

Reykjavíkurborg
Skipulagssvið
Skipulagsgátt nr. 1191

Kópavogur, 24. janúar 2025
Tilvísun: K-20204

Efni: Borgarlínan 1. lota, rammahluti aðalskipulags Kópavogs og umhverfisskýrsla, samhljóða ábendingar og aðalskipulag Reykjavíkur.

Kynnt er tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040, Borgarlína 1. lota: Fossvogsbrú-Hamraborg, samkvæmt 1. mgr. 36. gr., sbr. 31. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Tillagan er sett fram sem rammahluti aðalskipulags, sbr. 2. gr. skipulagslaga og gr. 4.9 í skipulagsreglugerð nr. 90/2021. Í rammahlutanum eru stefna og skipulagsákvæði um Borgarlínu útfærð nánar en gert var í áður staðfestri stefnu um hana í Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040. Í tillögunni eru settar fram almennar forsendur framkvæmda við Borgarlínu, bindandi stefna um legu hennar og staðsetningu kjarnastöðvar, ásamt leiðbeiningum um forgangsörðun ferðamáta og skipulag göturýmis. Jafnframt eru kynnt þau almennu hönnunarviðmið sem líta ber til við útfærslu Borgarlínunnar. Nákvæm útfærsla Borgarlínunnar verður ákvörðuð í deiliskipulagi fyrir hvern legg línunnar.

Samhliða auglýsingu tillögunnar, fer fram kynning á umhverfismatsskýrslu framkvæmda við 1. lotu Borgarlínunnar, frá Ártúnshöfða að Hamraborg, sbr. lög um umhverfismat framkvæmda og áætlaða, nr. 111/2021 og sömuleiðis auglýsing samsvarandi tillögu að breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur, fyrir legginn frá Ártúnshöfða að Fossvogsbrú.

Fossvogsbrú og landfyllingar henni tengdar hafa verið kynntar á öðrum vettvangi og því snýr umsögn HEF eingöngu að legu línunnar á Kársnesi.

Hljóðvist

Á heildina litið mun rekstur 1. lotu borgarlínunnar hafa óveruleg áhrif á hljóðvist á Kársnesi. Miðað við umferðarspá og kortlagningu hávaða er talið að hljóðstig verði undir viðmiðunargildum á Kársnesinu með tilkomu Borgarlínunnar. Framkvæmdir við Borgarlínu munu hafa tímabundin neikvæð áhrif á hljóðvist. Framkvæmdir þarf að tilkynna íbúum og takmarka skal hávaða við þau viðmiðunarmörk sem skilgreind eru í viðauka reglugerðar nr. 724/2008.

Útreikningar á hljóðvist gera ráð fyrir að þegar Borgarlínan er komin í gagnið muni hljóðmengun aukast nokkuð á Bakkabraut og vestast á Borgarholtsbraut. Austan Kársnesbrautar verða áhrifin óveruleg, jafnvel jákvæð. Ekki hefur verið reiknuð hávaðaspá fyrir Kársnesbraut en umferðarspá bendir til þess að hávaði aukist minna með tilkomu Borgarlínu en án hennar.

Loftgæði

Rekstur fyrstu lotu Borgarlínu mun hafa óveruleg áhrif á loftgæði í Kópavogi.

Heilbrigðiseftirlitið vekur þó athygli á að akstur vegna efnisflutninga og byggingastarfsemi eru megin uppsprettur rykmengunar í þéttbýli og því nauðsynlegt fyrir framkvæmdaraðila að huga vel að hugsanlegum mótvægisáðgerðum, með gatnaþrífum og rykbindingum.

Uppgröftur jarðefna og endurvinnsla

Í skýrslunni kemur fram að stefnd sé að því að nýta opnar námur á höfuðborgarsvæðinu fyrir fyllingarefni og yfirborðslag. Ekki er heimilt að nýta jarðefni úr námum sem ekki erum með starfsleyfi í gildi sbr. lög nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir.

Menguð jarðefni

Við framkvæmd við uppbyggingu Borgarlínu er áformað að grafa niður að 2 m á öllum stöðum nema á legg 140. Við þá framkvæmd getur komið til þess að grafið verði niður á áður óþekktan mengaðan jarðveg. Komi til þess skal Heilbrigðiseftirlitið upplýst. Þá skal farið að reglugerð um mengaðan jarðveg nr. 1400/2020 auk m.a. leiðbeiningum um *Endurnýtingu úrgangs í fyllingar* fylgt við meðhöndlun úrgangs.

Lög um stjórn vatnamála, gr. 28/ leiðbeiningar UST

Heilbrigðiseftirlitið vekur athygli á að í desember 2024 komu út leiðbeiningar fyrir framkvæmdaaðila og sveitarfélög um hvernig beri að framkvæma mat á áhrifum framkvæmda og starfsemi á vatnshlot. Leiðbeiningarnar eru unnar með hliðsjón af leiðbeiningaritum Evrópusambandsins við vatnatilskipun Evrópu. Mikilvægt er að markmiðum laga nr. 36/2011 um stjórn vatnamála, um að vernda vatn og vistkerfi þess og hindra frekari rýrnun vatnsgæða og bæta ástand vatnavistkerfa til þess að vatn njóti heildstæðrar verndar.

Starfsmannabúðir og starfsmannabústaðir

Í samningum við fyrirtæki og verktaka sem vinna að borgarlínu er rétt að taka fram að tímabundnar starfsmannabúðir þar sem starfsmenn sofa eða þar sem eldað er fyrir þá matur frá grunni eru leyfis skyldar hjá heilbrigðiseftirliti. Sama má segja um starfsmannabústaði í varanlegum húsum þar sem starfsmenn á vegum fyrirtækis eða verktaka gista.

Virðingarfyllt,
f.h. Heilbrigðiseftirlitsins

Hörður Þorsteinsson
framkvæmdastjóri

Skipulagsstofnun

Borgartún 7b

105 Reykjavík

Reykjavík, 30. janúar 2025

UST202411-128/A.B.

10.05.00

Efni: Mat á umhverfisáhrifum – Umhverfismatsskýrsla - Borgarlína - lota 1 - Ártúnshöfði - Hamraborg

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar er barst 14. nóvember sl. þar sem óskað er umsagnar Náttúruverndarstofnunar um umhverfismatsskýrslu vegna Borgarlína - lota 1 - Ártúnshöfði - Hamraborg.

Í greinargerð kemur fram að fyrsta lota Borgarlínunnar er um 15 km löng og liggur milli Ártúnshöfða í Reykjavík og Hamraborgar í Kópavogi. Framkvæmdin felur í sér að útbúa rými fyrir borgarlínuvagna á þessari leið, helst sérrými, en einnig rými fyrir aðra virka ferðamáta (gangandi og hjólandi). Að auki verða útbúnar nýjar stöðvar á völdum stöðum. Samkvæmt frumdrögum er gert ráð fyrir 26 stöðvum, en það kann að breytast á næstu hönnunarstigum.

Leirur

Í greinargerð kemur fram að leirurnar í Elliðavogi njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd.

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

Leirur eru mikilvægt fæðusvæði fugla og geta einnig verið mikilvægt búsvæði fugla og plantna og fjölmargar tegundir byggja tilvist sína á því. Votlendi getur þannig aukið verulega líffræðilega fjölbreytni viðkomandi landsvæðis.

Náttúruverndarstofnun leggur áherslu á valdar séu leiðir til þess að forðast rask votlendisins sbr. 61. gr. náttúruverndarlaga.

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

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

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

Geirsnef

Í greinargerð kemur fram að Borgarlínan mun liggja um mjög raskað svæði við ána og gera má ráð fyrir samlegðaráhrifum frá núverandi landfyllingum við ósa þeirra og frekari uppfyllingum sem eru fyrirhugaðar. Ekki er þó talið líklegt að mengun frá Geirsnefi hafi umtalsverð áhrif á vatnalíf Elliðaána vegna framkvæmda. Einnig segir að til að koma í veg fyrir mengun frá Geirsnefi verður hreyft sem allra minnst við því. Miðað er við að sýni verði tekin úr hverjum grunni að brúarstólpa og þau send í efnagreiningu og útskolunarpróf.

Á vatnavefsjá þar sem er fjallað um staðbundin mengun/álag á Elliðavoginn segir „*Gamall urðunarstaður í Geirsnefi. Gamlir haugar í Gufunesi. Sorpmeðhöndlun í Gufunesi. Fyrrum sorpbrennsla og sorpeyðingarstöð (nú bryggjuhverfi í Grafarvogi)*“¹

Í greinargerð kemur fram að farið hefur verið í rannsóknir á svæðinu og tekur Náttúruverndarstofnun undir mikilvægi þess að rask á urðunarstaðnum og í árbotninum muni ekki valda álagi á lífríki svæðisins. Mikilvægt sé að mati stofnunarinnar að hugað sé að hvort nauðsynlegt sé að gera viðbragðsáætlun vegna mögulegrar mengunar.

Tjörnin og Vatnsmýri

Í greinargerð kemur fram að Tjörnin og Vatnsmýrin séu á C-hluta náttúruminjaskrár, en Náttúruverndarstofnun bendir á að hið rétta er að þessi svæði eru á náttúruminjaskrá sem aðrar náttúruminjar.

Í 2. tl. laga til bráðabirgða við náttúruverndarlög er mælt fyrir um að þar til ráðherra gefur út náttúruminjaskrá skv. 33. gr. skal gildandi náttúruminjaskrá halda gildi sínu en um minjar á skránni, aðrar en þær sem eru friðlýstar skal fara samkvæmt ákvæðum 67. gr. laga um náttúruvernd nr. 44/1999, þar til endurmat verndargildis þeirra minja hefur verið lokið. Þetta þýðir að eldri náttúruminjaskrá heldur gildi sínu en að réttaráhrif 37. gr. núgildandi náttúruverndarlaga gilda ekki.

Borgir

Í greinargerð kemur fram að rask verður á klettum við Borgarholt en þeir eru utan friðlýsta svæðisins á Borgarholtinu og tilheyra jaðarsvæði þess. Borgir, sem er friðlýst náttúrusvæði frá 1981, eru norðan Borgarholtsbrautar. Auk þess segir að samráð þarf við náttúruverndarnefnd Kópavogs vegna framkvæmda sem fylgja Borgarlínunni.

¹ <https://vatnavefsja.vedur.is/#/waterbody/104-1303-C>

Náttúruverndarstofnun bendir á að Borgir voru friðlýstar sem náttúruvætti árið 1981, sbr. auglýsing nr. 269/1981. Eftir að jökull hopaði í lok ísaldar, fyrir um 10000 árum, var Borgarholtið sker úti fyrir landi. Hafaldan skolaði burt smágrýti en skildi eftir lágbarða grágrýtis hnellinga sem einkenna holtið. Náttúruverndarstofnun bendir á að í 48. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd segir að friðlýsa megi einstakar náttúrumyndanir sem ástæða þykir til að varðveita sökum fræðilegs gildis, fegurðar eða sérkenna og kallast þær náttúruvætti. Náttúruvætti geta t.d. verið fossar, eldstöðvar, hellar og drangar, svo og fundarstaðir steingervinga, sjaldgæfra steinda, bergtegunda og berggerða, eða lífræn fyrirbæri sem eru einstök og skera sig úr umhverfinu. Friðlýsingin skal jafnframt ná til svæðis kringum náttúrumyndanirnar svo sem nauðsynlegt er til þess að þær fái notið sín.

Samkvæmt 1. gr. friðlýsingarskilmálanna skal varðveita jarðmyndanir og lífríki svæðisins eftir föngum. Hvers konar rask, er breytt getur útliti þess, er óheimilt nema til komi samþykki Náttúruverndarstofnunar.

Náttúruverndarstofnun telur að rask á klettum á jaðarsvæði Borga geti haft neikvæð umhverfisáhrif í för með sér, rýri verndargildi náttúruvættisins og hafi neikvæð áhrif á ásýnd svæðisins. Náttúruverndarstofnun bendir á mikilvægi þess að skoðaðir verði valkostir í tillögunni sem rýra ekki verndargildi Borga.

Náttúruverndarstofnun bendir á mikilvægi þess að haft verið samráð við Náttúrufræðisstofnun og náttúruverndarnefnd Kópavogs varðandi áhrifamat framkvæmdarinnar á Borgir.

Fossvogur

Náttúruverndarstofnun bendir á að Umhverfisstofnun veitti umsögn varðandi matsskyldufyrirspurn vegna landfyllingar og brúar yfir Fossvog til Skipulagsstofnunar dags. 24. janúar 2020.

Helstu niðurstöður voru þær að um er að ræða framkvæmd brúar og landfyllinga, að miklu leyti á þegar byggðu svæði, á höfuðborgarsvæðinu sem ekki er talið líklegt til að valda raski á leirum Fossvogs og því lífríki sem þar þrífst.

Framkvæmdin mun verka sem samgöngubót en mun hafa neikvæð áhrif á starfsemi siglingafélaga og sjósundsfólks þar sem brúin mun hamla siglingum og sundi inn og út úr voginum. Framkvæmdin mun óhjákvæmilega valda staðbundnum neikvæðum áhrifum á svæðum við minni Fossvogs á kafla strandlengjunnar þar sem lögð er landfylling, bæði Kópavogs og Reykjavíkur megin, en þau neikvæðu áhrif verða á litlu landsvæði sem ekki fellur undir sérstaka vernd. Samkvæmt úttekt Vatnaskila er framkvæmdin ekki talin hafa merkjanleg áhrif á vatnaskipti eða tilflutning sets í voginum og því ólíklegt að brúin og landfyllingar muni hafa varanleg neikvæð áhrif á leirurnar og sjávarfitjar innst í Fossvogi sem falla undir sérstaka vernd 61. gr. náttúruverndarlaga. Mikilvægt er að ekki komi til meiri þrengingar inn í voginn að mati Náttúruverndarstofnunar.

Náttúruverndarstofnun telur áhrif fyrirhugaðra framkvæmda í Fossvogi vera eftirfarandi: Áhrif á verndarsvæði leira og sjávarfitja verða óveruleg ef straumur og vatnaskipti í voginum eru tryggð. Sama á við um áhrif framkvæmdar á gróður, strand- sjávarlífríki og fuglalíf. Áhrif á hljóðvist og loftgæði eru neikvæð á framkvæmdartíma sökum truflunar í íbúabyggð en með mótvægisáðgerðum (m.a. rafknúnum almenningssamgöngum) ættu áhrifin að vera óveruleg á rekstrartíma.

Áhrif á ásýnd geta talist talsvert neikvæð en staðbundin áhrif á samfélag eru neikvæð með tilliti til siglinga og sjósunds en verulega jákvæð með tilliti til almenningssamgangna og vistvænna samgangna á milli Reykjavíkur og Kópavogsbæjar.

Tengdar framkvæmdir

Í greinargerð kemur fram að borgarlína er grundvöllur þess að sveitarfélögin geti þétt byggð í miðkjörnum og við línuna og vaxið án þess að brjóta nýtt land undir byggð utan skilgreindra vaxtarmarka og skapa mikla umferð. Auk þess kemur fram að mikilvægt er að umgjörð borgarlínunnar og byggt umhverfi stuðli að notkun hennar og er það gert m.a. með þéttingu byggðar á samgöngu- og þróunarásum.

Náttúruverndarstofnun tekur undir mikilvægi þess að stemma stigu við útpenslu sveitarfélaganna með því að þétta byggð og nýta m.a. eldri atvinnusvæði til uppbyggingar blandaðrar byggðar og þar með hlífa náttúru, vistgerðum og lífríki.

Náttúruverndarstofnun bendir á að Borgarlínan er í eðli sýnu ekki einungis umferðarskipulag, heldur er lína hluti af heildarskipulagi sveitarfélaganna eins og fjallað er um í skýrslunni m.a. undir kafla 5.4. Því væri æskilegt að athuga og meta hvort að aðrir þættir verkefnisins munu valda álagi á umhverfi á náttúru. T.d. hvort frekari uppbygging í Vogabyggð og/eða Sævarhöfða muni valda álagi á lífríki svæðisins. Einnig má nefna að áætlað er raska lítilsháttar jaðarsvæði Borga og þá má velta fyrir sér hvort að gert verði ráð fyrir frekari fyrirætlanir um rask á jaðarsvæðinu og jafnvel náttúruvættinu í framtíðinni.

Náttúruverndarstofnun bendir á að svæðið sem Elliðaárvogurinn nær til þar sem gert er ráð fyrir Vogabyggð er viðkvæmt og með hátt verndargildi á margan hátt. Á svæðinu eru leirur sem falla undir 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, þar er mikilvægt fuglasvæði samkvæmt Náttúrufræðistofnun Íslands og er Elliðaárvogur á tillögu að B-hluta framkvæmdaáætlunar náttúruminjaskrár.

Önnur þéttingarsvæði eru í Skerjafirði þar sem gert er ráð fyrir landfyllingu og á Kársnesi.

Náttúruverndarstofnun bendir á mikilvægi þess að það sé skoðað vel hvaða umhverfisáhrif uppbygging í miðkjörnum, á þéttingarsvæðum og við línuna innan skilgreindar vaxtamarka hafi á svæði sem hafa hátt náttúruverndargildi eins og friðlýst svæði, svæði á náttúruminjaskrá og svæði sem falla undir 61. gr. náttúruverndarlaga.

Virðingarfyllst,

Axel Benediktsson

sérfræðingur

Gunnhildur Sif Oddsdóttir

lögfræðingur

Skipulagsstofnun
Sigurður Ásbjörnsson
Borgartúni 7b
105 Reykjavík



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Minjavörður Reykjaness
Suðurgötu 39 101 Reykjavík
(354) 570 13 14 (354) 845 85
10 www.minjastofnun.is
Kennitala: 440113-0280

Reykjavík, 31. janúar 2025
MÍ202411-0090/ 6.07 / P.H.

**Efni: Borgarlína lota 1, Ártúnshöfði - Hamraborg –
umhverfismatsskýrsla.**

Minjastofnun Íslands hefur móttengið erindi Skipulagsstofnunar í skipulagsgáttinni, þar sem óskað er eftir umsögn um umhverfismatsskýrslu; *Borgarlína lota 1. Ártúnshöfði – Hamraborg. Umhverfismatsskýrsla*, dagsett í nóv 2024. Meðal fylgiskjala er fornleifaskráning, *Fornleifaskráning vegna Borgarlínu – Lotu 1. Ártúnshöfði – Fossvogur* (Borgarsögusafn, skýrsla nr. 230, Rv. 2024).

