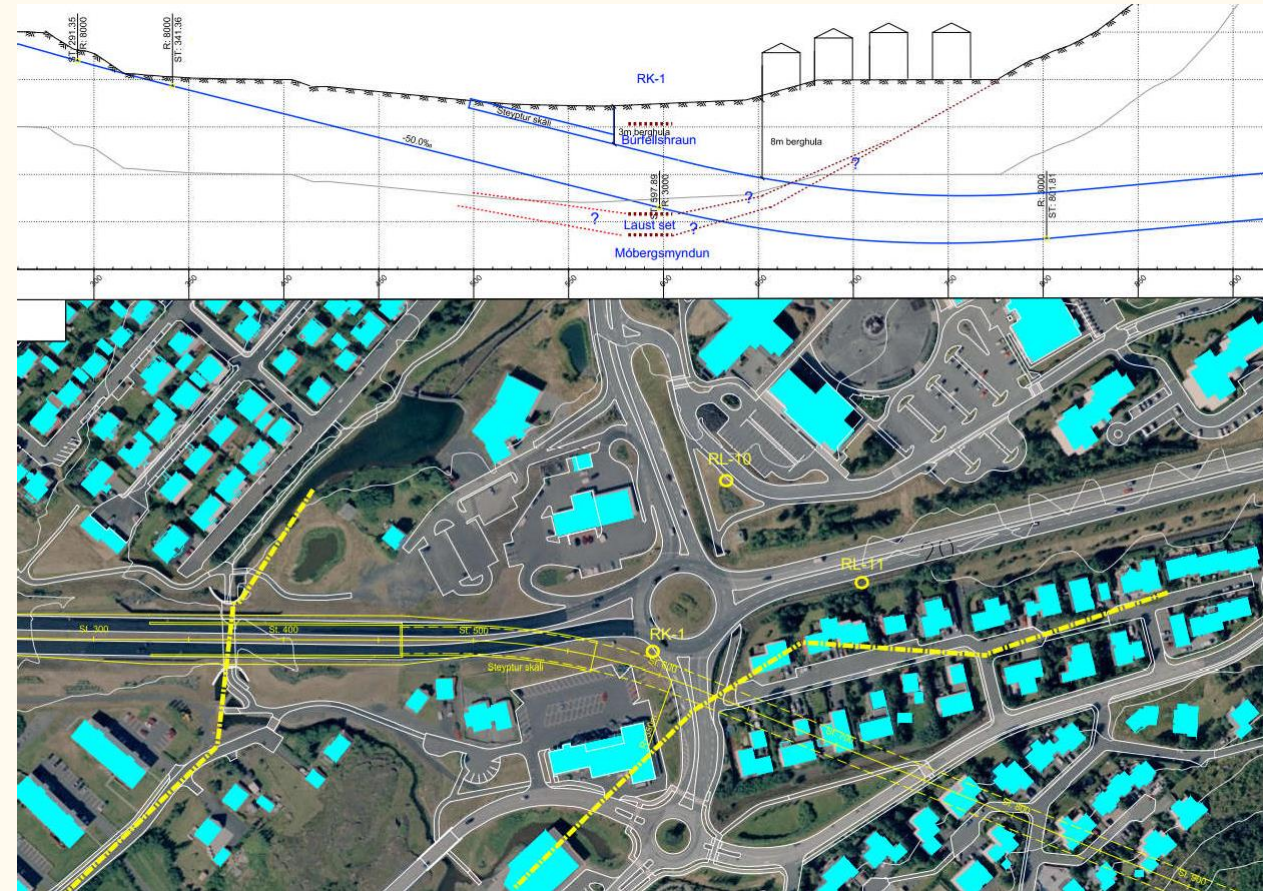
Jarðgöng - forsendur

- Hönnun í samræmi við norska staðalinn Hb N500
- Tvenn tvíbreið jarðgöng með um 10m millibili (50.000 ÁDU)
- Tengigöng með 250m millibili, notuð sem flóttagöng
- Hönnunarhraði 70 km/klst
- Hámarks langhalli 5%



