

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Það ætti að vera öllum ljóst sem eiga leið um umrædd gatnamót að gríðarleg þörf er á framkvæmdum og breytingum á þeim, því í dag sinna þau í raun öllum leiðum sem í gegnum þau fara illa.

Yfirlýst markmið breytinganna eru víst tvö. Annars vegar að greiða fyrir umferð sem fer þar í gegn og þá virðist fókusinn vera aðallega á Reykjanesbraut, sem er skiljanlegt enda myndast þar stærsti umferðarhnútur höfuðborgarsvæðisins alla virka daga allan ársins hring. Hins vegar er markmiðið að koma fyrir stoppistöð Borgarlínu sem mun auka aðgegni Bústaðahverfis að almenningssamgöngum. Það er ekki spurning í mínum huga, og ég tel flestra sem búa í hverfinu, að þörf sé að betrubæta bæði þessi atriði. Fyrirhugaðar lausnir ættu að leysa ágætlega úr hvoru tveggja.

Hins vegar er einkennilegt að í kynningum á breytingum á umræddum gatnamótum sé ekki tekið á því stóra vandamáli sem umferðin í gegnum Bústaðahverfið er. Gatnamótin eru ein stærsta stofnbraut höfuðborgarsvæðisins og hverfisgata að mætast, en það er talað um þær eins og þær eigi að þjóna svipuðu hlutverki.

Umferðin í hverfinu er nú þegar alltof mikil með tilliti til stærðar og íbúafjölda og getur eina útskýringin verið vegna of mikillar gegnumkeyrslu í hverfinu. Verði þessar breytingar að veruleika þá mun gegnumkeyrslu umferð í Bústaðahverfi stórukast. Breytingar á beygjum inn á og út af Bústaðavegi ættu að miðast að því að þjóna einungis þeim sem eiga erindi í hverfið, en ekki þeim sem ætla að keyra í gegnum það.

Því myndi ég vilja að samhliða þessum breytingum yrðu lagðar fram tillögur og raunhæfar lausnir sem sporna alfarið gegn gegnumkeyrslu á Bústaðavegi í báðar áttir frá Háaleitisbraut og að Reykjanesbraut.

Í sögulegu samhengi hefur þetta verið gert áður í borginni. Sjálfur ólst ég upp í Hlíðunum og fékk oft að heyra að Hamrahlíðin hafi eitt sinn verið gegnumkeyrslugata fyrir marga, en nánast enginn stytir sér lengur leið um það hverfi í dag vegna þeirra breytinga sem gerð hafa verið á henni. Það sama þarf að gera á Bústaðavegi.

Ef það verður ekki gert þá verður hið minnsta að koma fyrir undirgöngum á nokkrum stöðum á Bústaðavegi svo börn í hverfinu sem sækja skóla og íþróttir sitt hvoru megin við hann geti komist þar örugglega í gegn allan ársins hring.

Höfundur: Bjarki Brynjarsson

Sent inn þann: 15.09.2025

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sem íbúi í austurhluta Fossvogs til áratuga, tel ég þessa lausn sem kynnt var á afleita og á rangri leið.

Með því að loka fyrir vinstri leið út af Bústaðarvegi, hamlar það öllum íbúum Fossvogs, Blesugrófar og Smáíbúðahverfis austan Réttarholtsveg (ca. 7-8000 íbúum) að komast eðlilega út úr hverfum sínum til Hringbrautar/Vesturlandsveg á leið upp Ártúnsbrekku. Öll umferð mun því annað hvort beinast um Réttarholtsveg (skóli og blokkir eldri borgara), Sogaveg (íbúðahverfi) eða til vestur í Kópavog um brú yfir Reykjanesbraut (sem Breiðhyltingar nota mikið). Þetta er því óásættanleg lausn. Reykjavíkurborg kynnti hér fyrir áratug að setja upp ljósastýringu við umdeild gatnamót og lofaði þá öllu fögru um að leggja Réttarholtsveg í stökk til að auka umferðaröryggi barna og gangandi vegfarenda á því svæði. Það var grafið í haug borgarstarfsmanna á skipulagssviði og ekki staðið við gefin loford. Nú á að höggva hátt og hreinlega að loka íbúa Fossvogs, Blesugrófar og Smáíbúðahverfis inni og auka slyshættu á Réttarholtsvegi og Sogavegi. Óásættanlegt.

Lausnin fellst í að hanna upphækkað hringtorg yfir Reykjanesbraut (svipað og í Garðabæ við Arnarnesveg og Reykjanesbraut) með hækkandi að-og fráreinar upp á hringtorgið. Borgarlína væri til austurs við hana með nægilegt pláss fyrir stöð. Þessi lausn kallar einnig á mun minni aðgerð og rask, auk þess að **leysa öll vandamál með hamlanir, öryggi og flæði umferðar um Reykjanesbraut og Vesturlandsveg** og að halda íbúum sem þessu snýr ánægða.

Hjálagt er mynd af hugmynd minni - kannski ekki eins og verkfræðingar myndu skilja við, en gefur góða hugmynd að lausninni.

Vinsamlegast hafið í huga ábyrgð allra á þessari framkvæmd, með tilliti til öryggis barna við Réttarholtsskóla og íbúa þar í grennd.

Höfundur: Reynir Einarsson

Sent inn þann: 16.09.2025

Viðhengi:

31.1.Hringtorg Arnarnes Garðabæ.png

31.2.Hringtorg v Bústaðaveg..png



Mörki-Austurhús,
Grundarheimili

Car Buddy

The Salvation
Army Iceland

Geirsnef Dog Park

shúsið

Raubagerði

Tunguvegur

Básendi

Ásendi

Óm Apartments

Leikvöllur

Garðsandi

Skógargerði 1

Litlagerði

Sogavegur

Byggðarendi

Bjarkarhlíð

Búrfoss

Grillhúsið á Sprengisandi

Markland

Seljaland

Sjórnungróf

Undraland

Logaland

Snæland

galand

Bústaðavegur

Reykjanesbrant

Mat á Umhverfisáhrifum

Umsögn Vegagerðarinnar



Móttakandi:

Sveitarfélag:	Reykjavíkurborg
Nafn:	Jakob Gunnarsson, Skipulagsstofnun
Netfang:	

Mat á Umhverfisáhrifum

Nafn skipulags:	Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu
Hönnuður:	Efla
Dags. gagna:	Mars 2025
Málsnúmer á skipulagsgátt:	1009/2025

Síða 1/2

Vegagerðin hefur yfirfarið ofangreint efni með hliðsjón af hlutverki stofnunarinnar.

Vegir sem skipulagið hefur áhrif á:

Nafn vegar: Reykjanesbraut

Númer-kaflí:	41-11
Vegflokkur:	Stofnvegur (S)
Vegtegund:	A34
Breidd veghelgunarsvæðis *	30m
Lágmarksfjarlægð á milli vegamóta:**	600m-2.000m

*mælt til hvorrar handar frá miðlínu vegar.

**sjá Veghönnunarreglur.

Vegagerðin gerir ekki athugasemdir en bendir á eftirfarandi:

Nokkrir valkostir varðandi útfærslu gatnamótanna voru til skoðunar. Í umhverfismatsskýrslunni kemur fram að aðalvalkostur framkvæmdaraðila felst í að hliðra Reykjanesbraut til vesturs, afnema ljósastýringu á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, setja vinstri beygju inn á Bústaðaveg á brú og koma leið Borgarlínu fyrir í sérrými í austurkanti Reykjanesbrautar. Þessi lausn hefur lágmarksáhrif á verndarsvæði í Elliðaárdal.

Markmið framkvæmdar er að bæta flæði bílaumferðar á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, útfæra leið Borgarlínu á legnum milli Vogabyggðar og Mjóddar, ásamt aðliggjandi göngu- og hjólastígum. Efla samgöngur fyrir alla ferðamáta, minnka umferðartafir á háannatíma og auka umferðaröryggi vegfarenda.

Vegagerðin
Suðurláunni 3
210 Garðabæ
+354 522 1000
SNI-2306-1

Verkefnið er hluti af Samgöngusáttmála ríkisins og sex sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og er unnið í samstarfi Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar og Betri samgangna.

Aðalvalkostur framkvæmdaraðila sem felst í að afnema ljósastýringu á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, setja vinstri beygju inn á Bústaðaveg á brú og koma leið Borgarlínu fyrir í sérrými í austurkanti Reykjanesbrautar leiðir síður til neikvæðra áhrifa á önnur samgöngumannvirki í nágrenninu þar með talið, mislæg vegamót við Vesturlandsveg/Miklubraut, Bústaðaveg og mislæg vegamót við Stekkjabakka.

Vegagerðin mælir með að þessi lausn verði fyrir valinu.

Samkvæmt Vegalögum nr. 80/2007 er veghelgunarsvæði 30 m breitt til hvorrar handar frá miðlínu stofnvega en 15 m frá miðlínu annara þjóðvega. Framkvæmdir innan veghelgunarsvæðis eru ávallt háðar leyfi frá Vegagerðinni. Vegagerðin óskar eftir að veghelgunarsvæði sé sýnt á uppdráttum skv. skipulagsreglugerð 90/2013, 5.3.2.5. grein.

Virðingarfyllt
f.h. Vegagerðarinnar
Cecilía Þórðardóttir
Verkefnastjóri hjá Höfuðborgarsvæði

Skipulagsstofnun
Jakob Gunnarsson
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Reykjavík, 30. september 2025
MÍ202507-0086/ 6.07 / Þ.H.

Efni: Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (nr. 1009/2025) – kynning umhverfismatsskýrslu.

Minjastofnun Íslands hefur mótttekið erindi Skipulagsstofnunar í skipulagsgáttinni, þar sem óskað er eftir umsögn um umhverfismatsskýrslu; *Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar og hluti 3. lotu Borgarlínu milli Mjóddar og Vogabyggðar – umhverfismatsskýrsla*, dagsett í júlí 2025. Skýrslan er unnin af Eflu ehf fyrir hönd Reykjavíkurborgar og Vegagerðarinnar. Meðal fylgiskjala er fornleifaskráning, Viðauki 2: *Reykjanesbraut – Bústaðavegur. Fornleifaskrá* (Borgarsögusafn, skýrsla nr. 235, Rv. 2024).

Fornleifaskrá þessi er fullnægjandi fyrir vinnu umhverfismatsins og hefur verið staðfest af Minjastofnun Íslands, sbr. 15. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012. Hafa þarf í huga að lög um menningarminjar ná ekki aðeins yfir fornleifar og uppistandandi hús heldur einnig yfir mannvirki. Það getur átt við um manngert landslag, garða og girðingar, brýr og vegi svo dæmi sé tekið. Hús og mannvirki sem byggð eru 1923 og fyrr eru friðuð, en leita skal umsagnar Minjastofnunar vegna húsa og mannvirkja sem byggð voru 1940 eða fyrr ef ætlunin er að „breyta þeim, flytja þau eða rífa“, sbr. 30 gr. minjalaga. Engin uppistandandi hús eru á hinu afmarkaða framkvæmdasvæði en tvö mannvirki eru þar enn í notkun sem falla undir lög og eru bæði skráð í fornleifaskrána. Það eru gamla Elliðaárbrúin (nr. 232-23) að stofni frá 1883 og Elliðaárbrú vestari (nr. 232-88) sem byggð var árið 1940. Fornleifaskráin er skilmerkilega unnin og er þar ekki aðeins fjallað um fornleifar 100 ára og eldri heldur einnig yngri minjar frá síðustu öld. Þótt slíkar minjar njóti ekki sjálfkrafa aldursfriðunar þá geta þær engu að síður haft mikilvægt menningarsögulegt gildi og verið varðveisluverðar.



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Minjavarðarsvið
Suðurgötu 39 101 Reykjavík

(354) 570 13 14
www.minjastofnun.is

Kennitala: 440113-0280

Þór Hjaltalín
Sviðsstjóri
thor@minjastofnun.is

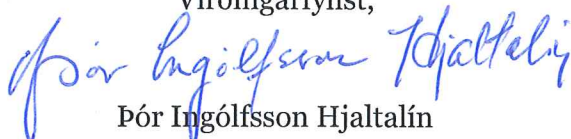
Í matsskýrslunni er fjallað um menningarminjar í kafla 5.2 (bls. 67-73). Alls voru skráðar 12 fornleifar (100 ára og eldri) innan áhrifasvæðis framkvæmdanna (sbr. tafla 5.4). Er þar mest um að ræða gamlar götur og þjóðleiðir sem nú eru horfnar undir síðari tíma framkvæmdir og vegagerð. Þrjár minjanna eru enn sýnilegar á yfirborði, en það eru ofangreind Elliðaárbrú (232-23) og vað yfir vestari kvísl Elliðaáanna (232-86), til móts við Bústaðaveg. Má sjá það merkt á korti frá 1831. Auk þess er Vatnsveituvegur (232-76) lagður árið 1909, heill að hluta innan marka framkvæmdasvæðis. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir fari mjög nærri báðum fyrst nefndu minjunum og inn fyrir 15 metra friðhelgi þeirra. Í kafla 5.2.3 um mótvægisáðgerðir er gert ráð fyrir að lokað verði fyrir bílaumferð um brúna, en reiknað er með að framkvæmdir verði aðeins í um 3.5 metra fjarlægð frá minjunum. Mikilvægt er girða af svæðið á framkvæmdatíma svo rask fari ekki nær minjunum en nauðsyn ber til. Við vaðið fara framkvæmdir fram í 6.5 metra fjarlægð frá minjastaðnum. Gert er ráð fyrir að girða svæðið af til að koma í veg fyrir rask á minjunum. Vatnsveituvegur er enn sjáanlegur að hluta, sbr. mynd 5.2. Ekki er gert ráð fyrir raski á honum og þarf að tryggja að svo verði ekki með viðeigandi merkingum. Minjastofnun fellst á þær mótvægisáðgerðir sem lagðar eru hér til.

Auk hinna friðuðu fornleifa voru 35 yngri minjar skráðar á framkvæmdasvæðinu (tafla 5.5). Er það að stærstum hluta heimildir um íbúðarhús sem byggð voru við Blesugróf um og upp úr miðri síðustu öld og herskalahverfið Camp Pony Track. Byggingar þessar voru flestar rifnar eftir 1970 m.a. vegna framkvæmda við Reykjanesbraut. Þrjár minjar, sem enn eru sýnilegar, verða fyrir áhrifum framkvæmdanna. Þar er um að ræða grunna gömlu Fákshúsanna (232-67), byggð 1959-1999, náma (232-156) frá 1947 og ofangreind Elliðaárbrú vestari (232-88) sem byggð var árið 1940 og er uppistandandi mannvirki enn í notkun. Brú þessi fellur undir varðveisluákvæði minjalaga þar sem hún er umsagnarskyld. Í matsskýrslu, bls. 72 kemur fram að brúin „verði fyrir áhrifum framkvæmdar“, en ekki kemur nánar fram hver þau áhrif kunni að verða. Gera þarf skýrari grein fyrir áhrifum framkvæmdanna á brúna og til hvaða mótvægisáðgerða unnt er að grípa til. Minjastofnun telur brú þessa hafa varðveislugildi þar sem hún stendur, sem hluti minjaheildar samgöngumannvirkja við Elliðaárnar og rétt sé að skoða hana í samhengi við Elliðaárbrú austari sem er þar skammt frá og gömlu Elliðaárbrúna (232-23), vöð, gamlar götur og þjóðleiðir. Elliðaárdalurinn er vinsæll til útivistar og auka þessar gömlu brýr yfir þennan farartálma sem Elliðaárnar voru, á sögulega dýpt svæðisins.

Að öðru leyti er umfjöllunin skilmerkileg og lýsir vel áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á minjar, þar sem minjar eru staðsettar á loftmynd og framkvæmdasvæðið afmarkað. Að lang stærstum hluta er um að ræða heimildir um horfnar byggingar og mannvirki en ætla má að einhverjar leifar þeirra og jafnvel áður ókunnra minja megi finna undir yfirborði. Slíkar minjar, 100 ára og eldri, eru einnig friðaðar, þótt ókunnar séu. Tilkynna þarf til Minjastofnunar ef fornleifar finnast óvænt við framkvæmd verks.

Minjastofnun hefur að öðru leyti ekki athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna.

Virðingarfyllst,



Þór Inngólfsson Hjaltalín
Sviðsstjóri minjavarðasviðs

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Umsögn vegna fyrirhugaðra framkvæmda við Reykjanesbraut á móts við Blesugróf, mál nr 1009/2025.

Sem íbúi í hverfinu vil ég lýsa yfir andstöðu við fyrirhugaðar framkvæmdir, þar sem þær hafa neikvæð áhrif á bæði umhverfi og lífsgæði íbúa á svæðinu.

Hliðrun akreina til vinstri á Reykjanesbraut, á móts við Blesugróf, mun hafa áhrif á loftgæði og auka bæði svifryk og umferðarhávaða. Hávaðamengun á svæðinu er þegar yfir viðmiðunarmörkum, en engu að síður hefur engin raunhæf mótvægisáðgerð verið sett í framkvæmd til að draga úr áhrifunum eða bæta hljóðvist íbúa.

Í tilraun til að sporna við hávaðamengun er áformað að steypa 3 metra háan vegg meðfram hverfinu að hluta til ofaná núverandi hljóðmön. Verði rof í veggnum líkt og í núverandi hljóðmön kemur hávaðamengun inn um rofið. Í grein 5.5.3 bls 90 um Mótvægisáðgerðir segir: „.....Skoðaðar voru mismunandi lausnir til að ná hljóðstigi niður fyrir viðmiðunargildi, 55 dB. Útreikningar sýna að þrátt fyrir að byggðir væru 7-8 m háir hljóðveggir tekst ekki að ná hljóðstigi undir 55 dB. Auk þess er ekki talið raunhæft að byggja svo háa vegg í þessum stað vegna skuggamyndunar, ásýndar og kostnaðar“.

Hefur verið gerð mæling/rannsókn á hvaða áhrif 3 metra hár veggur á löngum kafla hefur m.t.t. birtu og loftskipta innan múrsins. Gæti múrinn hafa áhrif á netgæði innan hverfisins

Fyrirhuguð þétting byggðar í Mjódd og uppbygging atvinnuhúsnæðis við Sprengisand mun óhjákvæmilega leiða til aukinnar bílaumferðar og þar með frekari álags á stofnæðina.