Pór Hjaltalín
Minjavörður Reykjaness
thor@minjastofnun.is

Ofangreind fornleifaskráning var unnin fyrir áhrifasvæði framkvæmdanna Reykjavíkurmegin. Kópavogsmegin var stuðst við endurskoðaða fornleifaskrá Bjarna F. Einarssonar, *Fornleifaskrá Kópavogs – endurskoðuð* (Rv. 2019), en þar segir á bls 5 um aðferðir við skráninguna, að allt „núverandi þéttbýlissvæði Kópavogs var kannað á vettvangi en það nær frá Kársnesi að Elliðavatni sunnanverðu og dálítið inn í Heiðmörk“. Skrár þessar eru fullnægjandi fyrir vinnu umhverfismatsins. Fram kemur í matsskýrslunni að ekki verði gerð grein fyrir friðuðum húsum þar sem þau munu ekki verða fyrir áhrifum vegna framkvæmdanna. Hafa þarf í huga hér 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, svo dæmi sé tekið. Hús og mannvirki sem byggð eru 1923 og fyrr eru friðuð.

Í matsskýrslunni er fjallað um menningarminjar í kafla 7.9 (bls. 200-220). Er umfjöllunin skilmerkileg og lýsir vel áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á minjar, þar sem minjar eru staðsettar á loftmynd og framkvæmdasvæðið afmarkað. Í töflu 7.35 eru skráðar minjar á áhrifasvæði framkvæmdanna listaðar upp en alls eru þær 114 talsins. Gefur taflan gott yfirlit um dreifingu þeirra og hvers

kyns minjar um er að ræða. Að lang stærstum hluta er um að ræða heimildir um horfnar byggingar og mannvirki en ætla má að einhverjar leifar þeirra megi finna undir yfirborði, en ástand þeirra er víðast ómetið. Í matsskýrslunni eru 104 minjanna sagðar í hættu, en hættumatið byggir á fjarlægð minja frá fyrirhuguðum framkvæmdum.

Í matsskýrslunni segir á bls. 209 að „skipt verði um jarðveg í öllu göturými niður á 2 m dýpi á Borgarlínuleiðinni og að göturými verði breikkað, nema á svæði 140“. Gera má ráð fyrir að við slíka framkvæmd verði komið niður á áður óþekktar minjar, sérstaklega þar sem farið verður um miðbæ Reykjavíkur. Slíkar minjar, 100 ára og eldri, eru einnig friðaðar, þótt ókunnar séu.

Á bls. 216-220 í matsskýrslunni er fjallað um mótvægisáðgerðir sem hægt er að beita til verndar minjum. Kemur þar fram að víða megi komast hjá raski með merkingum, upplýsingagjöf og eftirliti. Í töflu 7. 38 eru lagðar til áðgerðir fyrir hvern minjastað fyrir sig og byggir á tillögum Borgarsögusafns í fornleifaskránni. Felast áðgerðirnar að jafnaði í fornleifaeftirliti, en stundum rannsóknum. Í einhverjum tilfellum dugar að girða svæðin af. Er þetta skilmerkilegt og hefur Minjastofnun ekki athugasemdir við hvernig þetta er lagt upp.

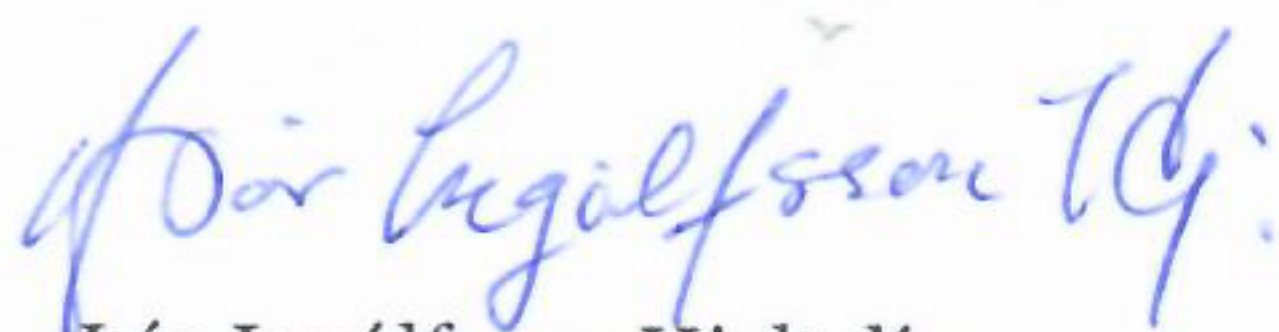
Á meðal skráðra minja er einn bæjarhóll, Nauthóll (nr. 220-104) og fer framkvæmdasvæðið býsna nærri honum. Gert er ráð fyrir að girða bæjarhólinn af svo komast megi hjá raski á honum, og er það vel. Hins vegar fer Borgarlína í gegnum hið gamla tún Nauthóls og á bæjarstæði sem þessu má vænta minja víða í jörðu. Þar gæti verið góður kostur að taka vel staðsetta könnunarskurði fyrirfram til að ganga úr skugga um hvort minjar séu á framkvæmdasvæðinu. Kosturinn við það er að þá er hægt að bregðast strax við ef nauðsynlegt reynist að fara í frekari rannsóknir og spara þannig tíma. Að öðrum kosti þarf að hafa framkvæmdaeftirlit á öllu svæðinu, en þá er hættan sú að stöðva þurfi framkvæmdir ef minjar koma í ljós sem rannsaka þarf nánar.

Ljóst er að mikil óvissa er um ástand margra minja á Borgarlínuleiðinni, lotu 1. Bæði á það við um varðveislu þeirra minja sem skráðar hafa verið á framkvæmdasvæðinu, en einnig má vænta að áður óþekktar minjar komi í ljós við jarðvinnu. Sérstaklega getur það átt við um legg 140, frá Hverfisgötu og niður í bæ, að Suðurgötu. Á þessu svæði eru skráðar minjar mjög þéttar og nauðsynlet að halda úti virku framkvæmdaeftirliti fornleifafræðings á þeim kafla.

Það þarf því að gera ráð fyrir að bregðast þurfi við ýmsu sem í ljós kemur á framkvæmdatíma og þarf þá að hafa samráð við Minjastofnun um lausn þeirra mála.

Minjastofnun hefur að öðru leyti ekki athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna.

Virðingarfyllst,

A handwritten signature in blue ink, reading "Þór Ingólfsson Hjalte".

Þór Ingólfsson Hjalte
Sviðsstjóri minjavarðasviðs

Umsögn vegna umhverfismats um 1. Hluta Borgarlínu

Ágætu starfsmenn.

Stjórn Íbúasamtaka Laugardals hafa tekið þátt í samtali og rýnt gögn um Borgarlínu um nokkurt skeið og eru nú að skila af sér umsögn um tillögu að breyttu aðalskipulagi Rvk vegna hennar. Það er ljóst að í þessari vinnu hefur áhersla verið á að koma fyrir góðum almenningssamgöngum í fullbyggðri borg.

Stjórn ÍL vill koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og ábendingum vegna umhverfismats fyrirhugaðrar framkvæmdar:

Almennar ábendingar

Áætlað er að borgarlínu fylgi aukin umferð bíla um Kringlumýrarbraut milli Suðurlandsbrautar og Sæbrautar og aukin umferð á Sæbraut einnig. Sú aukning hefur ekki verið að fullu metin enn í umhverfismatinu og þar að auki þá er verið að vinna skipulag þessara stóru samgöngumannvirkja, þ.e. Borgarlínu og Sundabraut samtímis, án þess að hvor um sig taki mið af hinni. Þar sem önnur veldur auknum akstri en hin með væntingar um minnkun þá vekur það athygli að ekki eigi að innleiða borgarlínu fyrst og endurmeta svo þörf fyrir Sundabraut síðar.

Íbúar eiga rétt á að tillit sé tekið til aðstæðna þeirra þegar áform um að framkvæmdatími þessara tveggja stóru framkvæmda muni mögulega skarast í hverfinu enda gæti því fylgt verulega erfitt og raunar óöruggt ástand vegna umferðarálags og aukins gegnumaksturs um hverfið samhliða framkvæmdum beggja.

Þegar er lengdur viðbragðstími neyðarþjónustu / viðbragðsaðila í hverfið vegna umferðatafa og hætt við að það muni versna enn frekar. Huga þarf að þeim þætti í öllu framkvæmdaferli og mögulega þörf fyrir að undirbúa sértækar aðgerðir vegna þess svo sem að halda akreinum lausum fyrir viðbragðsakstur á álagstímum osfrv.

Borgarhlutinn Laugardalur mun hýsa nokkuð stóran hluta borgarlínu á Suðurlandsbraut og Vogabyggð og margar stoppustöðvar á þeim legg.

Það er mikilvægt að vandað sé til alls frágangs í hönnun, hugað að öryggi gangandi og hjólandi, grænum lausnum og að skerða ekki græn svæði né gróður enda mikil eftirsjá að stórum trjálundum þegar þeim er fórnað. Þar er til dæmis mikil eftirsjá að fallegum trjágróðri sem var látinn víkja fyrir húsbyggingum nýlega á horni Grensásvegar og Suðurlandsbrautar, með gerbreyttri götummynd. Meðfram Suðurlandsbraut eru miklir trjálundir sem sjást ekki á teikningum en eiga í hugum íbúa orðið mikinn tilverurétt og brýnt að verja þá á framkvæmdatíma.

Vegtengingu að Steinahlíð yfir Suðurlandsbraut þarf að varðveita þrátt fyrir að hún þveri borgarlínu. Það hefur verið reynt að koma aðkomu að leikskólanum annað, en fannst ekki góð lausn á því. Í ljósi þess að viðbragðsaðilar þurfa alltaf að komast að húsinu þá er nauðsynlegt að aðkoma starfsmanna og foreldra haldist óbreytt enda er Steinahlíð nálægt stórrí stoppustöð

borgarlínu og auðvelt að samhæfa brottför og akstur með ljósum. Steinhlið er þar að auki að leggja sitt af mörkum í þetta verkefni meðal annars með eftirgjöf af jaðri lóðar sinnar.

Stjórn lýsir yfir andstöðu við að þessu skipulagi fylgi aukin byggð í Laugardalnum sjálfum (borgargarðinum) og þegar Borgarlínustöð verður hönnuð á mótum Grensásvegjar og Reykjavegar þá verði að taka mið af þeirri kröfu íbúa að grænum svæðum í borginni sé hlíft. Stjórn ÍL hefur áhyggjur af að loka Reykjavegi enda er oft mannmargt í dalnum og getur verið mikið öryggisatriði að viðbragðsaðilar hafi góðan aðgang að Laugardal.

Með skipulagsbreytingu er talið líklegt að hljóðvist verði víða betri með Borgarlínu og innviðum fyrir virka ferðamáta til lengri tíma litið miðað við óbreytt ástand. Hins vegar virðist sem ekki sé horft þar til áhrifa á Sæbraut einkum á Laugarnessvæðinu og aðlægt Kleppsvegi en þar er gert ráð fyrir auknum akstri og hlýtur að þurfa tímanlega að huga að ráðstöfunum vegna þess.

Sértækar ábendingar

Hverfissskipulagi fyrir Laugardal hefur ekki verið lokið en á liðnum áratug hefur þétting byggðar í hverfinu verið mikil og innviðauppbýggingar þörf á næstu árum. Það er því nauðsynlegt að taka mið af því t.d. við val á og ráðstöfun lóða í jaðri hverfisins.

Tengingar stöðvanna í hverfinu á að vanda samkvæmt lýsingu og er það vel. Borgarlína verður þó f.o.fr. í suðurjaðri þess sem eykur þörf fyrir hjólageymslu við allar stöðvar meðfram Suðurlandsbrautinni.

Í Vogabyggð verður stór stöð á landi sem ekki er íbúðarbyggð í dag.

Hugmyndir að útliti og hönnun hafa verið kynntar þar og mikilvægt að þar skapist ekki þrýstingur á háa byggð sem valdi skuggavarpum á aðlæga byggð né heldur lóð Steinhliðar.

Mörkin – Almenn stöð. Tillaga um að stöð verði sem næst gatnamótum Suðurlandsbrautar og Skeiðarvogs. Ætti að vera gott rými fyrir það og mikilvægt að huga að góðum tengingum gangandi og hjólandi.

• Laugardalur – Tengistöð. Staðsetning austan við gatnamót Suðurlandsbrautar og Grensásvegjar.

Stjórn ÍL lýsir yfir andstöðu við að þessu skipulagi fylgi aukin byggð í Laugardalnum sjálfum (borgargarðinum) og þegar Borgarlínustöð verður hönnuð á mótum Grensásvegjar og Reykjavegar þá verði að taka mið af þeirri kröfu íbúa að grænum svæðum í borginni sé hlíft. Stjórn ÍL hafnar fyrri áformum um að loka Reykjavegi enda er oft mannmargt í dalnum og getur verið mikið öryggisatriði að viðbragðsaðilar hafi góðan aðgang að Laugardal.

• Laugardalshöll – Almenn stöð. Hér er gert ráð fyrir stöð sem þjóni meðal annars þjóðarhöllinni. Huga þarf að þörfum allra þeirra sem eru að sækja í Laugardalinn, aðra hluta hans, með góðum tengingum og merkingum á göngu- og hjólaleiðum inn í dalinn.

• Lágmúli – Almenn stöð.

Mikilvæg stöð vegna fjölmennra staða í návígi og ekki síst tómstundakennslu barna á svæðinu en þau koma langt að og vonandi með borgarlínu.

• Hátún – Tengistöð.

Hér þarf að huga vel að tengingum í samráði við fjölbreytta starfsemi og búsetu fatlaðra í Hátúni, gera þær eins vel úr garði og hægt er m.t.t. hálkuvana, lýsingu, merkinga fyrir sjóndapra og fleira.

Hér hefur verið tæpt á helstu þáttum í breyttu aðalskipulagi með tilliti til borgarlínu og ítrekum við í stjórn ÍL að við styðjum þá framkvæmd en verðum að leggja áherslu á mikilvægi þess að framkvæmdatíminn sé mjög vel skipulagður og fyrstu tengingar vestur í bæ nýtist til að létta álag bílaumferðar um aðrar leiðir sem fyrsta skref. Ef það verður raunin að bæði Borgarlína og Sundabraut verða í framkvæmd á sama tíma þá er nauðsynlegt að sérstakt teymi ábyrgðaraðila sjái um að samhæfa framkvæmdir til að forða varasömum umferðateppum og slysum á fólki í því ferli.

Stjórn ÍL vill koma á framfæri fleira er varða umhverfismat sérstaklega:

Það verða mikil áhrif af Borgarlínu á framkvæmdatíma í borgarhlutanum Laugardal. Þar verður ein af stóru tengistöðvunum í Vogabyggð, margar stöðvar á Suðurlandsbraut niður á Hlemm og eftir að framkvæmdum lýkur er gert ráð fyrir varanlegum neikvæðum áhrifum á umferð innan og umhverfis hverfis samhliða því auðvitað að íbúar búa að stórum hluta nálægt Borgarlínu og hafa af henni gagn.

Samhliða þessari vinnu er í gangi samráð vegna Sundabrautar og stjórn ÍL kallar eftir því að í hvorri framkvæmd fyrir sig sé tekið mið af báðum lausnum. Til dæmis er því lýst hvernig umferð um Kringlumýrarbraut norðan Suðurlandsbrautar og Sæbraut mun aukast í kynntum gögnum hefur það ekki verið að fullu metið m.t.t. umferðarhávaða svo dæmi sé tekið. Sú lausn miðar við núll lausn, þ.e. að það verði ekki nein Sundabraut lögð. Þar er misræmi því að í uppfærðri félagshagfræðilegri skýrslu birtri í janúar 2024 um samgöngusáttmálann er fjallað um Sundabraut en einungis með fyrsta hluta tengingar á brú við Holtaveg en ekki með gangnalausn eins og er enn inni í þeirri skipulagsvinnu sem er í gangi.

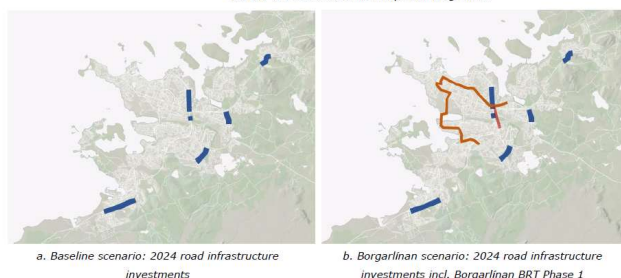
Félagshagfræðileg skýrsla COWI er á ensku. Það er ekki ásættanleg framsetning fyrir almenning sem þarf að geta kynnt sér forsendur þessarar framkvæmdar.

Skýrslan er ítarleg og lýsir kostnaðarábatagreiningu Borgarlínan fasi 1, Ártúnshöfði - Hamraborg, fasi 2 Hamraborg að Lindum og fasi 3 Vogabyggð að Mjódd.

Borgarlínan fasi 1 er 18 km og fyrsti hluti er 13 km með 25 stopp.

Figure 3-3 below shows the two scenarios that were run in a traffic model for this socioeconomic analysis. The picture to the left shows the baseline scenario and which new road infrastructure investments were included in it. The picture to the right shows the scenario with Borgarlínan. In order to isolate the effects of Borgarlínan, the road infrastructure investments are the same in both scenarios, i.e. the only difference is Borgarlínan.

Figure 3-3 Infrastructure investments in Transport plan Phase 1 for the traffic model run for the socioeconomic analysis of Borgarlínan



Forsendur matsins tekur mið af þeim framkvæmdum sem eru í samgöngusáttmála en ekki af Sundabrautartengingunni, hvorki í göngum né brú. Sú framkvæmd mun hins vegar auka heildarakstur í borginni og vinna gegn árangri þeim sem Borgarlínu er ætlað að ná.

Félagshagfræðilegt mat og ábatagreining byggir á útgáfu af dönsku umferðamódeli Teresa sem er sagt aðlagð að íslenskum aðstæðum. Það hlýtur að vera þörf fyrir að staðfesta yfirfæranleika þess móðels yfir á íslenskar aðstæður með því að tengja það við talningar og aðrar framkvæmdir sem hafa verið gerðar. Óljóst er hvort slíkur samanburður hafi verið formlega gerður sem er ekki óeðlileg krafa miðað við umfang þessarar framkvæmdar.

Kostnaðarábati af slysum og árekstrum sem er reiknaður miðast við bílaumferð að því er virðist, en ekki gangandi og hjólandi. Þar þarf að bæta úr. Slysa á gangandi vegfarendum hafi líklega verið vanmetin og því ekki reiknuð inn í breytingar á slysatíðni. Vegna legu Borgarlínu meðfram öllum Laugardalnum / borgargarðinum sem margir gangandi vegfarendur sækja í bæði börn og fullorðnir er mikilvægt að vanda vel alla hönnun m.t.t. þessa.

