



Skipulagsnefnd Kópavogs  
b.t. skipulagsfulltrúa Auður D. Kristinsdóttir  
Digranesvegi 1  
200 Kópavogur

Garðabær, 19. 04 2024  
Tilvísun: 2024 11 0052

**Efni: Umsókn um framkvæmdaleyfi vegna Fossvogsbrúar.**



**Mynd 1; Brú yfir Fossvog horft til norðurs**

## **SKIPULAGS- OG LEYFISMÁL**

Vegagerðin hefur undirbúið framkvæmdir við Fossvogsbrú sem liggur á milli flugbrautarenda Reykjavíkurflugvallar vestan Nauthólsvíkur yfir á Kársnes í Kópavogi.

Brúin er ætluð fyrir umferð gangandi, hjólandi, neyðarumferð og umferð almenningsvagna yfir Fossvog, frá flugbrautarenda Reykjavíkurflugvallar vestan Nauthólsvíkur yfir á norðausturhluta Kársnes.

Fossvogsbrú er sýnd á aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 og á aðalskipulagi Reykjavíkur 2040.

Sveitarfélögin létu vinna sameiginlegt deiliskipulag fyrir Fossvogsbrú sem var samþykkt í byrjun árs 2019, en í hönnunarferli brúarinnar var ákveðið að gera breytingar á deiliskipulaginu sem nú hefur verið samþykkt.

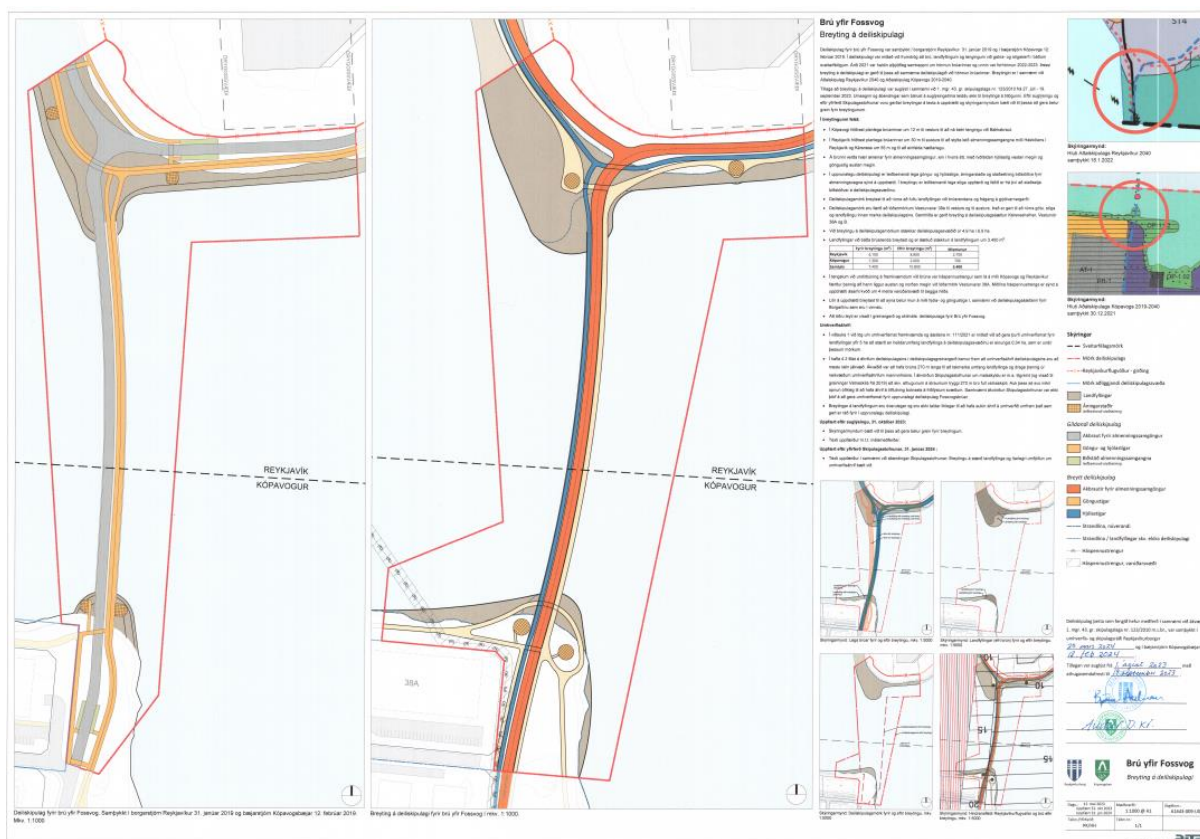
Þann 20. desember 2019 var Skipulagsstofnun send tilkynning frá Verkefnastofu Borgarlínu um fyrirhugaða gerð landfyllinga og brúar yfir Fossvog í Reykjavík og Kópavogi, samkvæmt 6.gr laga um mat á umhverfisáhrifum. Skipulagsstofnun leitaði umsagna Reykjavíkurborgar, Kópavogsbæjar, Hafrannsóknarstofnunar, Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu og Umhverfisstofnunar.

