

Viðbrögð framkvæmdaraðila við umsögnum lögbundinna umsagnaraðila og almennings við umhverfismatsskýrslu vegna gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar og hluta 3. lotu Borgarlínu milli Mjóddar og Vogabyggðar.

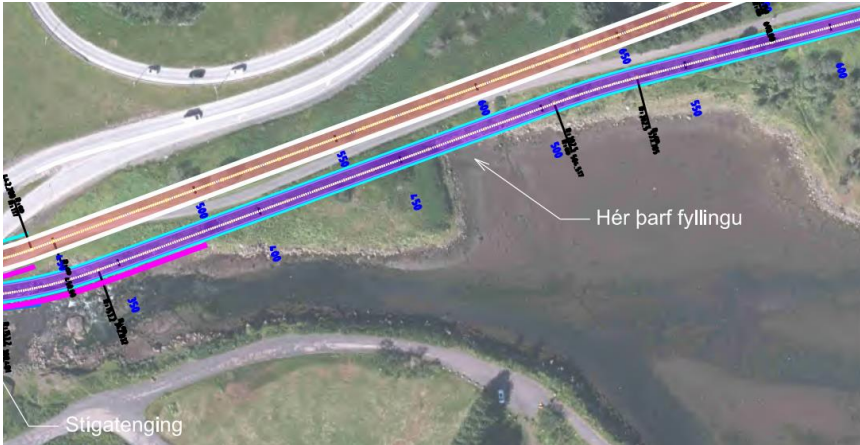
Umsögn Kópavogsbæjar krefst ekki viðbragða.

Veitur gera ekki athugasemdir.

Umhverfis- og orkustofnun taldi ekki ástæðu fyrir stofnunina að veita umsögn þar sem umfjöllun um vatnamál væri fullnægjandi.

Ekki bárust umsagnir frá Minjastofnun Íslands eða Samgöngustofu

Nr.	Umsögn	Svar framkvæmdaraðila
1	Fiskistofa, dags. 27.8.2025	
1.1	<p>„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.</p> <p>Sjá nánar: https://island.is/leyfi-fiskistofu</p> <p>Það kann að eiga við um þær framkvæmdir sem hér eru til umfjöllunar.“</p>	<p>Áður en sótt verður um leyfi verður kannað hvort að þörf sé á leyfi Fiskistofu vegna framkvæmdanna. Framkvæmdin mun þó aðeins hafa áhrif á vestari kvísl Elliðaánna þar sem veiði er óheimil.</p>
2	Náttúruverndarstofnun, dags. 2.9.2025	
2.1	<p>„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 náttúruminjaskrá byggir á heildarmati á náttúrufari, 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.“</p>	<p>Valkostagreining hefur verið unnin þar sem m.a. var horft til verndargildis Elliðaárdals. Aðalvalkostur framkvæmdaraðila (lausn 6b) gerir ráð fyrir að Reykjanesbraut verði hliðrað til vesturs og er framkvæmdin utan deiliskipulags Elliðaárdals og hverfisverndarsvæðis. Ekki er unnt að vera utan þess svæðis sem skilgreint er á náttúruminjaskrá sem aðrar náttúruminjar en nær afmörkun þess svæðis m.a. yfir hluta núverandi Reykjanesbrautar og Vesturlandsvegar, en það er það manngerða land sem vísað er til í skýrslunni.</p> <p>Aðalvalkostur framkvæmdaraðila gerir ráð fyrir að opnað verði á vestari kvísl Elliðaár og farvegur hennar gerður náttúrulegri. Einnig verða lagðir</p>

		<p>nýir stígar samhliða Borgarlínu sem bætir tengingar svæðisins, m.a. til útivistar. Að mati framkvæmdaraðila hefur þetta jákvæð áhrif á forsendur verndar. Í umhverfismatskýrslu eru lagðar til mótvægisáðgerðir til að koma í veg fyrir áhrif eða lágmarka þau, þar sem við á.</p>
<p>2.2</p>	<p>„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.</p> <p>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 riski vegna útfærslu N3.“</p>	<p>Í umhverfismatskýrslu eru settar fram áðgerðir til að koma í veg fyrir að olíur og önnur mengandi efni berist frá vinnuvélum á framkvæmdatíma. Þær lúta m.a. að ástandi og hreinsun tækja, lekavörnum, mengunarvarnarbúnaði og verklagi við áfyllingar á tæki (sjá nánar í kafla 5.13.3).</p> <p>Vegna N3 verður líklega þörf á fyllingu líkt og sýnd er á teikningunni hér að neðan. Fyllingin yrði þó lítilsháttar og myndi aðallega hafa áhrif á strandlengjuna á um 30-50 m kafla, en hún er manngerð á þessum stað. Framkvæmdaraðili telur því að framkvæmdin muni ekki hafa teljanleg áhrif á leirur.</p> 
<p>2.3</p>	<p>„Fossar Í Elliðaánni eru nokkrir fossar sem mynda hluta af verndargildi Elliðaárdals. Samkvæmt b-lið 2. mgr. 61. gr. laga nr. 60/2013 um</p>	<p>Framkvæmdin mun ekki hafa áhrif á sýn fossa frá Elliðaárdal. Öll mannvirki tengd framkvæmdum sem kunna að hafa áhrif á ásýnd svæðisins verða staðsett vestan við árnar.</p>

	<i>náttúruvernd skulu fossar og nánasta umhverfi þeirra njóta verndar „að því leyti að sýn að þeim spillist ekki“.</i>	
2.4	<p><i>„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.“</i></p>	<p>Elliðaárhraun liggur austan við vestari kvísl Elliðaár. Framkvæmdir vegna aðalvalkostar framkvæmdaraðila (lausn 6b + N3, þ.e. Borgarlína í vesturkanti Reykjanesbrautar þar sem brautinni er hliðrað til vesturs og tenging Borgarlínu við Vogastöð er undir nýja brú meðfram vestari kvíslinni þar sem hún rennur undir Vesturlandsveg) fara allar fram vestan árinna og munu ekki hafa áhrif á ána nema þar sem áin rennur undir Vesturlandsveg. Þar verður farvegur vestari kvíslarinnar breikkaður en þær framkvæmdir eru allar innan svæðis þar sem hrauninu hefur þegar verið raskað vegna mannvirkjagerðar (Vesturlandsvegur). Vegna framkvæmda á því svæði þarf þó að gæta sérstaklega að því að vinnuvélar valdi ekki óþarfa raski s.s. með skýrri afmörkun og merkingum framkvæmdasvæðisins.</p> <p>Eins og fram kemur í kafla 5.4.2 í umhverfismatsskýrslu er það helst lausn 6a (þ.e. þegar Borgarlína er í austurkanti núverandi Reykjanesbrautar) sem getur haft áhrif á hraunið þar sem að færa þarf göngu- og hjólastíg inn í Hólmann. Þó er gert ráð fyrir að lega núverandi stíga verði notuð og rask á hrauni þannig lágmarkað.</p> <p>Valkostagreining hefur verið unnin þar sem m.a. var horft til verndargildis Elliðaárdals. Með hliðrun Reykjanesbrautar til vesturs er komið í veg fyrir rask á hrauni sem nýtur sérstakrar verndar (aðalvalkostur, lausn 6b).</p>
2.5	<p><i>„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</i></p>	<p>Sótt verður um framkvæmdaleyfi fyrir framkvæmdum. Ekki er talið að aðalvalkostur framkvæmdaraðila raski svæðum sem njóta verndar.</p>

	<p><i>mikilvægi minjanna og sérstöðu í íslensku og alþjóðlegu samhengi, sbr. 3. og 4. mgr. 61. gr. laganna.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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 náttúrufyrirbæri sem verða fyrir röskun.“</i></p>	
2.6	<p><i>„Fuglalíf</i></p> <p><i>Náttúrufræðistofnun uppfærðan válista fyrir stöðu tegunda árið 2025, 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.</i></p> <p><i>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.</i></p>	<p>Framkvæmdaraðili þakkar ábendingar um uppfærðan válista. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar (liður 7.2) er fjallað um uppfærðan válista. Þar kemur fram að nokkrar tegundir, m.a. heiðlóa, lóupræll, spói og stelkur, sem áður voru metnar í engri eða yfirvofandi hættu, séu nú flokkaðar sem tegundir í nokkurri hættu. Þessar tegundir eru allar líklegar til að nýta fæðuöflunarsvæði á leirum við ósa vestari kvíslar Elliðaáanna á vissum árstímum, þó kannski síst spói. Þrátt fyrir þessa breytingu er talið ólíklegt að framkvæmdunum fylgi veruleg ógn við þessar tegundir. Gulönd, sem áfram er skilgreind í nokkurri hættu, er afar sjaldgæf en hefur reglulega sést á Elliðaánum yfir vetrartímam. Talið er að hugsanleg truflun á framkvæmdatíma kunni tímabundið að hafa áhrif á viðveru hennar, en sú ógn er talin óveruleg.</p> <p>Framkvæmdin mun ekki hafa bein áhrif á búsvæði fugla en vænta má óbeinna áhrif vegna truflana frá vinnuvélum á framkvæmdatíma sem og vegna umferðar um nýjar tengingar á rekstrartíma. Gert er ráð fyrir að framkvæmdum verði haldið í lágmarki á varptíma og jafnframt verða engar framkvæmdir í vestari kvísl Elliðaár frá apríl og fram í miðjan september (á göngutíma fiska).</p>