Áætluð breyting á aðgengi frá Bústaðavegi að Reykjanesbraut, þar sem vinstri beygja verður afnumin, mun að óbreyttu þýða að umferð sem stefnir í norður, austur eða vestur mun þurfa að aka til mislægra gatnamóta við Kópavog, snúa þar við og aka til baka. Slíkt mun valda óþarfa umferð, lengri akstursleiðum og auknu umferðarálagi.

Það er óásættanlegt og óvirðing við íbúa Blesugrófar að leggja fram tillögur sem ekki taka tillit til heilsu, öryggis og lífsgæða þeirra sem búa í nágrenni við framkvæmdirnar. Í umhverfismatsskýrslunni er áhersla á verndun fugla, fiska og fornminja, en velferð íbúa virðist ekki hljóta sambærilega vörn. Framkvæmdin, eins og hún er fyrirhuguð, ógnar bæði heilsu og velferð íbúa og nærumhverfi.

Höfundur: Höskuldur Sæmundsson

Sent inn þann: 14.09.2025

Mál nr. 1009/2025 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatskýrslu)

Athugasemd:

Mæli með framkvæmdum þessum

Höfundur: Anna Kristmundsdóttir

Sent inn þann: 08.09.2025

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Mig langar að spyrja yfirvöld hvort það verði gerðar einhverjar mótvægisáðgerðir vegna væntanlegrar aukinnar umferðar um Bústaðaveg með þessum framkvæmdum, þá sem snúast að öryggis gangandi og hjólandi yfir Bústaðaveg. Ég bý við Bústaðaveg, rétt við Grímsbæ og hef orðið vitni af því alltof oft að bílar þjóta yfir rauð ljós og setji gangandi vegfarendur í stórkostlega hættu.

Ég hef stundum nefnt undirgöng eða brýr undir og yfir Bústaðaveg fyrir gangandi og hjólandi en hef heyrt að það myndi stuðla að meiri hraða bíla - en málið er að það skiptir ekki svo miklu máli, málið snýst um að komast yfir (eða undir) Bústaðaveg á sem öruggastan máta og það er að sjálfsögðu öruggast að þurfa ekki að þvera götuna sjálfa.

Hefur eitthvað verið hugað að þessum þáttum, þ.e. öryggi gangandi og hjólandi yfir Bústaðavegin?

Höfundur: Guðrún S Gröndal

Sent inn þann: 08.09.2025



HAFRANNSÓKNASTOFNUN

Rannsókn- og ráðgjafarstofnun hafs og vatna

Skipulagsstofnun
Borgartún 7b
105 Reykjavík

Hafnarfjörður 18.09.2025

Mál: 2025-07-0365

Efni: Umsögn Hafrannsóknastofnunar um gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar og legu Borgarlínu – Umhverfismatsskýrsla.

Með tölvupósti dagsettum 15. júlí 2025, sem barst gegnum skipulagsgátt, óskaði Skipulagsstofnun eftir umsögn Hafrannsóknastofnunar um umhverfismatsskýrslu fyrir mat á umhverfisáhrifum vegna gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu, mál nr. 1009/2025.

Hafrannsóknastofnun sendi inn umsögn um matsáætlun fyrir umhverfismat framkvæmdarinnar þann 3. maí 2023.

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar um umhverfismatsskýrsluna er einungis fjallað um þá þætti sem eru á fagsviði stofnunarinnar, þ.e. vatnafar, vatnalíf og vatnshlot. Áhrif á lífríki vatns geta bæði verið tímabundin meðan á framkvæmdum stendur og varanleg áhrif á rekstrartíma mannvirkjanna.

Þrjár útfærslur eru lagðar fram varðandi legu Borgarlínu milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka. Aðalvalkostir gera annarsvegar ráð fyrir að lega Borgarlínu sé austan Reykjanesbrautar með hliðrun Reykjanesbrautar til vesturs (6b) og hinsvegar að Borgarlína fari austur fyrir gatnamót Reykjanesbrautar og Vesturlandsvegar, meðfram vestari kvísl Elliðaáa og í undirgöngum undir Vesturlandsveg (N3). Af þeim valkostum sem gefnir voru upp er sú lega næst Vesturkvísl Elliðaáa. Sem mótvægisáðgerð er gert ráð fyrir að farvegur kvíslarinnar verði breikkaður og færður nær náttúrulegu ástandi í stað þess að renna um þröngan, steypnan stökk eins og staðan er í dag. Hafrannsóknastofnun tekur undir að þær mótvægisáðgerðir hafi jákvæð áhrif á vatnsformfræðilegt ástand kvíslarinnar og þar með vistfræðilega samfellu sem mikilvæg er fyrir vatnalíf og göngu ferskvatnsfiska milli ferskvatns og sjávar en tekur einnig undir það álit framkvæmdaraðila að áhrif framkvæmdarinnar á vatnalíf séu nokkuð neikvæð.

Gert er ráð fyrir að áður en leyfi eru gefin út fyrir framkvæmdinni liggi fyrir áhrifamat vatnshlota. Í viðauka 6 í viðaukahefti er nánar gerð grein fyrir áhrifum og áhrifamati fyrirhugaðrar framkvæmdar og starfsemi á straumvatnshlotið Elliðaár (nr. 104-619-R) og strandsjavarhlotið Innri Sund – Elliðaárvogur – Grafarvogur (nr. 104-1303-C). Fram kemur í töflu 1 í viðauka 6 að efnafræðilegt ástand vatnshlotanna sé óþekkt, vistfræðilegt ástand strandsjavarhlotsins sé óflokkað en vistfræðilegt ástand Elliðaáa er

flokkað sem mjög gott. Niðurstaða áhrifamats vatnshlotanna er að með teknu tilliti til þeirra mótvægisáðgerða sem framkvæmdaaðili leggur til þá sé ekki talin sérstök þörf á vöktun á gæðapáttum vatnshlotanna.

Hafrannsóknastofnun bendir á að Elliðaár eru undir álagi vegna byggðar og margar framkvæmdir frá upptökum niður á ósasvæðið eru í farvatninu. Má þar nefna aukin byggð á vatnasviði Hólmsár, tvöföldun Suðurlandsvegar, stíga- og gatnagerð í Elliðaárdal, Borgarlína, landfyllingar við sundin og fyrirhuguð Sundabraut. Því er ljóst að álag mun aukast og þó áhrif einstakra framkvæmda séu metin lítið neikvæð þá geta samlegðaráhrif margra framkvæmda haft verulega neikvæð áhrif á vistkerfi og lífríki Elliðaáa. Í ljósi þess telur Hafrannsóknastofnun fulla ástæðu til að líffræðilegir og efna- og eðlisfræðilegir gæðapættir séu vaktaðir reglulega og fyllt sé upp í þau göt sem á vantar til að hægt sé að flokka vatnhlotin með tilliti til ofangreindra gæðapátta.

Að öðru leyti geri Hafrannsóknastofnun ekki athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna.

F.h. Hafrannsóknastofnunar



Friðbjörgur Árnason

Athugasemdir íbúa í Stjórnuþróf 29 varðandi breytingar á skipulagi og bættar samgöngur

F.h. íbúa: Barbara Helga Guðnadóttir, kt. 070369-5249

Dagsetning: 7. september 2025

Ágæti viðtakandi

Eftir lestur umhverfismatsskýrslu og kynningu á breytingar á gatnamótum

Reyknesbrautar og Bústaðavegar teljum við okkur knúin til að benda á eftirfarandi:

1. Nýting almenningsgangna og tengsl við græn svæði

Þegar stefnt er að kolefnishlutleysi, þarf að huga vel að því hvernig opinberar samgöngur virka. Mikilvægt er að íbúar í þeirri byggð þar sem borgarlínan liggur við, eigi auðvelt með að nýta þessa samgöngubót sem þarna er fyrirhuguð og sitji ekki uppi með verri möguleika með að nýta opinberar samgöngur en staðan er í dag. Í dag er sú stoppistöð strætó sem íbúar í Blesuþróf og nærbyggð nýta, Elliðaárdalur. Fyrir krakka, fjölskyldur og eldri borgara í Blesuþróf er ómöguleiki að þurfa að fara alla leið í Mjódd til að taka strætó eða borgarlínu áfram. Óskað er eftir því að þetta sé haft í huga, svo íbúar geti nýtt sér almennings samgöngur og minnkað notkun einkabílsins eins og stjórnvöld stefna að. Einnig er mikilvægt að hafa góða tengingu milli opinberra samgangna og grænna svæða, þar sem slíkt tengist beint lýðheilsusjónarmiðum. Þessir tveir punktar miða að því að leggja áherslu á mikilvægi þess að boðið verði upp á stoppistöð borgarlínu á stað sem gagnast íbúum í Blesuþróf.

2. Aðgengi að þjónustu og stytting akstursleiða

Ódýrasti kosturinn sem þarna er í boði gerir ekki ráð fyrir að íbúar sem sækja þjónustu í þjónustukjarna í Mjódd og inn í Kópavoginn, komist til baka heim til sín án þess að taka á sig langan aukakrók. Gert er ráð fyrir aukinni þjónustu í Mjóddinni sem er mikið gleðiefni fyrir íbúa í Blesuþróf og Fossvogi. Hinsvegar væri staða íbúa verri eftir breytingarnar ef ekki verður lengur hægt að beygja frá Reykjanesbraut til vinstri inn á Bústaðavegin. Umferð frá Reykjanesbraut og til vinstri inn á Bústaðarveg er ekki hluti af megin umferðapunga líkt og á við um vinstri beygja frá Bústaðarvegi inn á Reykjanesbraut. Fremur er um að ræða umferð sem deyfist og tengist þjónustusókn íbúa. Með því að lengja þessa leið er verið að lengja akstursleiðir, sem er aukið kolefnisspor og auka umferð í umferðafléttur í Vogabyggð, þar sem umferðapungi er mikill nú þegar.

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sem íbúi við Bústaðaveg og í hverfinu til margra ára finnst mér að minnka ætti umferð um Bústaðaveg þar sem umferðarþungi er og hefur verið að aukast mikið og hefur slæm áhrif á hverfið og íbúa þess. Hraðinn er orðin mikill og er það til þess gert að skapa hættu fyrir börn og fullorðna sem eiga leið yfir götuna.

Þarna fara yfir börn á leið í Réttarholtsskóla frá Fossvogi og eins börn á leið frá Bústaðahverfi og niður í Fossvog sem stunda íþróttir þar.

Ég hef orðið vitni af því oft og mörgum sinnum að bílar aka yfir á rauðu ljósi, sér í lagi við Grímsbæ sem ýtir undir þær áhyggjur að með enn meira umferðarflæði um Bústaðveg sé verið að skapa hættu og ónæði fyrir fólk í hverfinu.

Einnig má við þetta bæta að þegar gatnamótum við Sprengisand var lokað tímabundið þegar verið var að malbika nýja hringtorgið þá heyrðu öll umferð frá Miklubraut og niður á Reyjanesbraut sögunni til, umferð jókst fyrstu dagana um Réttarholtsveg og Sogaveg en eftir það varð umferð um hverfið umtalsvert minni ásamt því að umferð um Sprengisand rann umtalsvert betur þar í gegn en eins og staðan er þar núna.

Ég tek undir með orðum Sveins Þórhallssonar sem hann skrifaði í grein á Vísir.is og endar á þessum orðum:

Af hverju á að fórna þessu öllu? Til að verja slaufu sem var hönnuð sem bílamannvirki. Sem fyrr segir, ef álagið þar er raunverulegt vandamál á einfaldlega að leysa það þar með úrbótum á mannvirkinu sjálfu, ekki með því að gera Bústaðaveg að gegnumstreymisgötu og fórna lífsgæðum íbúa nærumhverfis framkvæmdarinnar.

Ef borgin ætlar í raun og veru að gera betur á þessum stað væri best að loka þessum gatnamótum upp og niður Bústaðveg fyrir fult og allt, þessi gatnamót þjóna að mestu leiti fólki sem hefur ekkert að sækja í þetta hverfi annað en að "stytta sér leið" í gegnum hverfið.

Höfundur: Arnar Leví Marísson

Sent inn þann: 04.09.2025



Skipulagsstofnun
Borgartún 7b
105 Reykjavík

Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um mál nr. 1009/2025 í skipulagsgátt, Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu. Kynning umhverfismatsskýrslu

Vísað er til máls nr. 1009/2025 í skipulagsgátt, Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu. Kynning umhverfismatsskýrslu. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur farið yfir málið og gögn þess og gefur eftirfarandi umsögn.

HER vill byrja á að ítreka tvæ athugasemdir úr umsögn sinni um matsáætlun dags. 27. apríl 2023. Sú fyrsta varðar kafla 2.3. um fyrirbyggjandi skipulagsáætlanir og aðrar opinberar stefnur. Þar eru taldar upp þær stefnur sem framkvæmdin skal taka mið af. HER telur að hér mætti bæta við Hreint loft til framtíðar - áætlun um loftgæði á Íslandi 2018-2029.

Næsta athugasemd varðar kafla 2.5. um leyfisveitingar, þar er tekið fram að ákveðnir þættir framkvæmdarinnar, s.s. tímabundin aðstaða eins og vinnubúðir, séu háðir starfsleyfi HER. HER bendir einnig á að leyfi þarf fyrir mögulegum efnisgeymslu eða efnisvinnslusvæðum, þess mætti geta hér.

Þá vill HER gera athugasemdir við kafla 5.5. um hljóðvist. Gert er ráð fyrir óverulegri hækkun á umferðarhávaða við hús við Blesugróf. HER vill benda á að miðað er við skiltaðan hámarkshraða við útreikninga en raunhraði er mun meiri. Þegar búið er að greiða götu umferðar getur hraði aukist enn frekar og með því hávaðamengun. Að mati HER ætti einnig að reikna dreifingu hávaða miðað verstu sviðsmynd, s.s. aukning umferðar og ranumferðarhraða. HER vill einnig gagnrýna að lítið er gert úr áhrifum hávaða frá vinnuvélum og framkvæmdum á nærliggjandi íbúðarhús og vísað til þess að þar sé nú þegar mikill hávaði vegna umferðar. HER telur að þegar svæði er undir jafn miklu álagi og raun er með húsin í Blesugróf sé enn nauðsynlegra að vera með ríkar mótvægisáðgerðir vegna framkvæmdahávaða. Þó farið sé eftir þeim tímatakmörkunum sem gefin eru upp fyrir framkvæmdir í reglugerð nr. 724/2008 um hávaða er ljóst að talsverð aukning verður á hávaðaálagi hjá íbúum að óbreyttu. HER telur því mikilvægt að gripið verði til mótvægisáðgerða vegna framkvæmdahávaða á þessum stað. Æskilegt væri að setja upp hávaðamæla til að vakta hávaða svo unnt sé að meta þörf á viðbrögðum og viðvörunum til íbúa.



Gert er ráð fyrir mótvægisáðgerðum til að draga úr áhrifum á vatnafar og dýralíf í Elliðaárdal á framkvæmdatíma. HER telur að vakta þurfi svæðið á framkvæmdatíma og að vöktunaráætlun skuli fylgja umhverfismati. Mikilvægt er að geta gripið inn í ef upp koma neikvæð áhrif frá framkvæmdunum sem nauðsynlegt er að bregðast við til að koma í veg fyrir varanlegan skaða.

HER bendir á að sé þörf á geymslusvæðum fyrir tæki, búnað og efni þarf að velja slíkum svæðum stað þar sem þau valda sem minnstri hættu á mengun, óþægindum og ónæði fyrir almenning og umhverfi. Tryggja þarf einnig að öryggismál séu í lagi, að ekki sé slyshætta af slíkum geymslusvæðum.

Virðingarfyllt

f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Um leið og ég fagna áformum um mislæg gatnamót á þessum stað vil ég benda á augljósan galla við útfærslu hennar. Það er að ekki er gert ráð fyrir að hægt verði að aka af Bústaðarvegi inn á Reykjanesbraut til vinstri. Með þessari útfærslu er verið lengja leið þeirra verulega sem vilja fara Sæbrautina eða Vesturlandsveg út úr bænum. Umferðin mun þá beinast inn á Réttarholtsveg eða hringtorg við Nýbýlaveg sem er í gagnstæða átt og á götur sem eru þegar yfirhlaðnar af umferðarþunga, sérstaklega Réttarholtsvegur. Að beina umverð um Réttarholtsveg getur varla verið ásættanlegt fyrir Reykjavíkurborg þar sem þar er leikskóli, grunnskóli og þröng gatnamót við verslunarkjarna. Ég hvet fulltrúa Reykjavíkurborgar og Vegagerðar til þess að koma með lausn sem leysi umferðarvandann með ásættanlegri hætti í stað þess að beina umferð annað um þröngar íbúagötur eða lengri leið um iðnaðarsvæði í gagnstæðri átt. Það er mikið í húfi fyrir íbúa í póstnúmeri 108 og því má því má kosta miklu til í þeirri viðleitni að finna lausn sem þjónar þörfum íbúa í stað þess að skerða lífsgæði og rýra umferðaröryggi íbúa á svæðinu.