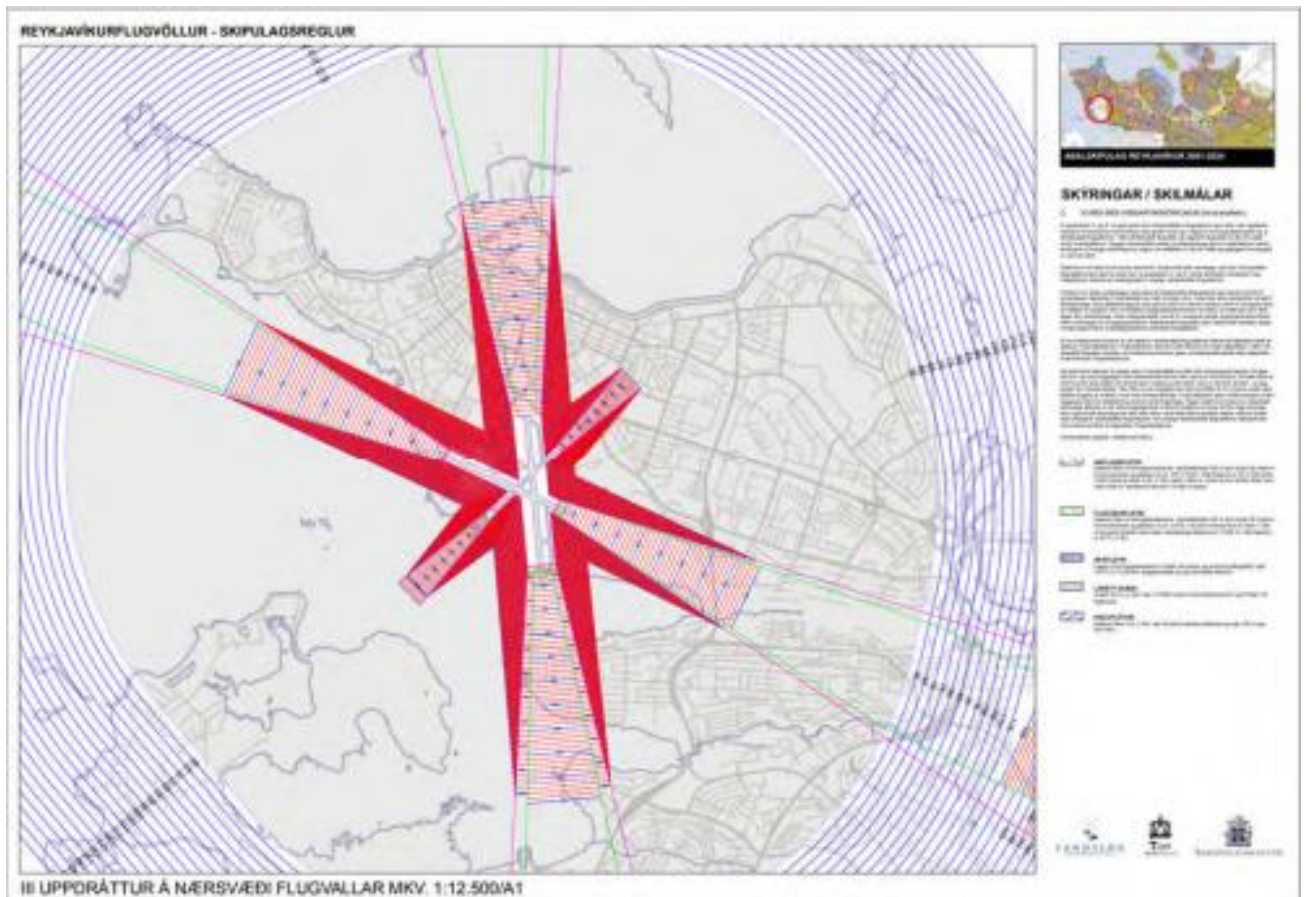
Ákvörðunarorð Skipulagsstofnunar dags. 30.apríl 2020 er að fyrirhuguð framkvæmd sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif, sbr. þau viðmið sem tilgreind eru í 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum. Því skuli framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Í byrjun árs 2024 leitað Vegagerðin umsagna Umhverfisstofnunar, Hafrannsóknarstofnunar, Náttúrufræðistofnunar og Minjastofnunar, vegna fyrirhugaðar landfyllingar og brúargerð og eru þær umsagnir meðfylgjandi umsókn þessari.