	<p><i>Óljóst er hvort að lögð sé fram vöktunaráætlun og hugmyndir um uppbyggingu búsvæða vegna búsvaðataps“</i></p>	<p>Ekki er gert ráð fyrir sérstakri vöktun á fuglalífi vegna framkvæmdarinnar, en benda má á að Reykjavíkurborg hefur staðið fyrir árlegum talningum á fuglum á völdum svæðum frá 2018, m.a. í Elliðaárvogi. Þær veita reglulegar upplýsingar um þróun fuglalífs á svæðinu. Hins vegar er mögulegt að endurmeta þörfina fyrir vöktun á hönnunar- og framkvæmdastigi.</p>
2.7	<p><i>„Bakkagróður</i> <i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Að mati Náttúruverndarstofnunar er nauðsynlegt að framkvæmdir sem hafa áhrif á bakkagróður Elliðaáanna 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.“</i></p>	<p>Í greinargerð kemur fram að vegna lausnar 6a, þar sem Borgarlína er í austurkanti Reykjanesbrautar og brautinni er haldið í núverandi legu, eru mannvirki mjög nálægt vestari kvísl Elliðaár. Þrátt fyrir að ekki sé gert ráð fyrir að inngrip verði í sjálfan árbakkann, kallar lausnin á tilfærslu göngu- og hjólastíga sem og endurnýjun brúar yfir ána. Gert er ráð fyrir að við slík inngrip verði notast við núverandi legu stíga eftir því sem kostur er, til að lágmarka rask á svæðinu .</p> <p>Valkostagreining hefur farið fram og gerir aðalvalkostur framkvæmdaraðila, valkostur 6b, ráð fyrir að Reykjanesbraut verði hliðrað til vesturs. Með þeirri útfærslu er hvorki þörf á að færa stíga né endurnýja brú, og þannig er komið í veg fyrir áhrif á bakkagróður við vestari kvísl Elliðaár.</p>
3	Reykjavíkurborg, dags. 15.9.2025	
3.1	<p><i>„Framkvæmdirnar samræmast stefnu aðalskipulags Reykjavíkur um að styðja við Borgarlínu og efla vistvæna ferðamáta.</i> <i>Þó er mikilvægt að tryggja að áhrif á Elliðaárdal verði lágörkuð, bæði hvað varðar ásýnd, hljóðvist og aðgengi almennings.</i></p>	<p>Framkvæmdaaðili tekur undir mikilvægi þess að lágmarka áhrif á Elliðaárdal og leggur áherslu á að mótvægisáðgerðir verði útfærðar með það að markmiði að vernda ásýnd, hljóðvist og aðgengi almennings að dalnum á framkvæmdatíma og til frambúðar.</p>

	<i>Reykjavíkurborg leggur áherslu á að mótnægisaðgerðir verði útfærðar með það að leiðarljósi að styrkja útivistargildi dalsins og vernda lífríki Elliðaáanna.“</i>	
3.2	<i>„Borgin telur sérstaklega mikilvægt að vöktun á hljóðvist og vatnalífi verði hluti af eftirfylgni, þrátt fyrir að skýrslan telji slíkt ekki nauðsynlegt.“</i>	Mögulegt er að endurmeta þörf á vöktun á hönnunar- og framkvæmdastigi.
4	Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur, dags. 16.9.2025	
4.1	<i>„HER vill byrja á að ítreka tvær 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.“</i>	Í kafla 2.3 í umhverfismatsskýrslu er vísað til stefnu stjórnvalda um Hreint loft til framtíðar - áætlun um loftgæði á Íslandi 2018-2029.
4.2	<i>„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.“</i>	Ekki liggur fyrir hvar vinnubúðir eða möguleg efnisgeymslu- eða efnisvinnslusvæði verða staðsett innan framkvæmdasvæði . Þessum svæðum verður valin staður þar sem hætta á mengun óþægindum og ónæði fyrir almenning og umhverfi er sem minnst, auk þess sem hugað verður að aðgerðum til að tryggja öryggi á svæðunum. Sótt verður um starfsleyfi til HER vegna þessa áður en framkvæmdir hefjast.
4.3	<i>„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 raunumferðarhraða.“</i>	Samkvæmt reikniáðferð skal miða við skiltaðan hámarkshraða. Í hávaðareglugerð er kveðið á um að reikna skuli ársmeðaltal hávaða miðað við áætlað framtíðarástand, en ekki sérstaklega við verstu aðstæður. Upplýsingar um raunhraða liggja ekki fyrir, en gera má ráð fyrir að hann sé breytilegur eftir tíma dags og umfangi umferðar hverju sinni.
4.4	<i>„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</i>	Mörk fyrir hávaða vegna framkvæmda eru eingöngu skilgreind með tilvísun til leyfilegs vinnutíma í reglugerð nr. 724/2008 um hávaða (sjá töflu 4 í viðauka reglugerðarinnar).

	<p>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 viðvörðunum til íbúa.“</p>	<p>Til að draga úr áhrifum vegna hávaða frá vinnuvélum á framkvæmdatíma verður gerðar hljóðvarnir áður en framkvæmdir hefjast.</p> <p>Ekki er talið nauðsynlegt að setja upp hljóðmæla til að fylgjast með hávaða meðan á framkvæmdum stendur, sbr. umfjöllun í kafla um framkvæmdatíma. Áhersla verður lögð á góða upplýsingagjöf til nærliggjandi íbúa og að vinnutími haldist innan þeirra marka sem reglugerðin heimilar.</p>
4.5	<p>„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.“</p>	<p>Út frá niðurstöðum umhverfismatsins var ekki talin sérstök þörf á vöktun á dýralífi. Nú þegar fara fram árlegar fuglatalningar í Elliðaárvogi á vegum Reykjavíkurborgar og rannsóknir á fiskistofnum í Elliðaánum því er þegar til staðar vöktun á þessum þáttum. Sem mótvægisáðgerð er lagt til að framkvæmdir í vestari kvísl Elliðaár fari ekki fram á göngutíma fiska (frá apríl fram í miðjan september) eða á varptíma fugla.</p> <p>Huga mætti að vöktun á gæðapáttum straumvatnshlotins Elliðaár, sbr. athugasemdir Hafrannsóknarstofnunar í lið 5 hér að neðan, en framkvæmdaraðila þætti eðlilegt að sú vöktun væri á vegum heilbrigðiseftirlitsins (sjá svarlið 5.1).</p>
4.6	<p>„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.“</p>	<p>Vísað er til svarliðar 4.2.</p>
5	<p>Hafrannsóknarstofnun, dags. 19.9.2025</p>	
5.1	<p>„Gert er ráð fyrir að áður en leyfi eru gefin út fyrir framkvæmdinni liggja 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 strandsjávarhlotið Innri Sund – Elliðaárvogur – Grafarvogur (nr. 104-1303-C). Fram kemur í töflu 1 í viðauka 6 að efnafræðilegt ástand vatnshlotanna sé óþekkt,</p>	<p>Unnið var áhrifamat vatnshlota í tengslum við umhverfismatið og verður það uppfært á síðari stigum hönnunar ef þörf er á. Líkt og Hafrannsóknarstofnun bendir á eru Elliðaárnar nú þegar undir álagi og má gera ráð fyrir að það álagi aukist á komandi árum, m.a. vegna ýmissa vegafamkvæmda, aukinnar byggðar, landfyllinga og annarra þátta. Framkvæmdaraðili tekur undir að mikilvægt sé að fylgjast reglulega</p>

	<p><i>vistfræðilegt ástand strandsjávarhlotsins 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.</i></p> <p><i>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 Suðurlandsvegjar, 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 vatnshlotin með tilliti til ofangreindra gæðapáttanna.“</i></p>	<p>með gæðapáttum vatnshlotanna. Samkvæmt lögum um stjórn vatnamála (nr. 36/2011) ber hlutaðeigandi stofnunum ríkisins, ásamt heilbrigðiseftirliti sveitarfélaga, að annast slíka vöktun. Í útgefinni vöktunaráætlun vatnaáætlunar 2022-2027 er áætlað að Elliðaárnar verði vaktaðar á tímabilinu. Í ljósi þess að álag á vatnshlot stafa af fjölbreyttum þáttum og aðilum, þ.m.t. bæði byggð og ólíkum framkvæmdum, telur framkvæmdaraðili eðlilegt að vöktun fari fram á vegum heilbrigðiseftirlitsins.</p>
6	<p>Minjastofnun Íslands, dags. 30.9.2025</p>	

6.1	<p>„ 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 löggin 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.</p>	<p>Á framkvæmdatíma verða minjar girtar af til að tryggja vernd þeirra, líkt og kveðið er á um umhverfismatsskýrslu og í umsögn Minjastofnunar.</p>
-----	--	---

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.

“

6.2	<p>„</p> <p>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 varðveislúákvæði 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 Elliðaárna 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 Elliðaárna voru, á sögulega dýpt svæðisins.</p> <p>“</p>	<p>Við nánari athugun kom í ljós að Elliðaárbrú vestari (232-88) verður ekki fyrir raski vegna framkvæmdanna líkt og áður hefur verið tilgreint í umhverfismatsskýrslu. Hins vegar er gert ráð fyrir að loka fyrir akandi umferð yfir brúna. Brúin verður áfram nýtt sem samgönguleið fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur.</p>
-----	---	---

6.3	<p>„ 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.</p> <p>Minjastofnun hefur að öðru leyti ekki athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna.</p> “	<p>Ef áður ókunnar minjar finnast við framkvæmdir verður það tilkynnt til Minjastofnunar í samræmi við lög um menningarminjar nr. 80/2012.</p>
7	<p>Náttúrufræðistofnun, dags. 16.9.2025</p>	
7.1	<p>„Almennt er ljóst að valkostur 6b sé gott val m.t.t. áhrifa á náttúru Elliðaárdals því framkvæmdasvæði og bílaumferð færast fjær Elliðaám og áhrifasvæðið minnkar. Náttúrufræðistofnun tekur undir niðurstöðu umhverfismatsins um að þessi valkostur hafi óveruleg áhrif á náttúru minjar.“</p>	<p>Krefst ekki viðbragða.</p>
7.2	<p>„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 umhverfismatsskýrslunni 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 Elliðaáanna, síst kannski spói. Ólíklegt sé þó að þessum tegundum fjórum standi ógn af framkvæmdunum. Gulönd, sem er áfram skilgreind í</p>	<p>Framkvæmdaraðili þakkar fyrir umsögnina. Varðandi framkvæmdir á fartíma fugla að vori og hausti skal tekið fram að sem mótvægisáðgerð er gert ráð fyrir að engar framkvæmdir fari fram í vestari kvísl Elliðaár (fyrir valkost N3) á göngutíma fiska, þ.e. frá apríl og fram í miðjan september. Þessi tímarammi nær yfir fartíma á vorin (apríl–maí) og að hluta yfir fartíma á haustin (lok ágúst til byrjun nóvember). Með þessu er markvisst dregið úr líkum á röskun á göngu fiska á viðkvæmstu tímum ársins. Framkvæmdaraðili telur ekki raunhæft að takmarka framkvæmdatíma frekar, þar sem slíkt gæti haft veruleg áhrif á framkvæmdaáætlun og framgang verksins í heild.</p>

