flugur@gmail.com <flugur@gmail.com>

Til : Skipulag
Frá : flugur@gmail.com <flugur@gmail.com>
Heiti : Borgarlína um Borgarholtsbraut - athugasemdir íbúa
Málsnúmer : 2003236
Málsaðili : Samtök sveitarfélaga á höfuðbsv
Skráð dags : 30.5.2021 23:01:40
Höfundur : flugur@gmail.com <flugur@gmail.com>

Ágætu skipulagsyfirvöld

Vil ég láta í ljós þá skoðun mína um legu borgarlínu eftir endilangri Borgarholtsbraut að hún vekur furðu mína og þá sérstaklega í ljósi þess að um er að ræða rótgróið, rólegt íbúahverfi og er engann veginn í takt við væntingar íbúa til síns nærumhverfis og þá staðreynd að sitthvoru megin við áætlaða leið eru tveir grunnskólar sem starfa á sitthvoru skólastiginu og töluverður umgangur barna á milli skólanna. Það þarf ekki neinn sérstakan sérfræðing til að sjá hvaða pláss er til umráða hér við götuna og allar kynntar breytingar þýða umtalsverð óþægindi og breytingar á tilverunni eins og hún er núna fyrir íbúa og þá sérstaklega hvað varðar bílastæði og leiðir í og út úr hverfinu. Þetta þarf að ræða.

Kynning á þessum framkvæmdum var haldin s.l. vetur fyrir íbúa götunnar, fjarfundur mitt í Covid faraldri og eftir því sem ég tók best eftir var mikið um umsagnir kynnenda líkt og ; stefnt er að, líklegt er og ekki er gert ráð fyrir og fl. í þeim dúr. Ég vænti þess að okkur íbúum við götuna verði kynnt NÁKVÆMLEGA hvers má vænta vegna þessara framkvæmda og hvaða áhrif þetta mun hafa til framtíðar, til að hægt sé að mynda sér skoðun á málinu. Það er ekki boðlegt að yfirvöld geti "laumað" svona málum í gegn án fulls samráðs við íbúa og algjörs gegnsæis um málið.

Ég sem íbúi við þessa götu er ekki tilbúinn til að taka á mig þau óþægindi og rask sem þetta mun valda þrátt fyrir að skv. skipuleggjendum muni þetta leysa gríðarlegan vanda annarra íbúa höfuðborgarsvæðisins, vanda sem ég sjálfur hef ekki orðið var við og tel mun minni og auðleysanlegri en látið er í veðri vaka.

Þannig að því er hér með komið á framfæri að það er algjör andstaða okkar íbúa að Borgarholtsbraut 78 við fyrirhugaðar framkvæmdir og er það mat mitt að svo sé um flest alla íbúa hér við götuna.

B.kv

Björgvin Hauksson

íbúi við Borgarholtsbraut

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Kristín Huld Sigurðardóttir <kristinhuld@minjastofnun.is>

Til : USK Skipulag <skipulag@reykjavik.is>;Skipulag;ssh@ssh.is <ssh@ssh.is>
Frá : Kristín Huld Sigurðardóttir <kristinhuld@minjastofnun.is>
Heiti : Borgarlina 1 lota
Málsnúmer : 2003236
Málsaðili : Samtök sveitarfélaga á höfuðbsv
Skráð dags : 30.5.2021 17:51:21
Höfundur : Kristín Huld Sigurðardóttir <kristinhuld@minjastofnun.is>

Viðhengi
image001.jpg
Borgarlína bref 29 mai 2021.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

Góðan dag,
Meðfylgjandi er umsögn Minjastofnunar Íslands vegna 1 lotu Borgarlínu.

Með kveðju / Kind regards / Venlig hilsen

Kristín Huld Sigurðardóttir PhD, MPA
Forstöðumaður /Director General
Minjastofnun Íslands / The Cultural Heritage Agency of Iceland / Islands kulturarvsstyrelse
Suðurgata 39 | 101 Reykjavík | Sími/Tel. 5701300 | Fax: 5701301
kristinhuld@minjastofnun.is / www.minjastofnun.is

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Minjastofnun Íslands

The Cultural Heritage Agency of Iceland

Suðurgata 39
101 Reykjavík

(354) 570 13 00

postur@minjastofnun.is
www.minjastofnun.is

Kennitala: 440113-0280

Reykjavíkurborg - Umhverfis - og skipulagssvið
Borgartún 12 - 14
105 Reykjavík

Kópavogsbær
Digranesvegur 1
200 Kópavogur

Reykjavík, 29. maí 2021
*MÍ*202102-0094/6.08/ K.H.S.

Efni: Borgarlínan, Reykjavík - Kópavogur

Minjastofnun Íslands hefur fengið send inn erindi frá Reykjavíkurborg og Kópavogsbæ þar sem stofnuninni er gefinn kostur á að koma með athugasemdir vegna breytingar á aðalskipulagi sveitarfélaganna í samræmi við 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2012.