Sótt verður um byggingaleyfi fyrir gerð sjálfrar brúarinnar til byggingarfulltrúa sveitarfélaganna þar sem mannvirkið er háð byggingarleyfi samkvæmt lögum um mannvirki nr. 160-2010.

Markmiðið með gerð brúar yfir Fossvog er að bæta samgöngutengingar milli Reykjavíkur og Kópavogs, brúin verður um 270 metra löng og mun liggja frá flugbrautarenda Reykjavíkurflugvallar vestan Nauthólsvíkur yfir á norðaustur-hluta Kársnes. Brúnni er ætlað að styðja við vistvæna samgöngukosti á svæðinu ásamt því að stytta ferðalengdir, dreifa umferðarálagi og styðja við aðra ferðamáta en einkabílinn.





Mynd 3; Skipulagsreglur Reykjavíkurflugvallar

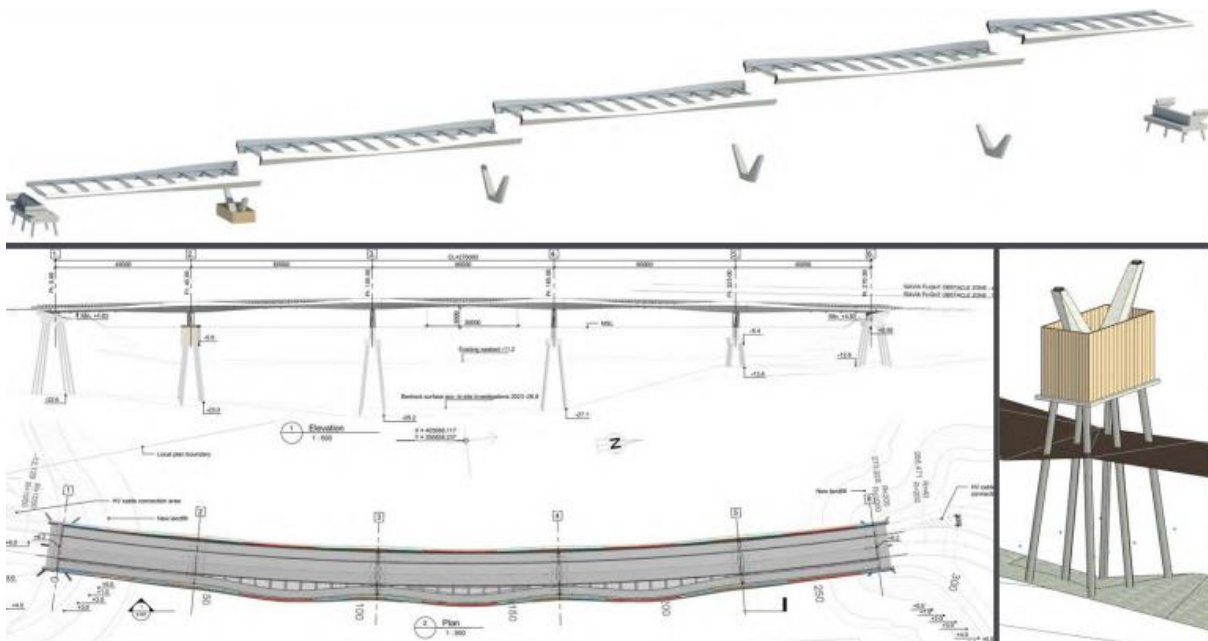
### Landeigendur:

Allt land sem fer undir Fossvogsbrú er í eigu viðkomandi sveitarfélaga og er reiknað með að þau leggi til land undir mannvirkin.

### HÖNNUN

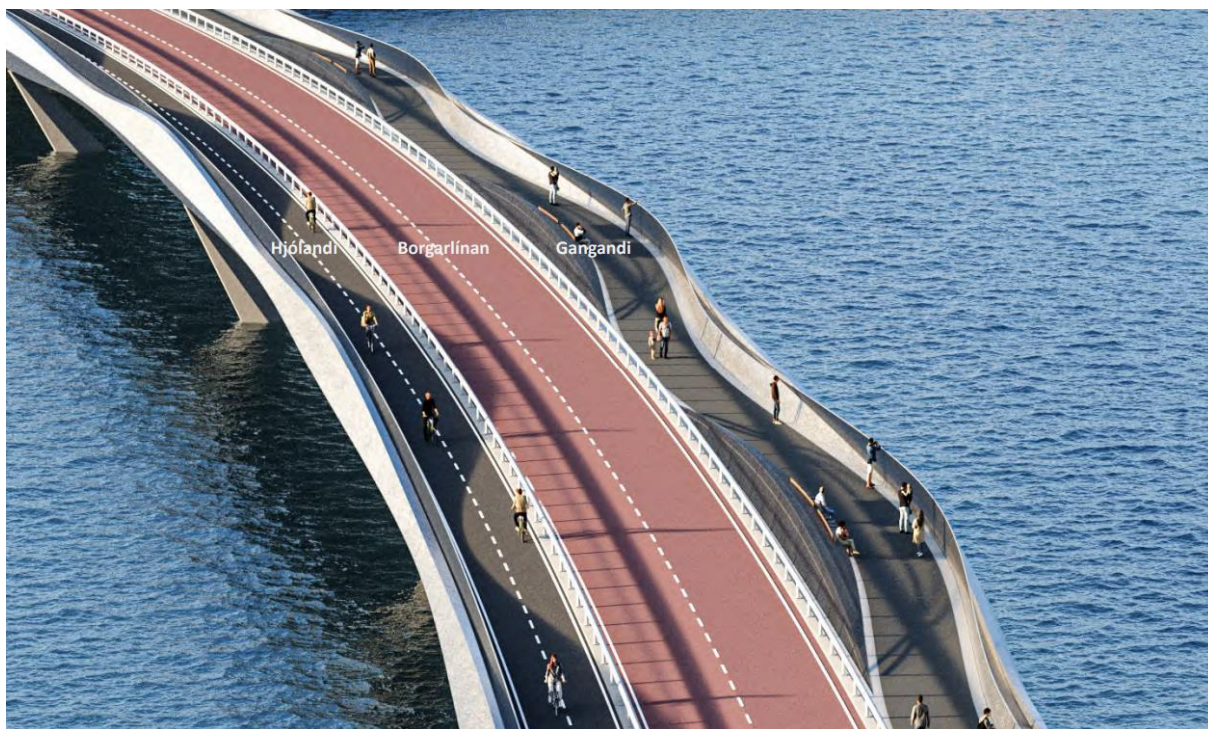
Hönnuðir brúarinnar er Efla og BEAM architects, hönnun nýrrar brúar gerir ráð fyrir lágreistri brú með akrein almenningsvagna í miðju og aðskildum stígum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur til hliðar. Á landfyllingum sitt hvoru megin brúarinnar verða áningarstaðir ásamt tengingu brúarinnar við önnur samgöngukerfi.