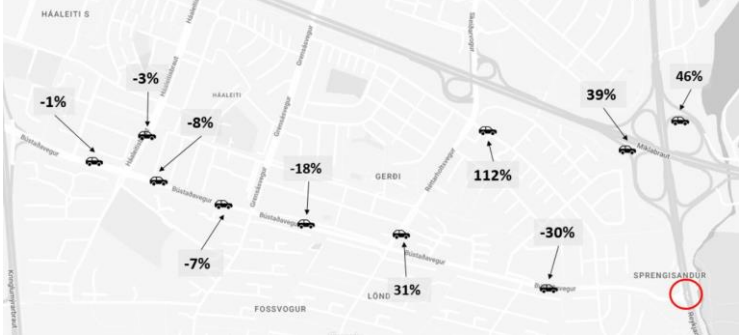
	<p><i>nokkurri hættu, er mjög sjaldgæf en finnst reglulega á Elliðaánum á veturna, gæti stafað tímabundin ógn af truflun á framkvæmdatíma, en sú ógn er ólíkleg til að vera mikil.</i></p> <p><i>Náttúrufræðistofnun telur umfjöllun um möguleg áhrif á fugla í umhverfismatsskýrslunni vera nákvæm og tekið 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. Mótvægisáðgerðir 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.“</i></p>	
7.3	<p><i>„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 Elliðaárrhauri og jaðri þess fyrirraski. 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.“</i></p>	Krefst ekki viðbragða.
7.4	<p><i>„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 brekkar 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.“</i></p>	Krefst ekki viðbragða.

7.5	„Engar athugasemdir við umfjöllun um áhrif á hljóðvist, loftgæði eða landslag.“	Kemst ekki viðbragða.
8	Vegagerðin, dags. 17.9.2025	
8.1	„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.“	Við breytingar á skipulagi verður veghelgunarsvæði sýnt á skipulagsuppdráttum.
9	Páll Ólafsson, dags. 23.8.2025	
9.1	<p>„Of margir tengipunktur á of stuttu bili Á ~1,5–2 km kafla milli Miklubrautar og Breiðholtsbrautar eru þegar eða verða fjögur stór mislæg gatnamót:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miklubraut • Bústaðavegur (fyrirhuguð mislæg lausn) • Stekkjarbakki/Smiðjuvegur • Breiðholtsbraut <p>Fjarlægðin frá Miklubraut að Bústaðavegi er um 800 m og þaðan um 700 m í Stekkjarbakka. Að bæta við fullri tengingu við Bústaðveg á þessum kafla myndi skapa óþarfa flækjustig og öryggisáhættu, þar sem ökumenn hafa of stutt svigrúm til akreinaskipta og sameiningar.</p> <p>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 Bústaðveg á ~800 m bili samræmist ekki þessum viðmiðum.““</p>	Það er rétt að fjarlægðin milli mislægra gatnamóta á þessum kafla er styttri en viðmið í Þýskalandi og Noregi gera almennt ráð fyrir. Þau viðmið byggja þó á forsendum um hærri leyfilegan hámarkshraða sem, meðal annars, skýrir lengri fjarlægðir milli gatnamóta. Einnig eru slík viðmið, t.d. í RAA og N100, fyrst og fremst sett fram með hraðbrautir í dreifbýli í huga og eiga því ekki eins vel við í þéttbýlisumhverfi, þar sem áhersla er lögð á að styðja við fjölbreytta ferðamáta, tryggja gott aðgengi að hverfum og dreifa akandi umferð á skilvirkan hátt um gatnakerfið.

9.2	<p>„Óþarfa kostnaður og landnotkun <i>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.“</i></p>	<p>Markmið vinstribeygju á brú er að bæta umferðaröryggi og draga úr töfum fyrir akandi umferð. Mismunandi útfærslur hafa verið skoðaðar með það að leiðarljósi að lágmarka áhrif á Elliðaárdal, og leggur framkvæmdaraðili áherslu á að lausn verði valin með það í huga.</p>
9.3	<p>„Mögulegir valkostir A. Engin tenging við Bústaðaveg — Miklubraut, Stekkjarbakki/Smiðjuvegur og Breiðholtsbraut nægja sem tengingar á þessum kafla. Einfaldasta, öruggasta og hagkvæmasta lausnin.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.“</p>	<p>Varðandi hægri inn- og útkeyrslur sýna greiningar að slík útfærsla eykur álag á suðaustur ramp Vesturlandsvegur, sem er nú þegar mikið og oftast en ekki yfir álagsmörkum. Þá er tenging inn á Bústaðaveg mikilvæg fyrir viðbragðsaðila.</p> <p>Framkvæmdaraðili tekur undir mikilvægi þess að Borgarlínustöðvar verði vel útfærðar, með góðu aðgengi og samþættingu við aðra samgönguinnviði.</p>
10	Deirdre Elizabeth Clark, dags. 24.8.2025	

10.1	<p>„Verkefnið ætti að setja almenningsamgöngur og virka ferðamáta í forgang, ekki aðeins bílaumferð.</p> <p>Lagt skal áherslu á að Borgarlínan verði burðarás svæðisbundinna samgangna.“</p>	<p>Markmið framkvæmdarinnar er að efla alla ferðamáta, ekki aðeins bílaumferð. Með framkvæmdunum er verið að koma fyrir leið Borgarlínu á milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka, og samhliða henni verða lagðir nýir hjóla- og göngustígar. Þannig er stuðlað að fjölbreyttum og vistvænum samgöngum.</p>
10.2	<p>„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 almenningsamgangna.</p> <p>Rétt bíl milli gatnamóta stuðlar að auknum öryggi, greiðari umferð og áreiðanlegri almenningsamgöngum til framtíðar.</p> <p>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“</p>	<p>Vísað er til svarliðar 9.1</p>
11	<p>Sveinn Þórhallsson, dags. 3.9.2025</p>	
11.1	<p>„Í skýrslunni er gert ráð fyrir að Borgarlína taki stóran sveig í kringum slaufuna á Miklubraut áður en hún fer upp á fyrirhugaðan stokk í Vogunum. Uppgefin ástæða er að ekki var talið pláss undir brúnni yfir Reykjanesbrautina.</p> <p>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</p>	<p>Rýmið sem vísað er til byggir á innmælingum, akstursferlagreiningum og leiðbeiningum BRT (Bus Rapid Transit) um það rými sem Borgarlínuvagnar þurfa.</p> <p>Niðurstöður greininga sýna að vagnar Borgarlínunnar geta ekki mæst undir Vesturlandsvegi án þess að þeir snertist, aki mjög hægt eða þurfi að bíða eftir að vagn úr gagnstæðri akstursstefnu fari fram hjá. Þá er sú lausn ekki að bæta aðgengi fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur en markmið framkvæmdarinnar er að bæta aðgengi allra ferðamáta.</p> <p>Þá reyndist erfitt að leiða Borgarlínu undir Vesturlandsveg án þess að takmarka möguleika á útfærslu skiptistöðvar í Vogabyggð og án þess að klippa í sundur Sogaræsi. Sogaræsi er mikilvæg frárennislögn með</p>

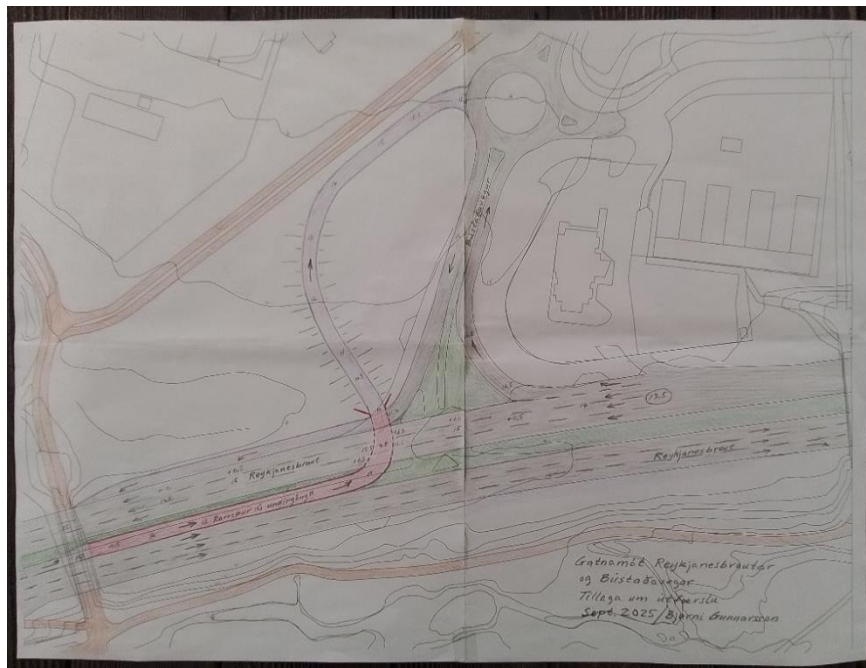
	<p><i>almenningsgangna. Það er val að gera það ekki. Þessi sveigur er að mínu mati afar lýsandi fyrir nálgun margra aðila sem að skipulagsmálum höfuðborgarsvæðisins koma, jafnvel þeirra sem vinna að Borgarlínu. Hér er verið að festa í sessi ákveðinn undirlægjuhátt almenningsgangna gagnvart einkabílum. Það er spurning um viðhorf, og hér er viðhorfið það að jafnvel hágæða almenningsgöngur skuli víkja fyrir bílnum á stærstu gatnamótum landsins.“</i></p>	<p>sjálfrennsli og 132 kV háspennustreng sem þjónar stórum hluta höfuðborgarsvæðisins. Talsvert flækjustígs felst í að eiga við þessar lagnir.</p>
<p>11.2</p>	<p><i>„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.</i></p> <p><i>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.“</i></p>	<p>Lokun vinstribeygja var skoðuð, valkostir með hægri inn / hægri út, en þeir teljast ekki uppfylla markmið framkvæmdarinnar sem felur m.a. í sér að bæta flæði bílaumferðar. Greiningar sýna að með lokun vinstribeygjunnar eykst akandi umferð í slaufunni við gatnamót Miklubrautar og Vesturlandsvegar, sem eykur fléttuvandamál og skapar óöruggar aðstæður á annatímum. Þá gæti lokun vinstribeygju af Reykjanesbraut aukið umferð annarsstaðar í Bústaðahverfi, sérstaklega um Réttarholtsveg. Vinstribeygja á brúnni dregur hins vegar úr töfum og bætir umferðaröryggi, sem er í samræmi við markmið framkvæmdarinnar.</p> <p>Gerðar voru talningar á nokkrum gatnamótum í tengslum við lokun Bústaðavegar vegna framkvæmda við hringtorg austast á veginum (við Sprengisand). Niðurstöður talninganna voru í góðu samræmi við fyrri greiningar leiðarvals í samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins (SLH). Niðurstöður úr SLH sýna að umferð eykst verulega í suðaustur rampi Vesturlandsvegar, sem nú þegar er að þolmörkum á ákveðnum tímum dags.</p>