Höfundur: Óskar Örn Jónsson

Sent inn þann: 08.09.2025

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

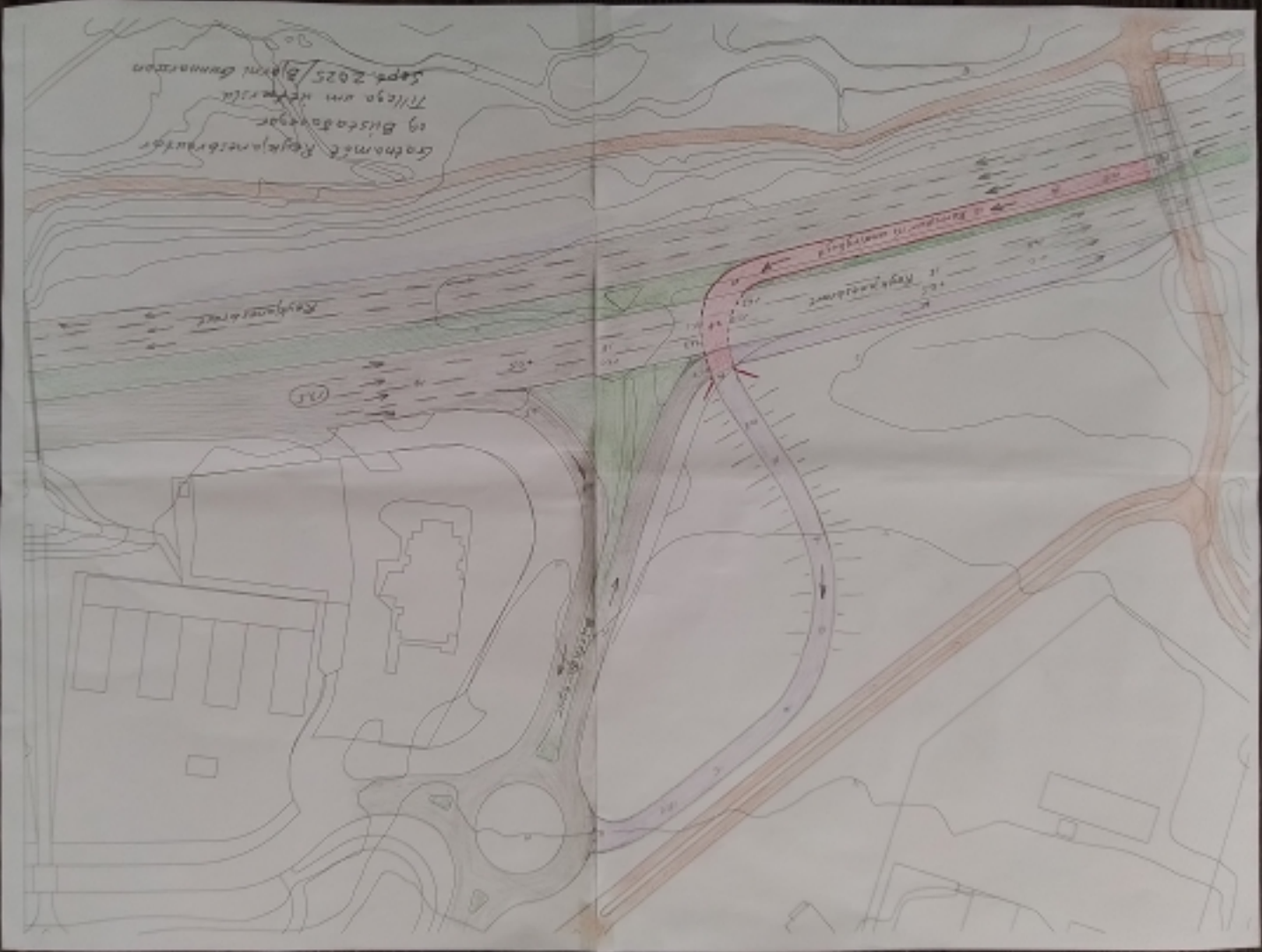
Athugasemd:

- Verkefnið ætti að setja almenningssamgöngur og virka ferðamáta í forgang, ekki aðeins bílaumferð.
- Lagt skal áherslu á að Borgarlínan verði burðarás svæðisbundinna samgangna.
- Evrópsk viðmið (RAA í Þýskalandi, CROW í Hollandi): mælt er með 1,5–3 km milli helstu gatnamóta á jaðarsvæðum borga; styttra bíl (< 1,5 km) veldur auknum umferðartöfum, flækjum í akstri og dregur úr skilvirkni almenningssamgangna.
- Rétt bíl milli gatnamóta stuðlar að auknum öryggi, greiðari umferð og áreiðanlegri almenningssamgöngum til framtíðar.
- Í Reykjavík eru þegar yfir 200 ljósastýrð gatnamót á höfuðborgarsvæðinu, en fjarlægð milli stærri gatnamóta virðist oft vera vel undir lágmarksviðmiði Evrópu (1,5 km), sem bendir til þess að skipulagið sé ekki í samræmi við bestu fyrirmyndir.

Höfundur: Deirdre Elizabeth Clark

Sent inn þann: 24.08.2025

Sept. 2025 / Björn Gunnarsson
Tilleggi um höfnir
og bústaðaverja
Göðnir og Regjarmatbrú
og Regjarmatbrú



Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Samkvæmt tölum Vegagerðarinnar aka um 28.000 bifreiðar um Bústaðarveg að meðaltali. Eins og fram kemur í skýrslu bitnar hljóðmengun breytinga hvað mest á þeim íbúum neðst í Blesugróf. Áætlað er að færa beygju af Bústaðarvegi yfir á Reykjanesbraut töluvert nær neðstu húsum götunnar. Samkvæmt umhverfismati veldur þetta aukinni hljóðmengun á þessa íbúa. Skv. Byggingarreglugerð 112/2012 11.2.1 gr og ÍST 45. er tekið fram að ef vegur er færður og hljóðmengun eykst yfir skilgreind mörk þarf að grípa til mótvægisáðgerða (hljóðmön, skjólveggi, hljóðeinangrun glugga o.s.frv.). Til að tryggja að hávaði verði ekki yfir viðmiðum. Skýrslan tekur fram að þrátt fyrir hljóðvarnir muni það ekki nægja til að ná tilsettum mörkum. Óskað er því eftir staðfestingu á að haft verði samband við eigendur þessara fasteigna varðandi lausnir. Annað sem ekki er tekið tillit til í mati, hvaða áhrif hefur þessi tilfærsla á veginum og þeirri umferð sem honum fylgir varðandi aukningu á svifryki á þessar eignir og aðrar í kring ?

Höfundur: Erling Þór Birgisson

Sent inn þann: 07.09.2025

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatskýrslu)

Athugasemd:

Ég vil taka fram að ég er mjög hlynntur þessari framkvæmd. Það er full þörf á henni. Ég bý í nágrenni við þessi gatamót og ek oft um þau. Eins geng ég oft undirgöngin sitt hvoru megin niður í Elliðaárdal. Umferð þarna er mjög mikil og miklar tafir á annatíma og slysaþætta. Ég hef nokkrum sinnum sé árekstra þarna.

Auðun Sæmundsson

Höfundur: Auðun Sæmundsson

Sent inn þann: 05.09.2025

Mál nr. 1009/2025 í Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatskýrslu)

Athugasemd:

Mæli með framkvæmdunum

Höfundur: Páll Jörgen Ammendrup

Sent inn þann: 08.09.2025

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Stutta málið:

Vinstri beygja inná Bústaðarveg er ljósastýrð í dag. Töluvert er um umferð frá Reykjanesbraut úr suðurátt á háannartíma í gegnum íbúðarhverfið en ljósastýrð beygja takmarkar hana að einhverju leyti. Tillögur að breytingum beina umferð af Reykjanesbraut beint inná Bústaðarveg með óljósastýrðri brú í fríu flæði sem beinlínis dælir umferð inn í íbúðarhverfi. Hvers vegna er þessari vinstri brú sem er 1/3 af kostnaði framkvæmdarinnar (1230 milljónir) bara ekki sleppt og umferðinni er beint yfir á mislægu gatnamótin við Nesbraut/Vesturlandsveg fyrir þá sem þurfa að komast inná Bústaðarveg?

Langa frásögnin:

Skrifandi er faðir sem býr í hverfinu. Á hverjum degi þvera ég Bústaðarveginn til að sækja vinnu, fara með börn í/úr leikskóla eða íþróttir. Í dag er umferðin frekar þung á morgnana (sérstaklega yfir vetrartímann) en hún hefur ekki alltaf verið svona.

Ég hef búið í Fossvogi sem barn. Undanfarin ár hefur mér fundist umferð aukist verulega um Bústaðarveg. Þar man ég sérstaklega eftir menntaskólaárunum þar sem fólk af Reykjanesbraut var að bruna Bústaðarveginn til að stytta sér leið niður í bæ með því að fara inn á Bústaðarveg. Stundum fór ég samferða þabba mínum í bíl og grínuðumst við með að merkja alla bíla með gulum fána sem voru úr hverfinu, svo hægt væri að bera saman fjölda hverfisbúa og utanaðkomandi sem nota hverfisgötuna sem hraðbraut. Margir þessara bíla gerðu eftirfarandi: keyra inn á fráreinina sem liggur inn að Bústaðarkirkju og fara Sogavegin (eða aftur inná Bústaðarveginn til að sleppa við ljósinn hjá Óslandinu), til hægri á Réttarholtsvegi og aka í gegnum Hæðagarð eða frárein norðan Grímsbæjar við Leikskólann Garðaborg til að stytta sér leið á Bústaðarveg. Ég þekkti meira segja til nokkra sem sögðu mér að "Fossvogurinn væri snilld" enda var það "algjört hax" að fara þarna í gegn.

Undanfarin ár hefur hverfið þó átt smá högg að sækja enda er Bústaðarvegurinn umdeildur fyrir að kljúfa hverfið í gegn sem stofnbraut fyrir hax-ara. Þar má nefna að beygju til vinstri af Bústaðarveg á Reykjanesbraut lokað á háannartíma og þrenging sett á Réttarholtsveg fyrir þá sem eru að koma úr hverfinu. Nýlegar framkvæmdir hafa verið jákvæðar hvað varðar hraðatak mörkum á þessari götu t.d. Grensásvegur takmarkaður við eina akrein eða hraðahindrun norðan Landspítalans til að hægja á umferðinni. Mikill munur er á gömlum og nýlegum aðgerðum. Eldri aðgerðir snérust að því að takmarka umferð út af Bústaðarvegi en héldu áfram að dæla umferð inná hann. Bílar á Réttarholtsvegi bíða eftir að komast úr hverfinu og íbúar komust ekki til vinstri á Reykjanesbraut, á meðan að Reykjanesbraut flæddi takmarkað inn á ljósum og bílar úr Skeifunni áttu forgang inni hverfið, á undan íbúum þess sem komust ekki út. Ég skil hugmyndina að þetta umferðina inná Bústaðarveg sem verður til þess að hún verður hægari og því ekki jafn sjarmerandi fyrir fólk að nota Bústaðarveg sem stofnbraut. Fólk gerir það þó samt og íbúar þurfa því að bíða með að komast úr hverfinu á meðan aðrir sækja í það.

Þó er ég búinn að velta fyrir vanhugsuðum áætum um þessa loftbrú sem á að rísa eins og Rainbow Road úr Mario Kart sem beinlínis dælir umferðinni af Reykjanesbraut inni hverfið sem ýtir undir sömu gömlu vandamálin: Haldið áfram að koma umferð inni hverfið en hún takmörkuð úr hverfinu. Afhverju að dæla umferðinni inn í íbúðarhverfi en á sama tíma vera að þrengja þar að?

Í skýrslu stendur

"Vinstri beygja á brú: Greiningar á breytingum í leiðavali voru framkvæmdar í samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins en áhrif vegna vinstri beygju á brú voru einnig metin út frá töfum í ferðatíma á ákveðnum leiðum, árdegis og síðdegis. Niðurstöður sýna að mestur ávinningur í minnkun meðaltafa næst með vinstri beygju á brú. Greiningarnar benda til þess að með vinstri beygju af Bústaðavegi inn á Reykjanesbraut muni bílaumferð um Bústaðaveg aukast að einhverju leyti, en með lokun vinstri beygju af Bústaðavegi eru heildaráhrifin á Bústaðavegi lítil. Í staðinn leitar bílaumferð að einhverju leyti í meiri mæli um Réttarholtsveg en þó í minna mæli en fyrir hægri inn og hægri út lausnina."

Í kynningu ykkar sem hægt er að sjá á Youtube reiknið þið aukningu á % umferðar á vissum stöðum ég get ekki séð í neinni skýrslu hvernig þetta er reiknað né rökin fyrir álaginu á umferðinni (sérstaklega við Réttarholtsveg/Sogaveg). Spurt er um þessa glæru á fundinum en þið nefnið að þið hafið reiknað þetta og skoðað gögn en ég finn þá ekki neinstaðar í skýrslunni ykkar. Hvorki glæru né gögn. Er gögnin byggð á mælingum þegar að hringtorgið við Sprengisand var í uppbyggingu? Þá var hægri beygjan inni Bústaðarveg frá Reykjanesbraut líka lokað svo þetta er þá ekki sambærilegt, þar sem íbúar austan Réttarholtsvegar höfðu

aðeins eina leið að húsum sínum en gátu ekki notað hægri inn á Vesturlandsveginn. Er búið að reikna % auka álags á íbúðarhverfi gefið að það sé óljósastýrð frárein beint inn í hverfið?

Einnig skil ég ekki afhverju vinstri brúnni er einfaldlega sleppt þar sem að þeir sem þurfa að komast inná Bústaðarveg úr suðurátt gætu einfaldlega keyrt inná mislægu gatnamótin sem liggja nokkrum metrum norðar, farið í slaufuna sem leiðir til hægri, uppá Vesturlandsbraut/Nesbraut, farið slaufuna sem liggur niður á Reykjanesbraut til norðurs og tekið þá hægri inn/hægri út beygjuna hjá Sprengisandi?

Mislægu gatnamótin eru mannvirki sem eru hönnuð til þess að eiga við frjálsa umferð og ég skil ekki afhverju það þarf að hafa auka brú þarna sem vegur þriðjungi af kostnaði verksins (1230 milljónir af 3810 smkv 6b2). Hægri inn hjálpar til við að koma íbúum inni hverfið á háannartíma en ekki þeim sem vilja nota Bústaðarveg sem styttingu til að komast miðsvæðis. Þó getum við aldrei losnað við fólkið sem leggur það extra mikið á sig að bruna í gegnum hverfið og fara því uppá Réttarholsveg eða til hægri hjá Sprengisandi. Við eigum þó alltaf hugmyndina með gulu fánana :)

Gallinn við brúnna er að hún er ekki í takt við samgöngusáttmála. Hún ýtir umferð af stofnbrautum og inn í íbúðarhverfi, þar af leiðandi hvetur fólk til að nota íbúðarkjarna sem götur í stað stofnbrauta.

Sem hagsmunaðili og íbúi vil ég taka fram að ég er ekki menntaður í þessum málum hvað varðar innviði né skipulag á borg og götum. Ég gerði mér þó það að lesa allar skýrslurnar sem hafa verið birtar og horfa á kynningarfund Eflu sem haldin var í Reykjavík. Tek fram að skýrslan snertir á mörgu og er vel unnin, spáir þar í ýmsum þáttum þ.a.m. fornleifum, virðingu við takmörk Elliðárdals og fuglalífs. Jákvætt er að horfa til hljóðvistar og efla samgöngur í Reykjavík.

Og já, þessi athugasemd er að koma inn á síðasta degi. Ég er búinn að kynna mér þetta, velta þessu lengi fyrir mér og virkilega þæla í því hvort ég ætti að tjá mig. Ég á erfitt með að gera það ekki og hvet þá sem koma að málinu til að horfa á þennan sjónarpunkt með hag íbúa í brjósti og tilliti til sögulegra framkvæmda á hverfinu.

Höfundur: Óttar Guðmundsson

Sent inn þann: 15.09.2025

Viðhengi:

27.1.sug1.PNG

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b,
105 Reykjavík

Garðabær, 2. september 2025
202507-0084/A.B.
08.03

Efni: Umsögn - Mat á umhverfisáhrifum - Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu - Skipulagsstofnun.

Vísað er í erindi Skipulagsstofnunar vegna umhverfismatsskýrslu sem barst Náttúruverndarstofnun 15. júlí 2025. Í skýrslunni er fjallað um fyrirhugaðar framkvæmdir við gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar ásamt tengingu Borgarlínu frá Mjódd að Vogabyggð.

Framkvæmdin felur í sér umfangsmiklar veggreytingar, ný mannvirki og aðlögun að sérakreinum Borgarlínu, auk breytinga á göngu- og hjólastígum. Markmið framkvæmdarinnar er að bæta umferðarflæði fyrir alla ferðamáta, auka umferðaröryggi og tryggja að Borgarlína geti gengið í frjálsu flæði milli Mjóddar og Vogabyggðar .

Elliðaárdalur

Í greinargerð kemur fram að Elliðaárdalur sé á C-hluta náttúru-minjaskrár. Verndun svæðisins byggir á vatnasviði Elliðaár frá upptökum í Elliðavatni til ósa, fjölbreyttu náttúru-fari og mikilvægi dalsins sem útivistarsvæðis innan þéttbýlis. Í aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 er Elliðaárdalur jafnframt skilgreindur sem hverfisverndarsvæði, þar sem Leitahraun (um 4.500 ára gamalt) er sérstaklega nefnt sem náttúru-fyrirbæri með mikið fræðslu- og vísindagildi.

Náttúruverndarstofnun bendir á að Elliðaárdalur er á náttúru-minjaskrá sem aðrar náttúru-minjar. Samkvæmt 2. tl. laga til bráðabirgða við náttúruverndarlög nr. 60/2013 er mælt fyrir um að þar til ráðherra gefur út náttúru-minjaskrá skv. 33. gr. skuli gildandi náttúru-minjaskrá halda gildi sínu. Um náttúru-minjar á skránni, aðrar en þær sem eru friðlýstar, skal fara samkvæmt ákvæðum 67. gr. eldri náttúruverndarlaga nr. 44/1999, þar til endurmat verndargildis þeirra hefur farið fram. Þetta þýðir að Elliðaárdalur heldur áfram að vera á náttúru-minjaskrá skv. eldri lögum, en réttaráhrif 37. gr. núgildandi náttúruverndarlaga gilda ekki.

Í umhverfismatsskýrslunni er tekið fram að framkvæmdasvæðið og nágrenni þess sé að miklu leyti manngert land og að ekki sé talið að framkvæmdin hafi áhrif á forsendur verndar Elliðaárdals. Hins vegar kemur jafnframt fram að framkvæmdir muni óhjákvæmilega lenda innan afmörkunar verndarsvæðis. Sérstaklega er bent á að í lausn 6a geti akbraut Borgarlínu legið 0–3 m inn fyrir mörk verndarsvæðisins, en með lausn 6b yrði hún 10 m frá mörkunum.