Samkvæmt hönnun verður brúin í fimm höfum endastöplar verða grundaðir á landfyllingarnar á staurum sem reknir verða niður í fyllinguna, en fjórir millistöplar verða grundaðir með staurum sem reknir verða niður í setlögina að föstum botni. Burðarvirki verður úr stáli. Heildarlengd brúarinnar verður um 270 m.

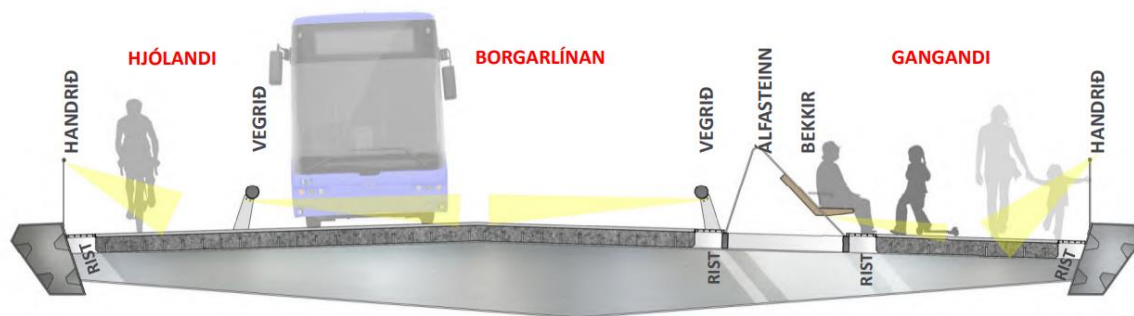


**Mynd 4; Fossvogsbrú, langsnið**

Aðskildar verða leiðir fyrir mismunandi fararmáta, hönnunin tekur mið af algildri hönnun og er brúin með litlum langhalla og bekkjum. Við norðurenda brúarinnar verður sett umferðarljósastýring þar sem borgarlínubrautin þverar göngu- og hjólastíga.