		 <p>Fjölmargar lausnir á gatnamótum Vesturlandsvegur og Reykjanesbrautar hafa verið skoðaðar, en greiningar sýna að erfitt er að bæta afköst þeirra. Þetta er meðal þess sem liggur að baki áformum um Sæbrautarstokk og Sundabraut, sem báðar geta dregið úr álagi á Vesturlandsveg og Reykjanesbraut.</p>
11.3	<p>„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.“</p>	<p>Það er mikilvægt að hafa í huga að ákvörðunin um vinstribeygju á brú byggir ekki eingöngu á kostnaði heldur einnig á umferðarflæði, umferðaröryggi og áreiðanleika samgöngukerfisins fyrir alla ferðamáta. Vísað er til svarliðar 11.2 í þessu samhengi.</p>
11.4	<p>„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</p>	<p>Varðandi ásýndarmyndir frá Blesugróf er vísað til myndar 5.25 í kafla um landslag og ásýnd í umhverfismatsskýrslu. Myndin sýnir sjónarhorn frá núverandi göngu- og hjólastíg sem liggur meðfram hverfinu. Í sama kafla kemur fram að fyrirhugaðir hljóðveggir muni draga úr ásýndaráhrifum framkvæmdarinnar í Blesugróf, en jafnframt skerða útsýni frá svæðinu.</p>

	<i>að skýrsluhöfundar sýna alls kyns ásýndarmyndir en engar af rampinum frá Blesugróf.“</i>	
11.5	<p><i>„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.</i></p> <p><i>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 tólmstundir og íþróttir í Fossvogi.</i></p> <p><i>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.“</i></p>	<p>Með tilliti til uppbyggingar höfuðstöðva Landsvirkjunar myndi lokun vinstribeygjunnar leiða til aukinnar akandi umferðar um Bústaðaveg, frá Réttarholtsvegi að Sprengisandi. Þá hefur önnur starfsemi í Fossvogi, Víkings einnig áhrif á dreifingu umferðar og lokun vinstribeygja myndi því auka álag á bæði Réttarholtsveg og Grensásveg.</p> <p>Markmiðið er ekki að gera Bústaðaveg að stofnvegi. Greiningar á talningum sýna hins vegar að með lokun beggja vinstribeygja eykst umferð umtalsvert á Réttarholtsvegi, sem er varhugavert. Sjá einnig svarlið 11.2.</p> <p>Á næstu stigum hönnunar ætti að leggja til mótvægisáðgerðir til að draga úr gegnumakstri um Bústaðaveg og bæta umferðaröryggi.</p>
12	Arnar Leví Marísson, dags. 4.9.2025	
12.1	<p><i>„Sem íbúi við Bústaðaveg og í hverfinu til margra ára finnst mér að minnka ætti umferð um Bústaðaveg þar sem umferðarpungi 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.</i></p>	<p>Takk fyrir umsögnina. Framkvæmdaraðili skilur vel áhyggjur af aukinni akandi umferð og öryggi barna við Bústaðaveg. Markmið framkvæmdarinnar er ekki að gera Bústaðaveg að stofnvegi heldur að bæta umferðaröryggi og aðgengi allra ferðamáta.</p>

	<p><i>Parna 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 umferðarlæði um Bústaðveg sé verið að skapa hættu og ónæði fyrir fólk í hverfinu.</i></p> <p><i>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 Reykjanesbraut 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.</i></p> <p>...</p> <p><i>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."</i></p>	<p>Í valkostagreiningu var einnig litið til þess að loka gatnamótunum. Greiningar sýna að slík lokun myndi leiða til verulegs aukins álags á gatnamót Miklubrautar og Reykjanesbrautar (slaufugatnamót) og jafnframt auka umferð um Réttarholtsveg og Sogaveg. Umferðargreiningar á áhrifum lokunar byggðu á gögnum yfir fjögurra daga tímabil og því aðeins unnt að draga ályktanir um skammtímaáhrif og tímabundna breytingu á ferðamynstri út frá þeim. Ekki er því unnt að meta með fullnægjandi hætti hver varanleg áhrif lokunarinnar yrðu eftir að ferðamynstur hefði aðlagast breyttu fyrirkomulagi gatnamótanna. Samgöngulíkan höfuðborgarsvæðisins tekur hins vegar mið af aðlögun ökumanna að kerfinu til lengri tíma og gefur því vísbendingar um varanleg áhrif. Niðurstöður líkansins benda til aukinnar umferðar um Sogaveg og Réttarholtsveg ef gatnamótunum yrði lokað.</p> <p>Sjá einnig svarlið 11.2.</p> <p>Á næstu hönnunarstigum ætti að leggja áherslu á hraðatakmarkandi aðgerðir sem og aðrar mótvægisáðgerðir og að tryggja öruggar göngu- og hjólatengingar við skóla og íþróttasvæði.</p>
13	Bjarni Gunnarsson, dags. 4.9.2025	
13.1	<p><i>„Í fyrirliggjandi tillögum um útfærslu breyttra gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar er ekki að sjá tillögu um vinstri beygju af Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg sem fer um undirgöng. Hér er kynnt/sýnd slík útfærsla sem undirritaður telur að leysi umferðarmálin jafn vel og kynnt brúarlausn, en að útfærsla með undirgöngum undir Reykjanesbraut sé miklu ódýrari og umhverfisvænni.</i></p>	<p>Litið hefur var til sambærilegrar lausnar í fyrri frumdrögum (árið 2006) sem og í núverandi vinnu. Í frumdrögum frá árinu 2006 voru fjölmargar lausnir skoðaðar, hátt í 30, en voru slegnar af borðinu af mörgum ástæðum.</p> <p>Hins vegar, til að komast með undirgöng í ásættanlegri hæð þarf að lækka sig í kringum 5-6 m. Lækkunin þarf að vera á um 100 m kafla, sem leiðir til langhalla um 7% (þegar einnig er tekið tillit til hæð undirganga)</p>

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



“

og svo þarf að koma sér aftur upp með um 7% langhalla. Slíkt fyrirkomulag getur sett skorður á stærri ökutæki og ökutæki viðbragðsaðila og samræmist ekki Veghönnunarreglum Vegagerðarinnar.

Auk þess þarf að hefja lækkun rampsins strax eftir undirgöng, sem leiðir til flókinna útfærslna. Miðað við hönnunarhraða 50–60 km/klst. fæst beygjuradíus (R) sem samræmist ekki Veghönnunarreglum Vegagerðarinnar (lágmarks R = 113 m). Það þýðir að akandi vegfarendur þyrftu að draga hratt úr hraða, t.d. úr 80 niður í 30 km/klst. á tæplega 100 m, sem telst óæskilegt út frá umferðaröryggi.

Þá myndi slík hönnun krefjast breiðara þversniðs Reykjanesbrautar, sem myndi annaðhvort skerða verndarsvæði Elliðaárdals eða kalla á hliðrun Reykjanesbrautar lengra til vesturs, sem er ekki fýsilegt með hliðsjón af byggð við Blesugróf.

Jafnframt væri veglína með undirgöngum á þessum stað undir grunnvatnsstöðu, sem eykur áhættu og flækjustig í hönnun og framkvæmd.

Af ofangreindum ástæðum var þessi lausn felld út sem raunhæfur kostur.

14 Auðunn Sæmundsson, dags. 5.9.2025

14.1 „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 slyshætta. Ég hef nokkrum sinnum sé árekstra þarna.“

Umsögnin krefst ekki viðbragða.