Jarðfræðin

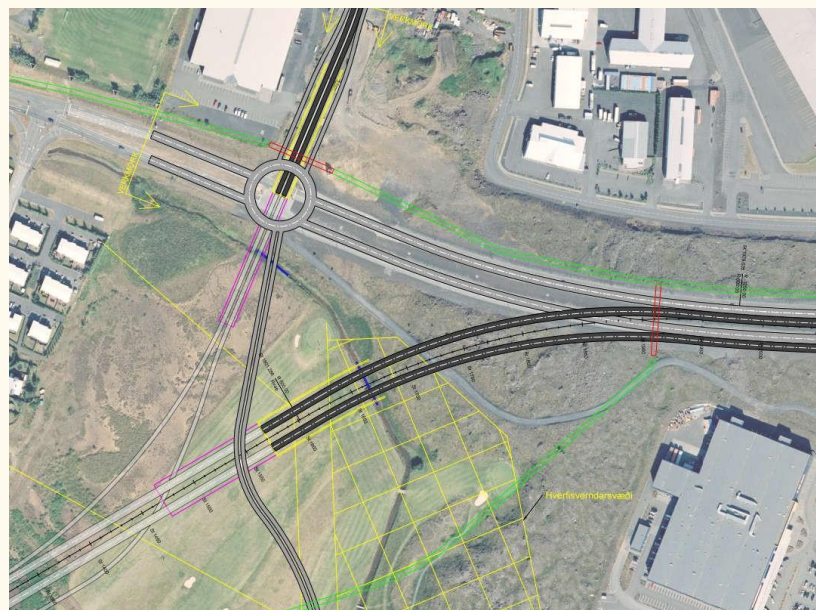
- Rannsókn til frá 2001 nálægt munnasvæði Hafnarfjarðarmegin
- Jarðfræði svæðisins virðist ekki vera sú ákjósanlegasta sem mun kalla á umfangsmiklar bergstyrkingar
- Lítið vitað um aðstæður Garðabæjarmegin
- Áætlun lögð fram um frekari rannsóknir