Að mati Náttúruverndarstofnunar er forsendan í umhverfismatsskýrslunni, um að svæðið sé að miklu leyti manngert og því hafi framkvæmdin ekki áhrif á verndarforsendur Elliðaárdals óljósa. Skráning svæðisins á náttúru-minjaskrá byggir á heildarmati á náttúru-fari, vatnasviði og útivistargildi, óháð því hvort mannvirki séu til staðar á afmörkuðum reitum innan dalsins. Mikilvægt er að

framkvæmdaraðili leggi fram skýrar mótvægisáðgerðir, skoði valkosti og tryggi vöktunaráætlanir sem standa vörð um verndargildi Elliðaárdals til framtíðar.

Sérstök vernd náttúruverndarlaga

Í greinargerð kemur fram að innan framkvæmdasvæðisins sé hraun, fossar og leirur sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd.

Í 61. gr. laganna er kveðið á um sérstaka vernd þeirra vistkerfa og jarðminja sem taldar eru upp í 1. mgr. og 2. mgr. sama ákvæðis. Samkvæmt 3. mgr. ákvæðisins ber að forðast röskun þeirra náttúrufyrirbæra, sem undir greinina falla, nema brýna nauðsyn beri til og ljóst að aðrir kostir séu ekki fyrir hendi. Í greinargerð með frumvarpi til laga um náttúruvernd er með orðalaginu „brýn nauðsyn“ lögð áhersla á að einungis mjög ríkir hagsmunir geti réttlætt röskun og þá fyrst og fremst brýnir almannahagsmunir.

Leirur

Í umhverfismatskýrslunni segir að verði lausn N3 valin sé hættu á að olíur og önnur mengandi efni frá vinnuvélum á framkvæmdatíma geti borist í vestari kvísl Elliðaár og þaðan að leirum við Geirsnef. Þá er jafnframt bent á að vegna nálægðar geti leirurnar orðið fyrir beinu raski vegna útfærslu N3.

Fossar

Í Elliðaánni eru nokkrir fossar sem mynda hluta af verndargildi Elliðaárdals. Samkvæmt b-lið 2. mgr. 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd skulu fossar og nánasta umhverfi þeirra njóta verndar „að því leyti að sýn að þeim spillist ekki“.

Hraun

Í greinargerð segir að gætt verði að því að raska ekki jaðri Elliðaárhrauns við framkvæmdir. Í útboðsgögnum framkvæmdarinnar verði tilgreint hvernig framkvæmdum verði háttað þannig að komið sé í veg fyrir rask eða því haldið í lágmarki. Þá verði tilgreindar viðeigandi kröfur um fullnægjandi eftirlit, bæði innra og ytra eftirlit.

Að mati Náttúruverndarstofnunar er mikilvægt að þessi ákvæði séu útfærð með skýrum hætti áður en til framkvæmdaleyfis kemur. Það þarf að liggja fyrir hvaða aðgerðir og verklag verði beitt til að vernda hraunið, hvernig eftirliti verði háttað og hver beri ábyrgð á því. Ekki er nægjanlegt að vísa almennt til útboðsgagna. Þá ber að leggja fram valkostagreiningu þar sem rýnt er sérstaklega í leiðir til að forðast rask á hrauninu, í samræmi við 61. gr. náttúruverndarlaga.

Stofnunin bendir á að skylt er að afla framkvæmdaleyfis, eða eftir atvikum byggingarleyfis, vegna allra framkvæmda sem fela í sér röskun á svæðum sem njóta sérstakrar verndar, sbr. skipulagslög og lög um mannvirki. Á þetta að tryggja að tekið sé til ítarlegrar skoðunar hvort framangreint skilyrði sé uppfyllt. Við mat á leyfisumsókn ber að vega saman mikilvægi náttúruminjanna sem í húfi eru og hagsmuni af fyrirhugaðri framkvæmd. Við matið skal litið til verndarmarkmiða 2. og 3. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, auk þess sem tekið skal mið af mikilvægi minjanna og sérstöðu í íslensku og alþjóðlegu samhengi, sbr. 3. og 4. mgr. 61. gr. laganna.

Ákveði leyfisveitandi að veita leyfi þrátt fyrir framangreint skal hann, með vísan í 5. mgr. 61. gr. náttúruverndarlaga, rökstyðja þá ákvörðun sérstaklega og gera grein fyrir öðrum kostum sem skoðaðir hafa verið sem mögulegir valkostir við útfærslu framkvæmdarinnar og ástæðum þess að þeir urðu ekki fyrir valinu. Einnig skal gera grein fyrir fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum, sem og mögulegri endurheimt náttúruverðmæta þegar það á við. Þá skal afrit af útgefnu leyfi sent Náttúruverndarstofnun, sbr. 6. mgr. ákvæðisins.

Þess má einnig geta að leyfisveitanda er heimilt, skv. 5. mgr. 61. gr. náttúruverndarlaga, að binda leyfi þeim skilyrðum sem eru nauðsynleg til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á þau náttúruyfyrirbæri sem verða fyrir röskun.

Fuglalíf

Náttúrufræðistofnun uppfærðan válista fyrir stöðu tegunda árið 2025¹, en síðasti válisti hafði verið birtur árið 2018. Gera má ráð fyrir því að umhverfismatskýrslan miði við válistann frá 2018 en í ljósi þess að flokkun margra tegunda breyttist við uppfærslu válistans er nauðsynlegt að endurmeta áhrif framkvæmdarinnar á þær tegundir.

Náttúruverndarstofnun bendir á allir fuglar eru friðaðir samkvæmt lögum nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum nema friðun þeirra hafi verið aflétt með reglugerð nr. 456/1995. Þegar rætt er um friðun tekur hún einnig til eggja og hreiðra þeirra fugla sem njóta algerrar eða tímabundinnar friðunar. Þar sem framkvæmdasvæðið er kjörið búsvæði margra tegunda er mikilvægt að halda framkvæmdum — ef af þeim verður — í lágmarki á varptíma. Stofnunin bendir á góða samantekt Tómasar Grétars Gunnarssonar, forstöðumanns Rannsóknasetur HÍ á Suðurlandi, um hvernig skal taka tillit til mófugla á varptíma og bera sig að við framkvæmdir.²

Óljóst er hvort að lögð sé fram vöktunaráætlun og hugmyndir um uppbyggingu búsvæða vegna búsvæðataps.

Bakkagróður

Í greinargerð kemur fram að framkvæmdir geti haft áhrif á bakkagróður við Elliðaár, einkum við vestari kvísl og í tengslum við brúargerð og stígaframkvæmdir. Bakkarnir eru grónir graslendi, mólendi og votlendisblettum og mynda mikilvæg vistkerfi með fjölbreyttri lífflóru. Framkvæmdaraðili tekur fram að hætta sé á raski en að gætt verði að því að halda því í lágmarki og að útfærslur verði tilgreindar í útboðsgögnum með viðeigandi kröfum um eftirlit.

Samkvæmt 62. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd nýtur bakkagróður sérstakrar verndar. Ákvæðið hefur það að markmiði að varðveita viðkvæm vistkerfi sem tengjast vatnsföllum, koma í veg fyrir rof og tryggja náttúrulegt aðhald á vatnafar og lífríki.

Að mati Náttúruverndarstofnunar er nauðsynlegt að framkvæmdir sem hafa áhrif á bakkagróður Elliðaánna séu sérstaklega rökstuddar með tilliti til 62. gr. náttúruverndarlaga. Það þarf að liggja fyrir valkostagreining, mótvægisáðgerðir og skýr vöktunaráætlun sem tryggir að gróður og vistkerfi á bökkum Elliðaár verði ekki fyrir varanlegu raski.

Virðingarfyllt,

Axel Benediktsson

sérfræðingur

Ingibjörg Marta Bjarnadóttir

sérfræðingur

¹ Náttúrufræðistofnun – Válisti fugla 2025

² Tómas Grétar Gunnarsson, 7. maí 2025. Að taka tillit til mófugla á varptíma, *Þoka*. Sótt 28. ágúst.

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Í fyrirliggjandi tillögum um útfærslu breyttra gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar er ekki sýndur valkostur með öllum beygjum.

Hér er kynnt/sýnd slík útfærsla sem undirritaður telur að leysi umferðarmálin vel, en það er útfærsla með tvennum undirgöngum undir Reykjanesbraut og telur undirritaður að slík lausn sé til þess að gera ódýr lausn og umhverfisvæn.

Því er hér lagt til að þessi útfærsla gatnamótanna með öllum beygjum verði valkostur í mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Útfærslan er sýnd í viðhengi.

Virðingarfyllst, Bjarni Gunnarsson

Höfundur: Bjarni Gunnarsson

Sent inn þann: 04.09.2025

Viðhengi:

8.1.20250904_171006.jpg

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Fiskistofa bendir á að framkvæmdir í eða við veiðivatn, allt að 100 metrum frá bakka þess, kunna að vera háðar leyfi stofnunarinnar sbr. 33. gr. laga nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði.

Sjá nánar: <https://island.is/leyfi-fiskistofu>

Það kann að eiga við um þær framkvæmdir sem hér eru til umfjöllunar.

Höfundur: Guðni Magnús Eiríksson

Sent inn þann: 27.08.2025 , **Fyrir hönd:** Fiskistofa

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Undirritaður sat á dögnum kynningu á umhverfismatsskýrslu vegna gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar m.t.t. Borgarlínu sem haldin var af Vegagerðinni, Betri Samgöngum og Reykjavíkurborg. Margt áhugavert kom þar fram og þó ég ætli einkum að ræða ofangreind gatnamót má ég til með að nefna eitt annað: Í skýrslunni er gert ráð fyrir að Borgarlína taki stóran sveig í kringum slaufuna á Miklubraut áður en hún fer upp á fyrirhugaðan stökk í Vogunum. Uppgefin ástæða er að ekki var talið pláss undir brúnni yfir Reykjanesbrautina.

Nú efast ég lítið um að verkfræðingarnir sem stóðu að þessu gera það af góðum hug, og ég efast ekki einu sinni um að þessi lausn sé sú besta að gefnum forsendum og kostnaði. En það er einmitt málið, það hverjar forsendurnar eru stýra niðurstöðunni, og eins og sagt er - ef allt sem maður hefur er hamar líta öll vandamál út fyrir að vera naglar. Nei, það liggur í hlutarins eðli að sé hægt að gera pláss fyrir akreinar og afreinar og rampa og slaufur og hvaðeina er hægt að gera pláss fyrir sérakreinar almenningssamgangna. Það er val að gera það ekki.

Þessi sveigur er að mínu mati afar lýsandi fyrir nálgun margra aðila sem að skipulagsmálum höfuðborgarsvæðisins koma, jafnvel þeirra sem vinna að Borgarlínu. Hér er verið að festa í sessi ákveðinn undirlægjuhátt almenningssamgangna gagnvart einkabílnum. Það er spurning um viðhorf, og hér er viðhorfið það að jafnvel hágæða almenningssamgöngur skuli víkja fyrir bílnum á stærstu gatnamótum landsins.

Sama hugsun blasir við þegar kemur að gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar. Þar leggja skýrsluhöfundar til að byggja ramp af Reykjanesbraut úr suðurátt til vinstri inn á Bústaðaveg. Til að koma þessu fyrir, ásamt Borgarlínu sem þau sjá fyrir sér austan megin við brautina, vilja þau færa Reykjanesbrautina nokkra metra til vesturs, nær byggðinni í Blesugróf. Aðspurð hvers vegna ekki var mælt með að loka einfaldlega alfarið öllum vinstri beygjum þarna á svæðinu (aðgerð sem væri augljóslega mun ódýrari og myndi stýra umferðinni eftir Miklubraut frekar en eftir Bústaðavegi og í versta falli neyða einstaka aðila til að aka smá spöl að slaufunni til að snúa þar við) var svarið það að þá færi of mikil umferð í Miklubrautarlaufuna.

Þessum rökum ber að hafna. Slaufan er einmitt hönnuð fyrir mikla umferð. Hún á að taka við álaginu, ekki Bústaðavegur. Ef það skapar vandamál þá á einfaldlega að leysa þau þar. Slaufan tengist jú Miklubraut þar sem fyrirhugað er að fara í stórtækar aðgerðir til að bæta flæði einkabíla, en talað hefur verið um bæði stokka og jarðgöng á henni vestar.

Og hvað myndi það þýða að leysa vandamálið ekki í slaufunni og á Miklubraut þar sem það á heima? Jú, kostnaður yrði alltént töluvert hærri. Ekki aðeins vegna þess að rampurinn sjálfur er stórt mannvirki sem kallar á veruleg fjárútlát, heldur vegna þess að til að koma honum fyrir þarf að færa Reykjanesbrautina enn vestar.

Ásýnd myndi snarversna úr öllu nærumhverfi rampsins. Þar má auðvitað nefna Elliðaárdalinn sjálfan, en líka og einkum frá Blesugróf, því rampurinn myndi gnæfa yfir hverfið. Þetta myndi auðvitað hafa áhrif á hljóðvist, sem myndi síst skána. Skýrsluhöfundar tóku að vísu fram að hljóðvistin myndi ekki versna, þó hún væri áfram yfir mörkum þess sem telst heilbriggt. Íbúar við Blesugróf lýstu eðlilega áhyggjum af þessu, því þó veggir sem fyrirhugað er að reisa til að varna hávaða myndu virka sem skyldi þá myndi staðsetning rampsins þarna yfir hverfinu og umferðin á honum líka hafa áhrif. Með öðrum orðum þýðir hann meiri hávaði, miklu meiri sjónræn áhrif og töluvert verri ásýnd. Athygli vekur að skýrsluhöfundar sýna alls kyns ásýndarmyndir en engar af rampinum frá Blesugróf.

Við þetta bætist að fyrirhugaðar höfuðstöðvar Landsvirkjunar norðan Sprengisands myndu auka álagið á hringtorgið við Bústaðaveg, og það er því ákveðin hættu á að rampurinn og hringtorgið myndu einfaldlega stíflast á annatíma.

Svo við höldum áfram þá yrði Bústaðavegur við þetta óformlegur stofnvegur í stað þess að vera borgargata sem þjónar íbúum sínum. Þetta myndi lækka lífsgæði, gera götuna hættulegri og hvetja umferð utan að komandi til að stytta sér leið í gegnum íbúðahverfi inn í miðborgina (enda er leikurinn beinlínis til þess gerður). Það myndi svo hafa letjandi áhrif á samgöngur innan hverfisins, og jafnvel minnka aðsókn barna norðan Bústaðavegs að sækja tómsundur og íþróttir í Fossvogi.

Skýrsluhöfundar bentu að vísu líka á að yrði vinstri beygjum alfarið lokað myndi umferð aukast um Réttarholtsveg og Sogaveg. Slík umferð yrði þó að mestu bundin við hverfið sjálft, þ.e. íbúar eða annað fólk að sækja þangað skóla og þjónustu og kallar einfaldlega á mótvægisáðgerðir sem hefðu hvort eð er átt að koma

til, sér í lagi á Réttarholtsvegi þar sem hann liggur upp við skóla. Rampurinn þjónar hins vegar fyrst og fremst allt öðru, þ.e. gegnumstreymisumferð utan hverfis frá syðri byggðum inn í miðborgina. Hagsmunir þess hóps er að geta ekið sem greiðast inn eftir óháð hagsmunum íbúa í Bústaðahverfi og í Blesugróf, og það eru þeir hagsmunir sem skýrsluhöfundar hafa kosið að láta veða þyngra.

Af hverju á að fórna þessu öllu? Til að verja slaufu sem var hönnuð sem bílamannvirki. Sem fyrr segir, ef álagið þar er raunverulegt vandamál á einfaldlega að leysa það þar með úrbótum á mannvirkinu sjálfu, ekki með því að gera Bústaðaveg að gegnumstreymisgötu og fórna lífsgæðum íbúa nærumhverfis framkvæmdarinnar. Reyndar er vert að benda hér á þann augljósa möguleika líka sem þetta verkefni á víst að snúast um fyrst og fremst, sem er að leysa vandamálið með því einfaldlega að stórbæta almenningssamgöngur og vinna að því að styðja breytta ferðamáta. En líklega er til of mikils mælt þar þegar menn geta ekki varist að skila frá sér lummulegum lausnum þar sem gert er ráð fyrir að þær taki stóran sveig kringum mislæg gatnamót eins og um helgistað eða álfaborg væri að ræða.

Þetta er dæmi um rótgróinn undirlægjuhátt gagnvart einkabílnum sem hefur mótað samgönguhugsunina í áratugi. Þriðju mislægu gatnamótin á einum kílómetra kafla eru þegar troðin ofan í byggð og Elliðaárdal. Við eigum ekki að bæta við rampa sem skaðar enn frekar lífsgæði íbúa og ýtir undir gegnumstreymisumferð um borgargötur sem eiga fyrst og fremst að þjóna hverfunum sjálfum, að því er virðist vegna þess að íhaldssamar stofnanir geta ekki slitið sig frá tuttugu ára gömlum og úreltum hugmyndum um hverskonar borg þetta á að vera.

Beinum umferðinni þangað sem hún á heima - á stofnvegina. Skemmmum ekki borgargötur, látum ekki íbúa Blesugrófar og Fossvogs fórna lífsgæðum sínum og heilsu til að varna stærstu gatnamótum landsins frá frekari umferð.

Höfundur: Sveinn Þórhallsson

Sent inn þann: 03.09.2025

Viðhengi:

5.1.Fyrirhugað bül við Bústaðaveg og Blesugróf.pdf

Undirritaður sat á dögnum kynningu á umhverfismatskýrslu vegna gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar m.t.t. Borgarlínu sem haldin var af Vegagerðinni, Betri Samgöngum og Reykjavíkurborg.

Margt áhugavert kom þar fram og þó ég ætli einkum að ræða ofangreind gatnamót má ég til með að nefna eitt annað: Í skýrslunni er gert ráð fyrir að Borgarlína taki stóran sveig í kringum slaufuna á Miklubraut áður en hún fer upp á fyrirhugaðan stökk í Vogunum. Uppgefin ástæða er að ekki var talið pláss undir brúnni yfir Reykjanesbrautina.