15 Erling Þór Birgisson, dags. 7.9.2025

15.1	<p>„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.“</p>	<p>Líkt og kemur fram í umhverfismatsskýrslu er þörf á byggingartæknilegum lausnum til að tryggja að hljóðstig í Blesugróf verði innan skilgreindra viðmiðunarmarka samkvæmt reglugerð nr. 724/2008 um hávaða. Á þessu stigi liggur ekki fyrir hvernig slíkum lausnum verður nákvæmlega háttað, en þær verða skilgreindar á síðari stigum hönnunar með hliðsjón af mælingum og útreikningum á væntanlegu hljóðstigi.</p>
15.2	<p>„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?“</p>	<p>Varðandi loftgæði, þá kemur fram í umhverfismatsskýrslu að myndun svifryks vegna umferðar er að miklu leyti háð umferðarhraða, slitstyrk malbiks og notkun nagladekkja. Þó að fyrirhugaðar séu breytingar á gatnamótunum, þ.e. afnám umferðarljósa og bætt flæði, muni draga úr losun mengunarefna (s.s. NO_x efna) má ekki búast við því að myndun svifryks minnki samhliða því.</p> <p>Veðurfarsaðstæður hafa mikil áhrif á dreifingu svifryks ásamt staðsetningu og fyrirkomulagi nærliggjandi mannvirkja. Gera má ráð fyrir að þrátt fyrir að vegurinn verði færður nær byggð í Blesugróf muni fyrirhugaðir hljóðveggir að einhverju hindra að svifryksmengun aukist innan hverfisins. Þá hefur rannsókn héraendis einnig sýnt að gróðurbelti á milli götu og byggðar geti haft jákvæð áhrif á loftgæði með því að draga úr dreifingu svifryks¹.</p>

¹ https://hi.is/visindin/grodur_dregur_ur_svifryki#:~:text=%C3%9Er%C3%B6stur%20%C3%9Eorsteinsson%2C%20pr%C3%B3fessor%20%C3%AD%20umhverfis-%20og%20au%C3%B0lindafr%C3%A6%C3%B0i%20%E2%80%9ESvifryksmengun,umfer%C3%B0arhra%C3%B0a%2C%20en%20gr%C3%B3%C3%B0ur%20getur%20einnig%20komi%C3%B0%20h%C3%A9r%20til.

		Við áframhaldandi hönnun væri því æskilegt að skoða möguleikann á að koma fyrir gróðurveggjum eða sambærilegum grænni skjólbeltum sem hafa tvíþættan tilgang: að draga úr hljóðstigum og bæta loftgæði með því að minnka svifryksmengun inn í hverfið.
16	Íbúar í Stjörnugróf 29, dags. 8.9.2025	
16.1	<p>„Nýting almenningsamgangna og tengsl við græn svæði</p> <p>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 Blesugróf og nærbyggð nýta, Elliðaárdalur. Fyrir krakka, fjölskyldur og eldri borgara í Blesugróf 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 Blesugróf.“</p>	Aðalvalkostur framkvæmdaraðila, valkostur 6b, gerir ráð fyrir að Borgarlínustöð verði í austurkanti Reykjanesbrautar, sjá nánar á mynd 3.4 í umhverfismatsskýrslu. Aðgengi íbúa að stöð almenningsamgangna mun því ekki að versna vegna framkvæmdanna.
16.2	<p>„Aðgengi að þjónustu og stytting akstursleiða</p> <p>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 Blesugróf 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</p>	Aðalvalkostur framkvæmdaraðila er með vinstribeygju frá Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg. Ljóst er að í valkosti sem gerir ekki ráð fyrir vinstribeygju af Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg munu akstursleiðir frá umræddum svæðum lengjast. Er það tekið með í niðurstöður og samanburð valkosta í vinnunni.

	<i>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.“</i>	
17	Óskar Örn Jónsson, dags. 8.9.2025	
17.1	<i>„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.“</i>	Landþrengsli austan Reykjanesbrautar og verndarsjónarmið tengd Elliðaárdal útiloka möguleikann á að koma fyrir vinstribeygju frá Bústaðavegi inn á Reykjanesbraut. Göng undir brautina þyrftu að liggja neðar en vatnsborð árinna, sem myndi fela í sér byggingartæknilegar áskoranir. Vestan megin getur nálægð við önnur gatnamót, aðeins 200 metrar að Miklubraut og 400 metrar að Stekkjarbakka, takmarkanir á útfærslum. Þá gera landslag, landhalli (4–7%) og grunnvatnsstaða Elliðaáa bæði brýr og undirgöng tæknilega flókin og kostnaðarsöm.
18	Páll Jörgen Ammendrup, dags. 8.9.2025	
18.1	<i>„Mæli með framkvæmdunum“</i>	Umsögnin krefst ekki viðbragða
19	Anna Kristmundsdóttir, dags. 8.9.2025	

19.1	„Mæli með framkvæmdum þessum“	Umsöngin krefst ekki viðbragða
20	Stefán Svavarsson, dags. 8.9.2025	
20.1	<p>„-Ég er afar ánægður með að gert sé ráð fyrir stoppistöð fyrir borgarlínu í Elliðaárdal.</p> <p>-Einnig er mjög jákvætt að engin tillaga geri ráð fyrir vinstri beygju af Bústaðavegi til norðurs á Reykjanesbraut/Sæbraut</p> <p>-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.“</p>	<p>Framkvæmdaaðili tekur undir mikilvægi þess að mögulegt sé að koma fyrir Borgarlínustöð í Elliðaárdal og lokun vinstribeygju frá Bústaðavegi til norðurs.</p> <p>Varðandi áhyggjur sem tengjast rampinum frá Reykjanesbraut inn á Bústaðveg, þá benda greiningar til þess að vinstribeygja frá Reykjanesbraut inn á Bústaðveg sé nauðsynleg til að uppfylla markmið framkvæmdarinnar um bætt flæði allra ferðamáta. Lokun hennar myndi leiða til aukins álags á aðra hluta kerfisins. Rampurinn er ekki hannaður í þeim tilgangi að gera Bústaðaveg að stofnvegi, heldur til að dreifa umferð betur og bæta umferðaröryggi.</p> <p>Á næstu hönnunarstigum ætti að leggja áherslu á hraðatakmarkandi aðgerðir sem og aðrar mótvægisáðgerðir og að tryggja öruggar göngu- og hjólatengingar.</p>
20.2	„Einnig hef ég áhyggjur af því að áður nefnd brú muni hafa neikvæð áhrif á ásýnd hverfisins og Elliðaárdalsins. Afstöðumyndir sýna að hún mun gnæfa yfir Elliðaárdal, Blesugróf og væntanlegri byggð við austurenda Bústaðveggar. Þetta er ekki sú borgarmynd sem sæmir hverfinu að mínu mati.“	Í hönnun verður lögð áhersla á að lágmarka sjónræn áhrif rampsins með því að velja sem hagkvæmasta hæðarlegu og nýta mótvægisáðgerðir á borð við hljóðveggi, landmótun og gróður sem fellur sem best að umhverfinu.
21	Guðrún S Gröndal, dags. 8.9.2025	
21.1	„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	Vísað er til svarliðar 20.1. Við undirbúning framkvæmdarinnar hefur verið tekið tillit til umferðaröryggis og aðgengis allra ferðamáta.

	<p><i>Grímsbæ og hef orðið vitni af því alltof oft að bílar þjóta yfir rauð ljós og setji gangandi vegfarendur í stórkostlega hættu.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Hefur eitthvað verið hugað að þessum þáttum, þ.e. öryggi gangandi og hjólandi yfir Bústaðavegin?”</i></p>	
22	Ester Kristínardóttir, dags. 10.9.2025	
22.1	<p><i>„Nauðsynlegt er að gera eftirfarandi mælingar við húsin sem eru staðsett næst áætluðum framkvæmdum (Blesugróf), við Bústaðarveg, í Fossvogsdalnum, og við leikskóla og skóla:</i></p> <p><i>CO2 (carbon dioxide), N2O (nitrous oxide), SO2 (sulfur dioxide) PM (svifryk), CH4 (methane), HFC (hydrofluorocarbons), formaldehyde, benzene, NOx (nitrogen oxide), CO (carbon monoxide) ásamt Decibel mælingum á háannatíma.</i></p> <p><i>Rannsóknirnar verða að vera framkvæmdar af óháðum sérfræðingum áður en fyrirhugaðar framkvæmdir hefjast. 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.</i></p> <p><i>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.“</i></p>	<p>Í umhverfismati framkvæmdarinnar var litið til áhrifa á hljóðvist og loftgæði og gert ráð fyrir mótvægisáðgerðum, m.a. hljóðvörnum og bættri umferðarstýringu. Mikilvægt er að hafa í huga að aukning í akandi umferð sem spáð er til framtíðar tengist að miklu leyti íbúauppbyggingu á höfuðborgarsvæðinu og að litlu leyti framkvæmdinni einni og sér. Markmið verkefnisins er að bæta umferðaröryggi og umferðarflæði, sem getur dregið úr staðbundinni loftmengun.</p> <p>Tillögur um mælingar verða teknar til skoðunar í samræmi við lögbundið ferli, en allar framkvæmdir verða unnar með áherslu á öryggi og heilsu íbúa.</p>
23	Kristín Pálsdóttir, dags. 11.9.2025	

23.1	<p>„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 Elliðaáa 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.“</p>	<p>Hér er líklega verið að vísa til þess ef lokað væri á báðar vinstribeygjur, þ.e. að eingöngu verða leyfðar hægribeygjur um gatnamótin. Greiningar sýna að umferð eykst meira á Réttarholtsvegi ef vinstribeygja frá Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg yrði lokað.</p> <p>Aðalvalkostur framkvæmdaraðila er með vinstribeygju á brú frá Reykjanesbraut og inn á Bústaðaveg. Með því er stuðlað að betra umferðarflæði og dregið úr álagi á aðrar tengingar.</p>
23.2	<p>„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 Réttarholtsveg, 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.“</p>	<p>Aðalvalkostur framkvæmdaraðila gerir ráð fyrir vinstribeygju á brú frá Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg. Í öðrum valkostum sem voru teknir til skoðunar var litið til þessara lausna, s.s. að loka gatnamótunum eða leyfa eingöngu hægribeygjur um þau. Greiningar sýna að þessar útfærslur leiða til verulegrar aukningar í akandi umferð um nærliggjandi götur og styðja því síður við markmið framkvæmdarinnar um að dreifa umferð og bæta umferðarflæði og öryggi.</p>
24	Sigurður Friðriksson, ályktun íbúasamtaka Blesugrófar, dags. 13.9.2025	
24.1	<p>„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</p>	<p>Færslan er innan núverandi veghelgunarsvæðis Reykjanesbrautar. Ástæða þess að sú lausn var valin er sú að hún gerir kleift að koma Borgarlínu fyrir í sérrými án þess að fara inn á verndarsvæði Elliðaárdals. Með þessu er vernd náttúru- og útivistarsvæða tryggð, sem var eitt af lykilmarkmiðum verkefnisins.</p>

nú þegar er. Sérstakt er að af öllum þeim tillögum sem komu fram í skýrslunni skuli þessi tillaga vera talin vænlegasti kosturinn“

Að auki er gert ráð fyrir mótvægisáðgerðum, m.a. 3ja metra háum hljóðvörnum ofan á núverandi jarðvegsmánir (sjá mynd að neðan) en engar hljóðvarnir eru þar í dag. Þetta bætir hljóðvist í Blesugróf frá því sem nú er, þrátt fyrir færslu vegarins.