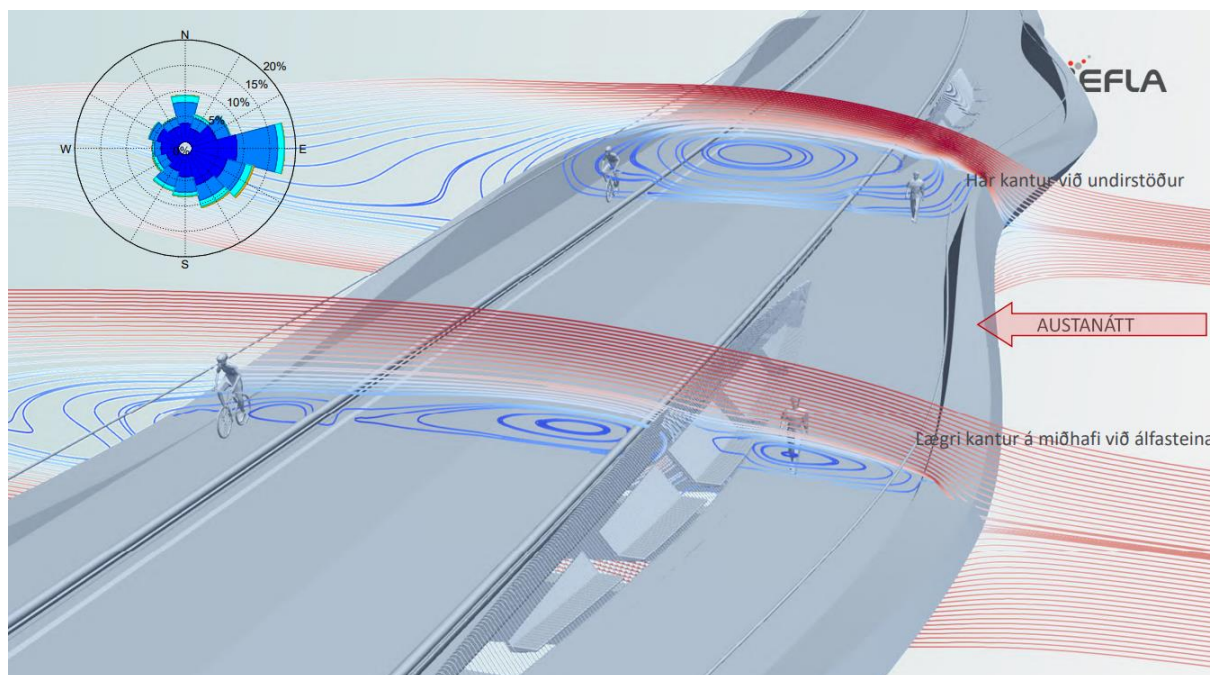


**Mynd 5, Fossvogsbrú yfirborð**



Mynd 6; Skipting brúarinnar milli mismunandi fararmáta

Við hönnun brúarinnar er lögð áhersla á að lágmarka vindhraða á brúardekkinu og útfærsla burðarkerfis skýli vegfarendum.



Mynd 7; Líkan af Fossvogsbú til greiningar á vindstrengjum

Við hönnun handriða og íhluta á brúardekki er lögð áhersla á að lágmark hljóðmengun í vindi.

From Arup

| Elements-aperture                                                     | Dimension | Comments                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Unsealed slots, apertures and exposed elements within façade cladding | >100mm    | For exposed elements introduction of vibration damping treatments needed.<br>For cavities and apertures it is recommended to close all openings and apertures to avoid the creation of resonant cavities. |
| Wires, circular cables, tubular elements or hollow sections           | >50mm     | If a bigger dimension than 50mm is not possible to be included then provide special damping treatment                                                                                                     |
| Array elements                                                        | >100mm    | In case of regular array of elements, smaller dimension of apertures should be avoided or provide special damping.                                                                                        |
| Constructions                                                         | >100mm    | Irregular constructions should be used to break-up vortex street formations.                                                                                                                              |

Table 1: Existing guidance notes [1,2].



## Existing guidelines

- Arup Acoustics have developed an approach to assess the likelihood of wind generated noise. This is based on geometry assessment of elements.
- RWDI (and others) have performed similar aeroacoustic assessments. They also do desktop studies of structures to identify potential wind induced noise and the risk associated with it.

- Arup Acoustics have developed an approach to assess the likelihood of wind generated noise. This is based on geometry assessment of elements.
- RWDI have performed similar aeroacoustic assessments. They also do desktop studies of structures to identify potential wind induced noise and the risk associated with it.