Gert er ráð fyrir lækun á hávaðamengun frá umferð nema á Kringlumýrarbraut frá Laugavegi að Sæbraut og á Sæbraut meðfram Laugarnes og Sundum. Vegna hindrana á akstri yfir Borgarlínu má einnig búast við aukinni umferð um götur vestast í Laugarnesi og Túnum. Þessar breytingar þarf að meta og vakta auk þess sem þær þarf að skoða miðað við þá þrjá kosti sem eru í deiglu fyrir Sundabraut, þ.e. núll lausn, Sundagöng eða Sundabré við Holtaveg.

Það er mikilvæg mótvægisáðgerð áformuð eins og hér er lýst:

Stefnt er að því að á öllum framkvæmdatíma Borgarlínunnar verða virk samskipti við íbúa og hagsmunaaðila varðandi framkvæmdir og framkvæmdatíma.

Á framkvæmdatíma er þörf fyrir reglubundna vöktun á öryggi gangandi vegfarenda og lýsingu/merkingu á gönguleiðum, loftmengun, svifryksmengun og að jarðvegsryk frá jarðraski berist ekki frá framkvæmdum á framkvæmdatíma með bestu úrræðum sem eru fánleg, t.d. dekkjapvotti bíla sem aka um framkvæmdasvæði osfrv. Slysa hafa orðið alvarlegri í og við hverfið undanfarið. Brýnt er bæði á framkvæmdatíma og eftir að starfsemi hefst að vakta þróun og geta þá gert úrbætur þar sem við á, með t.d. lýsingu, aksturhraða etc.

Varðandi hljóðvist er talað um eftirfarandi mótvægisáðgerðir sem eru mjög mikilvægar en ekki er gert ráð fyrir vöktun þeirra. Eftir framkvæmdir verður einnig þörf fyrir vöktun á afleiddum áhrifasvæðum s.s. við Sæbraut / Kringlumýrarbraut og á svæðum í Túnum og Vogabyggð.

Viðmið um aukningu á umferðahávaða þarf að vera innan nýrra byggingareglugerða og framkvæmdaleyfa.

Í þessari umsögn stjórnar ÍL eru punktar sem fóru bæði hér til rýni vegna umhverfismatsins og vegna breytinga á aðalskipulagi. Staðbundin áhrif sem einnig eru umhverfismál, t.d. öryggismál er varða aðgang að Laugardal um Reykjavæg, aðgengi viðbragðsaðila að hverfinu og því um líkt er einnig mikilvægt en fellur ekki innan hefðbundins ramma umhverfismats. Vegna umfangs verkefnisins fylgir það með hér einnig og er þess vænst að það verði nýtt sem sértækar ábendingar.

Samantekt

Fyrsti hluti Borgarlínu er framkvæmd sem allir íbúar í hverfinu munu vita vel af vegna ýmissra jaðaráhrifa, raskana á umferðaflæði við og um hverfið og lokunum. Það er brýnt að ítarlegt samtal verði í gangi og að ábyrgðaraðilar framkvæmda geri íbúum auðvelt fyrir að koma boðum áleiðis um óvænt hliðaráhrif eða áhyggjur. Ennfremur er þörf fyrir að leita allra leiða til að minnka jaðaráhrif á hverfið og að stilla framkvæmdatíma upp með hliðsjón af öðrum álagspunktum í daglegu lífi borgarbúa.

Ýmsir umhverfislegir þættir verða jákvæðir fyrir hverfið þegar framkvæmdum er lokið ef tekst vel að leysa neikvæð jaðaráhrif eins og lýst hefur verið. Ljóst er þó að ef Sundabraut verður lögð einnig, þá verður ávinningur í heild fyrir hverfið óverulegur og fyrir borgarbúa alla mun minni.

Virðingarfyllst, fyrir hönd stjórnar Íbúasamtaka Laugardals

Lilja Sigrún Jónsdóttir, formaður



Reykjavík 25. janúar 2025

Umsögn um: Borgarlínan í Reykjavík og Kópavogi, 1. lota, rammahluti aðalskipulags og umhverfisskýrsla

Umsagnarnefnd Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) hefur skoðað kynningu á drögum að breytingu á aðalskipulagi sveitarfélaganna Kópavogs og Reykjavíkurborgar í samræmi við 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.

Tillagan er sett fram sem svokallaður rammahluti aðalskipulags, sbr. 2.gr. skipulagslaga og gr. 4.9 í skipulagsreglugerð nr. 90/2021. Í rammahlutanum er stefna og skipulagsákvæði um Borgarlínu útfærð nánar. Í tillögunni eru settar fram almennar forsendur framkvæmda við Borgarlínu, bindandi stefna um legu hennar og staðsetningu kjarnastöðva, ásamt leiðbeiningum um forgangs röðun ferðamáta og skipulag göturýmis. Jafnframt eru kynnt þau almennu hönnunarviðmið sem líta ber til við útfærslu Borgarlínunnar, hvort sem er í deiliskipulagi göturýmis eða hönnun innviða Borgarlínunnar. Nákvæm útfærsla Borgarlínunnar verður ákvörðuð í deiliskipulagi fyrir hvern legg línunnar. Samhliða auglýsingu tillögunnar, fer fram kynning á umhverfismatsskýrslu framkvæmda við fyrstu lotu Borgarlínunnar, frá Ártúnshöfða að Hamraborg, sbr. lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana, nr. 111/2021.

- Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 - Tillaga, rammahluti - Borgarlína 1. lota: Ártún - Fossvogsbrú. (<https://skipulagsgatt.is/issues/2024/1191>) (AR)
- Borgarlínan í Kópavogi 1. lota. Rammahluti aðalskipulags. (<https://skipulagsgatt.is/issues/2024/1188>) (AK)
- Borgarlína, lota 1, Ártúnshöfði - Hamraborg. Umhverfismatsskýrsla til kynningar. (<https://skipulagsgatt.is/issues/2024/1378>) (UM)

Afstaða LHM til Borgarlínunnar

Landssamtökin eru hlynnt lagningu Borgarlínu (BL) og telja samtökin að hún sé nauðsynleg aðgerð til að hægt sé að þétta byggð og byggja innávið og snúa frá þróun um meiri dreifingu byggðar, sem hefur verið ríkjandi á höfuðborgarsvæðinu undangengna áratugi. Þéttari byggð er líkleg til að styðja við hjólreiðar og auka hlutdeild þeirra. Hlutdeild hjólreiða er að jafnaði mest í nærumhverfi þar sem fjarlægðir eru hóflegar og umhverfið styður við þær svo sem með góðum hjólastígum. Gera má ráð fyrir að hlutdeild hjólreiða verði mest í þéttari blandaðri byggð þar sem flestar ferðir eru á bilinu 0,5 – 5 km. Margir fara mun lengri vegalengdir og

þær ferðir skipta miklu máli en hlutdeild lengri hjólaferða í ferðavenjum er þó minni og þar má gera ráð fyrir að hlutdeild borgarlínunnar verði meiri.

Athugasemdir við hlut hjólaferða í rammaskipulagi AK og AR

Í kafla 4.1.1 Forgangsroðun eftir ferðamátum á bls. 11 í AK og bls. 7 í AR kemur fram að þar sem rými í götum er mismikið þá þarf að forgangsraða notkun þess, umferð almenningssvagna og gangandi vegfarenda skulu vera í forgangi en því næst er **hjólandi** og að lokum akandi umferð. LHM finnst skjóta aðeins skökku við hér. Umferð hjólandi er oft ekki á kostnað gangandi eða almenningssamgangna en með þessari forgangsroðun setur hjólandi niður og það skapar ákveðna hættu á að menn telja í lagi að koma með annars flokks útfærslu fyrir hjólandi þegar þess væri engin þörf vegna hagsmunum gangandi og almenningssamgangna.

Í kafla 4.1.2 Form, ásýnd og aðgengi bls. 11 í AK og bls. 7 í AR kemur enn fremur fram: „*Götupveranir og stígatengingar á forsendum gangandi vegfarenda.*“ LHM telur að götupveranir og stígatengingar þurfi einnig að hugsa á forsendum hjólandi vegfarenda. Kröfur fyrir gangandi og hjólandi eru ekki alveg hinar sömu við þveranir án þess að þær skerði aðgang hvors hóps um sig. Hjólandi fara hraðar yfir og vegna gerðar reiðhjólsins er betra að fara í þveranir í beinu framhaldi af stíg án þess að það komi til skrátnar beygjur, 90° horn og óþarfa krúsíðullur. Að sama skapi sér maður oft að gangandi ganga beinustu leið frekar en að fara leiðina sem hönnuður stígs eða gangstéttar ætlar gangandi. Svona orðalag vekur upp óþarfa áhyggjur um að til standi að gefa hönnuðum lausan tauminn að hanna óhentugar lausnir fyrir gangandi og hjólandi.

Í kafla 4.3.4 Göngu- og hjólaþveranir á bls. 13 í AR og bls. 17 í AK er fjallað um almenn viðmið fyrir útfærslu þverana. Þar segir að: „*Við hönnun þverana skal sérstaklega huga að eftirfarandi atriðum:*

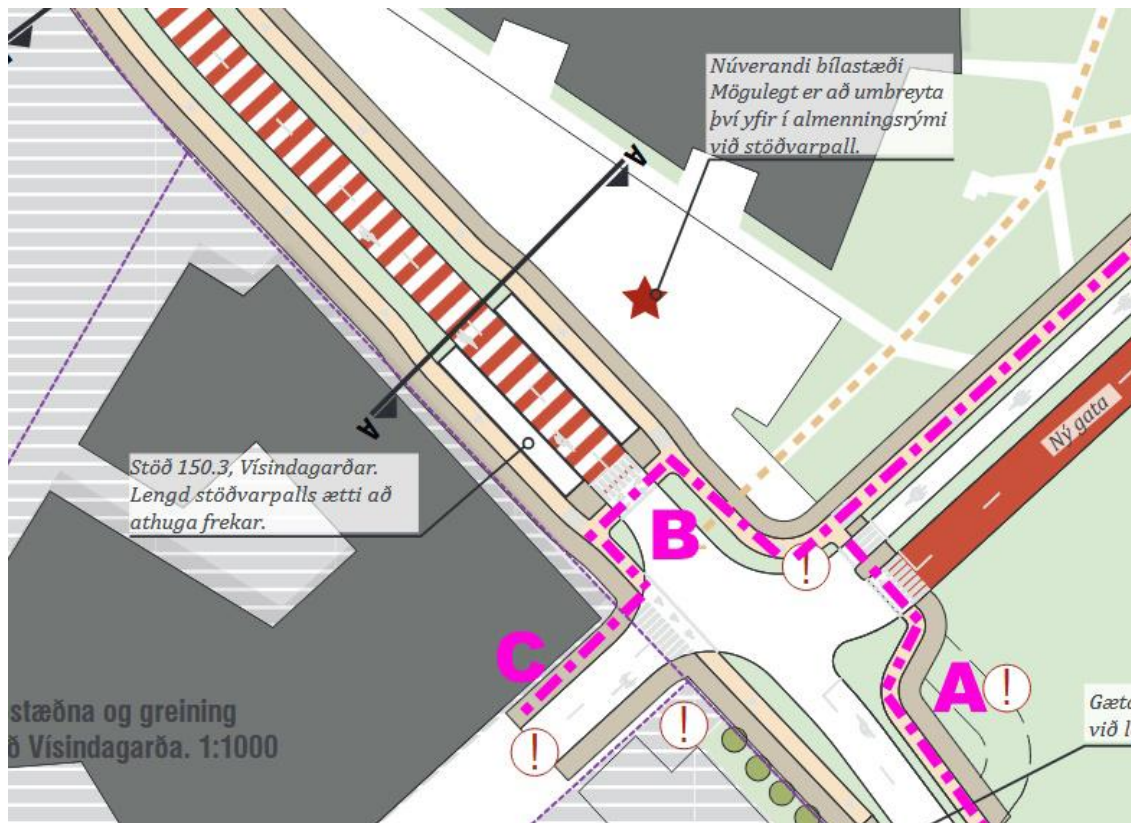
- o Staðsetningu*
- o Þverunarlengd*
- o Lýsingu*
- o Sjónlengdum til að tryggja umferðaröryggi*
- o Ljósastýrðum þverunum við tvístefnuhjólastíga“*

Þarna finnst LHM vanta að þveranir eiga líka að vera:

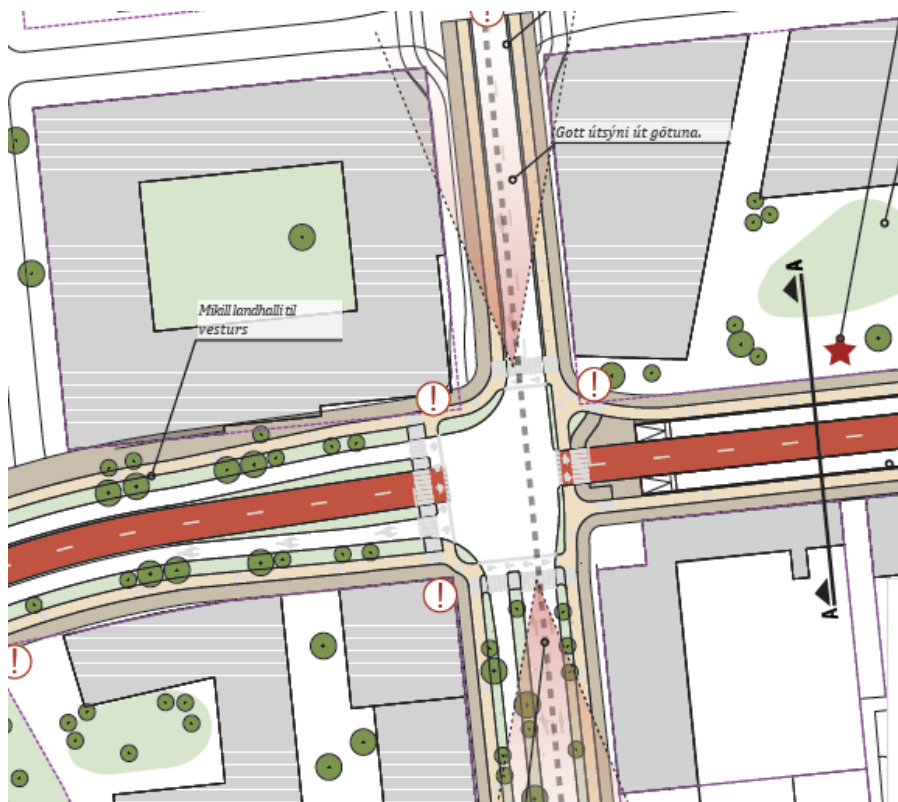
- o Beinar og greiðar*

sbr. umfjöllun hér að ofan og neðan.

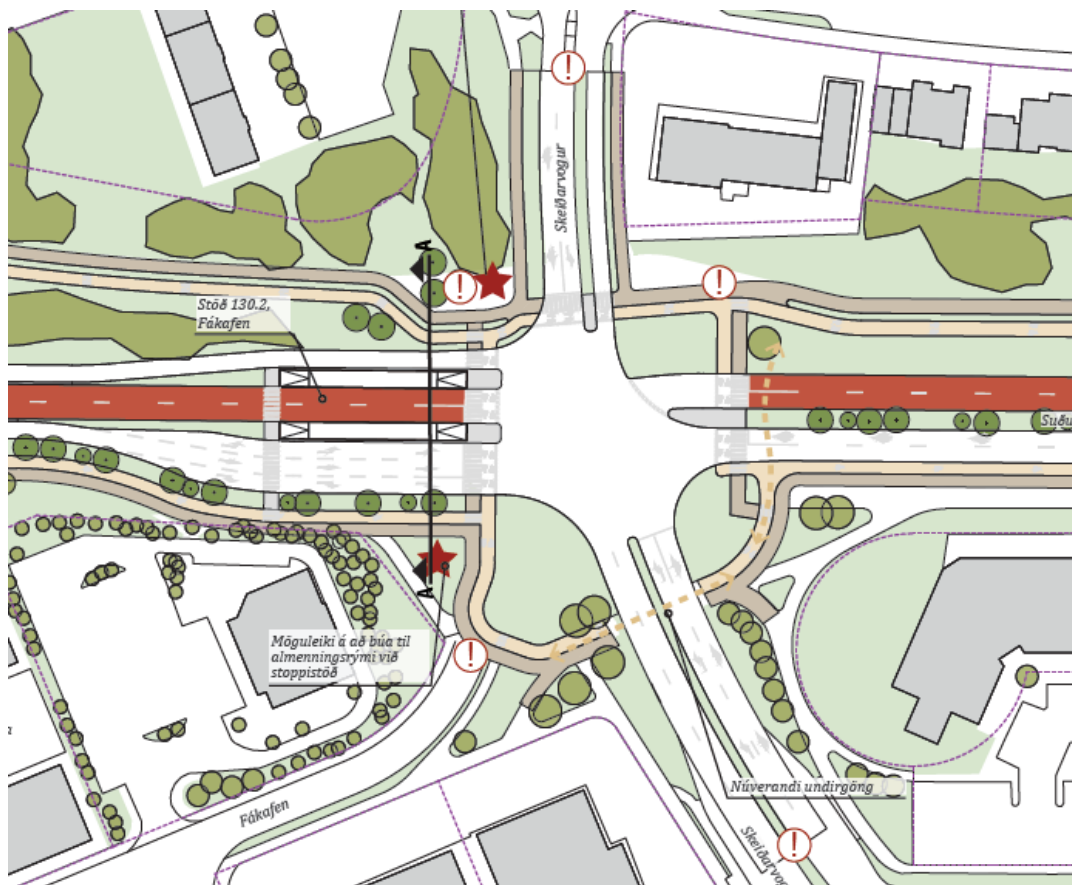
Í kortahefti sem fylgir eru sýnd gatnamót með óþarflega kröppum beygjum og skrátnum útfærslum fyrir hjólastíga og göngustíga. Þetta er rammahluti aðalskipulags og ekki deiliskipulag eða frumhönnun en vekur vissar áhyggjur um að menn ætli ekki að hafa í huga beinar og greiðar leiðir fyrir hjólandi umferð yfir gatnamót. Fulltrúar LHM hafa sérstaklega lesið valda kafla þar sem er staðarþekking en rekið sig á að skýrsla og kortahefti stangast á og einnig að það vantar augljóslega hluti sem eru í nærumhverfi eða deiluskipulagi. Sérstaklega var þetta áberandi í kaflanum um Njarðargötu og Sturlugötu, og tölvupóstur sendur til Verkefnastofu Borgarlínu hinn 16. nóv. sl. um það svæði („Njarðargata í Borgarlína, lota 1, Ártúnshöfði - Hamraborg“) til að fá útskýringar. Skrifleg svör hafa ekki enn borist. Dæmi um þessi atriði eru sýnd á myndum að neðan.