Þá má gera ráð fyrir að unnt verði að hagræða hönnun enn frekar á næsta hönnunarstigi, t.d. má draga úr umfangi færslu Reykjanesbrautar.

24.2 „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

Umfjöllun um hljóðvist í umhverfismatskýrslu byggir á útreikningum á umferðarhávaða samkvæmt samnorrænu reiknilíkani (SoundPLAN) í samræmi við reglugerð nr. 724/2008 um hávaða. Samkvæmt útreikningunum mun hljóðstig lækka í Blesugróf miðað við núverandi ástand með tilkomu nýrra 3ja metra hárra hljóðveggja. Algengt er að mótvægisáðgerðir gegn hávaða í þéttbýli séu unnar samhliða öðrum framkvæmdum, s.s. við endurbætur á stofnbrautum eða stígagerð.

	<i>ráðist í aðgerðir til að bæta bæta hljóðvist þeirra fyrst það er talið mögulegt núna.“</i>	
24.3	<i>„Svifryksmengun og mengun frá útblæstri bíla er nú þegar verulegt vandamál og munu lífsgæði íbúa hverfisins skerðast enn frekar því nær sem Reykjanesbrautin færirst hverfinu. Ljóst er að þar verður engum mótvægisáðgerðum við komið.“</i>	Vísað er til svarliða 15.2.
24.4	<i>„Flugrampurinn ber svo sannarlega nafn með rentu, stórkaraleg 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.“</i>	Vísað er til svarliðar 11.4 varðandi ásýndaráhrif vinstribeygju á brú og svarliðar 23.1 varðandi áhrif á gegnumakstur.
25	Höskuldur Sæmundsson, dags. 14.9.2025	
25.1	<i>„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</i>	Endanleg hönnun á hljóðveggjum hefur ekki farið fram, en verður gerð á næstu stigum hönnunar. Við nánari hönnun hljóðveggja verður sérstaklega hugað að því að þeir falli hvað best að umhverfi, m.a. með tilliti til efnisnotkunar, útsýnis og birtuskilyrða. Ekki er talið að hljóðveggir hafi áhrif á loftskipti eða netgæði innan hverfis. Allar byggingar í Reykjavík ættu að vera tengdar ljósleiðara. Varðandi áhrif framkvæmdarinnar á svifryk er vísað til svarliðar 15.2.

	<p>7-8 m háir hljóðveggir tekst ekki að ná hljóðstigi undir 55 dB. Auk þess er ekki talið raunhæft að byggja svo háa vegg á þessum stað vegna skuggamyndunar, ásýndar og kostnaðar“.</p> <p>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“</p>	
25.2	<p>„Fyrirhuguð þétting byggðar í Mjódd og uppbygging atvinnuhúsnæðis við Sprengisand mun óhjákvæmilega leiða til aukinnar bílaumferðar og þar með frekari álags á stofnæðina..“</p>	<p>Greiningar voru unnar í samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins, sem tekur tillit til aðalskipulagsáætlana allra sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, m.a. uppbyggingu í Mjódd og á Sprengisandi.</p>
25.3	<p>„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.“</p>	<p>Í fyrri frumdrögum frá árinu 2006 voru hátt í 30 valkostir í því skyni að leysa bæði vinstribeygjur að og frá Bústaðavegi. Niðurstöður þeirra greininga leiddu í ljós að erfitt er að útfæra slíka lausn með ásættanlegum hætti.</p> <p>Vísað er til svarliðar 23.2 varðandi umferð og akstursleiðir.</p>
25.4	<p>„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.</p> <p>Framkvæmdin, eins og hún er fyrirhuguð, ógnar bæði heilsu og velferð íbúa og nærumhverfi.“</p>	<p>Í umhverfismatinu er tekið mið af fjölbreyttum áhrifaþáttum, bæði með tilliti til íbúa, s.s. hljóðvistar, loftgæða, ásýndar, umferðar og umferðaröryggis, sem og náttúru- og lífríkis. Lagðar eru til mótvægisáðgerðir til að lágmarka áhrif, jafnt á umhverfi sem og íbúa/samfélag.</p>
26	Ómar Gaukur Jónsson, dags. 15.9.2025	
26.1	<p>„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.</p> <p>Alla vega er nauðsynlegt að hafa afrein/brú af Reykjanesbrautinni þegar ekið er til norðurs inn á Bústaðaveg.</p> <p>Að sama skapi af Bústaðavegi til vinstri og inn á Reykjanesbraut ef mögulegt er- væntanlega sjálfkrafa af Bústaðavegi til hægri inn á</p>	<p>Vísað er til svarliðar 23.2.</p> <p>Hringtorgið á Bústaðavegi var hannað með tilliti til fyrirhugaðra rampa og því ekki þörf á að endurhanna það.</p>

	<p>Reykjanesbrautina og af Reykjanesbrautinni til hægi inn á Bústaðaveg þegar ekið er til suðurs. Endurskoða/hanna þarf hið nýlega hringtorg þarna við gatnamótin.“</p>	
27	Birgir Hákon Valdimarsson, dags. 15.9.2025	
27.1	<p>„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.“</p>	Vísa í lið 15.
27.2	<p>„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“</p> <p>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.”</p> <p>Það þarf fara í aðgerðir til að bæta hljóðvist vegna umferðar frá Reykjanesbrautinni með hljóðvörnum, óháð því hvort að farið verði í vegaf framkvæmdir á næstu árum.</p> <p>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.</p>	Vísa í lið 15.1.

28	Óttar Guðmundsson, dags. 15.9.2025	
28.1	<p>„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 vetrartímamann) en hún hefur ekki alltaf verið svona.</p> <p>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 ljósin 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.</p> <p>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 hánnartíma og þrenging sett á Réttarholtsveg fyrir þá sem eru að koma úr hverfinu.</p> <p>Nýlegar framkvæmdir hafa verið jákvæðar hvað varðar hraðatakmarkum á þessari götu t.d. Grensásvegur takmarkaður við eina akrein eða hraðahindrun norðan Landspítalans til að hægja á umferðinni.</p> <p>Mikill munur er á gömlum og nýlegum aðgerðum. Eldri aðgerðir snérist</p>	<p>Aukin umferð á höfuðborgarsvæðinu tengist fyrst og fremst íbúa- og byggðapróun og vaxandi bílaeign og að litlu leyti framkvæmdinni einni og sér. Markmið rampsins er ekki að „dæla“ umferð inn í hverfið heldur að bæta aðstæður fyrir alla vegfarendur og forðast aukið álag í annars staðar í kerfinu, s.s. á gatnamótum Miklubrautar og Reykjanesbrautar.</p> <p>Í hönnun verður lögð áhersla á að halda Bústaðavegi sem borgargötu, með hraðatakmarkandi aðgerðum, mótvægisáðgerðum og öruggum tengingum fyrir gangandi og hjólandi. Aðrar lausnir, svo sem að leyfa eingöngu hægri inn/hægri út, voru skoðaðar en reyndust ekki fýsilegar vegna áhrifa þeirra á tafir akandi umferðar í kerfinu.</p>

	<p><i>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.</i></p> <p><i>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?“</i></p>	
28.2	<p><i>„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."</i></p> <p><i>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</i></p>	<p>Allar greiningar varðandi dreifingu akandi umferðar byggja á greiningum sem unnar voru í samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins. Nánari upplýsingar um líkanið má nálgast hér: https://wp.borgarlinan.is/wp-content/uploads/2021/02/samgongulikan_skyrsla.pdf</p> <p>Við greininguna var stuðst við nýjustu útgáfu líkansins, sem nær til ársins 2040 og tekið mið af byggðar- og samgöngubrúun á höfuðborgarsvæðinu í samræmi við gildandi aðalskipulagsáætlanir sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu sem og stefnu yfirvalda í samgöngumálum, s.s. samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins. Inni í líkaninu eru því allar þær skipulagsáætlanir sem vísað er í, s.s. við Sprengisand.</p> <p>Í greiningunni er gerður samanburður á mismunandi útfærslum og niðurstöður bornar saman. Þá var stuðst við talningar á meðan á lokun Bústaðavegar stóð yfir, sem og greiningar úr TomTom sem eru upplýsingar sem koma úr snjalltækjum (fljótandi ökutækjagögn, e. floating car data). Talningar og aðrar greiningar á meðan á lokun</p>

nefnið að þið hafið reiknað þetta og skoðað gögn en ég finn það ekki neinstaðar í skýrslunni ykkar. Hvorki glæru né gögn. eru gögnin byggð á mælingum þegar að hringtorgið við Sprengisand var í uppbyggingu? Þá var hægri beygjan inní Bústaðarveg frá Reykjanesbraut líka lokuð svo þetta er þá ekki sambærilegt, þar sem íbúar austan Réttarholtsvegjar 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?“

gatnamóta Bústaðavegar og Reykjanesbrautar stóð rímuðu við niðurstöður samgöngulíkansins. Skoðuð voru áhrif þess að hafa hægri inn/hægri út á gatnamótunum, sem og vinstribeygju á brú (sjá mynd að neðan). Þó umferð minnki á hluta Bústaðavegar með hægri inn/hægri út, þá eykst hún nokkuð á Réttarholtsvegi, sem og í slaufum/römpum Vesturlandsvegjar/Reykjanesbrautar.