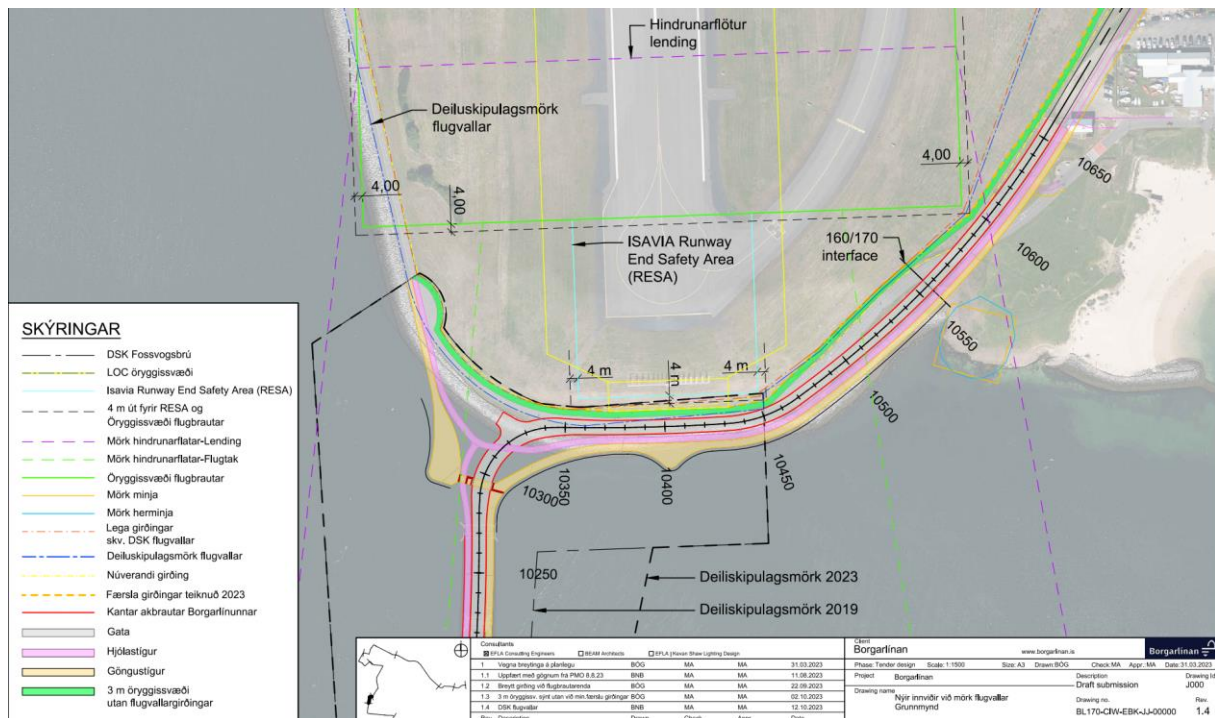
**This design review, and the study of wind-induced noise and vibration (i.e., aeroacoustics), is intended to help reduce the incidents of potentially problematic wind noise under common wind conditions. However, regardless of the results of the study and implementation of any recommendations, we cannot guarantee that all potential wind-induced noise will be identified or eliminated. The reason for this uncertainty is that the nature of aeroacoustic issues can be very complex and may arise due to many factors or a combination thereof (including, but not limited to, design, quality of construction and meteorological events). Nevertheless, an aeroacoustic study such as this carried out by experienced acousticians is the most appropriate method of identifying the highest risk mechanisms and developing mitigation solutions prior to construction. Any high or medium risk mechanisms can be evaluated in more detail through the use of aeroacoustic wind tunnel studies, however this can be avoided by making appropriate design interventions where possible.**

From RWDI report

**Mynd 8; Lýsing á aðferðum til hliðsjónar við hönnun handriða og íhluta á brúardekki til að lágmarka vindhljóð**

## EFNISMÁL OG NÁMUR

Gerð verður krafa um að verktaki kaupí aðeins efni úr námum sem eru á aðalskiplagi viðkomandi sveitarfélags og hafi nauðsynleg starfsleyfi.