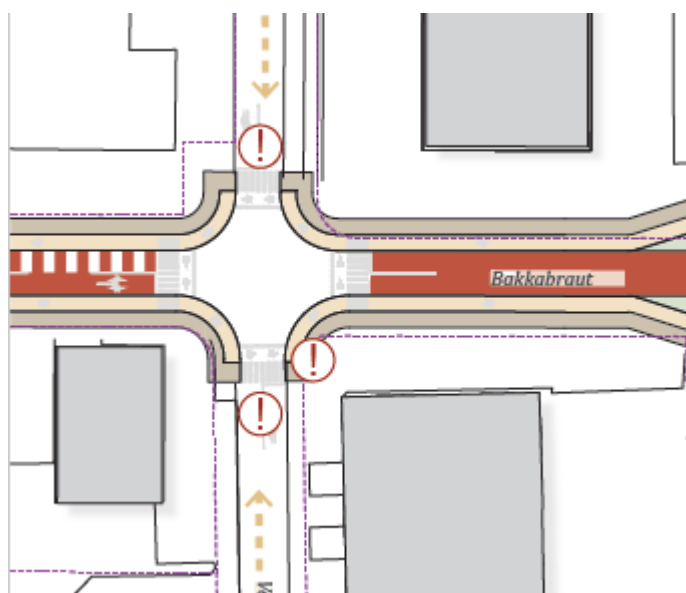
1. mynd: Mynd frá gatnamótum Njarðargötu og Sturlugötu við Torfhildargötu. A sýnir óþarfa krúsidúllur, B ítrekaðar krappar beygjur fram og tilbaka, C sýnir að það vantar að sýna hjólastíg sem þegar er búið að leggja.



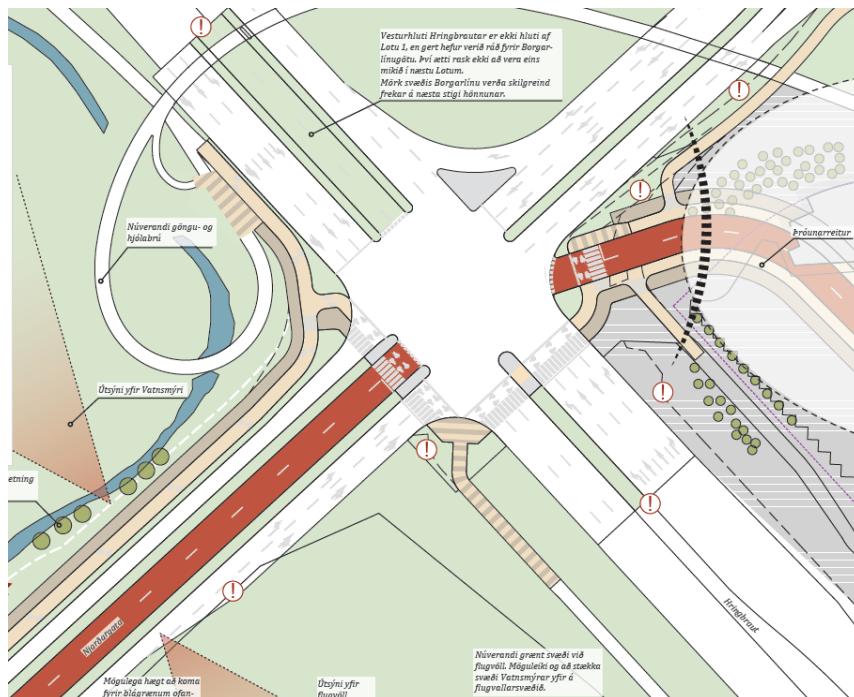
2. mynd: Gatnamót við Krossmýrartorg með óþarfa sveigjum fyrir hjólandi.



3. mynd: Gatnamót Skeiðarvogs-Suðurlandsbrautar með óþarfa sveigjum fyrir hjólandi og gangandi.



4. mynd: Gatnamót Bakkabrautar Vesturvarar með óþarfa sveigjum fyrir hjólandi. Hjólastígar eiga hér skilyrðislaust að liggja beint yfir gatnamótin. Þessar ítrekuðu kröppu beygjur fram og tilbaka er vond hönnun.



5. mynd: Stígamót við gatnamót Hringbrautar Njarðargötu. Galli er við þverun Hringbrautar með brú að hjólandi er beint í vestur sunnan við Hringbraut. Hjólandi sem kemur yfir brúna til suðurs og vill halda áfram suður Njarðargötu þarf að taka 180° beygju í halla, sem er mjög erfitt og varhugavert.

Hjólastæði á stoppustöðvum Borgarlínu

Á bls. 10 AR og bls. 14 AK: „Við stöðvar þar sem sennilegt er að notendur hjóli frá heimili að Borgarlínustöð (til dæmis stöðvar sem þjóna dreifðari íbúabyggð fjær fjölmennustu atvinnusvæðunum) ber að athuga hvort þörf sé á hjólastæði. Við hönnun stærri stöðva ber að athuga hvort pláss og þörf sé fyrir svæði fyrir hvers kyns deilifarartæki.“ Að mati LHM ætti að vera gert ráð fyrir stæðum fyrir reiðhjól og hlaupahjól á öllum borgarlínustöðvum kannski með undantekningu af stöðvum í miðborginni þar sem geta verið stæði aðgengileg alveg í grennd við borgarlínustöðvar. Á stöðvum má líka gera ráð fyrir tengjum fyrir hleðslu rafhjóla.

Gæta þarf sérstaklega að þeim vandamálum sem leigurafhlaupahjól skapa. Slæm reynsla er af því hvernig leigjendur skilja við þau út um allt, hvort sem er mitt á hjólastígum eða gangstéttum og við biðskýli. Huga þarf að góðum lausnum svo leigurafhlaupahjólum verði ekki illa lagt á stoppistöðvum Borgarlínu í því samhengi.

LHM hafa ítrekað bent á vandræðin sem hafa fylgt leigurafhlaupahjólum, t.d. í bréfi: „Mótmæli við samninga við leigufyrirtæki með rafhlaupahjól“ sem m.a. voru send Reykjavíkurborg, Kópavogsbæ, Vegagerðinni og mörgum fleirum veghöldurum í lok des. / byrjun nóv. 2023.

Sveitarfélögin þurfa að finna lausn með fyrirtækjum sem reka þessa þjónustu þar sem skipulagðar eru fastar stöðvar þar sem skylda er að skila deilifarartækjum. Slíkar stöðvar ættu að vera á öllu stoppistöðvum Strætó og Borgarlínunnar, við alla grunn- og leikskóla, við

verslanir og þjónustu og í flestum eða öllum götum á 1-2 stöðum. Þær ættu ýmist að vera í plani við gangstéttir þar sem pláss er en ella á að taka frá bílastæði í götuplani (sjá dæmi um slíkt þar sem bílastæði voru tekin af í Sturlugötu nálægt Torfhildargötu fyrir reiðhjóla- og rafskútustæði). Hönnun þeirra ætti að vera samræmd en til að byrja með er líklega nóg að grunnstöð sé merkt með skilti og að tveir eða fleiri hjólabogar eða statív fyrir hlaupahjól séu sett upp.

Hugtakið brautarpallur

Hugtakanotkun í Borgarlínuverkefninu hefur orðið uppspretta misskilnings en einnig mikilla útúrsnúninga andstæðinga verkefnisins. Brautarpallur skapar ímynd af háum palli en líklega er frekar átt við lága gangstétt sem í flestum tilvikum getur verið í sömu hæð og aðrar gangstéttir í kring. Afmörkun palls væri frekar með yfirborðsefnum. Væri hægt að skýra þetta betur t.d. með skýringarmynd eða nota hentugra hugtak?

Félagshagfræðileg greining

Ekki virðist tekið tillit til einkaneyslu í félagshagfræðilegri greiningu verkefnisins. Að mati LHM vantar að gera grein fyrir þætti minni einkaneysla vegna minni bílaeignar sem Borgarlínan gerir mögulega. Á móti kemur samneysla vegna fjárfestinga í BL vögnum. Borgarlína gerir almenningssamgöngur að betri valkosti og getur því leyst af hólmi margar ferðir sem eru farnar á bíl. Hún gerir heimilum kleift að eiga færri bíla og heimili geta því sparað sér útgjöld.

Sum heimili sem eiga núna tvo eða þrjá bíla sjá sér kannski hag í að fækka um einn bíl og niðurstaðan getur verið færri bílar að meðaltali á heimili. Ef við reiknum með hóflegum forsendum eins og að meðaltali 10% færri bílum á heimili á höfuðborgarsvæðinu getum við áætlað að sparnaður heimilanna vegna bifreiðakaupa geti verið um 8.3 milljarðar á ári eða 83 milljarðar á 10 ára afskriftartíma bíls. Ekki er þá reiknað með rekstrarkostnaði bíla sem sparast.

Miðað við þær forsendur nær sparnaður heimilina við bílakaup á 20 árum að borga áætlaðan kostnað við gerð allrar Borgarlínunnar. (Forsendur. Miðað er við fjölda fólksbíla í umferð í janúar 2025 í sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu (148.000), meðalverð fólksbíls 5.000.000 kr, 10 ára afskriftartíma, 12% nafnvexti á fé bundið í bíl og 10% fækkun bíla vegna Borgarlínu.)

Lega Borgarlínunnar í 1. lotu

LHM er hlynnt framlagðri legu línunnar í rammahluta AR og AK. Þar sem valkostir eru um leið leggur LHM til:

- a) Leggur 120 norðlæga eða miðlæg leið yfir Geirsnef;
- b) Leggur 140 Fríkirkjuveg/Skothúsveg frekar en Suðurgötuleið;
- c) Leggur 150 Sturlugötu frekar en Eggertsgötu;
- d) Leggur 180 Borgarholtsbraut frekar en Vesturvör.

Við Laugardalshöll er ekki gerður fyrirvari í gögnum BL við fyrirhugaðan þjóðarleikvang sem mun hafa mikil áhrif á legu stíga í Laugardal og jafnvel á hönnunarforsendur Borgarlínu þar. Þar þarf að bæta úr.

Á Hverfisgötu er lagt til að núverandi hjólastígur verði tekin og að hjólað verði á gangstétt með gangandi umferð. Það hefur nokkra ókosti þar sem umferð gangandi á Hverfisgötu er orðin umtalsverð og eykst að öllum líkindum í framtíðinni með uppfærslu og endurnýjun götunnar og með tilkomu Borgarlínu. Hverfisgata verður því óhentug sem megin samgönguæð hjólandi á austur-vestur ási í gegnum miðborgina eins og hún er nú þegar þar sem hún hefur aldrei náð að uppfylla kröfur fyrir hjólastíga vegna þrengsla og stöðugra hindrana vegna framkvæmda. LHM telur einsýnt að huga þurfi að betri austur-vestur ási samhliða Hverfisgötu fyrir hraða hjólandi umferð. Það gæti t.d. verið með leið um Skúlagötu. Minnt er á kafla 4.1.1 í AK og AR sem segir að í þrengri göturömmum má meta hvort aðalleið fyrir hjólandi geti vikið frá Borgarlínubrautinni á köflum. Slíka lausn má velja þar sem hún getur tryggt hjólandi umferð betra flæði og umferðaröryggi.

Tenging hjólastígs frá miðborginni að Hringbraut. Hjólastígur meðfram Borgarlínunni endar við Skothúsveg en þar vantar skilgreinda hjólaleið frá enda Skothúsvegar að stígum við Hringbraut. Það mun vera sú leið sem flestir munu hjóla úr miðborginni og austur úr. Sú leið gæti sem best legið meðfram Sóleyjargötu, í gegnum Hljómskálagarðinn eða jafnvel um Laufásveg. LHM óskar eftir að þetta verði skoðað.

Stígamót við gatnamót Hringbrautar Njarðargötu. Þverun Hringbrautar með göngu- og hjólabrú hefur verið gölluð að því leyti til að þeir sem koma brúna að norðan enda í vesturátt og þurfa að taka hættulega og erfiða beygju í austurátt, sjá 5. mynd.. Er hægt að skoða hönnun gatnamótanna og samspil við brúnna í þessu ferli með Borgarlínuna? T.d. að athuga hvort þverunin gæti náð yfir Njarðargötu með viðbótarlegg frá brúnni.

Á Borgarholtsbraut er lagt til að hjólað verði á gangstétt með gangandi umferð eða á akrein með Borgarlínu eða í blandaðri umferð. Það getur gengið enda má gera ráð fyrir að gangandi umferð verði ekki umtalsverð á Borgarholtsbraut auk þess sem gatan verður opin fyrir hraðari umferð hjólandi.

Í öllum tilfellum gerir LHM ráð fyrir því að við hönnun hjólastíga tengdum Borgarlínu verði

HÖNNUNARLEIÐBEININGAR FYRIR HJÓLREIÐAR

Leiðbeiningar sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðarinnar

19.12.2019

(eða síðari útgáfu) fylgt í hvívetna, að öll tiltæki úrræði í *reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra* verði nýtt, og að haft verði frumkvæði að frekari tillögum um viðbætur í þá reglugerð eins og þörf er á.

Til mikils er að vinna fyrir grænar og virkar samgöngur, sem styðja við loftlagsmarkmið og alþjóðlegar skuldbindingar Íslands, sem og til þess að reyna að draga úr aukningu á bílaumferð, að hjólastígar hvetji til hjólræða og tengist vel við núverandi og komandi

hjólástíga. Hjólaleiðir þurfa að vera eindregnar, beinar, greiðar og án óþarfa hæðarbreytinga eins og frekast er kostur; en umfram allt öruggar jafnvel þó svo það sé á kostnað meintra þæginda bílstjóra.

Landssamtök hjólreiðamanna vilja mjög gjarnan fá að skoða hönnunartillögur á síðari stigum eftir því sem þær verða til en gera þarf ráð fyrir að þær tillögur sem eru í 1. lotu eigi eftir að taka talsverðum breytingum í frekari hönnun.

Virðingarfyllt
f.h. stjórnar LHM



Árni Davíðsson

Um Landssamtök hjólreiðamanna

Landssamtök hjólreiðamanna (LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólreiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólreiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvári félagsmanna hinna ýmsu hjólreiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvári allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólreiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólreiðar á Íslandi.

Orri Gunnarsson

Umsögn birt **25.01.2025**

Sem borgarbúi fagnar undirritaður að almenningssamgöngum, göngu og hjólreiðum sé gert hærra undir höfði með tilkomum Borgarlínu.

Þessi athugasemd snýr eingöngu að afmökuðum hluta verkefnisins.

Í kafla 5.3.4 Laugavegur – miðborg (140), Breytingar á umferðarskipulagi (bls. 58) segir: „Á Lækjargötu verður ein akrein í hvora átt og á Fríkirkjuvegi og á hluta af Skothúsvegi verður einungis gert ráð fyrir Borgarlínu, sem er stór breyting frá því sem nú er.“

Á bls. 57 segir ennfremur: „Einnig er einungis gert ráð fyrir umferð Borgarlínu á Fríkirkjuvegi og á hluta Skothúsveggar frá Fríkirkjuvegi að Bjarkarbraut.“

Þrátt fyrir að þetta sé stór breyting frá því sem nú er (eins og réttilega er greint frá í umhverfismatsskýrslu) virðist ekki vera gerð tilraun til að greina umhverfisleg áhrif hennar. Sem umhverfismat áætlunar mætti ætla að umferðarleg áhrif breytingarinnar og þar með skipulagsleg, umhverfisleg, efnahagsleg og félagsleg áhrif yrðu metin.

Að einungis borgarlínuvagnar aki Fríkirkjuveg er meiriháttar inngríp í umferðarkerfi miðborgarinnar. Almenn umferð, þar með talin aðföng verslana, hótela og veitingastaða, næturumferð leigubíla og annarra, þjónustubílar, farþegaflutningar til og frá gististöðum og „pickup“ ferðamanna í ýmskonar ferðir, aðkoma akandi að tveimur framhaldsskólum, kirkju og listasafni, veitingastöðum, verslunum og íbúðarhúsum mun breytast verulega.

- **Hafa verið gerðar athuganir á núverandi töfum almenningssamgangna vegna akandi umferðar á leiðinni eftir Fríkirkjuvegi og Skothúsveg frá Lækjargötu að Bjarkargötu?**
- **Hefur verið gerð umferðargreining á hver áhrif þessarar breytingar myndi hafa á umferðarkerfi miðborgarinnar?**

Í nærumhverfi breytingarinnar er fyrirsjáanlegt er að hluti þeirrar umferðar sem nú fer um Fríkirkjuveg muni færast á Barónsstíg, Njarðargötu, Frakkastíg, Laufásveg, Bergstaðarstræti og þaðan inn á enn þrengri götur „Þingholtanna“. Miklar krókaleiðir stórra sem smárra bíla munu liggja um lengri akstursvegalemdir að helstu áfangastöðum. Þá líklega um þær götur sem síst skildi.

Vestan við Tjörn mun umferð sem nú ekur Fríkirkjuveg vissulega geta ekið Suðurgötu í átt að Kirkjustræti/Túngötu þegar henni verður aftur breytt í tvístefnugötu, ellegar Tjarnargötu, en hvoru tveggja beinir ökumönnum að þeim hluta miðbæjarins, Kvosinni, sem verst er til þess fallinn að taka við aukinni bílamferð. Að aka vel úr leið, eftir Hringbraut að Hofsvallagötu til að komast milli suður- og norðurhluta miðbæjarins hlýtur að teljast slæmt með tilliti til umferðarflæðis, umferðaröryggis, umhverfisáhrifa og fjölda annarra þátta.

Leiðarval um ytra möskvakerfi gatna mun einnig breytast töluvert þegar að innsta norður-suður tenging bílaumferðar um miðbæinn er tekin út. Helstu leiðir frá suðri til norðurs um nesið munu væntanlega verða Kringlumýrarbraut og Hofsvallagata. Langahlíð leiðir umferð að efri hluta Laugavegar og þaðan inn á Borgartún, þaðan um Katrínartún og niður á Sæbraut og verður ógreiðfærari en áður þegar Borgarlínubraut liggur um Laugaveg. Snorrabraut er að breytast í

borgargötu og þar fækkar akreinum smám saman (eðlilega). Gegnumumferð þar sem þverar Laugaveg við Hlemm þykir eflaust óæskileg. Ekki verður hægt að aka niður Hverfisgötu og beinist því umferð vestur Grettisgötu og Laugaveg áður en kemur að Sæbraut. Umferð sem nú fer um Suðurlandsbraut mun einnig eflaust að einhverju leiti færast á Sæbraut og valda þar enn auknu umferðarálagi.