Nú efast ég lítið um að verkfræðingarnir sem stóðu að þessu gera það af góðum hug, og ég efast ekki einu sinni um að þessi lausn sé sú besta að gefnum forsendum og kostnaði. En það er einmitt málið, það hverjar forsendurnar eru stýra niðurstöðunni, og eins og sagt er - ef allt sem maður hefur er hamar líta öll vandamál út fyrir að vera naglar. Nei, það liggur í hlutarins eðli að sé hægt að gera pláss fyrir akreinar og afreinar og rampa og slaufur og hvaðeina er hægt að gera pláss fyrir sérakreinar almenningsamgangna. Það er val að gera það ekki.

Þessi sveigur er að mínu mati afar lýsandi fyrir nálgun margra aðila sem að skipulagsmálum höfuðborgarsvæðisins koma, jafnvel þeirra sem vinna að Borgarlínu. Hér er verið að festa í sessi ákveðinn undirlægjuhátt almenningsamgangna gagnvart einkabílnum. Það er spurning um viðhorf, og hér er viðhorfið það að jafnvel hágæða almenningsamgöngur skuli víkja fyrir bílnum á stærstu gatnamótum landsins.



Hér má sjá hvernig höfundar skýrslunnar sjá fyrir sér að allir samgöngumátar, m.a.s. hágæðaalmenningsamgöngur, skuli víkja fyrir bílum í hinum háheilögu gatnamótum Miklubrautar og Reykjanesbrautar

Sama hugsun blasir við þegar kemur að gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar. Þar leggja skýrsluhöfundar til að byggja ramp af Reykjanesbraut úr suðurátt til vinstri inn á Bústaðaveg. Til að koma þessu fyrir, ásamt Borgarlínu sem þau sjá fyrir sér austan megin við brautina, vilja þau færa Reykjanesbrautina nokkra metra til vesturs, nær byggðinni í Blesugróf. Aðspurð hvers vegna ekki var mælt með að loka einfaldlega alfarið öllum vinstri beygjum þarna á svæðinu (aðgerð sem væri augljóslega mun ódýrari og myndi

stýra umferðinni eftir Miklubraut frekar en eftir Bústaðavegi og í versta falli neyða einstaka aðila til að aka smá spöl að slaufunni til að snúa þar við) var svarið það að þá færi of mikil umferð í Miklubrautarlaufuna.

Þessum rökum ber að hafna. Slaufan er einmitt hönnuð fyrir mikla umferð. Hún á að taka við álaginu, ekki Bústaðavegur. Ef það skapar vandamál þá á einfaldlega að leysa þau þar. Slaufan tengist jú Miklubraut þar sem fyrirhugað er að fara í stórtækar aðgerðir til að bæta flæði einkabíla, en talað hefur verið um bæði stokka og jarðgöng á henni vestar.

Og hvað myndi það þýða að leysa vandamálið ekki í slaufunni og á Miklubraut þar sem það á heima?

Jú, kostnaður yrði alltént töluvert hærrí. Ekki aðeins vegna þess að rampurinn sjálfur er stórt mannvirki sem kallar á veruleg fjárútlát, heldur vegna þess að til að koma honum fyrir þarf að færa Reykjanesbrautina enn vestar.

Ásýnd myndi snarversna úr öllu nærumhverfi rampsins. Þar má auðvitað nefna Elliðaárdalinn sjálfan, en líka og einkum frá Blesugróf, því rampurinn myndi gnæfa yfir hverfið. Þetta myndi auðvitað hafa áhrif á hljóðvist, sem myndi síst skána. Skýrsluhöfundar tóku að vísu fram að hljóðvistin myndi ekki versna, þó hún væri áfram yfir mörkum þess sem telst heilbriggt. Íbúar við Blesugróf lýstu eðlilega áhyggjum af þessu, því þó veggir sem fyrirhugað er að reisa til að varna hávaða myndu virka sem skyldi þá myndi staðsetning rampsins þarna yfir hverfinu og umferðin á honum líka hafa áhrif. Með öðrum orðum þýðir hann meiri hávaði, miklu meiri sjónræn áhrif og töluvert verri ásýnd. Athygli vekur að skýrsluhöfundar sýna alls kyns ásýndarmyndir en engar af rampinum frá Blesugróf.

Við þetta bætist að fyrirhugaðar höfuðstöðvar Landsvirkjunar norðan Sprengisands myndu auka álagið á hringtorgið við Bústaðaveg, og það er því ákveðin hætta á að rampurinn og hringtorgið myndu einfaldlega stíflast á annatíma.

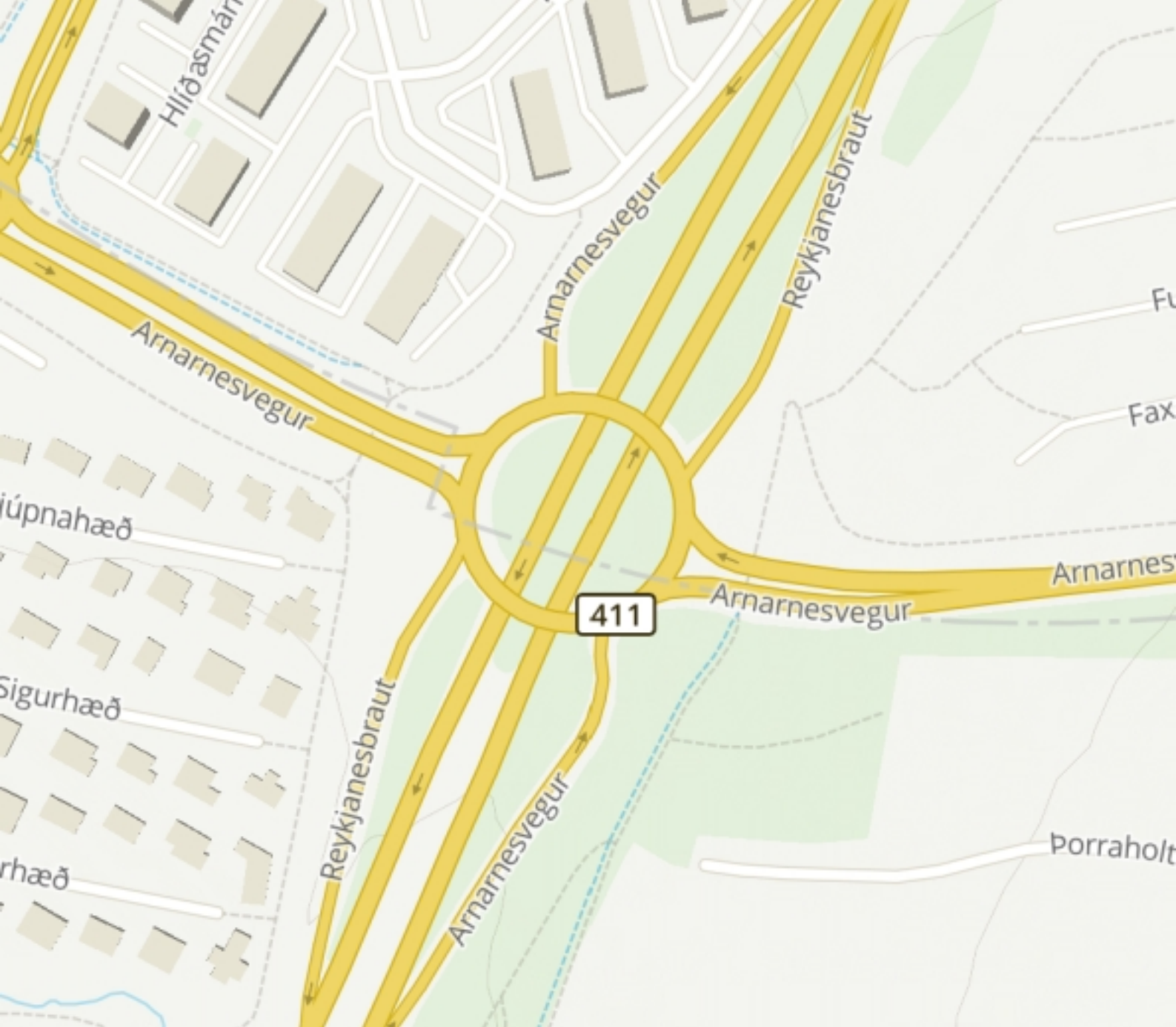
Svo við höldum áfram þá yrði Bústaðavegur við þetta óformlegur stofnvegur í stað þess að vera borgargata sem þjónar íbúum sínum. Þetta myndi lækka lífsgæði, gera götuna hættulegri og hvetja umferð utan að komandi til að stytta sér leið í gegnum íbúðahverfi inn í miðborgina (enda er leikurinn beinlínis til þess gerður). Það myndi svo hafa letjandi áhrif á samgöngur innan hverfisins, og jafnvel minnka aðsókn barna norðan Bústaðavegs að sækja tómstundir og íþróttir í Fossvogi.

Skýrsluhöfundar bentu að vísu líka á að að yrði vinstri beygjum alfarið lokað myndi umferð aukast um Réttarholtsveg og Sogaveg. Slík umferð yrði þó að mestu bundin við hverfið sjálft, þ.e. íbúar eða annað fólk að sækja þangað skóla og þjónustu og kallar einfaldlega á mótvægisáðgerðir sem hefðu hvort eð er átt að koma til, sér í lagi á Réttarholtsvegi þar sem hann liggur upp við skóla. Rampurinn þjónar hins vegar fyrst og fremst allt öðru, þ.e. gegnumstreymisumferð utan hverfis frá syðri byggðum inn í miðborgina. Hagsmunir þess hóps er að geta ekið sem greiðast inn eftir óháð hagsmunum íbúa í Bústaðahverfi og í Blesugróf, og það eru þeir hagsmunir sem skýrsluhöfundar hafa kosið að láta vega þyngra.

Af hverju á að fórna þessu öllu? Til að verja slaufu sem var hönnuð sem bílamannvirki. Sem fyrr segir, ef álagið þar er raunverulegt vandamál á einfaldlega að leysa það þar með úrbótum á mannvirkinu sjálfu, ekki með því að gera Bústaðaveg að gegnumstreymisgötu og fórna lífsgæðum íbúa nærumhverfis framkvæmdarinnar. Reyndar er vert að benda hér á þann augljósa möguleika líka sem þetta verkefni á víst að snúast um fyrst og fremst, sem er að leysa vandamálið með því einfaldlega að stórbæta almenningssamgöngur og vinna að því að styðja breytta ferðamáta. En líklega er til of mikils mælst þar þegar menn geta ekki varist að skila frá sér lummulegum lausnum þar sem gert er ráð fyrir að þær taki stóran sveig kringum mislæg gatnamót eins og um helgistað eða álfaborg væri að ræða.

Þetta er dæmi um rótgróinn undirlægjuhátt gagnvart einkabílnum sem hefur mótað samgönguhugsunina í áratugi. Þriðju mislægu gatnamótin á einum kílómetra kafla eru þegar troðin ofan í byggð og Elliðaárdal. Við eigum ekki að bæta við rampa sem skaðar enn frekar lífsgæði íbúa og ýtir undir gegnumstreymisumferð um borgargötur sem eiga fyrst og fremst að þjóna hverfunum sjálfum, að því er virðist vegna þess að íhaldssamar stofnanir geta ekki slitið sig frá tuttugu ára gömlum og úreltum hugmyndum um hverskonar borg þetta á að vera.

Beinum umferðinni þangað sem hún á heima - á stofnvegina. Skemmum ekki borgargötur, látum ekki íbúa Blesugrófar og Fossvogs fórna lífsgæðum sínum og heilsu til að varna stærstu gatnamótum landsins frá frekari umferð.





Skipulagsstofnun

Kópavogi, 11. september 2025
2507954/501.00 KH

Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu. Kynning umhverfismatsskýrslu. Umsagnarbeiðni.

Á embættisafgreiðslufundi skipulagsfulltrúa þann 5. september 2025 var lögð fram að nýju umsagnarbeiðni Skipulagsstofnunar dags. 15. júlí 2025 vegna umhverfismatsskýrslu dags. í júlí 2025. Umhverfismatsskýrslunni fylgir viðaukahefti dags. 23. apríl 2025 og teikningahefti dags. í mars 2025. Á embættisafgreiðslufundi skipulagsfulltrúa þann 25. ágúst 2025 var erindinu vísað til umsagnar verkefnastjóra og var lagt fram að nýju ásamt umsögn skipulagsfulltrúa dags. 4. september 2025.

Bókun skipulagsfulltrúa:

Umsögn skipulagsfulltrúa dags. 4. september samþykkt.

Virðingarfyllt,
f.h. skipulagsfulltrúa

Karlotta Helgadóttir
Fulltrúi skipulagsdeildar

Hjálagt:

Umsögn skipulagsfulltrúa dags. 4. september 2025.

Umsögn skipulagsfulltrúa

Dags.04. sept. 2025

One nr: 2507954

Heiti: Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu. Kynning umhverfismatsskýrslu.

Efni: Umsagnarbeðni

Forsendur máls

Dags. 15. júlí 2025 barst umsagnarbeðni frá Skipulagsstofnun þar sem óskað er eftir umsögn Kópavogsbæjar um umhverfismatsskýrslu vegna áforma um gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu. Á afgreiðslufundi skipulagsfulltrúa Kópavogsbæjar 25. ágúst 2025 var erindinu vísað til umsagnar skipulagsfulltrúa.

Niðurstaða skipulagsfulltrúa

Kópavogsbær gerir ekki athugasemd við umhverfismatsskýrslu vegna gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar.

Virðingarfyllst f.h. skipulagsfulltrúa

Andrea Kristinsdóttir
verkefnastjóri aðalskipulags

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Hliðrun til vesturs

Sem íbúa í Blesugróf líst mér illa á hliðrun Reykjanesbrautar til vestur í átt að húseign minni í Blesugrófinni m.t.t. verri loftgæða og hljóðmengunar.

Hljóðvist

Á bls 87 í Umhverfismatsskýrslu_110725 er tekið fram að “Miðað við núverandi umferð á Reykjanesbraut er hljóðstig á athugunarsvæðinu á bilinu 59 til 71 dB á 1. hæð húsa. Viðmiðunargildi samkvæmt reglugerð nr. 724/2008 er LAeq 55 dB við húsvegg. Hljóðstigið á stígum í Elliðaárdal næst veginum er á bilinu 60 til 70 dB. Hljóðvist í dag á framkvæmdasvæðinu er því yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar. Í dag er umferðarhávaði á svæðinu nú þegar mikill þrátt fyrir núverandi hljóðmön og hljóðvegg meðfram Reykjanesbraut”.

Á bls. 92 segir: “Nú þegar er fjöldi húsa á áhrifasvæðinu yfir viðmiðunargildum reglugerðar nr. 724/2008, þ.e. 55 dB við húsvegg, og niðurstöður sýna að þörf er á mótvægisáðgerðum. ..., en almennt gildir að erfiðara er að skerma hávaða frá byggð eftir því sem Reykjanesbraut færir nær byggðinni.”

Það þarf fara í áðgerðir til að bæta hljóðvist vegna umferðar frá Reykjanesbrautinni með hljóðvörnum, óháð því hvort að farið verði í vegaf framkvæmdir á næstu árum.

Mótvægisáðgerðir

Væri vel þegið ef haft yrði samband við eigendur þeirra húsa þar sem hljóðmengun er yfir viðmiðunargildum, varðandi mögulegar áðgerðir til að bæta hljóðeinangrun eigna þeirra.

Höfundur: Birgir Hákon Valdimarsson

Sent inn þann: 15.09.2025

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég vil koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum við fyrirhugaðar lausnir á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar í tengslum við 3. lotu Borgarlínu.

1) Of margir tengipunktur á of stuttu bili

A ~1,5–2 km kafla milli Miklubrautar og Breiðholtsbrautar eru þegar eða verða fjögur stór mislæg gatnamót:

- Miklubraut
- Bústaðavegur (fyrirhuguð mislæg lausn)
- Stekkjarbakki/Smiðjuvegur
- Breiðholtsbraut

Fjarlægðin frá Miklubraut að Bústaðavegi er um 800 m og þaðan um 700 m í Stekkjarbakka. Að bæta við fullri tengingu við Bústaðaveg á þessum kafla myndi skapa óþarfa flækjustig og öryggisáhættu, þar sem ökumenn hafa of stutt svigrúm til akreinaskipta og sameiningar.

2) Alþjóðleg viðmið

Þýskir staðlar (RAA – Richtlinien für die Anlage von Autobahnen) mæla almennt með minnst 1,5–2 km bili milli mislægra gatnamóta; sé bilið styttra þarf safn- og dreifibrautir (collector–distributor). Norskir vegnormalar (Statens vegvesen, Håndbok N100) leggja sömu áherslu á að forðast of margar tengingar á stuttum köflum. Tenging við Bústaðaveg á ~800 m bili samræmist ekki þessum viðmiðum.

3) Óþarfa kostnaður og landnotkun

Vinstri beygjulösn með brú er dýr og landfrek, með áhrifum á jaðarsvæði Elliðaárdals. Hægri inn- og útkeyrslur bæta litlu við þar sem Miklubraut, Stekkjarbakki/Smiðjuvegur og Breiðholtsbraut sinna þegar helstu tengingum. Fjármunum er betur varið í veðurvarðar, upphitaðar og notendavænar Borgarlínustöðvar.

4) Mögulegir valkostir

A. Engin tenging við Bústaðaveg

— Miklubraut, Stekkjarbakki/Smiðjuvegur og Breiðholtsbraut nægja sem tengingar á þessum kafla. Einfaldasta, öruggasta og hagkvæmasta lausnin.

B. Óbein tenging í gegnum Stekkjarbakka/Smiðjuveg og núverandi hringtorg

— Ef nauðsynlegt þykir að Bústaðavegur tengist, þá gerist það óbeint: rampur frá Bústaðavegi tengist rampi Stekkjarbakka/Smiðjuvegur sem þegar leiðir í mislæga tengingu með hringtorgi. Þaðan getur umferð farið inn á Reykjanesbraut eða aðrar leiðir. Enginn nýr beinn tengipunktur bætist við á Reykjanesbraut.

5) Raunhæf leið frá Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg

Ef ökumenn vilja komast frá Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg er raunhæf og örugg leið í gegnum Miklubraut: fara af Reykjanesbraut inn á Miklubraut, taka slaufuna í mislægum gatnamótum og hægribeygju þaðan inn á Bústaðaveg.