28.3 „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 mismilægu 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

Valkostur með hægri inn/hægri út skapar töluvert meiri tafir í kerfinu skv. niðurstöður samgöngulíkans höfuðborgarsvæðisins (á höfuðborgarsvæðinu í heild) en vinstribeygja á brú. Að auki eykst fjöldi ekinna km í þeirri sviðsmynd, þar sem ferðir lengjast, vegna færri tengimöguleika.

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 :)

Niðurstöður úr samgöngulíkaninu spá fyrir um þessa þróun, og eru þær sýndar á mynd hér að neðan. Þar má sjá áhrif á bæði ferðatíma (bæði í frjálsu flæði og tafatíma) og vegalengd sem metið er að valkostirnir myndu hafa í för með sér.

TAFLA 4-4 Kerfisbundin áhrif mismunandi valkosta fyrir gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar auk hluta af 3. lotu Borgarlínunnar, frá Mjódd að Vogabyggð.

	Skýring / Keyrslur	0-kostur	Sv. 4-1 hægri inn/út	Sv. 4-2 Vinstri b. á brú
Bíll	Vegalengd (km)	6.429.005	6.403.704	6.400.749
	Tcur - T0 = Tafir (klst.)	23.630	21.136	20.898
	T0 = Frjálst flæði (klst.)	163.277	162.038	162.020
Sendiferða-bílar	Vegalengd (km)	572.897	572.153	571.549
	Tcur - T0 = Tafir (klst.)	1.867	1.674	1.657
	T0 = Frjálst flæði (klst.)	13.867	13.804	13.797
Vörubílar	Vegalengd (km)	289.864	289.779	289.429
	Tcur - T0 = Tafir (klst.)	979	872	863
	T0 = Frjálst flæði (klst.)	7.098	7.049	7.047
Bíll (PrT)		1.294.846	1.288.592	1.289.142
Almenningssamgöngur (PuT)		71.959	75.961	75.789
Hjól (Bike)		95.546	95.869	95.667
Sendiferðabílar (DT)		116.986	116.986	116.986
Vörubílar (HGV)		58.769	58.769	58.769



“

28.4 „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.“

Framkvæmdin sem um ræðir og þ.a.l. brúin er hluti af samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

Framkvæmdin er í samræmi við markmið samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um að stuðla að greiðum, skilvirkum, hagkvæmum og öruggum samgöngum. Með framkvæmdinni er umferðarflæði á stofnbrautakerfinu bætt, ferðatími stytur og

		heildarfjöldi ekinna kílómetra í kerfinu minnkaður. Þannig stuðlar framkvæmdin að betra samgöngukerfi í heild sinni og bættri virkni fyrir alla ferðamáta. Á síðari hönnunarstigum verður sérstaklega lögð áhersla á að koma í veg fyrir gegnumakstur og að aukin umferð færist inn í íbúðarhverfi. Þannig er framkvæmdin talin vera í samræmi við heildarsýn og markmið samgöngusáttmálans.
28.5	<p>„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.</p> <p>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.“</p>	Framkvæmdaraðili þakkar fyrir veitta umsögn og ábendingar.
29	Friðrik Óttar Friðriksson, dags. 15.9.2025	
29.1	<p>„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</p>	Vísað er til svarliða 17.1 og 25.3 um áhrif þess að loka vinstribeygju frá Bústaðavegi á Reykjanesbraut til norðurs.

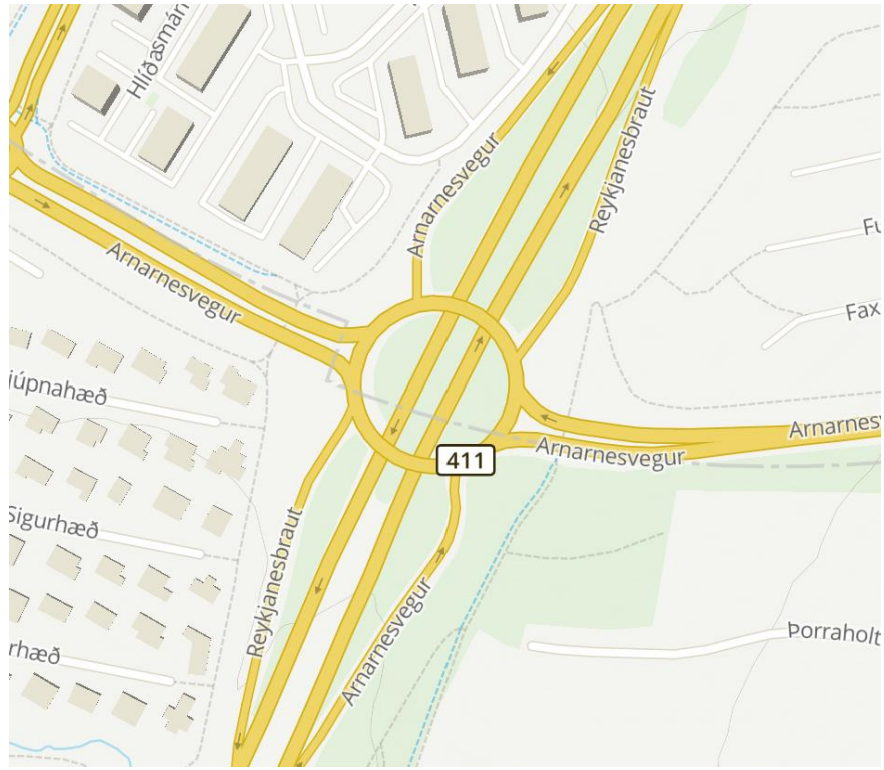
	<p>að rísa fljótlega norðan þessara gatnamóta og þyrfti annars að fara um 30-50 km götur.</p> <p>Að bæta við stoppistöð borgarlínu við undirgöng á milli Fossvogsdals og Elliðaárdals, bæði vegna aðgengis að útivistarsvæðum dalanna, íþróttastarfsemi og -viðburða á vegum Víkings og aukins valkost þeirra sem næst búa til að nýta sér borgarlínu.</p> <p>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.“</p>	
30	Bjarki Brynjarsson, dags. 15.9.2025	
30.1	<p>„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.</p> <p>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 almenningsamgöngum. 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.</p> <p>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.</p> <p>Umferðin í hverfinu er nú þegar alltof mikil með tilliti til stærðar og</p>	<p>Vísað er til svarliða 11.2 og 28.1.</p> <p>Greiningar úr samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins benda ekki til þess að umferð muni aukast gríðarlega á Bústaðavegi. Með lokun vinstri beygju af Bústaðavegi sýna greiningar að umferð minnkar, sem vinnur gegn mikilli aukningu umferðar um Bústaðaveg.</p> <p>Undirgöng geta verið góður kostur þar sem hæðarlega er á þann veg að þau henta. Ef bratti er mikill inn í göngin – sem verður til þess að fara þarf krókaleið eða tröppur í göngin - eru meiri líkur á að fólk þveri götuna frekar í plani. Því getur verið betra að notast við hraðatakmarkandi aðgerðir eins og þrengingar og annað til að bæði sporna við óþarfa gegnumakstri og lækka hraða í götunni. Þetta þarf að skoða betur á næsta hönnunarstigi, þegar ákvörðun liggur fyrir um valkost.</p>

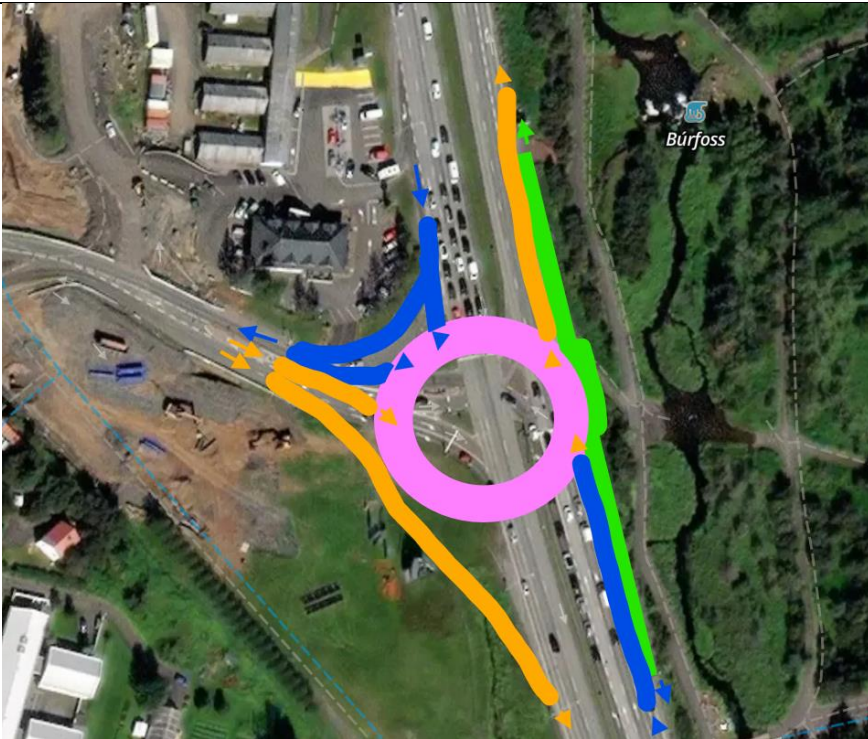
	<p><i>Íbúafjöldi og getur eina útskýringin verið vegna of mikillar gegnumkeyrslu í hverfinu. Verði þessar breytingar að veruleika þá mun gegnumkeyrslu umferð í Bústaðahverfi stórukast. Breytingar á beygjum inn á og út af Bústaðavegi ættu að miðast að því að þjóna einungis þeim sem eiga erindi í hverfið, en ekki þeim sem ætla að keyra í gegnum það.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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 stýttir sér lengur leið um það hverfi í dag vegna þeirra breytinga sem gerð hafa verið á henni. Það sama þarf að gera á Bústaðavegi.</i></p> <p><i>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.“</i></p>	
31	Reynir Einarsson, dags. 16.9.2025	
31.1	<p><i>„Sem íbúi í austurhluta Fossvogs til áratuga, tel ég þessa lausn sem kynnt var á afleita og á rangri leið.</i></p> <p><i>Með því að loka fyrir vinstri leið út af Bústaðarvegi, hamlar það öllum íbúum Fossvogs, Blesugrófar og Smáíbúðahverfis austan Réttarholtsveggar (ca. 7-8000 íbúum) að komast eðlilega út úr hverfum sínum til Hringbrautar/Vesturlandsveggar 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</i></p>	<p>Vísað er til svarliða 17.1 og 25.3 um áhrif þess að loka vinstribeygju frá Bústaðavegi á Reykjanesbraut til norðurs.</p>