Nú er ekkert að því að letja ökumenn sem ekki eiga erindi til miðborgar frá því að nota helstu leiðir almenningasamgangna og fjölfarin göngu- og hjólasvæði til gegnumaksturs. Slíkt er einmitt raunin í dag með fjölda umferðarljósa og mikilli umferð strætisvagna um Lækjargötu. En að því sögðu verður að athuga gaumgæfilega forsendur þess og afleiðingar að loka svo mikilvægri aðkomuleið að miðborginn algjörlega fyrir annarri umferð en Strætó og Borgarlínu (auk neyðarbíla).

Í umhverfismatsskýrslu mætti ætla að slíkt sé gert. Svo er þó ekki.

Hefðbundin verslun og þjónusta hefur átt undir högg að sækja í miðbænum um nokkurt skeið. Sumir rekstaraðilar vilja meina að takmörkunum á akstri sé um að kenna. Vissulega hefur verslun þróast þar sem annars staðar. Bílastæðum í göturýmum hefur fækkað og valdar leiðir gerðar að göngugötum. Í staðinn hefur verið fjárfest í bílageymslum neðanjarðar. Með góðu jafnvægi bílaumferðar, bílastæða, íbúafjölgunar, gistirýma og göngugatna hefur mannlíf í miðborginni tekið stakkaskiptum. En hætta er þó að þetta jafnvægi raskist og hallist æ meir í átt að einsleitu ferðamannasvæði ef akstursglöðum Íslendingum verður gert ókleift að aka skynsamlegustu leiðir til og frá eina alvöru þéttbýlissvæði landsins.

Undirritaður gerir því eftirfarandi athugasemd við umhverfismatið:

Gerð verði (micro) umferðargreining / umferðarmat á áhrifum þess að loka Fríkirkjuvegi og Skothúsvegi fyrir almennri umferð. Ef í ljós kemur að tafir strætisvagna sem um göturnar aka í dag eru óverulegar í samanburði við tafir á stofnbrautum borgarinnar á annatímum verði athugað hvernig halda megi áfram að lágmarka má tafir almenningssamgangna í bland við aðra bílaumferð um umræddar götur. Það leiði til minna inngrips og umhverfisáhrifa en að einungis sé gert ráð fyrir umferð Borgarlínu á Fríkirkjuvegi og á hluta Skothúsvegar. Almennri umferð verði gert kleift að aka með Borgarlínu og öðrum almenningssamgöngum í blönduðum akstri, stystu leið frá Hringbraut að Hörpu, þótt tafsamt kunni að verða fyrir bílaumferð.

Þó e.t.v. komi í ljós að ýmsar undantekningar á akstursbanni verði nauðsynlegar á sumum borgarlínubrautum er skiljanlegt að þar sé reynt sé að takmarka allar undanþágur. Ef að á ýmsum stöðum, á sumum tímum dags megi aka t.d. leigubílum, ferðamannarútum, flutningabílum, bílum hreyfihamlaðra eða þjónustubílum borgarinnar dregur það úr einsleitni kerfisins. Hreinlega er einfaldlega að leyfa blandaðan akstur almennrar umferðar á lágum umferðarhraða, á forsendum almenningssamgangna og virkra ferðamáta þar sem við á. Enda yrðu umferðalegar, skipulagslegar, umhverfislegar og öryggislegar afleiðingar annars akstursleiðarvals enn verri.

Að auki:

Innibyrðis ósamræmi er í ýmsum myndum umhverfismatsskýrslunnar. Á sumum myndum er sýndur hringakstur um Reykjavíkurtjörn eins og frumdragaskýrsla borgarlínunnar gerði ráð fyrir og á mynd 3.4, bls. 13 er borgarlínulota 1 sýnd aka vestan Tjarnarinnar, ekki eftir Fríkirkjuvegi. Sama ósamræmi er einnig í sumum myndum sem sýndar hafa verið á þeim upplýsingafundum sem nýlega haldnir hafa

verið. Slíkt er afar óheppilegt þegar svo umfangsmiklar breytingar eru kynntar almenningi.

Orri Gunnarsson,
skipulagsfræðingur og miðborgarbúi.



HAFRANNSÓKNASTOFNUN

Rannsókn- og ráðgjafarstofnun hafs og vatna

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Hafnarfjörður 24.1.2025
Mál: 2024-11-0373

Efni: Umsögn um Umhverfismatsskýrslu vegna - Borgarlína, lota 1, Ártúnshöfði – Hamraborg, nr. 1378/2024

Með tölvupósti dagsettum 14.11.2024, sem barst gegnum skipulagsgátt, óskaði Skipulagsstofnun eftir umsögn Hafrannsóknastofnunar um Umhverfismatsskýrslu (Mat á umhverfisáhrifum) vegna Borgarlínu, lota 1, Ártúnshöfði - Hamraborg.

Þessi fyrsta lota Borgarlínu er um 15 km löng og liggur á milli Ártúnshöfða í Reykjavík og Hamraborgar í Kópavogi. Framkvæmdir við Borgarlínu og rekstur hennar á svæðinu frá Ártúnshöfða að Hamraborg hefur mögulega áhrif á lífríki og vistkerfi á nokkrum svæðum (vatnshlotum) sem tengjast starfssviði Hafrannsóknastofnunar. Þessi svæði eru Elliðaár (straumvatnshlot nr. 104-619-R), Innri Sund – Elliðaárvogur - Grafarvogur (strandsjór, vatnshlot nr. 104-1303-C), Reykjavíkurtjörn (Stöðuvatnshlot nr. 104-2386-L) og Vatnsmýri og Skerjafjörður (strandsjór, vatnshlot 104-1302-C). Brú og landfyllingar í Fossvogi eru hluti af 1. áfanga Borgarlínu en þó metin sjálfstæð framkvæmd og stefnt er að því að byggja hana óháð framkvæmdahraða við aðra innviði vegna Borgarlínu. Árið 2020 tók Skipulagsstofnun ákvörðun um að framkvæmd við landfyllingar og brú yfir Fossvog væri ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu er vægi áhrifa af Borgarlínu, lotu 1, á vatnalíf metið óverulegt. Varanleg áhrif verða á búsvæði lífvera í Elliðaám en áhrifin þar verða á litlum afmörkuðum svæðum. Ekki er talið að Borgarlína hafi áhrif á lífríki Tjarnarinnar og vatnalíf í Vatnsmýri.

Í viðauka með umhverfismatsskýrslunni er minnisblað Hafrannsóknastofnunar um grunnástand lífríkis Elliðaáa og möguleg áhrif af þverun þeirra vegna Borgarlínu. Þar er sérstaklega fjallað um fiskstofna sem dvelja eða fara um þverunarsvæði Borgarlínu við Elliðaárósa. Í umhverfismatsskýrslunni er tekið á flestum þeim þáttum í minnisblaði Hafrannsóknastofnunar sem mikilvægt þótti að hafa í huga á framkvæmda- og rekstartíma Borgarlínu.

Hafrannsóknastofnun vekur þó athygli á eftirfarandi atriðum.

-Yfirborðsvatn. Í umhverfismatsskýrslunni er tilgreint að til að koma í veg fyrir mengun áнна verður yfirborðsvatni af fyrirhuguðum brúm yfir Elliðaár veitt af þeim eða meðhöndlað áður en það rennur í

árnar. Æskilegt væri að skilgreina nánar hvaða aðferðir ætlunin er að nota við meðhöndlun yfirborðsvatns, t.d. hvort um er að ræða „blágrænar“ ofanvatnslausnir eða settjarnir. Einnig væri æskilegt að skilgreina hver ber ábyrgð á eftirliti með virkni og eftir atvikum viðhaldi, þeirra mannvirkja sem ætlunin er að nota við meðhöndlun yfirborðsvatns.

-Vatnatilskipun og mat á áhrifum framkvæmda og starfsemi á vatnshlot. Allar framkvæmdir og skipulagsáætlanir eiga að vera í samræmi við stefnumörkun um vatnsvernd í vatnaáætlun og lög nr. 36/2011 um stjórn vatnamála. Markmið laganna er að vernda vatn og vistkerfi þess, hindra frekari rýrnun vatnsgæða og bæta ástand vatnavistkerfa til þess að vatn njóti heildstæðrar verndar. Yfirborðsvatnshlot skulu vera í mjög góðu eða góðu vistfræðilegu ástandi og góðu efnafræðilegu ástandi. Þegar aðilar hyggjast fara í framkvæmdir, setja upp starfsemi eða gera breytingar á núverandi starfsemi sem getur haft áhrif á vatn skal framkvæma mat á áhrifum þeirra umsvifa. Meta þarf samlegðaráhrif þar sem fleiri en einn aðili mun valda álagi á vatn, þannig að umhverfismarkmið vatnshlota náist hugsanlega ekki. Umhverfisstofnun hefur gefið út leiðbeiningar fyrir framkvæmdaaðila, rekstraraðila, ráðgjafa og sveitarfélög um hvernig beri að framkvæma mat á áhrifum framkvæmda og starfsemi á vatnshlot (sjá leiðbeiningar á vef Umhverfisstofnunar um stjórn vatnamála www.vatn.is). Áður en til leyfisveitingar kemur þarf að meta hvort framkvæmd eða starfsemivaldi því að umhverfismarkmiðum laga nr. 36/2011 um stjórn vatnamála verði ekki náð .

-Vöktun lífríkis. Samkvæmt Vatnaáætlun 2022-2027 hefur vatnshlotum á Íslandi hefur verið skipt niður í þrjá flokka eftir álagi, 1) ekki í hættu, 2) óvissu og 3) í hættu. Tvö vatnshlot á Íslandi hafa verið flokkuð í hættu og er Tjörnin annað þeirra vatnshlota. Alls eru 22 vatnshlot flokkuð í óvissu, þar á meðal er Innri Sund-Elliðaárvogur-Grafarvogur. Vegna þessarar flokkunar eru Tjörnin og Sund-Elliðaárvogur-Grafarvogur í vöktunaráætlun Umhverfisstofnunar samkvæmt vatnaáætlun 2022-2027.

Í Vatnaáætlun 2022-2027 kemur einnig fram að vöktun skal að lágmarki ná til þeirra vatnshlota sem uppfylla ákveðnar forsendur og þar á meðal eru ár og vötn í þéttbýli sem eru undir miklu álagi. Miðað við staðsetningu Elliðaáa er fyllsta ástæða til að vakta þær í samræmi við þá tíðni vöktunar og gæðapætti sem skilgreindir hafa verið í Vatnaáætlun 2022-2027.

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu Borgarlínu lotu 1, er ekki ætlunin að verkefnið standi fyrir sérstakri vöktun á lífríki á framkvæmda- og rekstartíma. Vísað er til þess að nú þegar sé lífríki vaktað, s.s. vöktun á lífríki Reykjavíkurtjarnar og fuglalífi, ásamt efnafræðilegu ástandi Tjarnarinnar og Elliðaáa. Einnig kemur fram í umhverfismatsskýrlunni að Hafrannsóknastofnun hafi lagt til árlega vöktun á seiðastofnum í Vesturkvísl Elliðaáa til að nema breytingar sem hugsanlega stafi af áhrifum framkvæmda og reksturs (t.d. Borgarlínu). Orkuveita Reykjavíkur hefur hingað til staðið fyrir árlegri vöktun fiskstofna og botndýralífs í Elliðaám. Hafrannsóknastofnun leggur áherslu á að árleg vöktun fiskstofna og botndýralífs verði haldið áfram í Elliðaám eins og verið hefur og einnig að vöktun verði tekin upp á þeim gæðapáttum sem skilgreindir hafa verið í Vatnaáætlun. Mikilvægt er einnig að skipulag vöktunar verði formgert þannig að ljóst sé hver ber ábyrgð á að vöktun á lífríki sé framfylgt og að hún uppfylli kröfur mismunandi aðila hverju sinni. Einnig að aðgengi allra að niðurstöðum vaktana sé gott og að aðgengi og varðveisla gagna sé tryggð. Þetta er mikilvægt í ljósi þess að margar framkvæmdir eru þegar í gangi og fyrirhugaðar í Elliðaám og vatnshlotum sem tengjast Elliðaám (Hólmsá/Suðurá, Strandsjór) og þó að einstakar framkvæmdir hafi lítil áhrif á lífríki geta samlegðaráhrif margra framkvæmda verið mikil.

Virðingarfyllst

F.h. Hafrannsóknastofnunar

Friðbjörgur Árnason

Friðbjörgur Árnason

Hrönn G. Guðmundsdóttir



Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um mál nr. 1378/2024 í skipulagsgátt, Borgarlína, lota 1, Ártúnshöfði – Hamraborg. Umhverfismatsskýrsla.

Vísað er til máls nr. 1378/2024 í skipulagsgátt, Borgarlína, lota 1, Ártúnshöfði – Hamraborg, Umhverfismatsskýrsla. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur farið yfir málið og gögn þess og gefur eftirfarandi umsögn.

HER vill byrja á að ávarpa að í niðurstöðum umhverfismatsskýrslu, undir liðnum Vatnalíf á blaðsíðu iv, er fjallað um möguleg áhrif á lífríki Elliðaáa. Þar kemur fram að ekki sé talið líklegt að mengun frá Geirsnefni hafi umtalsverð áhrif á vatnalíf ána og er vægiseinkun óveruleg. HER bendir á að þó fram hafi farið undirbúningsrannsóknir á mengun á Geirsnefi vegna legu Borgarlínu geta frekari jarðvegsrannsóknir leitt í ljós meiri mengun og einnig þarf að meta möguleg áhrif framkvæmdanna á lekt landfyllingarinnar. Áhrif framkvæmda í ánni á vatnalíf og vatnsgæði er erfitt að meta með fullnægjandi hætti fyrirfram. Aukið farg og opnun inn í möguleg haugsvæði við lagningu brúa getur auk þess leitt til þess að mengunarefni eigi greiðari leið út í ána. HER telur óvissuþætti vera hér til staðar og því ekki hægt að fullyrða að áhrif verði óveruleg.

HER vill sérstaklega beina sjónum að þeim hluta Borgarlínu sem liggur um háskólasvæðið um Njarðargötu. Flytja þarf göngustíg vegna legu hennar og mun hann ná inn fyrir mörk hverfisverndar í Vatnsmýri og getur haft áhrif á vatnafar. Eins er fyrirhuguð lega Borgarlínu um Njarðargötu vandamál fyrir vatnsbúskap Tjarnarinnar og friðlandsins í Vatnsmýri þar sem sérrein hennar og möguleg stoppistöð er staðsett beint ofan á skurði sem beinir ofanvatni inn í friðlandið og þaðan inn í Tjörnina. Borgarlína liggur svo áfram yfir þessa ofanvatnsrás þar sem liggur hún liggur undir yfirborði en á litlu dýpi. Skoðað hefur verið að reyna að flytja þetta kerfi inn á flugvallarsvæðið en ekki er umfjöllun um það í gögnunum. Loks fer Borgarlína yfir settjörn sem hreinsar ofanvatn áður en það fer út í friðlandið og staðsett er við endann á bílastæði við Öskju, næst Njarðargötu. Engar endanlegar lausnir eða umfjöllun um þessi vandamál er að sjá umhverfismati. Tjörnin og vatnakerfi hennar, sem nær yfir friðlandið og alveg að Öskjuhlíð, telst vera vatnshlot undir álagi og í slæmu efnafræðilegu ástandi. Skv. Vatnaáætlun og aðgerðar- og vöktunaráætlunum sem henni fylgja ber Reykjavíkurborg að bæta vatnsgæði og koma vatnshlotinu í góð efnafræðileg gæði á fimm árum. Skylda sveitarfélagsins til að tryggja að vatnsgæði séu góð kemur einnig fram í reglugerð nr. 796/1999 um varnir gegn mengun vatns. Í matinu er einungis ávarpað að finna þurfi nýjan stað fyrir rennslis- og vatnshæðarmæli sem er í skurðinum en ekkert minnst á ofanvatnslækinn sem



þarna rennur undir götuna og í friðlandið. Verði truflun á rennsli vatns inn í Tjarnarkerfið getur það haft ófyrirséðar og neikvæðar afleiðingar fyrir lífríkið og vatnsgæðin. Ein aðal mótvægisaðgerðin við mengun Tjarnarinnar er að tryggja stöðug innstreymi hreins vatns og tryggja góð vatnsskipti. Það verður að koma í veg fyrir truflun á rennsli og tryggja að það verði óhindrað til framtíðar. Finna verður viðunandi lausn á þessum vanda eða að öðrum kosti færa legu Borgarlínu á þessum stað.

Í kafla 7.2.1. – Grunnástand, undir liðnum Hækkandi sjávarstaða er vísað til skýrslu VSÓ ráðgjafar frá 2016 varðandi hækkandi sjávarstöðu vegna loftslagsbreytinga og þau áhrif sem hún hefur í för með sér. HER vill benda á að á síðustu árum hefur komið í ljós að hækkun sjávarstöðu er bæði meiri og gerist hraðar en áður var talið. The Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), á vegum Sameinuðu þjóðana, hefur í skýrslum sínum komið inn á þessa aukningu og bent á nauðsyn þess að styðjast við nýjustu gögn þegar kemur að skipulagningu mannvirkja á strandsvæðum. HER hvetur því til þess að skoðaðar séu nýjustu upplýsingar og spár þegar verið er að meta áhrif hækkandi sjávarstöðu á Borgarlínu.

HER vill loks minna á að auk Geirsnefs, Ártúnshöfða, Voga og annarra þekktra svæða sem með mögulega jarðvegsmengun sem Borgarlína fer um þá fannst óvænt olíumengun við könnunarboranir í Sturlugötu, rétt fyrir neðan gatnamót hennar við Suðurgötu. Gera þarf grein fyrir því að fara þarf í rannsóknir á umfangi þeirrar mengunar, nauðsynlegar sýnatökur og hreinsun.