Full tenging við Bústaðaveg á þessum kafla er bæði óþörf og óhagkvæm. Besti kosturinn er að sleppa henni (Valkostur A). Ef hún verður samt talin nauðsynleg, á hún að vera óbein í gegnum Stekkjarbakka/Smiðjuveg og núverandi hringtorg (Valkostur B). Þetta tryggir einfaldara, öruggara og hagkvæmara mannvirki og styður meginmarkmið verkefnisins: uppbyggingu Borgarlínu með góðri notendaupplifun.

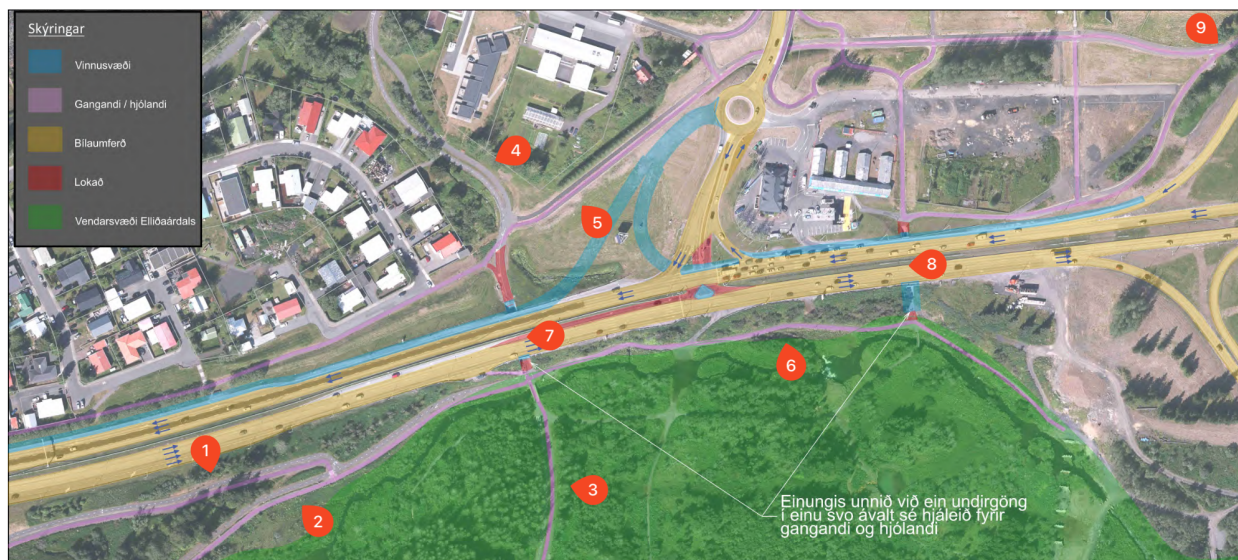
Höfundur: Páll Ólafsson

Sent inn þann: 23.08.2025

Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu
Umhverfismatsskýrsla til kynningar
15.07.2025 - 16.09.2025

Undirritaður vill gera athugasemdir við tiltekin atriði í teikningaheftinu því ljóst má vera að þær teikningar verða notaðar í framhaldsvinnu en á þeim eru gallar.

Á bls. 12 er þetta yfirlit (og það er notað í mörgum öðrum teikningum).

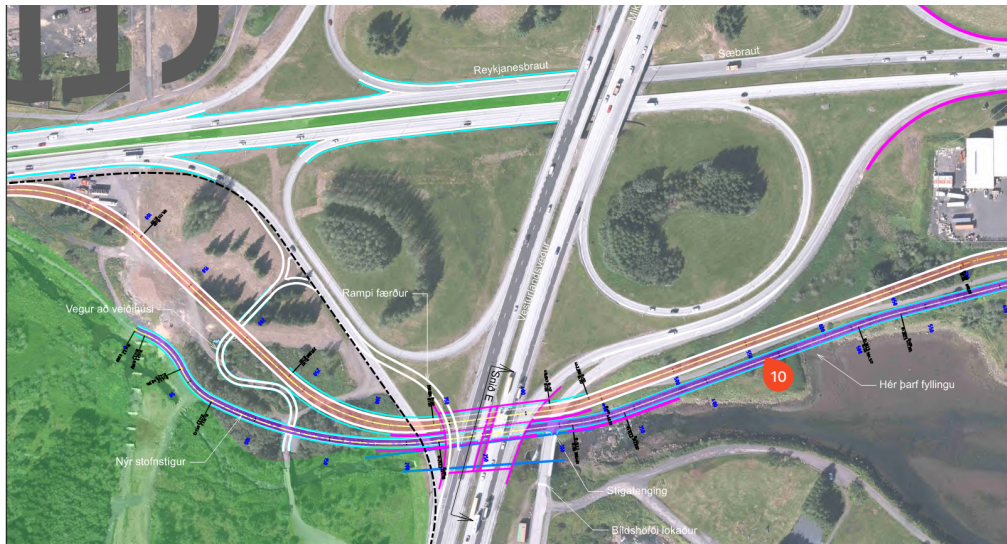


Þarna er öllum stígum steipt saman í einn flokk: Gangandi / hjólandi. En þeir eru mjög mismunandi; alveg frá því að stígar 1-5 eru fullbúnir 3+3m samhliða hjóla- og göngustígar niður í það að stígur 6 er mjór, þúfóttur útivistarstígur sem hefur ekkert verið haldið við. Þar á milli eru margar mismunandi gerðir af stígum. Ég vil benda á að gera þarf greiningu á þeim stígum sem eru þarna svo hægt sé að skipuleggja með nægum fyrirvara að fara í framkvæmdir til að laga þá stíga sem ætlunin er að nota sem hjáleioir. Sérstaklega þarf að horfa til þess að umferð gangandi og hjólandi er mismunandi þarna; gangandi er líklega mest útivist en hjólandi mest samgöngur.

Undirgöngin 7 og 8 eru eins ólík og hugsast getur. Nr. 7 eru breið undirgöng fyrir samhliða stíga og þokkalega hátt til lofts. Nr. 8 eru þröng og lág göng, það lekur vatn í þeim, aðkoma frá dalnum er erfið, það er gróður allt í kringum þau, o.sv.frv. Aftur þarf þarna að skipuleggja framkvæmdir til að nr. 8 séu nothæf sem hjáleio fyrir samgönguumferð hjólandi.

Stígamót 9 eru alls ekki eins og þau eru teiknuð. Þau eru 90° beygja og þarf að fara í framvæmdir til að mýkja þá beygju áður en hún verður notuð sem hjáleið (og aðrar leiðir frá undirgöngum nr. 8 eru ekki hentugar).

Á bls. 64 er þessi teikning en þarna fer stígur undir framkvæmdasvæði. Þessi stífur tengir í dag hjólastíginn á Rafstöðvarvegi við hjólastíginn meðfram Suðurlandsbraut annars vegar og inn í Vogahverfið hins vegar.

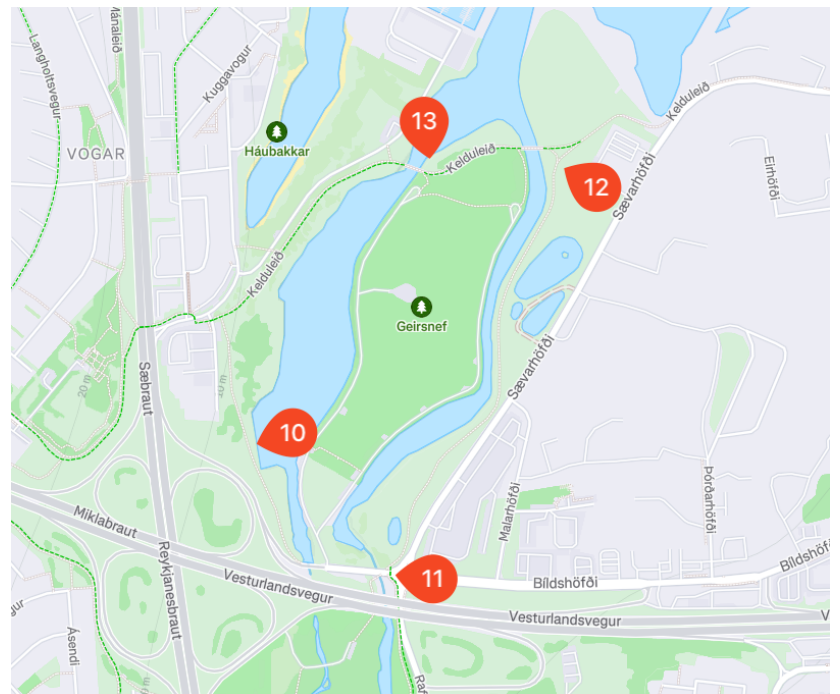


Norður endi, lausn N3 Borgarlínan í sérými austan Reykjanesbr. Fer undir nýja brú á Vesturlandsvegi, ásamt stígum og árfarvegi Rampi færður sunnan Miklubrautar BÍLDSHÖFÐI lokaður
Frumdrög

Áður en hann hverfur undir framkvæmdasvæði vil ég benda á fara þarf í framvæmdir á Geirsnefinu og leggja hjólastíg milli Rafstöðvarvegjar við BÍLDSHÖFÐA og hjólastígsins Kelduleiðar.

Nánar tiltekið, þar sem 10 fer undir framvæmdir þarf að leggja hjólastíg á milli 11 og 12 svo að 13 geti verið hjáleið.

Til þess að þetta sé hægt að skipuleggja þarf að greina leiðirnar á svæðinu og hvernig þær eru notaðar.



Erlendur S. Þorsteinsson
Háulind 24, 201 K.

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég myndi vilja sjá nánari upplýsingar um breytingar á hljóðvist innan hverfisins, þ.e. lengra inn í hverfið, enda er ljóst að breytingin mun hafa neikvæð áhrif á fjölda heimila. Einnig myndi breytingin auka svifryksmengun í íbúðarhverfinu sem dregur úr lífsgæðum íbúa. Þessi atriði þarf að skoða betur að mínu mati.

Höfundur: Ívar Örn Erlingsson

Sent inn þann: 16.09.2025

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Nauðsynlegt er að gera eftirfarandi mælingar við húsin sem eru staðsett næst áætluðum framkvæmdum (Blesugróf), við Bústaðarveg, í Fossvogsdalnum, og við leikskóla og skóla:

CO₂ (carbon dioxide), N₂O (nitrous oxide), SO₂ (sulfur dioxide) PM (svifryk), CH₄ (methane), HFC (hydrofluorocarbons), formaldehyde, benzene, NO_x (nitrogen oxide), CO (carbon monoxide) ásamt Decibel mælingum á háannatíma.

Rannsóknirnar verða að vera framkvæmdar af óháðum sérfræðingum áður en fyrirhugaðar framkvæmdir hefast. Það þarf síðan að reikna út áætlaða aukningu á þessum gildum þegar búið er að taka með í reikningin aukningu á umferð og aukinni nálægð við íbúa. Síðan þarf að opinbera og kynna þessar niðurstöður áður en fyrirhugaðar framkvæmdir hefjast.

Margar vísindalegar rannsóknir sýna að ofangreind atriði eru mjög skaðleg fyrir heilsu og þá sérstaklega fyrir börn, eldra fólk og fólk með lungna-, hjarta- og æðasjúkdóma.

Höfundur: Ester Kristínardóttir

Sent inn þann: 10.09.2025



Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Reykjavík, 15. september 2025
USK25070306

Hér með sendist útskrift úr fundargerð afgreiðslufundar skipulagsfulltrúa frá 11.9.2025 varðandi eftirfarandi mál:

Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu - Umhverfismatsskýrsla - Umsagnarbeiðni

Á embættisafgreiðslufundi skipulagsfulltrúa 24. júlí 2025 var lögð fram umsagnarbeiðni Skipulagsstofnunar, dags. 15. júlí 2025, þar sem óskað er eftir umsögn um umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar, dags. 1. júlí 2025, vegna áforma um breytingar á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar ásamt útfærslu á leið Borgarlínu milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka. Einnig er lagt fram teikningarhefti Eflu og vegagerðarinnar, dags. 1. mars 2025, og viðaukahefti Eflu, dags. 23. apríl 2025. Erindinu var vísað til umsagnar verkefnastjóra og er nú lagt fram að nýju ásamt umsögn skipulagsfulltrúa, dags. 11. september 2025.

Umsögn skipulagsfulltrúa, dags. 11. september 2025, samþykkt.

F.h. skipulagsfulltrúa
Þuríður María Guðmundsdóttir

Fylgiskjal: umsögn skipulagsfulltrúa, dags. 11. september 2025.



Varðar: Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu. Umhverfismatsskýrsla. Umsagnarbeiðni.

Lögð fram umsagnarbeiðni Skipulagsstofnunar, dags. 15. júlí 2025, þar sem óskað er eftir umsögn skipulagsfulltrúa um umhverfismatsskýrslu vegna Gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu. Um er að ræða áform Vegagerðarinnar í samvinnu við Reykjavíkurborg. Framkvæmdin fellur undir lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021. Athugasemdafrestur er til og með 16.09.2025

Yfirlit

Reykjavíkurborg hefur farið yfir framlagða umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar um fyrirhugaðar breytingar á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, þar sem jafnframt er fjallað um útfærslu leiðar Borgarlínu frá Vogabyggð að Stekkjarbakka. Um er að ræða umfangsmiklar framkvæmdir í næsta nágrenni Elliðaárdals og Elliðaáanna sem njóta sérstakrar verndar.

Helstu umhverfisáhrif

- **Loftgæði:** Framkvæmdirnar eru taldar bæta umferðarflæði og draga úr mengun á rekstartíma. Á framkvæmdatíma eru þó tímabundin neikvæð áhrif m.a. vegna rykmyndunar og útblásturs frá vinnuvélum, en með mótvægisaðgerðum eru áhrifin metin óveruleg.
- **Hljóðvist:** Gert er ráð fyrir nýjum hljóðvörnum sem draga úr álagi í nærliggjandi íbúðarbyggð og í Elliðaárdal. Þær hafa veruleg jákvæð áhrif á hljóðvist í dalnum, allt að 5–7 dB lækkun
- **Landslag og sjónræn áhrif:** Áhrif eru metin óveruleg þar sem svæðið er þegar mjög manngert. Hljóðveggir takmarka ásýndaráhrif gagnvart íbúðabyggð og útivistarsvæðum, þó þeir skerði að einhverju marki útsýni
- **Útivist:** Á framkvæmdatíma verða tímabundnar lokanir á göngu- og hjólastígum en aðgengi verður tryggt um hjáleiðir. Á rekstartíma verða áhrifin talin jákvæð vegna bæts aðgengis og stígakerfis
- **Vatnafar og vatnalíf:** Elliðaár eru viðkvæmt vistkerfi. Framkvæmdir geta haft tímabundin neikvæð áhrif á lífríki og búsvæði, en með mótvægisaðgerðum (t.d. tímaval verks í samræmi við lífsferla fiska og græðslu raskaðs lands) er talið að áhrif verði óveruleg til lengri tíma

Skipulagsleg sjónarmið

- Framkvæmdirnar samræmast stefnu aðalskipulags Reykjavíkur um að styðja við Borgarlínu og efla vistvæna ferðamáta.
- Þó er mikilvægt að tryggja að áhrif á Elliðaárdal verði lágmörkuð, bæði hvað varðar ásýnd, hljóðvist og aðgengi almennings.
- Reykjavíkurborg leggur áherslu á að mótvægisaðgerðir verði útfærðar með það að leiðarljósi að styrkja útivistargildi dalsins og vernda lífríki Elliðaánna.
- Borgin telur sérstaklega mikilvægt að vöktun á hljóðvist og vatnalífi verði hluti af eftirfylgni, þrátt fyrir að skýrslan telji slíkt ekki nauðsynlegt.

Niðurstaða

Reykjavíkurborg fellst á að umhverfisáhrif framkvæmdarinnar séu ekki umtalsverð í skilningi laga nr. 111/2021. Skipulagsfulltrúi telur að framkvæmdin muni hafa jákvæð áhrif á samgöngur og umferðaröryggi. Hins vegar er brýnt að tryggja að Elliðaár og Elliðaárdalur njóti áfram þeirrar verndar sem þeim er ætlað, og að allar mótvægisaðgerðir verði innleiddar í samræmi við það.

f.h. skipulagsfulltrúa Reykjavíkur

Þórður Már Sigfússon, skipulagsfræðingur SFFÍ og verkefnastjóri.

Stadtamt Rejmynsbrunn
ag Busfabrikar
Tillsyn om vattensätt
Sept. 2025 / Björn Gunnarsson



Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatskýrslu)

Athugasemd:

Sem íbúi í Fossvogsdal, en líka borgarbúi, Víkingur og íbúi höfuðborgarsvæðisins, tel ég eftirfarandi þætti jákvæða í tillögunni:

Að halda opinni bílumferðar tengingu Bústaðavegar við Reykjanesbraut til suðurs, í báðar áttir, með beygju og brú, sem valkost austur-vestur umferðar og þar til suðurs, en líka vegna mikillar umferðar að og frá Víkingssvæðinu vegna umfangsmikillar starfsemi þeirra, sem annars myndi beinast um Sogaveg og eða Réttarholtsveg með skóla og auka frekar mikið álag á Miklubrautargatnamótin, sem á eftir að aukast gríðarlega, þegar ma. ný hverfi í Ártúnshöfða bætast við í umferð um Miklubraut og Sæbraut / Reykjanesbraut. Það er líka kostur að halda áfram opinni tengingu frá Reykjanesbraut úr norðri inn á Bústaðaveg. Þessar tengingar eru líka mikilvægar fyrir nýja atvinnuhúsabyggð sem á að rísa fljótlega norðan þessara gatnamóta og þyrfti annars að fara um 30-50 km götur.

Að bæta við stoppistöð borgarlínu við undirgöng á milli Fossvogsdals og Elliðaárdsals, bæði vegna aðgengis að útivistarsvæðum dalanna, íþróttastarfsemi og -viðburða á vegum Víkings og aukins valkost þeirra sem næst búa til að nýta sér borgarlínu.