Jarðgöng



Tenging við Álftanesveg án tengigöngum



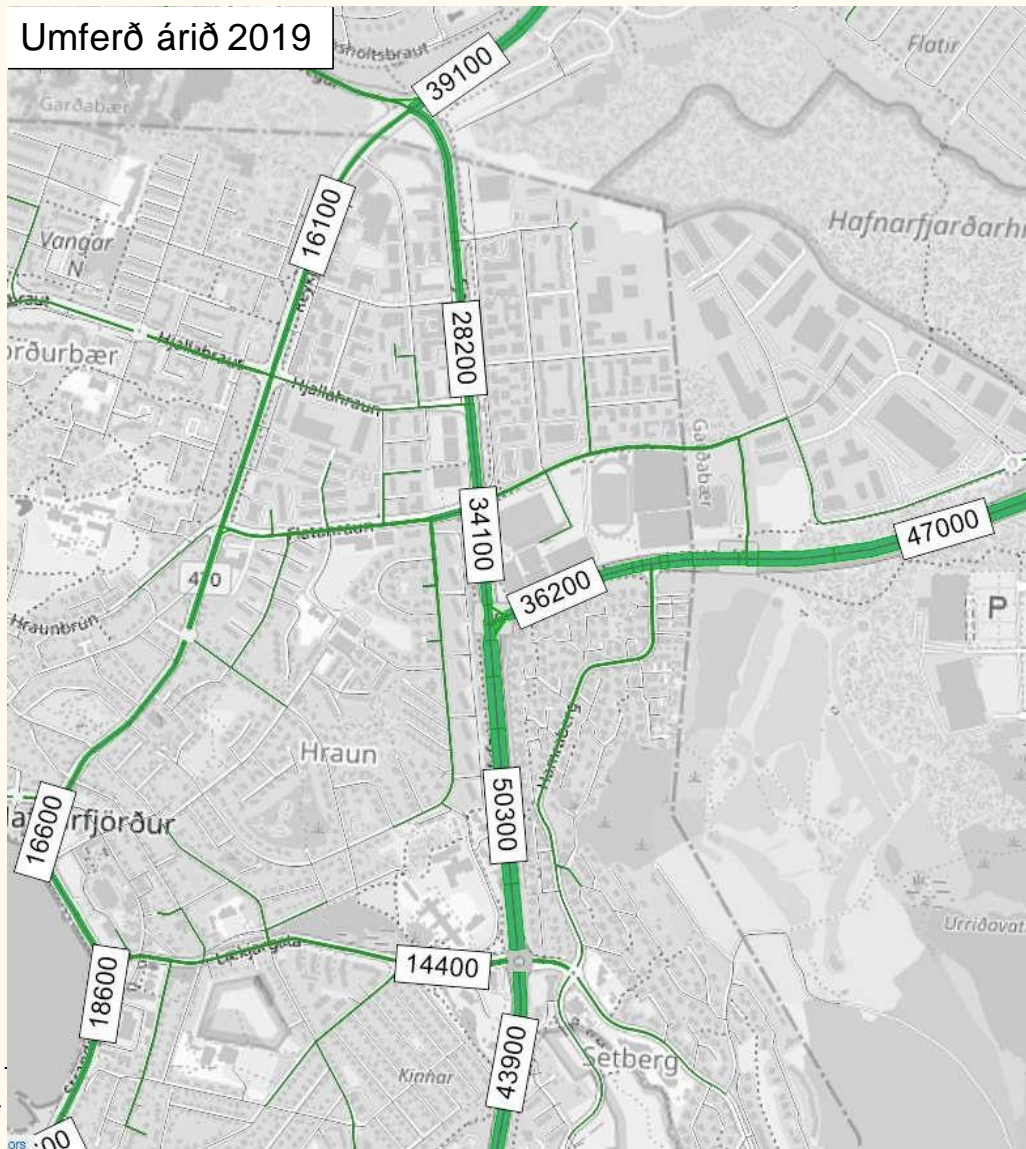
með tengigöngum



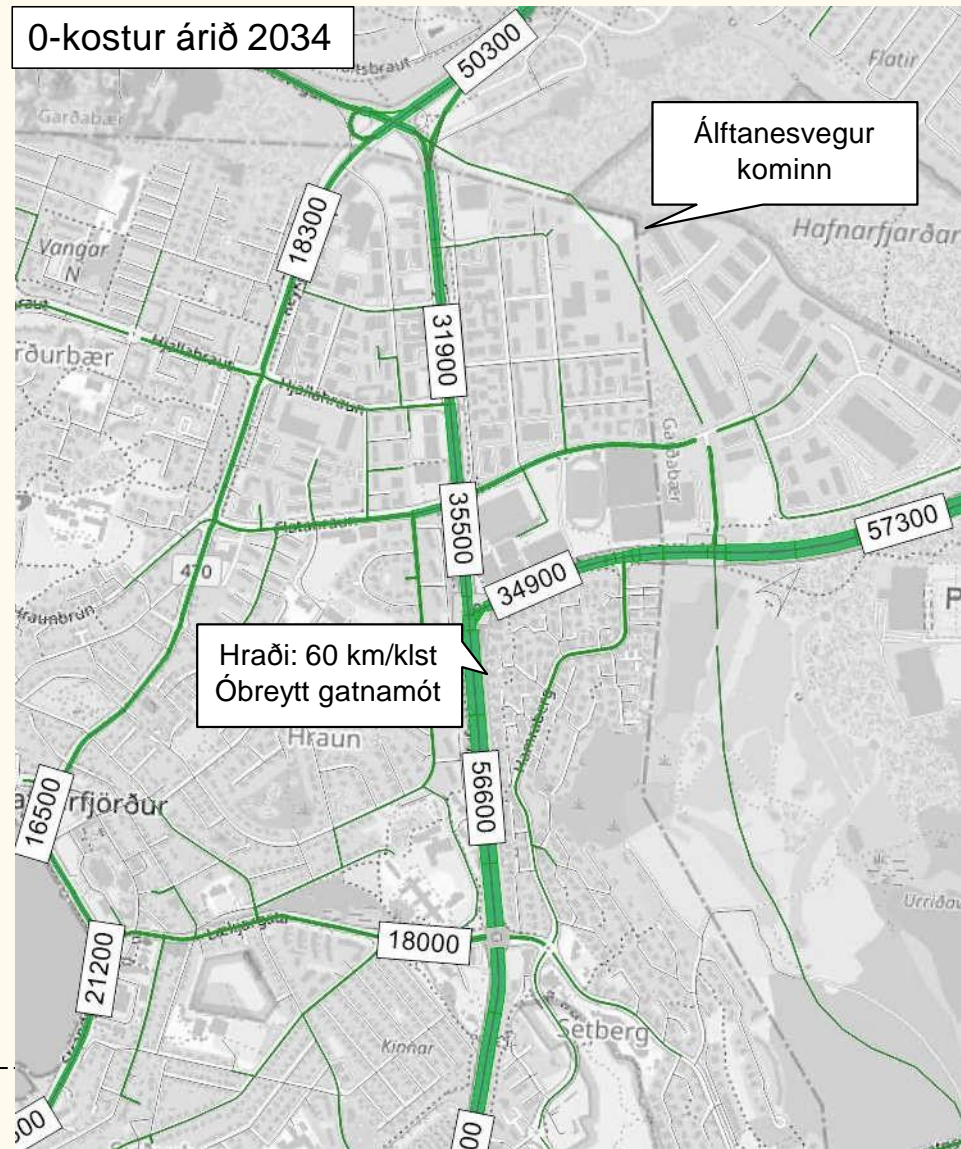
Tenging við Lækjargötu

Samgöngugreining

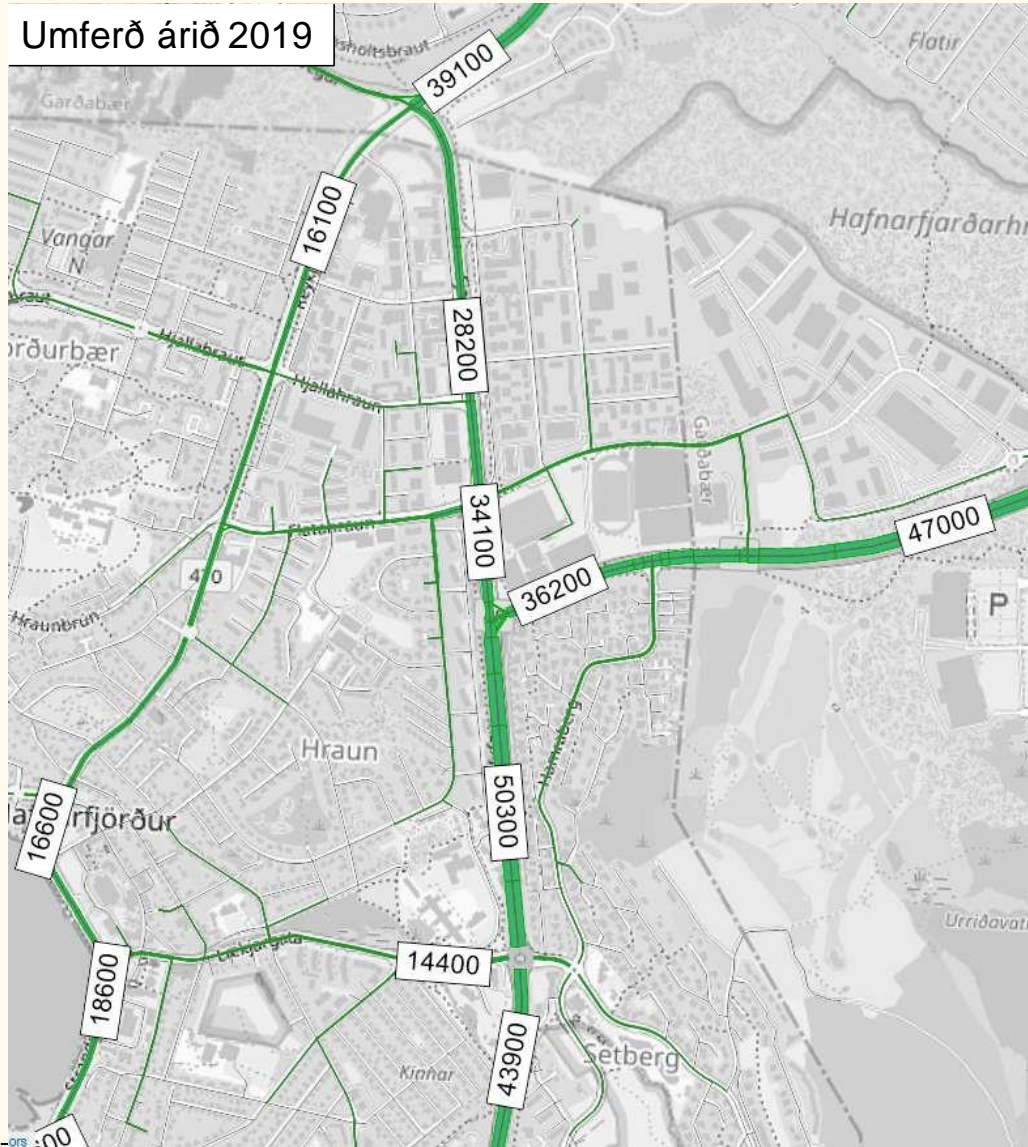
Umferð árið 2019



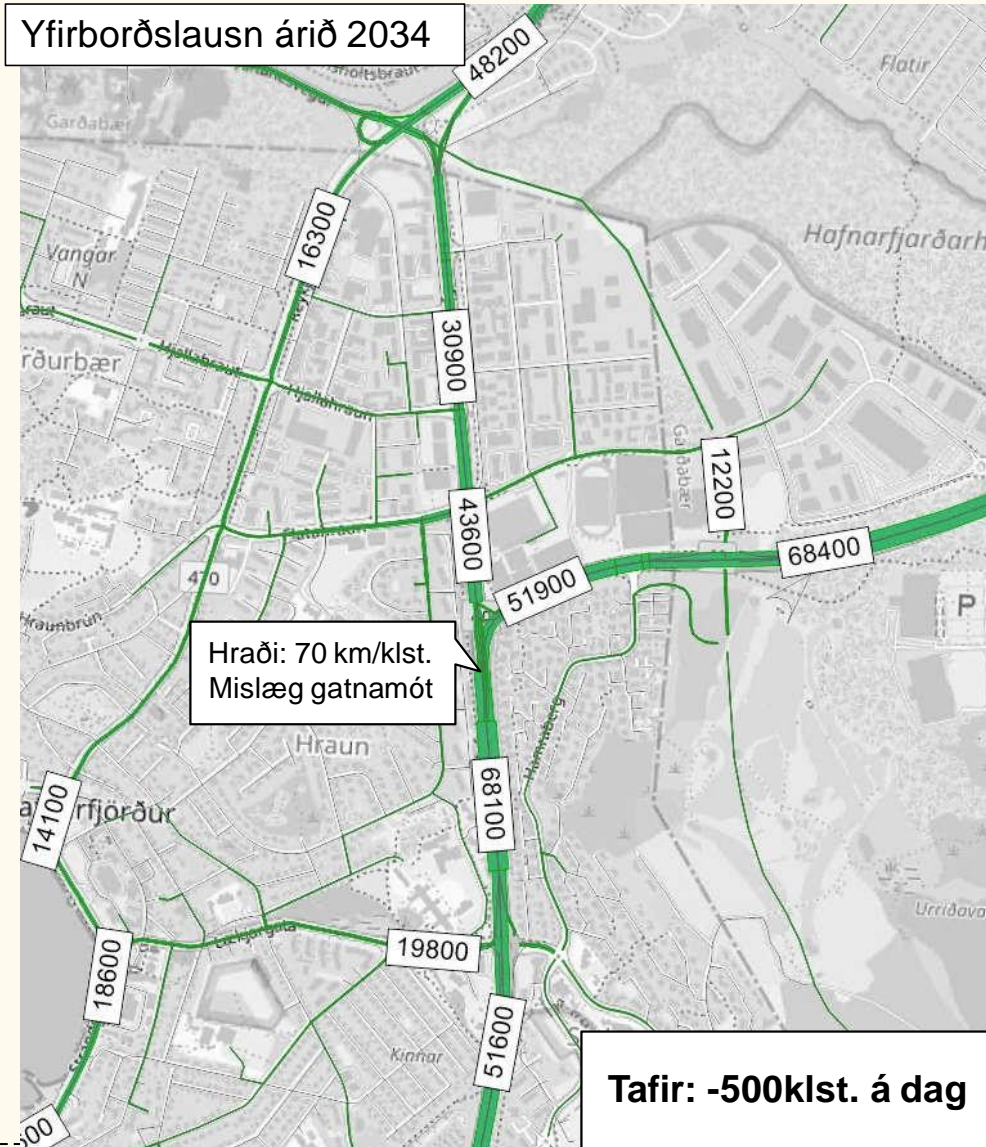
0-kostur árið 2034



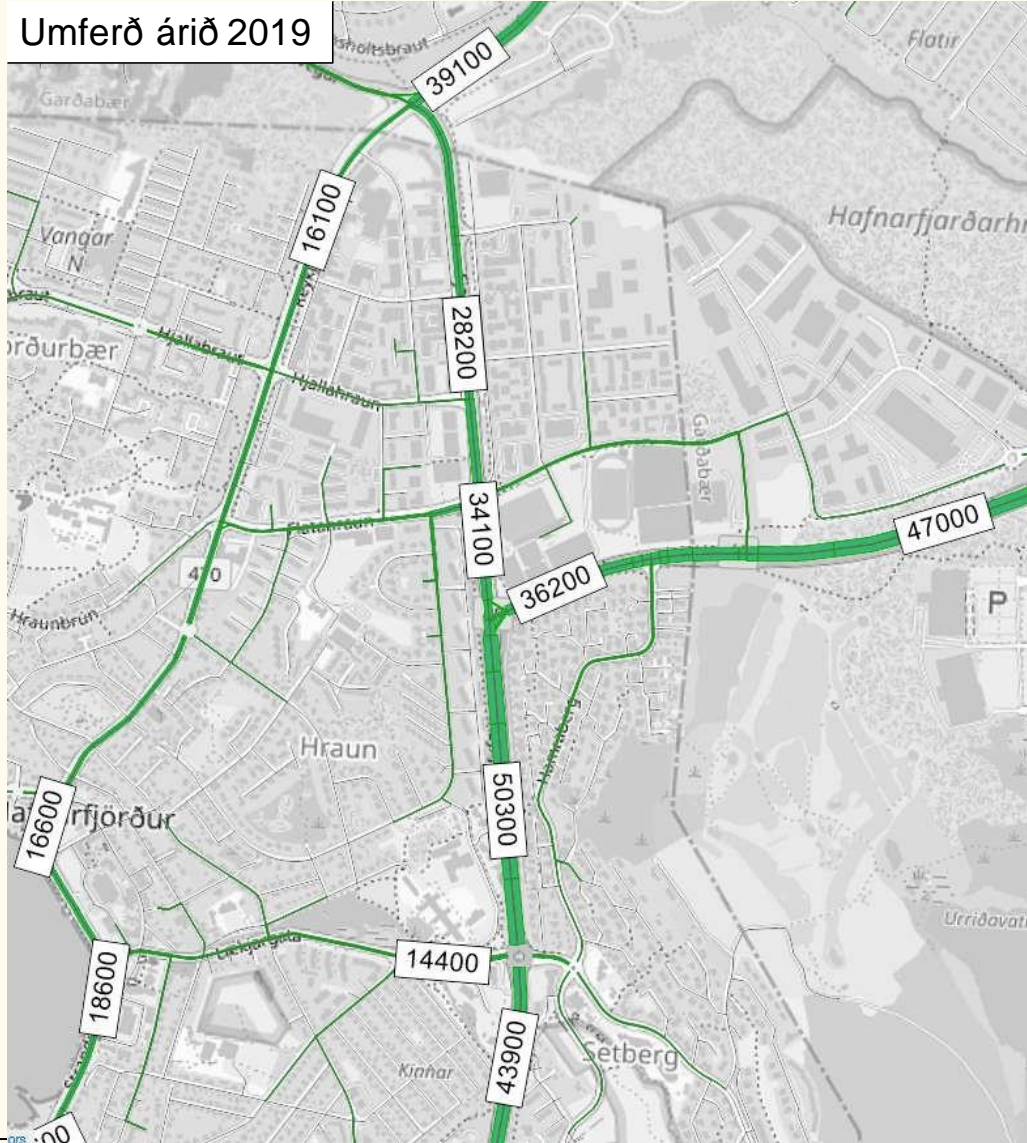