Virðingarfyllt

f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri

Hróbjartur Jónatansson

Umsögn birt **24.01.2025**

Fyrir hönd investo ehf, eiganda 4. hæðar Suðurlandsbrautar 6, Reykjavík, þá er öllum tillögum um breytingar á skipulagi Suðurlandsbrautar í tengslum við svokallaða Borgarlínu harðlega mótmælt. Sér í lagi er mótmælt áformum um fækkun bílastæða, ekki síst þeirri fráleitu hugmynd um að "umbreita (sic) núverandi bílastæði sunnan við Suðurlandsbraut og búa til aðlaðandi torg og útisvæði", eins og segir í tillögunni. Jafnframt er hugmyndum um að fækka akreinum á Suðurlandsbraut mótmælt. Augljóst er að fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut og akreina á götunni mun hafa veruleg neikvæð áhrif á atvinnustarfsemi við Suðurlandsbraut. Þá er fyrirhuguðum skerðingum á afnotarétti lóðarhafa sem leiðir af tillögunum mótmælt sem löglausum. Þá skortir verulega á að lögboðnar skyldur um að hafa samráð við fasteignaeigendur auk kynningar á tillögunum fyrir hagsmunaaðilum á fyrri stigum skipulagsferlisins, séu virtar. Er áskilinn allur réttur í því sambandi gagnvart Reykjavíkurborg, verði tillögurnar samþykktar með umræddum skerðingum á hagsmunum Investo ehf.



Skipulagsstofnun

Borgartúni 7b

105 Reykjavík

Garðabær, 24.1.2025

Málsnúmer: 202411-0017

SS

Efni: Borgarlína, lota 1. Umhverfismatsskýrsla.

Vísað er í erindi úr Skipulagsgátt Skipulagsstofnunar, dags. 14. nóvember 2024, þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar um umhverfismatsskýrslu fyrir mat á umhverfisáhrifum Borgarlínu, lotu 1, Ártúnshöfði-Hamraborg.

Náttúrufræðistofnun veitti umsögn um matsáætlun framkvæmdarinnar þann 26. ágúst 2020. Þar kom fram að stofnunin teldi matsáætlunina gera vel grein fyrir framkvæmdinni og umhverfi hennar, en að tryggja þyrfti að gagnaöflun vegna lífríkis og jarðminja þyrfti að vera markviss, jafnvel þó um framkvæmd sem væri að stærstum hluta innan þéttbýlis.

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

Umhverfismatsskýrslan er vönduð og ítarleg og henni fylgir margvíslegt ítarefni m.a. nýjar skýrslur/minnisblöð um fuglalíf og lífríki ferskvatns í Elliðavogi. Náttúrufræðistofnun leggur áherslu á að rýna umfjöllun skýrslunnar um áhrif framkvæmdarinnar á þá umhverfisþætti sem tengjast fagsviði stofnunarinnar en það eru jarðfræði og vatnafar og lífríki. Ekki eru gerðar athugasemdir við framkvæmdalýsingu eða umfjöllun um valkosti.

Borgarlínan liggur að mestu um manngert umhverfi með fáa snertifleti við lítt snortna náttúru, náttúruminjar með verndargildi eða mikilvæg búsvæði lífvera, með nokkrum undantekningum sem eru þeir hlutar línunnar sem liggja um Elliðavog og yfir Elliðaárna, framhjá Reykjavíkurtjörn og Vatnsmýri, yfir Fossvog á Fossvogsbrú og meðfram Borgum í Kópavogi. Elliðavogur og Elliðaár og Reykjavíkurtjörn/Vatnsmýri eru skráð á núgildandi náttúruminjaskrá (C-hluta). Framkvæmd Borgarlínunnar mun valda raski á hluta leira í Vestari kvísl Elliðaáanna í innanverðum Elliðavogi sem og á gróðurfari innan svæðisins á Náttúruminjaskrá. Þá getur bæði framkvæmd og rekstur Borgarlínunnar á svæðinu haft áhrif á lífríki, í og við Elliðaáarna. Framkvæmd Borgarlínu mun ekki valda raski á Reykjavíkurtjörn, en hætt hefur verið við hugmyndir um landfyllingu út í Tjörnina, og er það mjög jákvætt að mati Náttúrufræðistofnunar. Rekstur Borgarlínunnar getur haft einhver áhrif á fuglalíf bæði við Reykjavíkurtjörn og í Vatnsmýri þar sem Reykjavíkurborg hefur skilgreint friðland fyrir fugla.

Hluti Fossvogs er friðlýstur, annars vegar vegna fjörlífíks og búsvæða fugla og hins vegar vegna jarðminja (Fossvogsbakka) en hvorugt friðlýst svæðið er innan þess svæðis sem raskast vegna Fossvogsbrúar eða annarra framkvæmda tengt Borgarlínu. Þá hefur Fossvogurinn allur verið tilnefndur af Náttúrufræðistofnun fyrir B-hluta náttúruminjaskrár, sem hluti af tillögunum Skerjafjörður-Álftanes. Hins vegar hefur B-hluti náttúruminjaskrá ekki verið samþykktur eða gefinn út enn frá því að



lög um náttúruvernd nr. 60/2013 tóku gildi. Því er ekki rétt það sem kemur fram í umhverfismatsskýrslunni á nokkrum stöðum að svæðið sé á B-hluta, heldur að það hafi verið tilnefnt fyrir B-hluta. Sama á við um Elliðavog sem einnig var tilnefndur á B-hluta sem hluti af tillögunni Elliðavogur-Grafarvogur. Borgir í Kópavogi eru friðlýst náttúruvætti og mun Borgarlínan raska hluta af jaðarsvæði þess, en ekki eru framkvæmdirnar taldar munu raska neinum friðlýstum jarðminjum.

Áhrif á jarðminjar eru fyrst og fremst skerðing á jaðarsvæði Borga, þannig að það mun þrengja að friðlýstum jarðminjum sem gæti aukið álag á þær. Framkvæmdin sjálf mun ekki valda beinu raski, en huga þarf vel að varúðarráðstöfunum á framkvæmdatíma til að ekki verði slys sem leiði til rasks á jarðminjunum. Niðurstaða umhverfismatsins er að Borgarlínan muni hafa nokkuð neikvæð áhrif á jarðmyndanir og telur Náttúrufræðistofnun það rétt mat.

Áhrif á vatnafar varða einkum Elliðaár og Reykjavíkurtjörn og Vatnsmýri. Elliðaár verða þveraðar á tveimur stöðum. Ekki liggur fyrir endanleg útfærsla brúa fyrir þær þveranir og því óvissa um endanlegt umfang áhrifa á vatnafar. Áhrifin eru talin verða meiri í Vestari kvíslinni þar sem þverunin er breiðari. Ekki er talið að áhrif verði á vatnafar Reykjavíkurtjarnar vegna framkvæmda en framkvæmdir næst austurenda Vatnsmýrarvotlendisins verða staðsettar mjög nálægt mörkum þess. Helst er hætta á að mengun geti borist og er ánægjulegt að sjá að samkvæmt hönnunarmarkmiðum er stefnt að því að frárænnisliskerfi í Tjörnina verði þess eðlis að draga úr hættu á að mengun frá yfirborði berist í Tjörnina þegar úrkoma er mikil. Þar sem almenn bílaumferð kringum Reykjavíkurtjörn mun dragast mjög saman er mögulegt að hætta á mengun minnki. Stefnt er að því að vakta vel breytingar á vatnafari alls staðar þar sem áhrifa gæti gætt af framkvæmdum Borgarlínu. Niðurstaða umhverfismatsins er að Borgarlínan muni hafa nokkuð neikvæð áhrif á vatnafar og telur Náttúrufræðistofnun það rétt mat.

Áhrif á lífríki eru einkum talin verða á þremur svæðum, við Elliðaár í Elliðavogi, Tjörnina og Vatnsmýri og í Fossvogi. Annars staðar er stefnt að ýmsum breytingum á ræktuðum gróðri, sums staðar þarf að fjarlægja gróður og annars staðar er stefnt að bæta honum við sem hluti af hönnun. Aukið magn ræktaðs gróðurs í rýminu næst Borgarlínunni getur gefið tækifæri fyrir líffræðilega fjölbreytni af ýmsum toga til að nýta sér slík rými sem búsvæði þ.m.t. garðfuglar, ýmis smádýr, sveppir og plöntur. Þeim mun meira rými sem hægt er að skapa fyrir gróður þeim mun betra fyrir þetta borgarlífríki. Jákvætt er að þetta er ávarpað í umfjöllun um vistvæna hönnun í töflu 7.32. Þá má huga að því við hönnun að framandi ágengar plöntutegundir geta nýtt sér slík rými til útbreiðslu og reyna skal að forðast að skapa skilyrði fyrir það, og huga að því að uppræta slíkar tegundir á framkvæmdatíma. Má benda á í því samhengi að bæði við Elliðaár og í Vatnsmýri hefur skógarkerfill breiðst mikið út og er til vandræða.

Við Elliðaár þar sem Borgarlínan mun valda nokkru raski á gróðri, er lítið um upprunalegt gróðurfar, það er að mestu einkennandi fyrir röskuð svæði. Ekki þarf því að hafa áhyggjur af því að plöntutegundir eða gróðursamfélög með hátt verndargildi verði fyrir raski. Búsvæði fugla á svæðinu eru einnig sum manngerð t.d. settjarnir sem fuglar sækja í. Þeim verður að hluta til raskað en stefnt er að öðrum sambærilegum ofanvatnslausnum í nágrenninu sem geta bætt það upp. Stærsti áhrifaþátturinn er mögulegt rask og truflun á framkvæmda- og rekstrartíma vegna þverunar Elliðaánna og áhrif á leirusvæði í Vestari kvíslinni sem eru búsvæði fyrir ýmsa fugla einkum vaðfugla, máfa og andfugla. Vegna nálægðar við stofnbrautir með mikilli bílaumferð og ýmsa starfsemi er lífríki svæðisins aðlagð ýmis konar áreiti af mannavöldum en ljóst er að umferð Borgarlínu yfir nýjar brýr mun bæta við meira álagi og á nýju svæði. Hljóð- og ljósmengun getur haft fælandi áhrif á fugla, fiska og önnur dýr og taka þarf tillit til þess eins og hægt er við hönnun og rekstur Borgarlínunnar. Jákvætt er að stefnt sé að vistvænni hönnun m.a. í lýsingu og til að draga úr hættu á mengun frá afrennsli m. hönnun ofanvatnslausna og með því að forðast að hreyfa of mikið við menguðum jarðvegi í Geirsnefi. Þá er tefnt að árlegri vöktun á seiðastofnum í vestari kvísl Elliðaánna til viðbótar við vöktun sem þegar er til staðar.



Við Fossvog verður lögð áhersla á að umhverfisáhrif landfyllinga og brúar verði sem minnst til að takmarka rask á t.d. fjöruvistgerðum. Umhverfisáhrif Fossvogsbrúar t.d. með tilliti til áhrifa á vatnsflæði inn í Fossvog eru ekki til umfjöllunar í þessu umhverfismati.

Áhrif framkvæmdar Borgarlínu á gróðurfar eru metin nokkuð neikvæð og einnig áhrif á fuglalíf. Náttúrufræðistofnun tekur undir það mat. Áhrif á vatnalíf eru metin óveruleg. Þar sem óvissa ríkir um endanlega hönnun á þverun Elliðaánna og þar sem gert er ráð fyrir töluverðum mótvægisaðgerðum einkum í hönnunarútfærslum er ef til vill skynsamlegra að meta áhrif á vatnalíf óveruleg/nokkuð neikvæð.

Náttúrufræðistofnun gerir ekki frekari athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna og telur hana gefa upp raunsæja mynd af áhrifum framkvæmdar við Borgarlínu 1 á þá umhverfisþætti sem stofnunin fjallar um í umsögninni. Mikilvægt er að áformum um mótvægisaðgerðir þ.m.t. ýmsar aðgerðir í vistvænni hönnun sé fylgt eftir.

Virðingarfyllst,

Snorri Sigurðsson

Sviðsstjóri náttúruverndarsviðs

Samgöngustofa

Ólöf Anna Rudolfsdóttir

Umsögn birt **24.01.2025**

Flugvalladeild Samgöngustofu minnir á að farið verði eftir gildandi lögum og reglum er varðar hindranir og hæð hindrana. Einnig að gildandi lög og reglur öryggissvæði flugbrauta og akbrauta séu virt sem og skipulagsreglur Reykjavíkurflugvallar varðandi aðflug og fráflug. Flugvalladeild gerir athugasemdir við plöntun trjáa við akbraut borgarlínu á Flugvallarvegi, trjágróður svo nærri flugbrautarenda 31-13 telst ekki ráðlegt þar sem gera má ráð fyrir að trén vaxi upp í hindranafleti 31-13.



Sigurður Ásbjörnsson

Skipulagsstofnun

Borgartúni 7b

105 Reykjavík

Umsögn Vegagerðarinnar um umhverfismatsskýrslu: Borgarlína, lota 1, Ártúnshöfði – Hamraborg (Mat á umhverfisáhrifum)

Mál nr. 1378/2024

Vegagerðin hefur fengið til umsagnar umhverfismatsskýrslu fyrstu lotu Borgarlínu, frá Ártúnshöfða að Hamraborg, dags. nóvember 2024.

Vegagerðin hefur rýnt umhverfismatsskýrsluna á grundvelli 20. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021, með hliðsjón af hlutverki Vegagerðarinnar skv. vegalögum að stuðla að öruggum, sjálfbærum, greiðum og hagkvæmum samgöngum. Þá skal stofnunin stuðla að því að samgöngur þróist í samræmi við samfélagsleg og umhverfisleg markmið.

Skipulagsstofnun auglýsir til umsagna umhverfismatsskýrslu ofangreindrar framkvæmdar sem felur í sér breytingar á götum með sérrými fyrir almenningssamgöngur, uppbyggingu göngu- og hjólastíga meðfram leið Borgarlínu, lotu 1, frá Ártúnshöfða að Hamraborg. Þeir þættir sem snúa að verksviði Vegagerðarinnar eru umfjöllun um áhrif á samgöngukerfi og umferð vegna breytinga á götusniði, aðlögun gatnamóta og umferðarstýringar, auk nýrra brúa yfir Fossvog og Elliðaárvoga.

Betri samgöngur kynnir umhverfismatsskýrsluna, en tillögurnar voru unnar í samvinnu við verkefnastofu Borgarlínunnar, sem var stofnuð með tilkomu Samgöngusáttmálans og hýst hjá Vegagerðarinni, og Reykjavíkurborgar og Kópavogsbæ. Með uppfærðum Samgöngusáttmála lagðist verkefnastofa Borgarlínu niður og verkefni hennar fluttust til Betri samgangna. Fram kemur í samantekt og inngangi skýrslunnar að „Vegagerðin, og innan hennar verkefnisstofa Borgarlínu, stendur að undirbúning framkvæmdarinnar og mati á umhverfisáhrifum“ sem ekki er er rétt í samræmi við ofangreindra breytinga.

Með hliðsjón af hlutverki Vegagerðarinnar að stuðla að öruggum, sjálfbærum greiðum og hagkvæmum samgöngum leggur Vegagerðin áherslu á að öryggi allra vegfarenda verði tryggt á bæði framkvæmda- og rekstrartíma Borgarlínu. Þetta felur m.a. í sér að hjáleirir og aðrar lausnir á framkvæmdatíma tryggi aðgengi og öryggi allra vegfarenda. Í umhverfismatsskýrslu er ekki lagt mat á þær tafir sem framkvæmdir munu valda á mismunandi samgöngumáta á framkvæmdatíma, tímabundna hættu sem stafar af framkvæmdum, né hvaða mótvægisáðgerðir eru fyrirhugaðar. Mikilvægt er að mótvægisáðgerðir verði kynntar áður en framkvæmdir hefjast og reglulegt eftirlit með framfylgd þeirra.

Vægis Einkunn í umhverfismati fyrir samgöngur og umferðaröryggi er *talsverð jákvæð*. Vegagerðin tekur undir það mat að framkvæmdin muni hafa jákvæð áhrif á samgöngur en saknar rökstuðnings, þ.m.t. umfjöllunar um hvernig öryggi verður tryggt samhliða nýjum ferðamátum þar sem notendur ólíkra samgöngumáta, farartæki og óvarðir vegfarendur

Síða 1/2

Vegagerðin
Suðurhraun 3
210 Garðabær
+354 522 1000
vegagerdin.is

vegagerdin
@vegagerdin.is

munu mætast. Mikilvægt er aðgerðir til að tryggja öryggi allra vegfarenda verði aðlagðar með reglulegu mati á aðstæðum.

Fram kemur í umhverfismatsskýrslu að veghönnunarreglur Vegagerðarinnar verði notaðir sem viðmið og er vakin athygli á að fara að kröfum um öryggi sem þar koma fram.

Virðingarfyllst
f.h. Vegagerðarinnar

Hólmfríður Bjarnadóttir
Forstöðumaður
Umhverfi og sjálfbærni

Athugasemdir og mótmæli gegn áformum um Fossvogsbrú og að Borgarlína fari um Borgarholtsbraut:

Undirritaður er eigandi fasteigna að Borgarholtsbraut 71, sem fjölskylda mín hefur átt frá upphafi Faðir minn var fyrsti kaupmaðurinn, sem náði að fóta sig við rekstur matvöruverslunar í Kópavogi. en hann hóf sinn kaupmannsferil í Fossvogsbúðinni að Kársnesbraut 1 árið 1950. Hann byggði þetta hús yfir rekstur sinn, flutti Fossvogsbúðina hingað árið 1960 og nefndi síðan Kársneskjör.