Ég tel hins vegar mikinn ókost að missa tengingu til norðurs frá Bústaðavegi, vinstri beygju og tel að meta þurfi sérstaklega afleiðingar aukinnar umferðar um Sogaveg og Réttarholtsveg, ef sú beygja verður aflögð að fullu.

Höfundur: Friðrik Óttar Friðriksson

Sent inn þann: 15.09.2025

From: Kristin Palsdottir <stinapals@hotmail.com>
Sent: miðvikudagur, 10. september 2025 17:48
To: skipulag@skiplag.is
Subject: Hverfi 108

Varðandi fyrirhugaðar breytingar á gatnamótum Bústaðavegar og Reykjanesbrautar, þá tel ég nokkuð víst að sú breyting muni þýða að umferð um götur milli Bústaðavegar og Miklubrautar mun aukast vegna umferðar sem vill aka Sæbraut í vesturátt eða austur, td. á leið til hverfa austan Elliðaána eða um vestur- eða suðurlandsveg. Þannig mun umferð td. um Réttarholtsveg aukast töluvert, sem klýfur skólahverfið með Réttarholtskóla öðru megin og Breiðagerðiskóla hinu megin. Þessi tillaga setur einnig aukið álag á gatnamót Miklubrautar og Sæbrautar / Reykjanesbrautar.

Ef fyrirhuguð brú verður líka slegin af og ekki verður hægt að aka inn á Bústaðaveg frá Reykjanesbraut, mun umferð um Sogaveg og Réttarholtsveg aukast enn frekar, vegna íbúa og starfsemi austast í Fossvogsdal, td. starfsemi Víkings og nýrra fyrirtækja, td. Landsvirkjunar, sem verða í nýjum húsum, næst Reykjanesbraut.

Ef þessi útfærsla verður ofan á er fyrirséð mikið álag og umferðartafir við gatnamót Réttarholtsvegar, annars vegar við Bústaðaveg og hins vegar við Sogaveg og brú yfir Miklubraut, þar sem örfáir bílar komast á götusvæði milli þriggja umferðarljósa!

Ég tel að íbúar hverfisins, þá sér í lagi í grennd Réttarholts- og Sogavegs, muni upplifa miklar umferðartafir og aukna umferð um innri götur hverfisins ef þessar tengingar Bústaðavegar við Reykjanesbraut verða aflagðar.

Kveðja
Kristín Pálsdóttir
Hólmgarði 40

Senta úr [Outlook fyrir Android](#)



Búrfoss

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Þörf framkvæmd, í reynd kallar umferðin þarna á mislæg gatnamót. Vanda þarf til verka þarna fyrir greiða og örugga umferð, að sama skapi varðandi gangandi og hjólandi vegfarendur með undirgöngum og/eða brú og huga samhliða við framkvæmdina að Elliðaánum.

Alla vega er nauðsynlegt að hafa afrein/brú af Reykjanesbrautinni þegar ekið er til norðurs inn á Bústaðaveg. Að sama skapi af Bústaðavegi til vinstri og inn á Reykjanesbraut ef mögulegt er- væntanlega sjálfkrafa af Bústaðavegi til hægri inn á Reykjanesbrautina og af Reykjanesbrautinni til hægri inn á Bústaðaveg þegar ekið er til suðurs. Endurskoða/hanna þarf hið nýlega hringtorg þarna við gatnamótin. ÓGJ.

Höfundur: Ómar Gaukur Jónsson

Sent inn þann: 15.09.2025

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

ÁLYKTUN

Á fundi íbúasamtaka Blesugrófar sem haldinn var í Bústaðakirkju 11. september 2025 voru teknar fyrir og ræddar hugmyndir sem komið hafa fram í Umhverfismatsskýrslu um hliðrun Reykjanesbrautar til vesturs í átt að Blesugrófinni og var eftirfarandi ályktun samþykkt samhljóða.

Við lýsum okkur alfarið mótfallin þeirri tillögu sem kemur fram í Umhverfismatsskýrslunni að hliðra Reykjanesbraut til vesturs í átt Blesugrófinni.

Jafnframt lýsum við yfir furðu okkar á þeirri lítilsvirðingu sem íbúum hverfisins er sýnd með því yfirhöfuð að koma fram með tillögu að færa þessa mestu umferðaræð landsins nær íbúabyggðinni en nú þegar er. Sérstakt er að af öllum þeim tillögum sem komu fram í skýrslunni skuli þessi tillaga vera talin vænlegasti kosturinn

Skv. skýrslunni kemur fram að gripið verði til mótvægisáðgerða með 3ja metra háum hljóðvegg að hluta til ofan á núverandi hljóðmön. Talið er að með því eigi að vera mögulegt að lækka hljóðstig hverfisins miðað við núverandi ástand. Engar áþreifanlegar sannanir eru fyrir því að hljóðstig muni lækka við þessar framkvæmdir og kemur reyndar fram að þrátt fyrir hljóðvarnir muni það ekki duga enda algild sannindi að því erfiðara er að skerma hávaða því nær sem hávaðavaldurinn er. Einnig kemur fram að hljóðstig neðstu húsanna í Blesugrófinni sé nú þegar óviðunandi. Þá hlýtur að vakna sú spurning af hverju ekki hafi enn verið ráðist í aðgerðir til að bæta bæta hljóðvist þeirra fyrst það er talið mögulegt núna.

Svifryksmengun og mengun frá útblæstri bíla er nú þegar verulegt vandamál og munu lífsgæði íbúa hverfisins skerðast enn frekar því nær sem Reykjanesbrautin færir hverfinu. Ljóst er að þar verður engum mótvægisáðgerðum við komið.

Flugrampurinn ber svo sannarlega nafn með rentu, stórkarlag lausn svo nálægt íbúabyggð er tímaskekkja. Augljós sjónmengun sem mun hafa verulega neikvæð áhrif á ásýnd nærumhverfisins. Svipaðri lausn var alfarið hafnað í borgarstjórn 2006 af öllum borgarfulltrúum.

Ljóst er að rampurinn mun að mestu leyti þjóna gegnumstreymisumferð. Umferðarteppuna sem myndast við þessi gatnamót verður að leysa með öðrum hætti. Til að greiða fyrir umferð um gatnamót Bústaðavegar og Reykjanesbrautar teljum við vera réttast að leyfa einungis hægri beygju inn og út af Bústaðavegi. Vandamálið af gegnumstreymisumferðinni sem kemur sunnan að verður einfaldlega að leysa á annan hátt, t.d. með því að beina henni á Miklubraut og umferðarslaufuna þar.

Höfundur: Sigurður Friðriksson

Sent inn þann: 13.09.2025



Skipulagsstofnun

Borgartúni 7b

105 Reykjavík

Garðabær, 16.9.2025

Málsnúmer: 202411-0017

SS

Efni: Gatnamót Bústaðavegar og Reykjanesbrautar og legu Borgarlínu. Umhverfismatskýrsla.

Vísað er í erindi úr Skipulagsgátt Skipulagsstofnunar, dags. 15. júlí 2025, þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar um umhverfismatskýrslu fyrir mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar við gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar og legu Borgarlínu.

Náttúrufræðistofnun veitti umsögn um matsáætlun framkvæmdarinnar þann 17. apríl 2023. Þar kom fram að stofnunin teldi áhrif framkvæmdarinnar á náttúru Elliðaárdals, Elliðaárvogis og Elliðaáanna sjálfra það atriði sem tengist fagsviði stofnunarinnar mest og því voru efnisatriði því tengt einungis rýnd. Sama á við um þessa umsögn. Í umsögninni um matsáætlunina benti Náttúrufræðistofnun á að bein áhrif vegna rasks vægu þyngst en einnig þyrfti að leggja mat á áhrifaþætti eins og hljóðvist og loftgæði og þá m.t.t. áhrifa á náttúru til viðbótar við mat á áhrif á fólk. Stofnunin lagði til að fjalla ætti um áhrif á fugla þar sem ríkulegt fuglalíf væri í Elliðaárvgi og við Elliðaár.

Náttúrufræðistofnun hefur kynnt sér umhverfismatskýrsluna og vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri.

Umhverfismatskýrslan er í það heila vönduð og ítarleg og jákvætt er að sjá að fylgt var ábendingu Náttúrufræðistofnunar úr umsögn um matsáætlun og fuglum bætt við sem matsþátt.

Náttúrufræðistofnun leggur áherslu á að rýna umfjöllun skýrslunnar um áhrif framkvæmdarinnar á þá umhverfisþætti sem tengjast fagsviði stofnunarinnar en það eru jarðfræði og vatnafar og lífríki. Ekki eru gerðar athugasemdir við framkvæmdalýsingu.

Fram kemur að aðalvalkostir séu lausn 6b varðandi legu Borgarlínu en sá valkostur felur í sér hliðrun Reykjanesbrautar til vesturs miðað við núverandi legu og lausn N3 sem snýr að legu Borgarlínu við Elliðaánnar. Þar er gert ráð fyrir meiri nálægð við vestari kvísl Elliðaáanna en jafnframt að við gerð nýrrar brúar yfir kvíslina verði farvegur hennar breikkaður og ekki lengur í þröngu ræsi eins og í dag.

Almennt er ljóst að valkostur 6b sé gott val m.t.t. áhrifa á náttúru Elliðaárdals því framkvæmdasvæði og bílaumferð færir fjær Elliðaám og áhrifasvæðið minnkar. Náttúrufræðistofnun tekur undir niðurstöðu umhverfismatsins um að þessi valkostur hafi óveruleg áhrif á náttúruminjar.

Varðandi fugla er vert að benda á að Náttúrufræðistofnun uppfærði nýlega válista um fugla. Töluverðar breytingar urðu á nokkrum tegundum m.a. tegundum sem fjallað er um í umhverfismatskýrslunni s.s. heiðlóa, lóupræll, spói og stelkur sem áður voru metnar í engri eða yfirvofandi hættu en eru nú allar metnar í nokkurri hættu. Engar af þessum tegundum eru líklegar til að finnast í miklum mæli nálægt gatnamótum Bústaðavegar og Reykjanesbrautar en allar líklegar til að nýta sér á vissum árstímum



fæðuöflunarsvæði á leirum við ósa vestari kvíslar Elliðaánna, síst kannski spói. Ólíklegt sé þó að þessum tegundum fjórum standi ógn af framkvæmdunum. Gulönd, sem er áfram skilgreind í nokkurri hættu, er mjög sjaldgæf en finnst reglulega á Elliðaánum á veturna, gæti stafað tímabundin ógn af truflun á framkvæmdatíma, en sú ógn er ólíkleg til að vera mikil.

Náttúrufræðistofnun telur umfjöllun um möguleg áhrif á fugla í umhverfismatsskýrslunni vera nákvæm og tekið er undir það mat sem þar fer fram sem og niðurstöðu umhverfismatsins um að áhrifin verði aðallega óbein og tímabundin en þegar tekið er tillit til sammögnunaráhrifa við aðrar framkvæmdir geti þau talist nokkuð neikvæð og jafnvel talsvert neikvæð fyrir valkost N3. Mótvægisaðgerðir eru skynsamlegar en til viðbótar við að forðast framkvæmdir á varptíma má benda á að fyrir áhrifasvæði N3 er fartími á vorin og haustin einnig viðkvæmur tími.

Varðandi umfjöllun um áhrif á jarðminjar á jarðkönnun eftir að fara fram þ.a. hvort jarðmyndanir sem verði fyrir raski, s.s. setlög frá jökultíma, hafi mögulega hátt verndargildi, á eftir að koma betur í ljós. Mikilvægt er að hlífa Elliðaárhrauni og jaðri þess fyrir raski. Valkostur 6b er því óneitanlega heppilegastur hvað það varðar. Miðað við núverandi þekkingu getur Náttúrufræðistofnun tekið undir að áhrif á jarðminjar eru líkleg til að reynast óveruleg.

Mögulegt er að rask vegna framkvæmdanna hafi áhrif á vatnafar og þá er möguleg mengunarhætta frá framkvæmdum og umferð á bæði framkvæmda- og rekstartíma. Tryggja þarf vandlega mengunarvarnir til að hlífa Elliðaám og Elliðaárvogi. Lausn N3 felur í sér álag fyrir Elliðaár á framkvæmdatíma en mun leiða til þess að árfarvegurinn breiðkar í vestari kvíslinni sem ætti að bæta vatnsformfræðilegt ástand kvíslarinnar og þar með mögulega skilyrði fyrir vatnalíf þ.m.t. göngulaxa. Mikilvægt er að framkvæmdir sem geta valdið truflun fyrir göngufiska fari fram utan göngutíma eins og mælt er með í umhverfismatsskýrslunni. Tekið er undir niðurstöðu umhverfismatsins að heildaráhrif á vatnalíf eru líkleg til að vera nokkuð neikvæð.

Engar athugasemdir við umfjöllun um áhrif á hljóðvist, loftgæði eða landslag.

Náttúrufræðistofnun gerir ekki frekari athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna og telur hana gefa upp raunsæja mynd af áhrifum framkvæmdarinnar á þá umhverfispætti sem stofnunin fjallar um í umsögninni.

Virðingarfyllt,

Snorri Sigurðsson

Sviðsstjóri náttúruverndarsviðs

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Sem íbúi í Fossvogi vil ég koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri:

-Ég er afar ánægður með að gert sé ráð fyrir stoppistöð fyrir borgarlínu í Elliðaárdal.

-Einnig er mjög jákvætt að engin tillaga geri ráð fyrir vinstri beygju af Bústaðavegi til norðurs á Reykjanesbraut/Sæbraut

-Ég hef miklar efasemdir um ágæti brúarinnar eða "flugrampsins" sem á að gera umferð bíla kleift að aka af Reykjanesbraut úr suðri inn á Bústaðaveg. Ég tek undir athugasemdir sem komið hafa fram áður þess efnis að brúin muni auka umferð um Bústaðaveg. Bústaðavegur er fyrst og fremst íbúagata fyrir þau okkar sem búa í hverfinu en ekki gegnumstreymisgata né stofnbraut. Hraði bílaumferðar um Bústaðaveg er nú þegar of mikill og aðstæður fyrir umferð gangandi alls ekki nógu góðar. Bústaðavegur sker hverfið nú þegar í tvennt og foreldrar veigra sér við því að senda börn yfir hann án fylgdar. Ég hef áhyggjur af því að brúin muni gera ástandið á Bústaðavegi verra ef hún verður byggð og beina þangað umferð sem ætti að fara um stofnbrautir.

-Einnig hef ég áhyggjur af því að áðurnefnd brú muni hafa neikvæð áhrif á ásýnd hverfisins og Elliðaárdalsins. Afstöðumyndir sýna að hún mun gnæfa yfir Elliðaárdal, Blesugróf og væntanlegri byggð við austurenda Bústaðvegar. Þetta er ekki sú borgarmynd sem sæmir hverfinu að mínu mati.

Virðingarfyllst.

Höfundur: Stefán Svavarsson

Sent inn þann: 08.09.2025

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Reykjavík, 16. september 2025
E-2025-127/00.11

Umsögn um gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu

Vísað er til máls nr. 1009/2025 sem auglýst er til umsagnar í Skipulagsgátt. Um er að ræða umhverfismatsskýrslu um áformaðar breytingar á gatnamótum Bústaðavegar og Reykjanesbrautar.

Er hér um að ræða mikilvægt innviðaverkefni sem fer fram á fjölbreyttu svæði með nærliggjandi íbúabyggð, íþróttasvæði Víkings, uppbyggingu atvinnulífs og meginsamgönguæðum. Fyrr á árinu festi Landsvirkjun kaup á þremur lóðum við Bústaðaveg 143, 145 og 147 sem liggja að Reykjanesbraut. Fyrirtækið hefur til skoðunar uppbyggingu nýrra höfuðstöðva á tveimur þessara lóða sem gætu orðið fullbúnar eftir 3-4 ár ef af framkvæmdunum verður. Í höfuðstöðvum Landsvirkjunar starfa í dag um 200 manns. Mikilvægt er að nýtt skipulag taki mið af aðgengi að núverandi mannvirkjum ásamt nýjum mannmörgum vinnustað og annarrar mögulegrar uppbyggingar á svæðinu.

Landsvirkjun hefur á þessu stigi tvær efnislegar athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna:

1. Tryggja þarf samræmi milli atvinnuuppbyggingar og vistvænna samgangna.

Í fyrsta lagi er mikilvægt að sú lausn sem er valin taki mið af uppbyggingu á svæðinu og feli í sér borgarlínustöð. Mikilvægt er að vistvænar samgöngur verði raunhæfur valkostur á nýju og uppbyggðu svæði við Bústaðaveg. Landsvirkjun hvetur starfsfólk sitt til umhverfissvænna samgöngumáta, t.d. með samgöngustyrkjum. Það er hagsmunamál fyrir fyrirtækið að starfsfólk þess hafi tryggt aðgengi að skilvirkum almenningssamgöngum sem bjóði upp á raunhæft val á fjölbreyttum og vistvænum ferðamátum.

Landsvirkjun bendir á að verði borgarlína í miðdeili Reykjanesbrautar er ekki gert ráð fyrir borgarlínustöð. Sú lausn borgarlínu sem er í jaðrinum austan megin brautarinnar gerir aftur á móti ráð fyrir borgarlínustoppi. Borgarlína í jaðrinum austan megin væri þannig mun ákjósanlegri lausn með tilliti til uppbyggingar á svæðinu og myndi hvetja til umhverfissvænna samgöngumáta.

2. Útfærsla gatnatengingar bjóði upp á greitt aðgengi úr öllum áttum við Bústaðaveg

Í öðru lagi gerir Landsvirkjun athugasemd varðandi útfærslu á gatnamótum Bústaðavegar og Reykjanesbrautar. Bent er á mikilvægi þess að sú lausn sem verði fyrir valinu takmarki ekki gatnatengingar en bjóði frekar upp á greitt aðgengi úr öllum áttum við Bústaðaveg.

Framkvæmdaraðili hefur sett fram tvær lausnir, 6b1 og 6b2 sem aðalvalkosti. Af þeim telur Landsvirkjun að lausn 6b2, með vinstri beygju á brú sé mun ákjósanlegri með tilliti til væntanlegar uppbyggingar við Bústaðaveg þar sem umferð úr suðri um Reykjanesbraut á þar greiða leið til vesturs inn á Bústaðaveg. Sú tenging skiptir verulegu máli fyrir atvinnustarfsemi á svæðinu sem ella þyrfti að leita annarra lausna fyrir starfsmenn að komast inn á svæðið með tilheyrandi umferðarálagi.