Umferð árið 2019



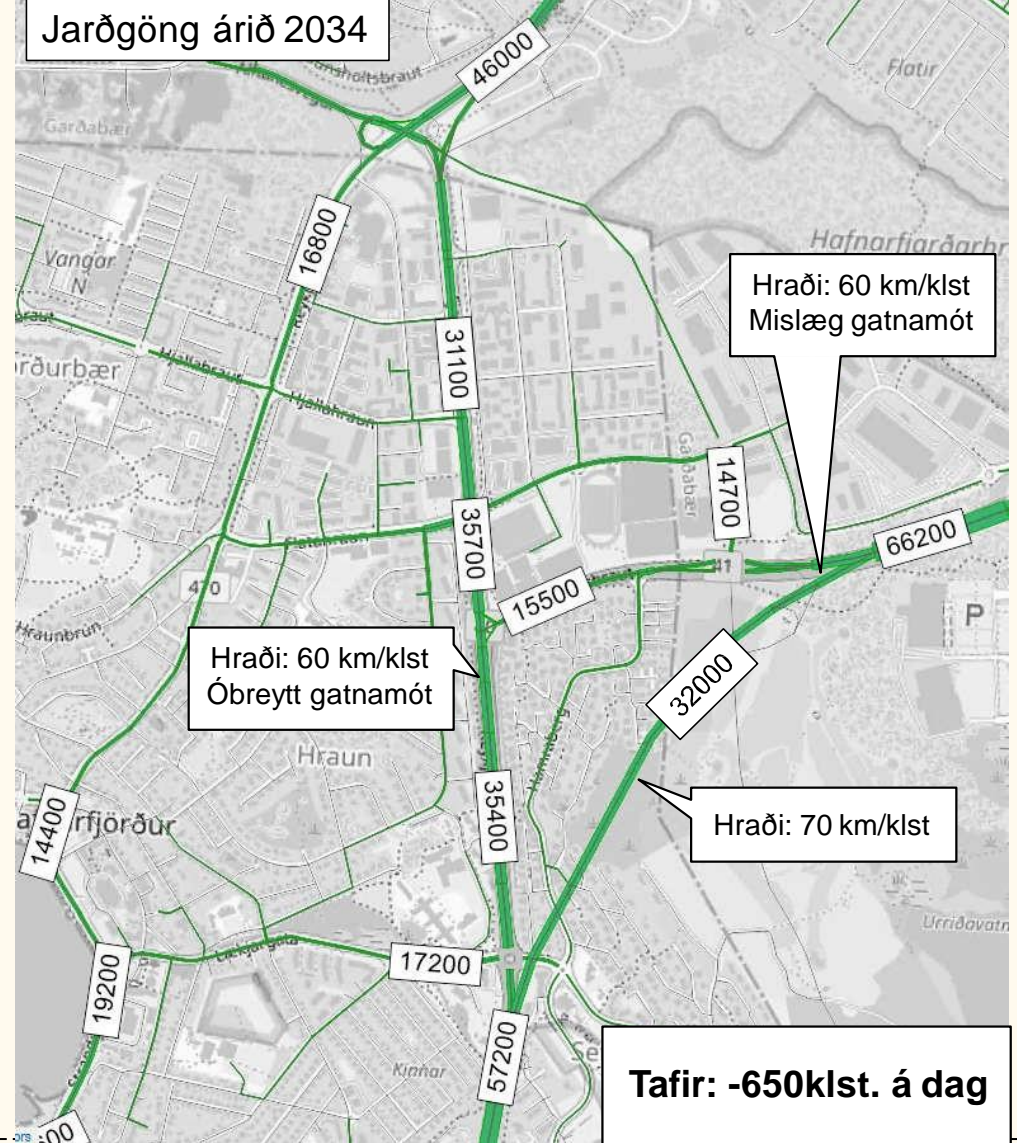
Yfirborðslausn árið 2034



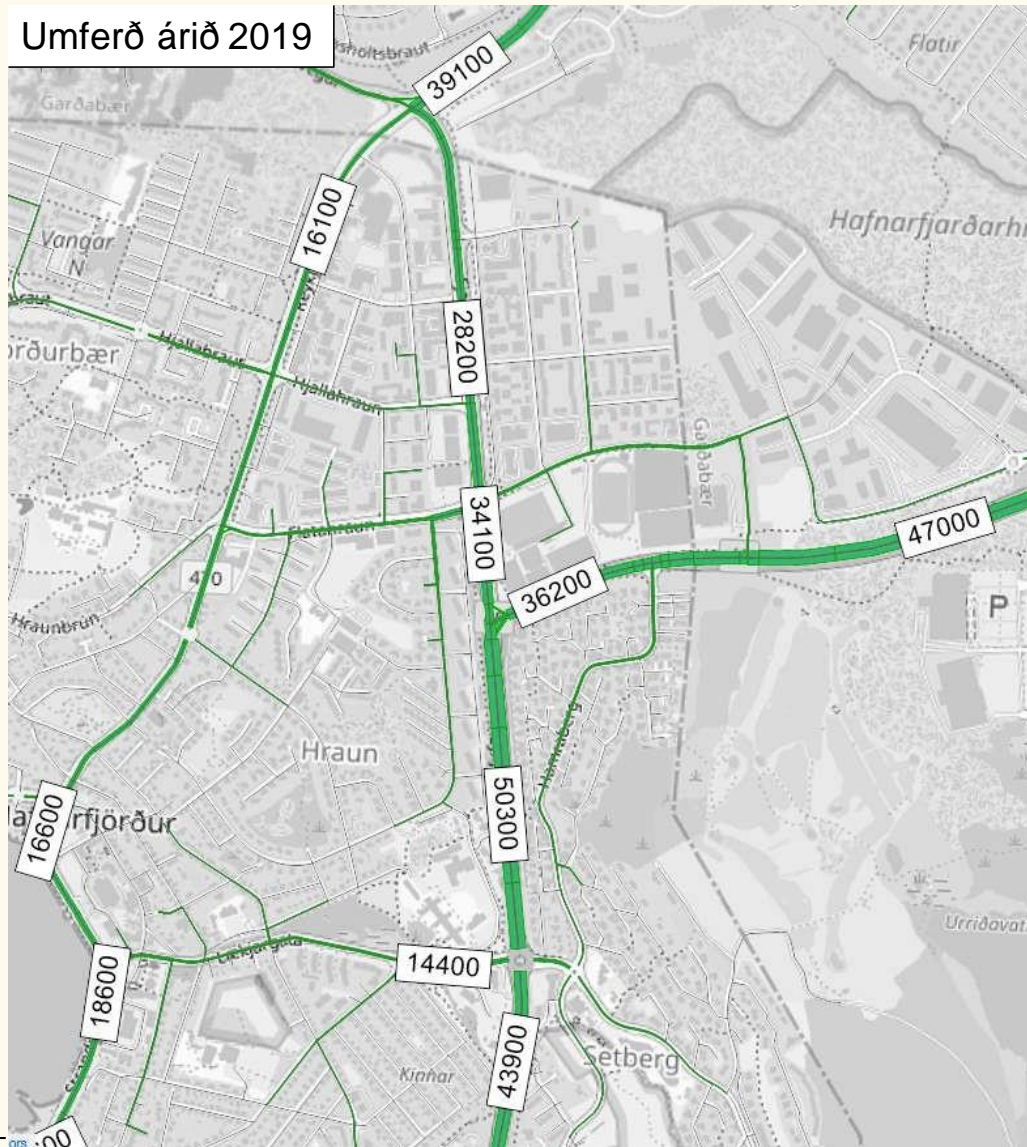
Umferð árið 2019



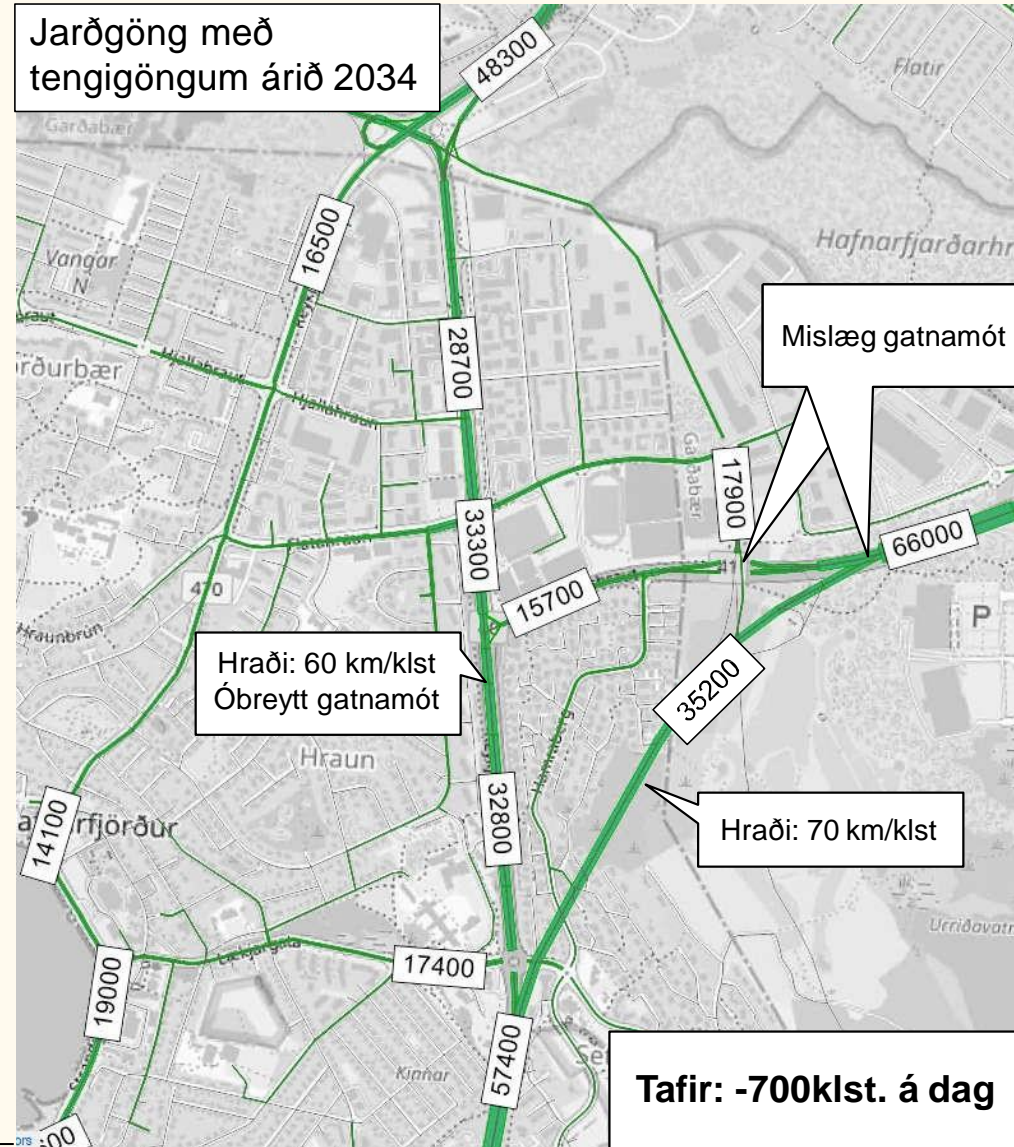
Jarðgöng árið 2034



Umferð árið 2019



Jarðgöng með tengigöngum árið 2034



Stofn og rekstrarkostnaður

- Stofnkostnaður – yfirborðslausn 1: **9,1 ma.kr.**