Staða hússins Borgarholtsbraut 71 - er Verslanamiðstöð í biðstöðu / - atvinnurými
sbr samp. teikning 194406 05.12.2002

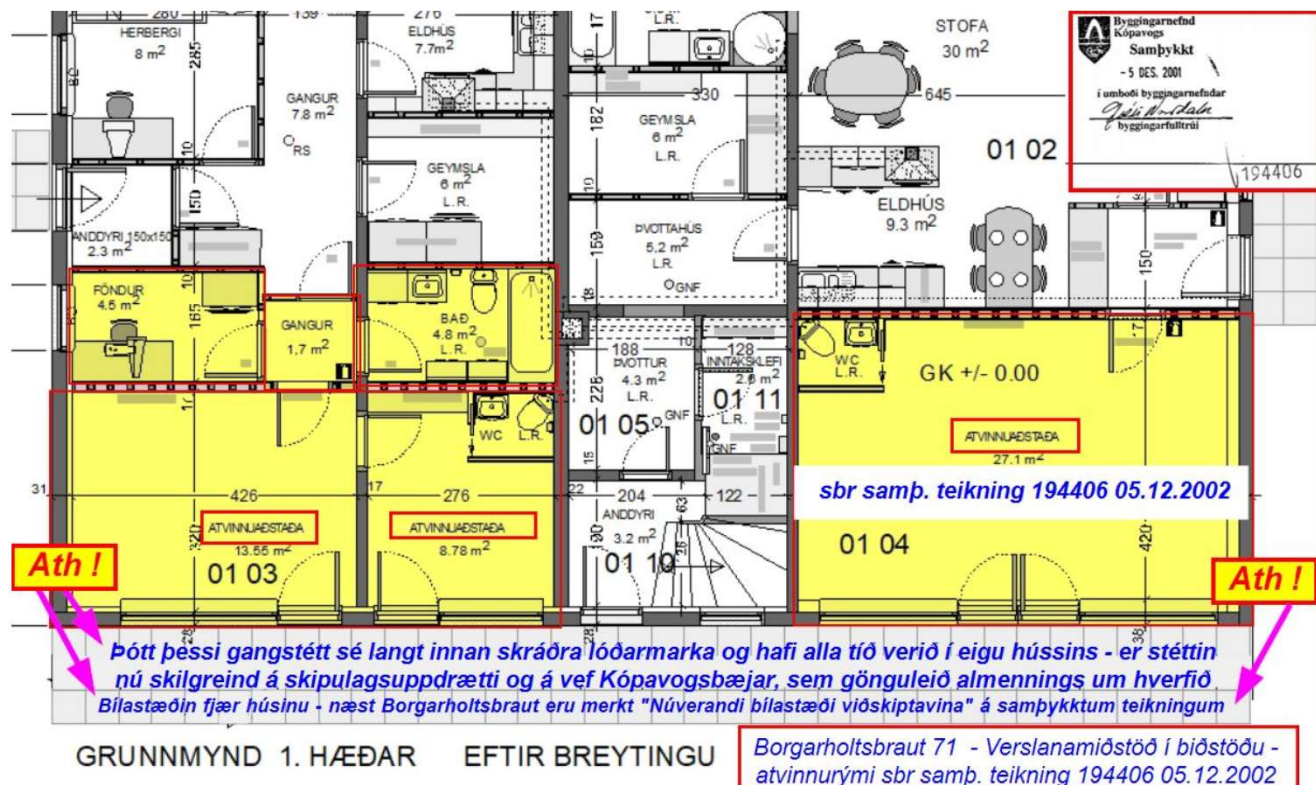
1. Ég MÓTMÆLI Staðsetningu áfangastöðvar Borgarlínu „við Stelluróló“

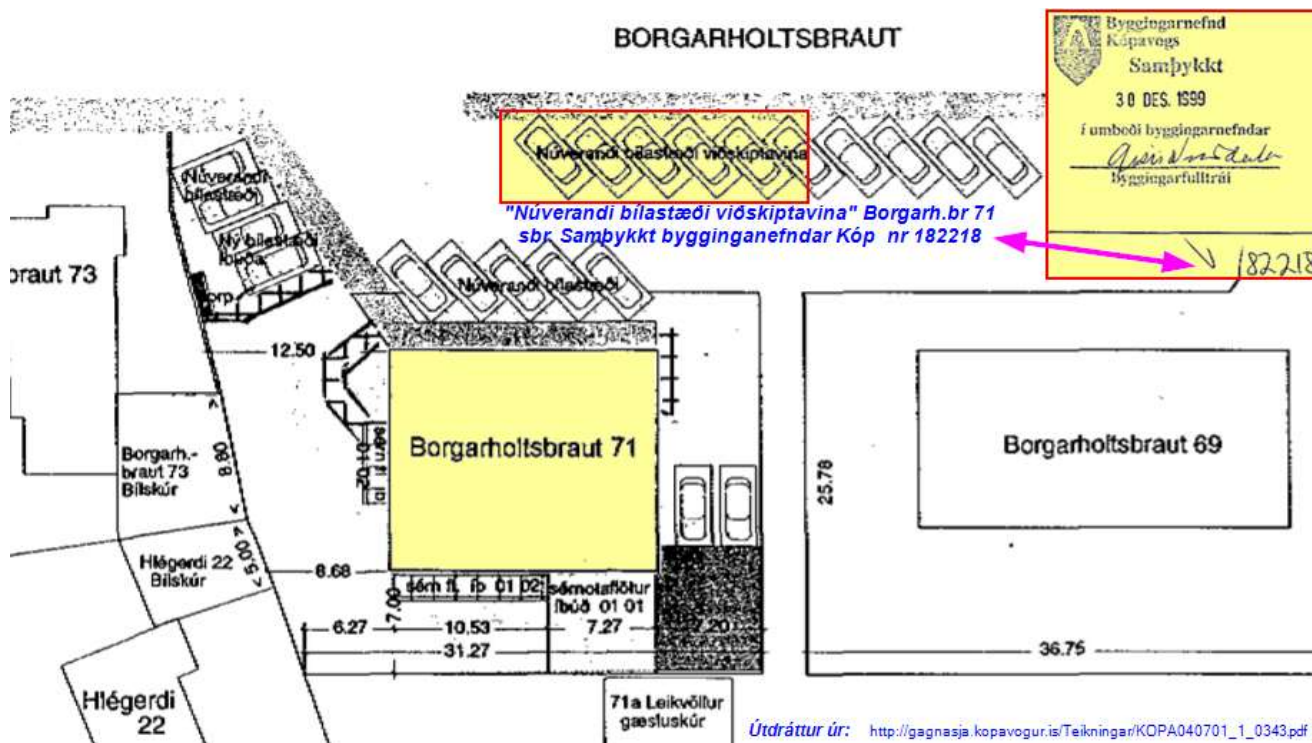
Réttur minn til nýtingar athafnasvæðis ásamt bílastæðum norðan húss míns, hefur fyrir löngu öðlast stöðu fullnaðrar hefðar. Ekki hefur verið gerð minnsta tilraun til samráðs við eiganda hússins og fullhefðaðra réttinda til nýtingar athafnasvæðisins norðan þess.

Borgarlínuhönnuðir hafa engan rétt til að stikla hér um og fabúlara um ráðstöfun bílastæða sem útbúin voru til að þjóna viðskiptavinum húss míns.

„Bílaplanið“ hefur gegnt því hlutverki í fullan hefðartíma skv. lögum nr 46/1905 1.-2.gr sbr 7.-8.gr. Þar af leiðandi verður svæðinu ekki ráðstafað til annarra nota. Verslunarrýmin og réttindi sem þeim tengjast voru alla tíð í eigu foreldra minna og færust yfir til mín við arfskipti. Bygging hússins hófst 1958, það var tekið í notkun í sept.1960 og verslunarrekstur var óslitið í því til ársins 2010 og síðan hefur verið beðið færís til að hefja starfsemi aftur.

A samþykktum teikningum frá 1999 eru atvinnurými skilgreind sem slík, ásamt „Núverandi bílastæðum viðskiptavina“ meðfram Borgarholtsbraut, fjærst húsinu auk annarra bílastæða sem húsinu tilheyra. Sjá: meðf. eru TVÖ skjáskot sem sýna útdrátt teikningar:





2. Ég MÓTMÆLI öllum hugmyndum um breytta hæðarlegu Borgarholtsbrautar í námunda „við Stelluróló“ og vestur fyrir gatnamót Hégerðis/Holtagerðis. Gatan er löngu fullfrágengin – þótt hún henti engan veginn fyrir Borgarlínu

Borgarholtsbrautin fékk endanlegan frágang og núverandi ásýnd, eftir langa og erfiða fæðingu, sem bitnaði harkalega á atvinnurekstri föður míns um og upp úr 1970.

Í hátt á annað ár, var tæpast fært að húsinu, nema fuglinum fljúgandi og margir viðskiptavinir föður míns sneru sér því annað. – Verktakinn gafst upp í miðjum klíðum. Um afar erfiða rauðgrýtis klöpp er að ræða í götustæðinu - og húsin standa á sömu klapparhellunni. Sum eldri húsin eru hlaðin úr holsteini og veggir eldri húsanna voru ekki járnbentir – Þó ekki sé nema af þeirri ástæðu, **ber að forðast alla óparfa landmótun og alls ekki að nota sprengiefni. Ég lýsi hér með fullri persónulegri ábyrgð á hendur þeim sem stuðla að eða stofna kynnu til slíkra framkvæmda.**

Hliðstæð dæmi um hrun atvinnustarfsemi vegna opinberra framkvæmda eru nærtæk úr fjölmiðlum á undanförunum mánuðum s.s. „Grái Kötturinn“ vegna neðri hluta Hverfisgötu

3. Ég MÓTMÆLI öllum hugmyndum um EINSTEFNU akstur á Borgarholtsbraut. Hafna því að skerða megi aðgengi íbúanna að eignum sínum – auka kolefnisspor þeirra og sóa tíma þeirra, í þágu áróðurs og draumsýnar um Borgarlínu.

4. Ég MÓTMÆLI öllum hugmyndum um að Borgarholtsbrautin verði leið Borgarlínu.

Borgarholtsbrautin er gata í grónu íbúðahverfi – og hún sker sundur „skólalóð“ barnanna í Kársnesskóla. - Þess vegna var hún gerð að 30Km götu með mörgum hraðahindrunum. Bara að sunnanverðu við götuna, **taldi ég um 100 heimkeyrslur** að bílastæðum og bílgeymslum innan lóða, - frá Urðarbraut vestur að gatnamótum við Kópavogs-/Kársnesbraut. Að norðanverðu á sama kafla, eru **að auki rúmlega 50 heimreiðar** sem mundu þvera forgangsakstursleið Borgarlínu.

5. Ég MÓTMÆLI öllum fyrirætlunum um „Hraðhjólabrautir“ um Borgarholtsbraut.

Reiðhjól eru allra góðra gjalda verð og sambúðin við hjólreiðamenn virðist án vandræða hér, **við núverandi aðstæður**. Hins vegar er af og frá að gatan beri „hraðhjólbraut“ þó ekki sé nema vegna þeirra 150 heimreiða (sjá lið 4) sem íbúar verða að nýta í meira mæli, ef bílastæðin meðfram götunni verða lögð af.

6. Rök mín gegn fyrirætlunum um „Hraðhjólabrautir“ um Borgarholtsbraut:

Snúast fyrst og fremst um umferðaröryggi - Fjölfarnar Hjólreiðabrautir sem einkum yrðu nýttar af íbúum annarra hverfa, mundu einnig skera gönguleið skólabarna í – og á milli **Kársnesskóla og Barnaskóla Kársness og ógna öryggi þeirra á ótal marga vegu.**

M.a: Reiðhjól er ekki skráningarskylt – ekkert eftirlit er með kunnáttu hjólreiðamanna, ekkert opinbert eftirlit með ástandi reiðhjóla – Ekki skylda að tryggja reiðhjól - Valdi reiðhjól slysi á barni, er alls óvíst um bætur – Ómögulegt – eða amk. mjög torvelt gæti reynst að bera kennsl á ómerktan hjólreiðamann.

Veik lagaákvæði, nánast án sektarheimilda, hindra að ölvaðir eða dópaðir hjólreiðamenn séu sóttir til saka nema í undantekingartilvikum (sjá Lög 77/2019 m.a 28gr og refsíákvæði)

7. Ég mótmæli því að Fossvogur verði brúaður með þeim hætti sem boðað er:

Það skín í gegn að brúin er augljós liður í baráttu borgarstjórnar í Rvk gegn Reykjavíkurlflugvelli á sama hátt og lögð er áhersla á að upphaf Borgarlínu verði milli 101 Rvk og Hamraborgar – þótt engin rök styðji þörfina fyrir það eða sýni fram á að eftirspurn sé eftir þeirri tengingu.

8. Kársnesbraut og Kópavogsbraut hafa frá upphafi verið leiðir almenningsvagnanna um vesturbæ Kópavogs - Þær götur liggja mun betur við byggðinni og landslaginu.

Auðvelt og hagkvæmast væri að tengja Kársnesbraut um “Hlíðarfót” þ.e. að fara vestan við Nesti í Fossvogi og neðan Fossvogskirkjugarðs að HR.

9.

Náttúruvá vegna yfirstandandi eldsumbrotaskeiðs getur ógnað samgöngum. Innanverður Skerjafjörður og Fossvogurinn eru síðasta nothæfa sjóflughöfnin

Eftir að athuganir höfðu farið fram á öllum þessum stöðum. Virtust aðeins 2 staðir koma til greina, Kringlumýrin og landsvæðið syðst í Vatnsmýrinni allt til Skerjafjarðar. Var því gerð allnákvæm rannsókn á þeim báðum og kostnaðaráætlanir með þeim árangri, að nefndin mælti með svæðinu sunnan Vatnsmýrar.

Land þetta er nægjanlega stórt, jafnvel fyrir stórar millilandaflugvjar og í Skerjafirði er talinn hentugur lendingarstaður sjóflugvjela. Þykir mikill kostur vegna flugvjelaskýla, viðgerðarstöðv ar, o. fl. að geta sameinað

þetta fyrir bæði land- og sjóflugvjar.

Landið er sumpart í eign Reykjavíkurbæjar, sem má vænta, að bærinn leggi flugmál-

FRAMH. Á SJÖTTU SÍÐU

Fossvogsbrú ónýtir síðustu sjóflughöfnina - eina af forsendum þess að Borgarráð samþykkti staðsetningu Reykjavíkurlflugvallar 8. mars 1940

- Frétt Morgunblaðsins 10.03.1940 -

10. Krafa föður míns til Skipulagsstjóra Kópavogs – frá 28.02.1993 er enn í fullu gildi. Á hana var fallist og hún var forsenda núverandi fyrirkomulags á aðkomu að húsi mínu, Borgarholtsbraut 71 og bílastæðum við það -
- En EKKI Borgarlínustöðvar við „Stelluróló“ :

Til Skipulagsstjóra Kópavogs.

Kópavogi 28. febrúar 1993.

Hér með vil ég formlega vitna í símtal okkar föstudaginn 26. febrúar s.l.
Tílefni: Tillaga um einhverjar breytingar á bílapani við húsin, Borgarholtsbraut 69 og 71.

Umfiðllun símtals: Borgarholtsbraut 71 byggði ég og tók til íbúðar 1959, en matvöruverslunin hefur verið starfrækt frá 1960, eða í 33 ár. Fyrst af mér í 15 ár.

Með tilkomu stórmarkaða hefur rekstur hverfa-matvöruverslana orðið mjög erfiður og gefur það augaleið að með röskun á aðkomuleiðum og bílastæðum munu erfiðleikarnir aukast.

Húsið Borgarholtsbraut 69 var byggt sem atvinnu- og íbúðar hús ca. 1965. Kvartanir um gegnum akstur á bílapani koma fyrst fram eftir að atvinnuhúsnæðinu er breytt í þrjár íbúðir. Vert er að minna á það að aðkomuleið á barnaleikvöll er um planið og ekki er mér kunnugt um að slys hafi orðið á bílapaninu.

Símtali okkar lauk með því að ákveðið var að við hittumst og ræddum málið og vonast ég til að úr því geti orðið hið fyrsta.

Athugasemd mín vegna hins kynnta hverfaskipulags er: Ég geri þá kröfu að engar breytingar verði gerðar á aðkomu að húsunum nr. 69 og 71 við Borgarholtsbraut eða á bílastæðum við þau, án samtáðs við mig.

Vinsamlegast með kærri kveðju.

Guðni Þorgeirsson
Guðni Þorgeirsson Borgarholtsbraut 71.
Sími h. 40781 v. 687811.

*Tillag skipulagsstjóra Kópavogs
var um að þrengja sta. ogja upp yfirkupsku
hindranir á bílapanið.*

11. Samsvarandi athugasemdir og mótmæli voru einnig send í Samráðsgátt 31.05.2021 - Til Skipulagssviðs Kópavogsbæjar skipulag@kopavogur.is og borgarlinan@borgarlinan.is -
en virðast hafa verið hunsuð

Því til þessa dags, hafa hvorki borist nein svör, né önnur viðbrögð við þeim.

Kópavogi 24. janúar 2025

Porkell Guðnason kt 151147 3809
Borgarholtsbraut 71



Umsögn

Til: Svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins
Frá: Ásdísi Ólafsdóttur, svæðisskipulagsstjóra
Efni: Borgarlína, lota 1, Ártúnshöfði – Hamraborg. Umhverfismatsskýrsla í kynningu, samhliða auglýsing tillögu að rammahluta Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 og tillögu að rammahluta Aðalskipulags Kópavogs 2019-2040.
Dags: 13. janúar 2025

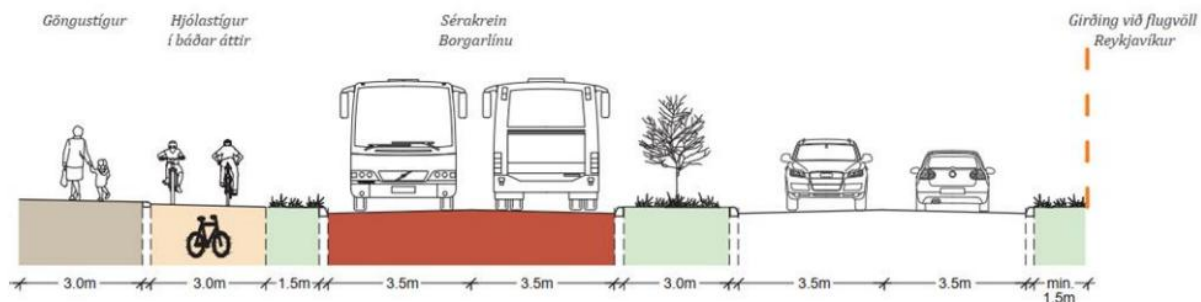
Svæðisskipulagsnefnd barst erindi úr Skipulagsgátt Skipulagsstofnunar, dags. 14. nóvember 2024, þar sem óskað var eftir umsögn svæðisskipulagsnefndar vegna ofangreinds.

Um umhverfismatsskýrsluna

Betri samgöngur, fyrir hönd ríkis og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu, áforma uppbyggingu Borgarlínunnar, hágæðakerfi almenningssamgangna. Um er að ræða verkefni í sex lotum sem unnið verður að á næstu árum.

Í kynningu er umhverfismat fyrstu lotu Borgarlínunnar sem jafnframt er stærsta lotan. Vegagerðin, og verkefnastofa Borgarlínu, stendur að undirbúningi framkvæmdarinnar og mati á umhverfisáhrifum. Fyrsta lota Borgarlínu er staðsett innan Reykjavíkur og Kópavogs. Samhliða kynningu á umhverfismati er í kynningu tillaga að rammahluta Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 og tillaga að rammahluta Aðalskipulags Kópavogs 2019-2040.

Áformaðar eru breytingar á götum á leið Borgarlínu lotu 1, frá Hamraborg að Ártúnshöfða. Tilgangur framkvæmdanna er að útbúa sérrými fyrir almenningssamgöngur, en einnig að byggja upp göngu- og hjólastíga meðfram leiðinni, breyta götusniði, aðlaga gatnamót og byggja nýjar brýr yfir Fossvog og Elliðaárvoga. Einnig verða útbúnar nýjar stöðvar á völdum stöðum, samkvæmt frumdrögum er gert ráð fyrir 26 stöðvum. Breytingarnar felast í að setja almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi í aukinn forgang.