Lausn 6b1, sýnir aftur á móti ekki rampa frá Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg til vesturs. Yrði sú lausn fyrir valinu myndi skapast verulega takmarkandi þáttur fyrir vegfarendur sem kæmu frá suðri á leið norður um Reykjanesbraut. Þeir aðilar þyrftu að aka lengra og um ein stærstu gatnamót landsins (stóru mismislaugu gatnamót Miklubrautar og Reykjanesbrautar) og koma svo til baka í suðurátt til að komast inn á Bústaðaveg. Það lengir ekki aðeins ferðatíma heldur eykur einnig það álag sem er nú þegar á þessu gatnamót. Landsvirkjun telur þannig að lausn 6b1 sé mun verri kostur fyrir væntanlegt starfsfólk á svæðinu en aðrir



kostir sem sýna ramp frá Reykjanesbraut og inn á Bústaðaveg.

Landsvirkjun vill að lokum hvetja til þess að í næstu skrefum verði skilgreind raunhæf og markviss tímaáætlun með áherslu á lágmörkun samgöngutruflana á framkvæmdatíma. Mikilvægt er að áfram verði vandað til samráðs og upplýsingagjafar til nærumhverfis og lóðarhafa á aðliggjandi lóðum.

Virðingarfyllt,
Kristín Linda Árnadóttir
Aðstoðarforstjóri

Rafnar Lárusson
Framkvæmdastjóri fjármála og upplýsingatækni

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Mig langar að spyrja yfirvöld hvort það verði gerðar einhverjar mótvægisáðgerðir vegna væntanlegrar aukinnar umferðar um Bústaðaveg með þessum framkvæmdum, þá sem snúast að öryggis gangandi og hjólandi yfir Bústaðaveg. Ég bý við Bústaðaveg, rétt við Grímsbæ og hef orðið vitni af því alltof oft að bílar þjóta yfir rauð ljós og setji gangandi vegfarendur í stórkostlega hættu.

Ég hef stundum nefnt undirgöng eða brýr undir og yfir Bústaðaveg fyrir gangandi og hjólandi en hef heyrt að það myndi stuðla að meiri hraða bíla - en málið er að það skiptir ekki svo miklu máli, málið snýst um að komast yfir (eða undir) Bústaðaveg á sem öruggastan máta og það er að sjálfsögðu öruggast að þurfa ekki að þvera götuna sjálfa.

Hefur eitthvað verið hugað að þessum þáttum, þ.e. öryggi gangandi og hjólandi yfir Bústaðavegin?

Höfundur: Guðrún S Gröndal

Sent inn þann: 08.09.2025



Mörki-Austurhús,
Grundarheimili

Car Buddy

The Salvation
Army Iceland

49

Geirsnef Dog Park

P

Raubagerði

Bíldshöfði

Tunguvegur

49

Sjávarfoss

Básendi

Ásendi

Ellirðaa

Óm Apartments

Leikvöllur

Garðsandi

Skógargerði 1

Litlagerði

Sogavegur

Byggðarendi

Búrfoss

Bjarkarhlíð

Grillhúsið á Sprengisandi

Austurgerði

Bústaðavegur

Bústaðavegur

Reykjanesbraut

Markland

Seljaland

Sjórnugróf

Undraland

galand

Logaland

Snæland

Póló róló

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatsskýrslu)

Athugasemd:

Ég vil koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum við fyrirhugaðar lausnir á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar í tengslum við 3. lotu Borgarlínu.

1) Of margir tengipunktur á of stuttu bili

A ~1,5–2 km kafla milli Miklubrautar og Breiðholtsbrautar eru þegar eða verða fjögur stór mislæg gatnamót:

- Miklubraut
- Bústaðavegur (fyrirhuguð mislæg lausn)
- Stekkjarbakki/Smiðjuvegur
- Breiðholtsbraut

Fjarlægðin frá Miklubraut að Bústaðavegi er um 800 m og þaðan um 700 m í Stekkjarbakka. Að bæta við fullri tengingu við Bústaðaveg á þessum kafla myndi skapa óþarfa flækjustig og öryggisáhættu, þar sem ökumenn hafa of stutt svigrúm til akreinaskipta og sameiningar.

2) Alþjóðleg viðmið

Þýskir staðlar (RAA – Richtlinien für die Anlage von Autobahnen) mæla almennt með minnst 1,5–2 km bili milli mislægra gatnamóta; sé bilið styttra þarf safn- og dreifibrautir (collector–distributor). Norskir vegnormalar (Statens vegvesen, Håndbok N100) leggja sömu áherslu á að forðast of margar tengingar á stuttum köflum. Tenging við Bústaðaveg á ~800 m bili samræmist ekki þessum viðmiðum.

3) Óþarfa kostnaður og landnotkun

Vinstri beygjulösn með brú er dýr og landfrek, með áhrifum á jaðarsvæði Elliðaárdals. Hægri inn- og útkeyrslur bæta litlu við þar sem Miklubraut, Stekkjarbakki/Smiðjuvegur og Breiðholtsbraut sinna þegar helstu tengingum. Fjármunum er betur varið í veðurvarðar, upphitaðar og notendavænar Borgarlínustöðvar.

4) Mögulegir valkostir

A. Engin tenging við Bústaðaveg

— Miklubraut, Stekkjarbakki/Smiðjuvegur og Breiðholtsbraut nægja sem tengingar á þessum kafla. Einfaldasta, öruggasta og hagkvæmasta lausnin.

B. Óbein tenging í gegnum Stekkjarbakka/Smiðjuveg og núverandi hringtorg

— Ef nauðsynlegt þykir að Bústaðavegur tengist, þá gerist það óbeint: rampur frá Bústaðavegi tengist rampi Stekkjarbakka/Smiðjuvegur sem þegar leiðir í mislæga tengingu með hringtorgi. Þaðan getur umferð farið inn á Reykjanesbraut eða aðrar leiðir. Enginn nýr beinn tengipunktur bætist við á Reykjanesbraut.

5) Raunhæf leið frá Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg

Ef ökumenn vilja komast frá Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg er raunhæf og örugg leið í gegnum Miklubraut: fara af Reykjanesbraut inn á Miklubraut, taka slaufuna í mislægum gatnamótum og hægribeygju þaðan inn á Bústaðaveg.

Full tenging við Bústaðaveg á þessum kafla er bæði óþörf og óhagkvæm. Besti kosturinn er að sleppa henni (Valkostur A). Ef hún verður samt talin nauðsynleg, á hún að vera óbein í gegnum Stekkjarbakka/Smiðjuveg og núverandi hringtorg (Valkostur B). Þetta tryggir einfaldara, öruggara og hagkvæmara mannvirki og styður meginmarkmið verkefnisins: uppbyggingu Borgarlínu með góðri notendaupplifun.

Höfundur: Páll Ólafsson

Sent inn þann: 23.08.2025

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatskýrslu)

Athugasemd:

Það ætti að vera öllum ljóst sem eiga leið um umrædd gatnamót að gríðarleg þörf er á framkvæmdum og breytingum á þeim, því í dag sinna þau í raun öllum leiðum sem í gegnum þau fara illa.

Yfirlýst markmið breytinganna eru víst tvö. Annars vegar að greiða fyrir umferð sem fer þar í gegn og þá virðist fókusinn vera aðallega á Reykjanesbraut, sem er skiljanlegt enda myndast þar stærsti umferðarhnútur höfuðborgarsvæðisins alla virka daga allan ársins hring. Hins vegar er markmiðið að koma fyrir stoppistöð Borgarlínu sem mun auka aðgegni Bústaðahverfis að almenningssamgöngum. Það er ekki spurning í mínum huga, og ég tel flestra sem búa í hverfinu, að þörf sé að betrubæta bæði þessi atriði. Fyrirhugaðar lausnir ættu að leysa ágætlega úr hvoru tveggja.

Hins vegar er einkennilegt að í kynningum á breytingum á umræddum gatnamótum sé ekki tekið á því stóra vandamáli sem umferðin í gegnum Bústaðahverfið er. Gatnamótin eru ein stærsta stofnbraut höfuðborgarsvæðisins og hverfisgata að mætast, en það er talað um þær eins og þær eigi að þjóna svipuðu hlutverki.

Umferðin í hverfinu er nú þegar alltof mikil með tilliti til stærðar og íbúafjölda og getur eina útskýringin verið vegna of mikillar gegnumkeyrslu í hverfinu. Verði þessar breytingar að veruleika þá mun gegnumkeyrslu umferð í Bústaðahverfi stórukast. Breytingar á beygjum inn á og út af Bústaðavegi ættu að miðast að því að þjóna einungis þeim sem eiga erindi í hverfið, en ekki þeim sem ætla að keyra í gegnum það.

Því myndi ég vilja að samhliða þessum breytingum yrðu lagðar fram tillögur og raunhæfar lausnir sem sporna alfarið gegn gegnumkeyrslu á Bústaðavegi í báðar áttir frá Háaleitisbraut og að Reykjanesbraut.

Í sögulegu samhengi hefur þetta verið gert áður í borginni. Sjálfur ólst ég upp í Hlíðunum og fékk oft að heyra að Hamrahlíðin hafi eitt sinn verið gegnumkeyrslugata fyrir marga, en nánast enginn stytir sér lengur leið um það hverfi í dag vegna þeirra breytinga sem gerð hafa verið á henni. Það sama þarf að gera á Bústaðavegi.

Ef það verður ekki gert þá verður hið minnsta að koma fyrir undirgöngum á nokkrum stöðum á Bústaðavegi svo börn í hverfinu sem sækja skóla og íþróttir sitt hvoru megin við hann geti komist þar örugglega í gegn allan ársins hring.

Höfundur: Bjarki Brynjarsson

Sent inn þann: 15.09.2025

Vegna: Máls nr. 1009/2025, Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu (Kynning umhverfismatskýrslu)

Athugasemd:

Nauðsynlegt er að gera eftirfarandi mælingar við húsin sem eru staðsett næst áætluðum framkvæmdum (Blesugróf), við Bústaðarveg, í Fossvogsdalnum, og við leikskóla og skóla:

CO₂ (carbon dioxide), N₂O (nitrous oxide), SO₂ (sulfur dioxide) PM (svifryk), CH₄ (methane), HFC (hydrofluorocarbons), formaldehyde, benzene, NO_x (nitrogen oxide), CO (carbon monoxide) ásamt Decibel mælingum á háannatíma.

Rannsóknirnar verða að vera framkvæmdar af óháðum sérfræðingum áður en fyrirhugaðar framkvæmdir hefast. Það þarf síðan að reikna út áætlaða aukningu á þessum gildum þegar búið er að taka með í reikningin aukningu á umferð og aukinni nálægð við íbúa. Síðan þarf að opinbera og kynna þessar niðurstöður áður en fyrirhugaðar framkvæmdir hefjast.

Margar vísindalegar rannsóknir sýna að ofangreind atriði eru mjög skaðleg fyrir heilsu og þá sérstaklega fyrir börn, eldra fólk og fólk með lungna-, hjarta- og æðasjúkdóma.

Höfundur: Ester Kristínardóttir

Sent inn þann: 10.09.2025

Gatnamót Reykjanebrautar og Bústaðavegar með tilliti til Borgarlínu
Umhverfismatsskýrsla til kynningar
15.07.2025 - 16.09.2025

Undirritaður vill gera athugasemdir við tiltekin atriði í teikningaheftinu því ljóst má vera að þær teikningar verða notaðar í framhaldsvinnu en á þeim eru gallar.

Á bls. 12 er þetta yfirlit (og það er notað í mörgum öðrum teikningum).

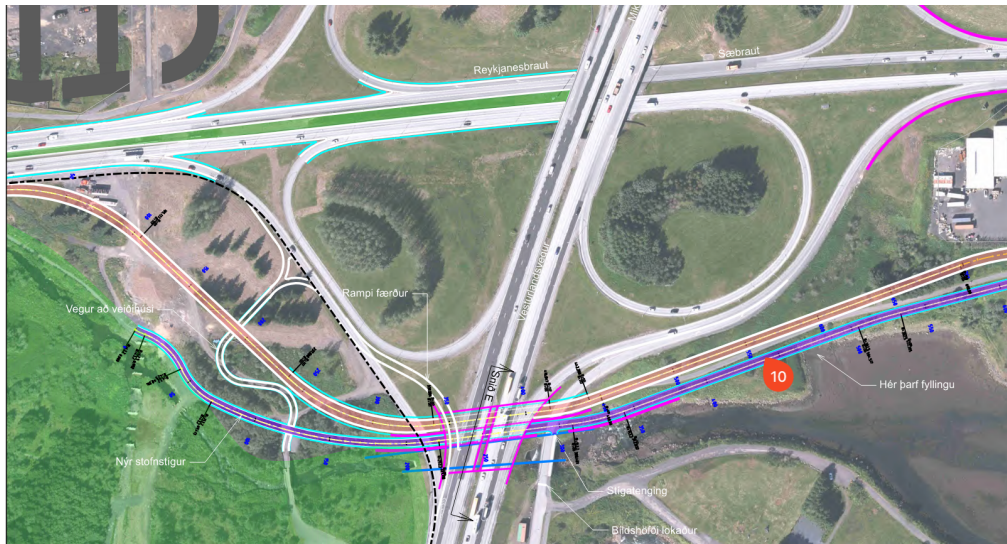


Þarna er öllum stígum steipt saman í einn flokk: Gangandi / hjólandi. En þeir eru mjög mismunandi; alveg frá því að stígar 1-5 eru fullbúnir 3+3m samhliða hjóla- og göngustígar niður í það að stígur 6 er mjór, þúfóttur útivistarstígur sem hefur ekkert verið haldið við. Þar á milli eru margar mismunandi gerðir af stígum. Ég vil benda á að gera þarf greiningu á þeim stígum sem eru þarna svo hægt sé að skipuleggja með nægum fyrirvara að fara í framkvæmdir til að laga þá stíga sem ætlunin er að nota sem hjáleioir. Sérstaklega þarf að horfa til þess að umferð gangandi og hjólandi er mismunandi þarna; gangandi er líklega mest útivist en hjólandi mest samgöngur.

Undirgöngin 7 og 8 eru eins ólík og hugsast getur. Nr. 7 eru breið undirgöng fyrir samhliða stíga og þokkalega hátt til lofts. Nr. 8 eru þröng og lág göng, það lekur vatn í þeim, aðkoma frá dalnum er erfið, það er gróður allt í kringum þau, o.sv.frv. Aftur þarf þarna að skipuleggja framkvæmdir til að nr. 8 séu nothæf sem hjáleio fyrir samgönguumferð hjólandi.

Stígamót 9 eru alls ekki eins og þau eru teiknuð. Þau eru 90° beygja og þarf að fara í framvæmdir til að mýkja þá beygju áður en hún verður notuð sem hjáleið (og aðrar leiðir frá undirgöngum nr. 8 eru ekki hentugar).

Á bls. 64 er þessi teikning en þarna fer stígur undir framkvæmdasvæði. Þessi stífur tengir í dag hjólastíginn á Rafstöðvarvegi við hjólastíginn meðfram Suðurlandsbraut annars vegar og inn í Vogahverfið hins vegar.

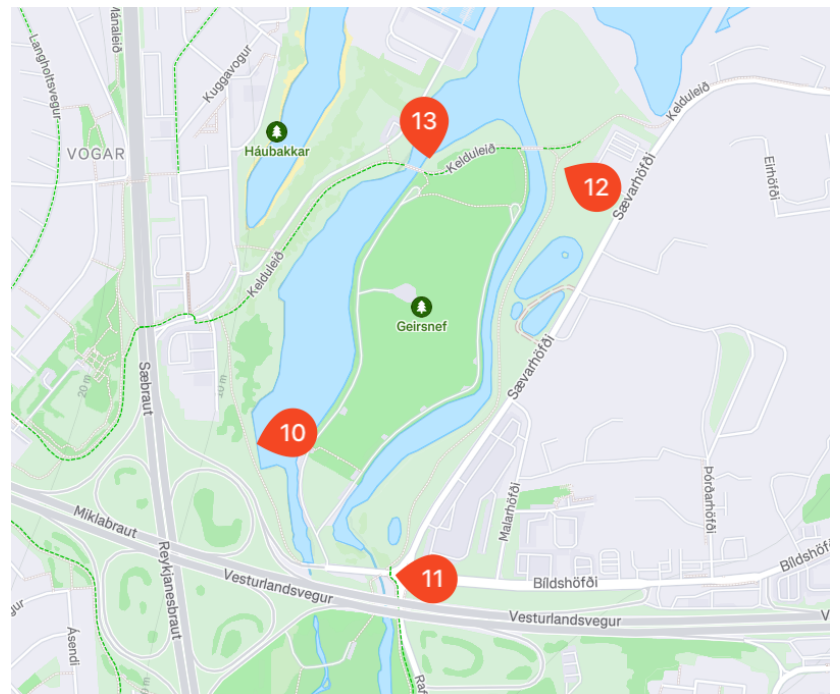


Norður endi, laus N3 Borgarlínan í sérrými austan Reykjanesbr. Fer undir nýja brú á Vesturlandsvegi, ásamt stígum og árfarvegi Rampi færður sunnan Miklubrautar Bíldshöfði lokaður
Frumdrög

Áður en hann hverfur undir framkvæmdasvæði vil ég benda á fara þarf í framvæmdir á Geirsnefinu og leggja hjólastíg milli Rafstöðvarvegur við Bíldshöfða og hjólastígsins Kelduleiðar.

Nánar tiltekið, þar sem 10 fer undir framvæmdir þarf að leggja hjólastíg á milli 11 og 12 svo að 13 geti verið hjáleið.

Til þess að þetta sé hægt að skipuleggja þarf að greina leiðirnar á svæðinu og hvernig þær eru notaðar.



Erlendur S. Þorsteinsson
Háulind 24, 201 K.

Sept. 2025 / Björn Gunnarsson
Tilleggi um höfnir
og bústaðaverka
Göðnir og Regjarmark
á Bústaðavegur