 - Stofnkostnaður – yfirborðslausn 2A: **5,5 ma.kr.**
 - Stofnkostnaður – yfirborðslausn 2B: **5,9 ma.kr.**
 - Stofnkostnaður – göng: **17,4 ma.kr.**
 - Stofnkostnaður – göng með tengigöngum: **22,4 ma.kr.**
-
- Gert er ráð fyrir að bæði mannvirki opni á árinu 2034, yfirborðslausn verði tvö ár í byggingu en göngin 3 ár
 - Reiknuð var sviðsmynd í samgöngulíkani til að meta kostnað vegna tafa í umferð á framkvæmdatíma

Hagræn greining

		Yfirborð			Jarðgöng	
		1	2A	2B	Án tengiganga	Með tengigöngum
Kostnaður	Stofnkostnaður	-9.2	-5.6	-5.9	-17.9	-23.0
	Hrakvirði	3.3	2.0	2.2	6.4	8.3
	Rekstur- og viðhald	-1.3	-0.9	-1.0	-1.9	-2.4
Ábati	Tímasparnaður á matstíma	66.0	66.0	66.0	68.5	72.5
	Breyting í akstri (aksturskostnaður)	-2.2	-2.2	-2.2	2.5	2.1
	Truflun á framkvæmdatíma	-4.1	-4.1	-4.1	-0.1	-0.1
	Ytri áhrif	-5.0	-5.0	-5.0	-3.0	-3.2
Annað	Aðrir þættir	4.1	4.5	4.5	2.7	2.4
Niðurstaða	Ábati umfram kostnað	51.9	54.9	54.6	57.5	56.7
	Innri vextir	16.1%	20.7%	20.1%	13.4%	11.5%

Helstu niðurstöður og næstu skref

- Allar fjórar útfærslurnar komu út sem arðbær verkefni
- Yfirborðslausnir hafa hærra innri vexti
- Ýmislegt sem þarf að skoða betur áður en vinnu við frumdrög lýkur
 - Gera umferðarspá til lengri framtíðar og uppfæra afkastareikninga
 - Meta hljóðvist og loftgæði (umhverfispættir)
 - Gera jarðfræðirannsóknir
 - Meta umferðaröryggi mismunandi lausna
 - Kanna stöðu umhverfismats
 -