Mynd 9, Ný brú og landfylling yfir Fossvog við flugbrautarendu

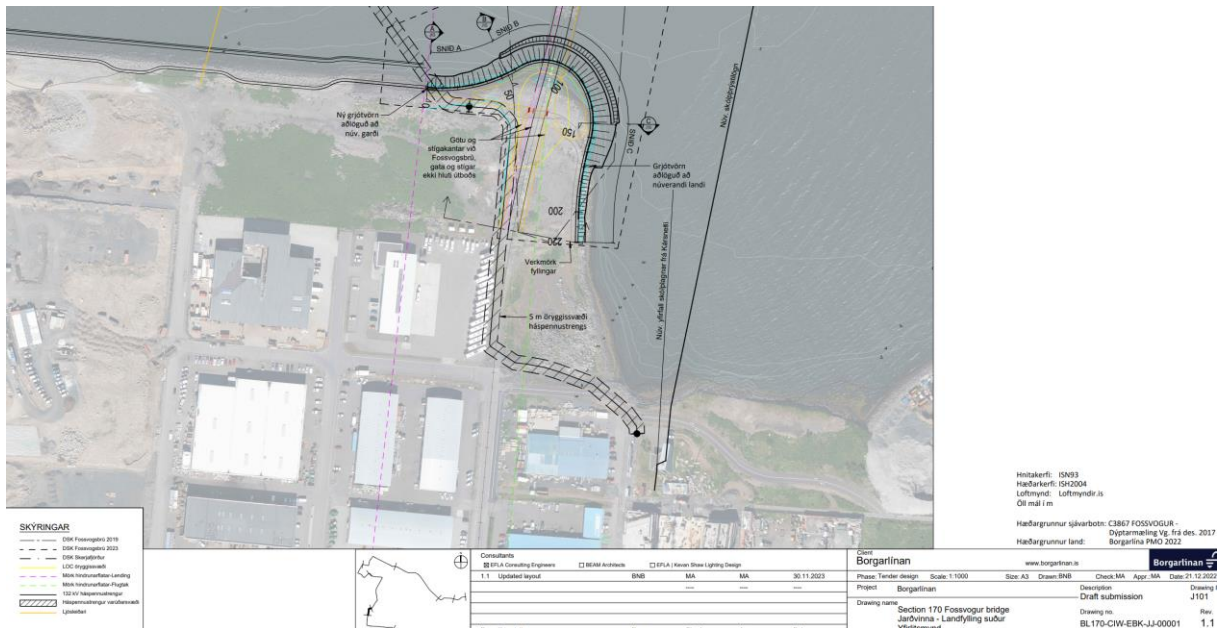
## Reykjavík

Við gerð nýrrar landfyllingar við flugbrautarendu er áætlað að taka upp núverandi ölduvörn bæta við fyllingarefni á núverandi kant og endurhlaða ölduvörn þar utan á. Það magn jarðefna sem áætlað er í landfyllinguna er :

Burðarhæft fyllingarefni 68.000 m<sup>3</sup>

Sprengt grjót í kjarna við ölduvörn 12.200 m<sup>3</sup>

Hleðslugrjót í ölduvörn 7.100 m<sup>3</sup>



Mynd 10, Ný brú og landfylling yfir Fossvog við Kársnes

## Kópavogur

Við gerð nýrrar landfyllingar við Kársnes er áætlað að taka upp núverandi ölduvörn bæta við fyllingarefni á núverandi kant og endurhlaða ölduvörn þar utan á. Það magn jarðefna sem áætlað er í landfyllinguna er :

Burðarhæft fyllingarefni 11.000 m<sup>3</sup>

Sprengt grjót í kjarna við ölduvörn 16.000 m<sup>3</sup>

Hleðslugrjót í ölduvörn 3.400 m<sup>3</sup>

## Umsókn um framkvæmdaleyfi

Umsókn þessari fylgja verkeikningar sem merktar eru „í vinnslu“ þar sem endanlegri rýni verkkaupanna er ekki lokið. Ekki er búist við neinum grundvallarbreytingum frá fyrirbyggjandi teikningum.

Með vísun til 13. gr. Skipulagslaga, nr. 123/2010, sækir Vegagerðin hér með um framkvæmdaleyfi fyrir gerð Fossvogsbrúar og landfyllinga innan deiliskipulagsmarka „Brú yfir Fossvog“ í landi Kópavogs.

Samhljóða umsókn er send Skipulagsnefnd Reykjavíkur vegna framkvæmda í landi Reykjavíkur.

Vinsamlegast hafið samband við undirritaðan ef óskað er frekari skýringa eða gagna.

Virðingarfyllst,

 **Vegagerðin**  


---

Höskuldur Tryggvason  
Verkefnastjóri Framkvæmdadeild

Fylgiskjöl:

Teikningar verkhönnun, Efla verkfræðistofa  
Uppdrættir : A101; B001; J101; J102; J104; Y101; Y102  
Hafrannsóknarstofnun umsögn  
Minjastofnun umsögn  
Náttúrufræðistofnun umsögn  
Umhverfisstofnun umsögn

Afrit:

Skipulagsnefnd Reykjavíkur  
Borgartúni 12 - 14  
105 Reykjavík