Mynd 1 Dæmi um þversnið af göturými Borgarlínunnar eftir framkvæmdir (úr umhverfismatsskýrslu)

Í umhverfismatinu er farið yfir markmið Borgarlínunnar. Þau eru að;

- *mæta fjölgun íbúa og ferðamanna án þess að álag á stofnvegakerfið aukist í sama hlutfalli. Borgarlínan hefur mikla flutningsgetu og mun meiri en aðrir samgöngumátar á höfuðborgarsvæðinu*
- *gera almenningssamgöngur eftirsóknarverðari og raunhæfan valkost, og hækka þjónustustig almenningssamgangna, en Borgarlínan verður skilvirkir hágæða almenningssamgöngukerfi sem gerir fólki kleift að ferðast hratt og á öruggan hátt um höfuðborgarsvæðið, óháð umferðartöfum í vegakerfinu.*
- *breyta ferðavenjum, en sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa sett sér það markmið að auka hlutdeild almenningssamgangna úr 4% árið 2016 í að minnsta kosti 12% af heildarferðum innan höfuðborgarsvæðisins árið 2040, og gangandi og hjólandi úr 12% í 30% á sama tímabili. Markmið um breyttar ferðavenjur skili þjóðhagslegum sparnaði og verði hagkvæmur kostur fyrir íbúa.*
- *stuðla að umhverfisvænum samgöngum, sem dregur úr losun gróðurhúsalofttegunda, loftmengun, hávaða og bætir lýðheilsu.¹*

Farið er yfir núllkost, þ.e. að ekki verði af Borgarlínu lotu 1. Gerð er grein fyrir helsta muninum á áhrifum ef ekki yrði af Borgarlínu og borið saman við áhrif vegna Borgarlínu.



Mynd 2 Yfirlit yfir lotu 1 (úr umhverfismatsskýrslu).

Megin niðurstöður umhverfismats sýna að tilkoma Borgarlínu styrki borgarþróun með þéttingu byggðar og hefur þannig jákvæð áhrif á borgarumhverfi, loftsgæði, loftslag, hljóðvist, samgöngur og umferðaröryggi, lýðheilsu og félagsfræðilega þætti. Á framkvæmdatíma verða tímabundin áhrif á íbúa og atvinnustarfsemi sem liggja við leiðir og nálægt þeim, þangað sem umferð beinist og því er mikilvægt að allir séu vel upplýstir um

¹ Borgarlína lota 1, Ártúnshöfði – Hamraborg, Umhverfismatsskýrsla. Nóvember 2024, bls ii af xxiii.

gang mála. Uppbygging Borgarlínu mun valda raski í göturými en talið er að unnt verði að draga úr og lágmarka áhrif á hönnunarstigi.²

Um tillögu að rammahluta Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 og tillögu að rammahluta Aðalskipulags Kópavogs 2019-2040.

Í tillögu að rammahluta Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 og tillögu að rammahluta Aðalskipulags Kópavogs 2019-2040 eru stefna og skipulagsákvæði um Borgarlínu útfærð nánar en gert var í áður staðfestri stefnu um hana í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 (janúar 2022) og Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040. Í tillögunum eru settar fram almennar forsendur framkvæmda við Borgarlínu, bindandi stefna um legu hennar og staðsetningu kjarnastöðva, ásamt leiðbeiningum um forgangsörðun ferðamáta og skipulag göturýmis. Jafnframt eru kynnt þau almennu hönnunarviðmið sem líta ber til við útfærslu Borgarlínunnar. Nákvæm útfærsla Borgarlínunnar verður ákvörðuð í deiliskipulagi fyrir hvern legg línunnar.

Umsögn og ábendingar

Borgarlínan er afrakstur umfangsmikils og náins samstarfs sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og uppbygging Borgarlínu er í samræmi við áherslur svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins *Höfuðborgarsvæðið 2040*. Markmið Borgarlínu samræmast stefnu svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins.

Í svæðisskipulaginu er kveðið á um að sveitarfélögin í samvinnu við Vegagerðina skuli ákveða legu Borgarlínu og festa í sínum skipulagsáætlunum.³ Einnig er kveðið á um að sveitarfélögin innleiði helstu stoppistöðvar í aðalskipulagsáætlunir.⁴ Fyrirliggjandi tillögur að rammahluta aðalskipulags Reykjavíkur 2040 og rammahluta Aðalskipulags Kópavogs 2019-2040 eru í samræmi við það.

Ekki eru gerðar athugasemdir við umhverfismatsskýrslu, tillögu að rammahluta aðalskipulags Reykjavíkur 2040 og tillögu að rammahluta Aðalskipulags Kópavogs 2019 – 2040, enda er uppbygging Borgarlínu í samræmi við áherslur svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins. Þó er ítrekað mikilvægi þess, eins og einnig kemur fram í umhverfismatsskýrslu, að á framkvæmdatíma sé unnið markvisst að því að draga úr þeim tímabundnu áhrifum á íbúa og atvinnustarfsemi sem liggja við leiðir Borgarlínunnar og við þær götur þar sem umferð beinist á þeim tíma.

Virðingarfyllst f. h. svæðisskipulagsnefndar

Ásdís Ólafsdóttir

Ásdís Ólafsdóttir
svæðisskipulagsstjóri höfuðborgarsvæðisins

² Borgarlína lota 1, Ártúnshöfði – Hamraborg, Umhverfismatsskýrsla. Nóvember 2024, útdráttur.

³ Svæðisskipulagið Höfuðborgarsvæðið 2040, Samgöngu- og þróunarásar fyrir hágæðakeri almenningssamganga á höfuðborgarsvæðinu – Borgarlína, bls. 4.

⁴ Svæðisskipulagið Höfuðborgarsvæðið 2040, Samgöngu- og þróunarásar fyrir hágæðakeri almenningssamganga á höfuðborgarsvæðinu – Borgarlína, markmið 2.2.4.

Ómar Stefánsson

Umsögn birt **23.01.2025**

Treysti á að það verði ekki sprengt eða brotið úr Borgarholtinu. Sérstaklega þann hluta þar sem klappirnar eru við Borgarholtsbrautina að norðanverðu. Það yrði óbætanlegur skaði unnin á umhverfinu og holtið er friðað. Minni á að það eru gögn sem búin eru að fara fyrir dómstóla sem sýna hversu sterk friðun er á holtinu. Það eru ekki til undantekningar á því.



Varðar: Borgarlína, lota 1. Ártúnshöfði - Hamraborg. Umhverfismatsskýrsla. Umsagnarbeiðni.

Lögð fram umsagnarbeiðni Skipulagsstofnunar, dags. 14. nóvember 2024, þar sem óskað er eftir umsögn skipulagsfulltrúa um umhverfismatsskýrslu vegna 1. lotu Borgarlínu frá Ártúnshöfða í Reykjavík að Hamraborg í Kópavogi.

Um er að ræða áform Vegagerðarinnar í samvinnu við Reykjavíkurborg og Kópavogsbæ. Framkvæmdin fellur undir lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

Athugasemdafrestur er til og með 25.01.2025.

Framkvæmdalýsing

Verkefninu er skipt niður í sex lotur sem unnið verður að á næstu árum. Umhverfismatið nær aðeins til fyrstu lotu Borgarlínunnar, sem jafnframt er stærsta lotan. Fyrsta lota Borgarlínunnar er um 15 km löng og liggur milli Ártúnshöfða í Reykjavík og Hamraborgar í Kópavogi.

Framkvæmdin felur í sér að útbúa rými fyrir borgarlínuvagna á þessari leið, helst sérrými, en einnig rými fyrir aðra virka ferðamáta (gangandi og hjólandi). Að auki verða útbúnar nýjar stöðvar á völdum stöðum. Samkvæmt frumdrögum er gert ráð fyrir 26 stöðvum, en það kann að breytast á næstu hönnunarstigum.

Framkvæmdin felur í sér:

- að móta sérrými fyrir Borgarlínuna, leggja göngu- og hjólastíga.
- tryggja öryggi allra vegfarenda.
- breyta akreinum fyrir bílaumferð.
- Móta blandaðar lausnir á þeim stöðum sem ekki verður unnt að mæta hönnunarforsendum og Borgarlínan verður í blönduðu rými.
- byggja upp stöðvar.

Umsögn

Ekki er gerð athugasemd við fyrirbyggjandi matsskýrslu sem er í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 og gildandi svæðisskipulag fyrir höfuðborgarsvæðið. Um er að ræða mikilvæga innviðauppbýggingu í tengslum við bætt almenningssamgöngukerfi á höfuðborgarsvæðinu öllu.

Í matsskýrslunni er fjallað um forsendur og valkosti og þá er gerð grein fyrir helstu umhverfispáttum sem geta orðið fyrir áhrifum vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar og þar tilgreindir

helstu áhrifaþættir. Telur Reykjavíkurborg þá umfjöllun fullnægjandi og færir skýrslan skýr rök fyrir þeim áhrifum sem kunna að verða innan áhrifasvæðis 1. lotu Borgarlínu. Mikilvægt er að mótvægisáðgerðum verði framfylgt í hvívetna.

f.h. umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkur

Þórður Már Sigfússon, skipulagsfræðingur SFFÍ og verkefnastjóri.

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Hafnarfjörður 21. janúar 2025
Tilv.2024-11-15-1389

Efni: Varðar umsagnarbeiðni vegna kynningar á umhverfisskýrslu fyrir 1. lotu Borgarlínu (Ártúnshöfði - Hamraborg)

Með erindi úr Skipulagsgátt, dags. þann 14. nóvember 2024, leitar Skipulagsstofnun umsagnar Fiskistofu varðandi hugsanlega matsskyldu framkvæmda sem varða fyrirhugaða lotu 1 af Borgarlínu, frá Ártúnshöfða til Hamraborgar. Málið er nú í kynningarferli vegna umhverfisskýrslu og er nr. 1378/2024. Eftirfarandi kemur fram í umhverfismatsskýrslu Verkefnastofu Borgarlínu og Mannvits/COWI frá nóvember 2024:

„Verndargildi lífríkis Elliðaáa er mikið og við framkvæmdir skerðist búsvæði þess varanlega en varanleg skerðing verður aðeins á litlu svæði. Borgarlínan mun liggja um mjög raskað svæði ánnu og gera má ráð fyrir samlegðaráhrifum frá núverandi landfyllingum við ósa þeirra og frekari uppfyllingum sem eru fyrirhugaðar. Ekki er þó talið líklegt að mengun frá Geirsnefi hafi umtalsverð áhrif á vatnalíf Elliðaáanna vegna framkvæmda. Búsvæði vatnalífs skerðist ekki á öðrum hlutum leiðarinnar“.

Í minnisblaði Hafrannsóknastofnunar um grunnástand Elliðaáa og möguleg áhrif þverunar Borgarlínu á lífríki ánnu, dags. 21. desember 2022, kom m.a. eftirfarandi fram:

„Mikilvægt er að allar framkvæmdir á svæðinu hafi sem minnst áhrif á göngufiska og annað lífríki sem þar lifir. Tímasetning framkvæmda skiptir máli og æskilegt er að minnka tímabundin áhrif með því að halda framkvæmdatíma utan við aðal göngu- og dvalartíma fiska úr Elliðaánum. Varanleg áhrif framkvæmdar við Borgarlínu ræðst af skerðingu búsvæða vegna mannvirkja (landfylling og stöplar) og rekstri mannvirkisins (t.d. umferðarþunga, lýsingu og efnum sem berast af götum).“

Á þessu stigi máls vill Fiskistofa þ.a.l. benda á að sérhver framkvæmd í eða við veiðivatn, allt að 100 metrum frá bakka, sem áhrif getur haft á lífríki vatnsins eða aðstæður til veiði er háð leyfi Fiskistofu, sbr. 33. gr. laga nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði. Leiða má af ofangreindu að fyrirhuguð framkvæmd getur haft áhrif á lífríki vatnsins eða aðstæður til veiði. Sækja má um leyfið með rafrænum hætti á vefsíðu Fiskistofu: <https://island.is/leyfi-fiskistofu>. Einnig er vakin athygli á því að með umsókn skal fylgja álit viðkomandi veiðifélags og umsögn sérfræðings vegna hugsanlegra áhrifa framkvæmda á lífríki ánnar eða aðstöðu til veiði.

Virðingarfyllst,
F.h. Fiskistofu



Hera K. Aradóttir
Sérfræðingur á lax- og silungsveiðisviði



Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 15. janúar 2025

Efni: Umsögn Veitna um Borgarlína, lota 1, Ártúnshöfði – Hamraborg

Mál 1191/2025

Veitur hafa fengið til umsagnar umhverfismatsskýrslu fyrir Borgarlína, lota 1, Ártúnshöfði – Hamraborg.

Veitur eiga og reka hitaveitu, vatnsveitu, fráveitu og rafmagnsveitu í Reykjavík og hafa verið í góðu samráði við Betri samgöngur vegna forhönnunar á Borgarlínu.

Veitur vilja koma á framfæri að allt afrennslisvatn frá borgarlínu götum þarf að vera hreinsað í samræmi við nýútgefna vatnaáætlun Íslands.

Veitur meta mikils það góða samráð sem hefur átt sér stað og eru reiðubúnar í áframhaldandi samstarf á öllum stigum skipulagsins.

Virðingarfyllst,
f.h. Veitna

Helga Rún Guðmundsdóttir

Skipulagsstofnun

Reykjavík, 23. janúar 2025.

Málsnr. 2411005

ÁÓ

Efni: Borgarlína, lota 1, Ártúnshöfði – Hamraborg. Umhverfismatsskýrsla í kynningu, auglýsing tillögu að rammahluta Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 og auglýsing tillögu að rammahluta Aðalskipulags Kópavogs 2019-2040

Á 133. fundi svæðisskipulagsnefndar sem fór fram föstudaginn 16. janúar 2025 var ofangreint til umræðu og bókað í fundargerð vegna þess:

2411005 - Borgarlína, lota 1, Ártúnshöfði-Hamraborg

Í kynningu er umhverfismatsskýrsla framkvæmda við fyrstu lotu Borgarlínunnar, frá Ártúnshöfða að Hamraborg. Betri samgöngur, fyrir hönd ríkis og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu, áforma uppbyggingu Borgarlínunnar. Verkefnið er í sex lotum sem unnið verður að á næstu árum. Vegagerðin, og innan hennar verkefnastofa Borgarlínu, stendur að undirbúningi framkvæmdarinnar og mati á umhverfisáhrifum.

Samhliða í kynningu er einnig breyting á aðalskipulagi Reykjavíkur, fyrir legginn frá Ártúnshöfða að Fossvogsbrú. Sömuleiðis auglýsing samsvarandi tillögu að breytingu á aðalskipulagi Kópavogs, fyrir legginn frá Fossvogsbrú að Hamraborg.

Til samþykktar eru drög að umsögn svæðisskipulagsnefndar.

Niðurstaða:

Fyrirliggjandi drög að umsögn eru samþykkt og svæðisskipulagsstjóra er falið að senda hana.

Tilkynnist ofangreint hér með.

Bent er á að fundargerðir nefndarinnar eru aðgengilegar á heimasíðu SSH.

Virðingarfyllt,
Fyrir hönd svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins



Ásdís Ólafsdóttir, Svæðisskipulagsstjóri

Meðfylgjandi:

Umsögn Borgarlínar lota 1 – janúar 2025



Skipulagsstofnun
Borgartún 7B
105 Reykjavík

Mosfellsbær, 9. janúar 2025
erindi nr. 202005279/19.1 KP

Á 622. fundi skipulagsnefndar Mosfellsbæjar 13.12.2024, var neðangreint erindi tekið fyrir og svohljóðandi bókun gerð:

1. Iota Borgarlínu - Ártúnshöfði að Hamraborg

Inngangur: Skipulagsstofnun auglýsir til umsagna umhverfismatsskýrslu, mat á umhverfisáhrifum, vegna áformaðra breytinga á götum á leið Borgarlínu lotu 1, frá Ártúnshöfða að Hamraborg. Tilgangur framkvæmdanna er að útbúa sérrými fyrir almenningssamgöngur, en einnig að byggja upp göngu- og hjólastíga meðfram leiðinni, breyta götusniði, aðlaga gatnamót og byggja nýjar brýr yfir Fossvog og Elliðaárvoga.

Um er að ræða áform Vegagerðarinnar í samvinnu við Reykjavíkurborg og Kópavogsbæ. Framkvæmdin fellur undir lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021. Athugasemdafrestur er til og með 15.01.2025.

Afgreiðsla: Lagt fram og kynnt. Skipulagsnefnd gerir ekki athugasemd við fyrirbyggjandi matsskýrslu.

Afgreiðslan var staðfest af bæjarstjórn Mosfellsbæjar þann 08.01.2025.

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,

f.h. skipulagsnefndar Mosfellsbæjar

Kristinn Pálsson, skipulagsfulltrúi



Kópavogsbær

Digranesvegur 1
200 Kópavogur
Sími 441 0000
kopavogur.is

Skipulagsstofnun

Kópavogi, 12. desember 2024
24111705/501.00 KH

**Borgarlína, lota 1. Ártúnshöfði - Hamraborg. Umhverfismatsskýrsla.
Umsagnarbeiðni.**

Á fundi skipulagsráðs 2. desember 2024 var
Lögð fram umsagnarbeiðni frá Skipulagsstofnun dags. 14. nóvember 2024 vegna
kynningar á umhverfismatsskýrslu fyrir 1. lotu Borgarlínu frá Ártúnshöfða að
Hamraborg.

Bókun skipulagsráðs:

Leggja skal áherslu á að forðast neikvæð áhrif á jarðmyndanir við Borgir í Kópavogi
og menningarminjar við Borgarholtsbraut. Mikilvægt er að mótvægisáðgerðum verði
framfylgt. Jafnframt er mikilvægt að á framkvæmdatíma verði lögð rík áhersla á að
forðast áhrif á íbúðarbyggð á Kársnesi. Endanleg útfærsla Borgarlínu á Bakkabraut
og Borgarholtsbraut verður ákvörðuð í deiliskipulagi. Gunnar S. Ragnarsson sat hjá
við afgreiðslu málsins.

Virðingarfyllst,
f.h. skipulagsfulltrúa

Karlotta Helgadóttir
Fulltrúi skipulagsdeildar

Erik Kostka

Umsögn birt **14.11.2024**

What about including Hafnarhús stop into Borgalina? There are multiple hotels around and many people would chose this stop to get to/from work every single day.

1