Ljósastýringu við umdeild gatnamót og lofaði þá öllu fögru um að leggja Réttarholtsveg í stokk til að auka umferðaröryggi barna og gangandi vegfarenda á því svæði. Það var grafið í haug borgarstarfsmanna á skipulagssviði og ekki staðið við gefin loforð. 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.“

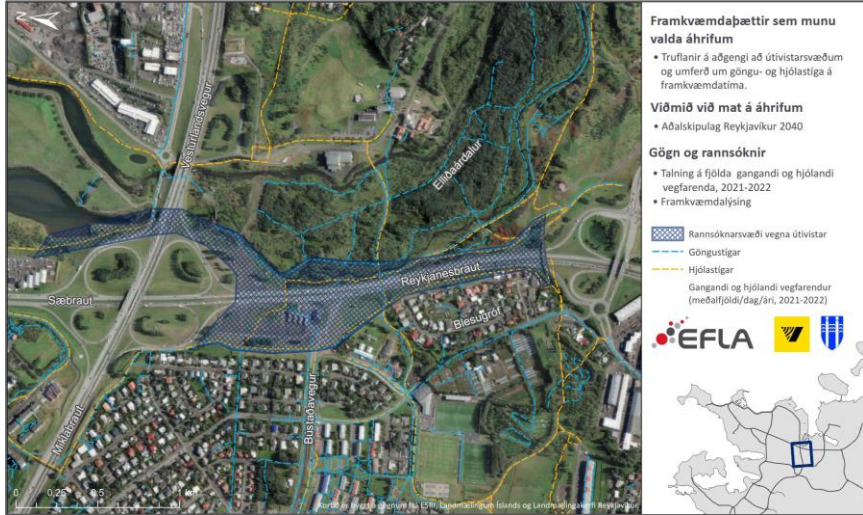


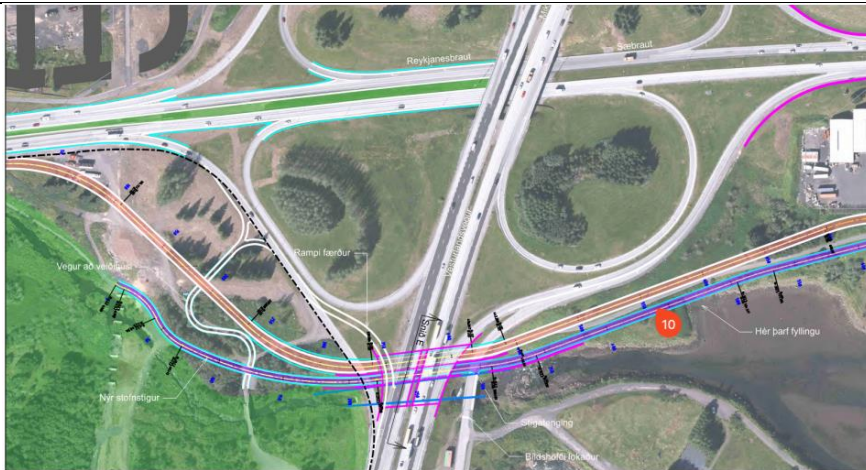


32	Landsvirkjun, dags. 16.9.2025	
32.1	<p>„Er hér um að ræða mikilvægt innviðaverkefni sem fer fram á fjölbreyttu svæði með nærliggjandi íbúabyggð, íþróttasvæði Víkings, uppbyggingu atvinnulífs og meginsamgönguæðum. Fyrir á árinu festi Landsvirkjun kaup á þremur lóðum við Bústaðaveg 143, 145 og 147 sem 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.“</p>	<p>Aðalvalkostur framkvæmdaáðila felur í sér Borgarlínustöð í austurkanti Reykjanesbrautar. Tekið er undir mikilvægi þess að hafa Borgarlínustöð nærri gatnamótunum til að tryggja gott aðgengi notenda svæðisins að almenningsamgöngum.</p>

	<p>1. Tryggja þarf samræmi milli atvinnuuppbyggingar og vistvænna samgangna.</p> <p>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.</p>	
32.2	<p>„2. Útfærsla gatnatengingar bjóði upp á greitt aðgengi úr öllum áttum við Bústaðaveg</p> <p>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</p>	<p>Aðalvalkostur framkvæmdaraðila felur í sér tengingu með vinstribeygju frá Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg. Í greiningum voru áhrif þess að slík tenging væri ekki til staðar sérstaklega skoðuð. Niðurstöðurnar sýna, líkt og bent er á, að það leiðir til aukins ferðatíma til og frá svæðinu.</p>

	<p>gatnamót landsins (stóru mislægu 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 þessi 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.“</p>	
32.3	<p>„Landsvirkjun vill að lokum hvetja til þess að í næstu skrefum verði skilgreind raunhæf og markviss tímaáætlun með áherslu á lágörkun samgöngutruflana á framkvæmdatíma. Mikilvægt er að áfram verði vandað til samráðs og upplýsingagjafar til nærumhverfis og lóðarhafa á aðliggjandi lóðum.“</p>	<p>Á þessu stigi er gert ráð fyrir að framkvæmdir farið fram á árunum 2029-2030. Ef það breytist verður tímaáætlun uppfærð í samræmi við það. Leitast verður eftir fremsta megni við að lágmarka samgöngutruflanir á framkvæmdartíma.</p>
33	<p>Erlendur Smári Þorsteinsson, dags. 16.9.2025</p>	
33.1	<p>„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).“</p>  <p>Þarna er öllum stígum stept 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 göngustígur niður í það að stígur 6 er mjór, þúfóttur útivistarstígur sem hefur ekkert verið haldið við. Þar á milli eru margar</p>	<p>Þeir stígar sem sýndir eru á teikningu í umhverfismatsskýrslu, kafla 5.10, og vísað er til í umsögn, eru allir malbikaðir og skilgreindir sem hjóla- og göngustígar (sjá mynd að neðan úr umhverfismatsskýrslu). Þetta á einnig við um stíg númer 6 á kortinu hér að neðan sem er sameiginlegur göngu- og hjólastígur.</p> <p>Áður en til framkvæmda kemur þyrfti að huga sérstaklega að því hvernig öryggi vegfarenda um stíginn og undirgöngin verði tryggt, líkt og bent er á í umsögninni. Slíkt er gert á síðari hönnunarstigum.</p>

	<p><i>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 hjáleiðir. Sérstaklega þarf að horfa til þess að umferð gangandi og hjólandi er mismunandi þarna; gangandi er líklega mest útivist en hjólandi mest samgöngur.</i></p> <p><i>Undirgöngin 7 og 8 eru eins ólík og hugsast getur. Nr. 7 eru breið undirgöng fyrir samhliða stíga og þökkalega 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 hjáleið fyrir samgönguumferð hjólandi.</i></p>	
<p>33.2</p>	<p><i>Stígamót 9 eru alls ekki eins og þau eru teiknuð. Þau eru 90° beygja og þarf að fara í framkvæmdir til að mýkja þá beygju áður en hún verður notuð sem hjáleið (og aðrar leiðir frá undirgöngum nr. 8 eru ekki hentugar).</i></p>	<p>Framkvæmdaraðili þakkar ábendinguna. Þetta ætti að verða tekið til skoðunar á síðari hönnunarstígum.</p>
<p>33.3</p>	<p><i>„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.“</i></p>	<p>Hér er sýnd lausn N3 sem er aðalvalkostur framkvæmdaraðila. Samhliða þeim valkosti verður lagður nýr göngu- og hjólastígur, sem sýndur er með fjólubláum lit á teikningu. Stígurinn mun tengjast núverandi stígakerfi í Elliðaárdal og þannig tryggja samfellu í stígakerfinu fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur.</p> <p>Á meðan á framkvæmdum stendur má gera ráð fyrir að umferð gangandi og hjólandi verði beint yfir brýrnar á Geirsnefi (Kelduleið) og þaðan til suðurs inn að Rafstöðvarvegi. Nú þegar er til staðar malbikaður göngu- og hjólastígur á þeirri leið, þ.e. á kaflanum á milli punktanna 11 og 12 á teikningu.</p>



Áður en hann hverfur undir framkvæmdasvæði vil ég benda á fara þarf í framkvæmdir á Geirsnefinu og leggja hjólastíg milli Rafstöðvarvegjar við Bíldshöfða og hjólastígsins Kelduleiðar. Nánar tiltekið, þar sem 10 fer undir framkvæmdir 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.



34	Ívar Örn Erlingsson, dags. 16.9.2025	
34.1	<p>„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.“</p>	<p>Vísað er til svarliða 15.1, 24.1, og 24.2 varðandi umfjöllun um áhrif á hljóðvist.</p> <p>Varðandi svifryk er vísað til svarliðar 15.2.</p>