Annars vegar er um að ræða *Rammahluta aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030/40 – Borgarlínan í Reykjavík 1. lota Borgarlínunnar: Ártún – Fossvogsbrú. Vinnslutillag í Forkynningu, janúar 2021* og hins vegar *Rammahluti Aðalskipulags Kópavogs 2019 – 2040. Borgarlínan í Kópavogi, 1. lota Borgarlínunnar: Kársnes-Hamraborg. Vinnslutillaga í Forkynningu, janúar 2021.*

Minjastofnun Íslands telur aðsend gögn vegna Borgarlínu þess eðlis að erfitt er að taka afstöðu til þeirra. Ljóst er að einungis er óskað umsagnar vegna fyrstu lotu verkefnisins, en fyrir liggja upplýsingar um aðrar lotur sem hafa áhrif á fyrstu lotu. Gerð er athugasemd við að óskað er athugasemda við einstaka lotur í stað þess að kynnt sé heildaráætlun um verkefnið sem hægt væri að taka afstöðu til. Áætlun um Borgarlínu í Reykjavík og umfang hennar þarf að skoða strax í heild sinni, þar sem verkefnið hefur gífurleg áhrif á friðuð og friðlýst hús og mannvirki. Kort og mælieiningar eru víða óljós. Upplýsingar um leiðakerfi Borgarlínu og áhrifasvæði hennar vegna innviðauppbyggingar eru í sumum tilfellum misvísandi og óljósar og ekki hægt að taka afstöðu til þeirra.
Minjastofnun Íslands fær ekki betur séð en að leggja eigi breiðar brautir fyrir Borgarlínu, reiðhjól og bifreiðar og byggja biðstöðvar á viðkvæmum svæðum, við þröngar götur þar sem fyrir eru friðuð og friðlýst hús og mannvirki. Ekki fæst séð að Borgarlína, eins og hún virðist hugsuð, komist fyrir án þess að hafa veruleg áhrif á byggðamynstrið í elsta hluta Reykjavíkur og víðar. Minjastofnun Íslands gerir athugasemdir við þau áform.

Minjastofnun Íslands getur ekki tekið afstöðu til aðalskipulagstillagnanna fyrr en sveitarfélögin hafa skilað inn vandaðri vettvangsskráningu fornleifa, húsa og mannvirkja á öllu því svæði sem gert er ráð fyrir að Borgarlína fari um og einnig á áhrifasvæði Borgarlínu, sem enn er óljóst hvert verður að umfangi.

Gert er ráð fyrir að Borgarlínan þveri Fossvoginn og er nauðsynlegt að kannað verði hvort einhverjar minjar séu á því svæði. Þá þarf einnig að skrá og taka afstöðu til herminja sem eru í Öskjuhlíð og við flugvöllinn í Reykjavík en krafa

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

um skráningu og varðveislu herminja er gerð með hliðsjón af 7. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 (hér eftir nefnd Minjalög).

Liggi fyrir eldri skráning, þarf að uppfæra hana til dagsins í dag, þar sem allar minjar sem náð hafa 100 ára aldri, hvort sem það eru fornleifar, mannvirki eða hús, eru friðaðar. Herminjar, þótt yngri séu, eru varðveisluverðar sbr. skýringar með umræddri 7. gr. Minjalaga. Á ýmsum svæðum sem Borgarlína virðist eiga að fara um eru auk þess friðlýst hús og mannvirki en slíkar minjar njóta sérstakrar verndar.

Eins og kemur fram í 16. gr. Minjalaga er skylt að vettvangsskráning, eins og hér er fjallað um, fari fram í tengslum við breytingu á aðalskipulagi sveitarfélaga. Óheimilt er að veita leyfi til framkvæmda áður en slík skráning hefur fengið samþykki Minjastofnunar Íslands og stofnunin hefur tekið afstöðu til þeirra upplýsinga sem skráningin veitir. Slíkar upplýsingar geta vissulega haft áhrif á lagningu Borgarlínu.

Gerð er athugasemd við að farið er að gera samninga um hönnun Borgarlínu áður en Minjastofnun getur brugðist minjaskráningunni út frá fornmninja-húsa- og mannvirkjaskráningu
(sjá: https://borgarlinan.is/utgefid-efni/frettir/samningar-undirritadir-um-honnun-a-fyrstu-lotu-borgarlinunnar og
https://www.mbl.is/frettir/innlent/2021/05/27/samningur_um_honnun_fyrstu_lotu_borgarlinu/).

Ljóst er að Borgarlínu er ætlað að liggja um mjög viðkvæm svæði, m.a. í miðbæ Reykjavíkur og víðar. Gert er ráð fyrir 18 til 24 metra löngum vögnum, sem haldi þjónustunni uppi, þótt horft sé eitthvað til smærri vagna. Vagnarnir fara á milli stöðva sem eru yfirleitt með 400-500 metra bili en mest eru ætlaðir 800 metrar á milli stöðva. Stöðvarnar ná yfir misstórt svæði eftir því hvort um tengistöðvar eða almennar stöðvar er að ræða. Gert er yfirleitt ráð fyrir tvöföldu sérrými fyrir borgarlínuvagna og umfangsmiklu svæði fyrir stöðvar. Þá er gert ráð fyrir gangstéttum, hjólastígum, akbrautum, öryggissvæðum við stöðvarnar, gróðurreitum og öðrum innviðum. Ekki fæst séð betur af mynd 5.2 á bls. 14 í Rammahluta Reykjavíkur en að það snið þurfi um 34,5 m breitt svæði fyrir götu og annað gatnarými og nauðsynlega innviði tengda Borgarlínu og hjólastæði að auki. Í miðbæ Reykjavíkur, þar sem er fjöldi friðaðra og friðlýstra húsa, eru götur það þröngar að ekki er pláss fyrir borgarlínugötur eins og þær eru kynntar á mynd 5.2. Breidd Hverfisgötu er mest um 15,5 m, Lækjargötu 29 m, Fríkirkjuvegar 21 m og Vonarstrætis 13,4 m. Suðurgata, þar sem eru bæði friðuð og friðlýst hús og að auki friðaður kirkjugarður (Hólavallagarður), er einungis 10 m breið. Skothúsvegur er aðeins 12,5 m breiður. Teikningar af biðstöðvum, eins og við Hverfisgötu, benda til mikilla áhrifa á húsin við götuna. Ekki fæst séð hvernig koma á Borgarlínu fyrir á þessum svæðum án þess að hún hafi veruleg neikvæð áhrif á friðuðu og friðlýstu húsin, Hólavallagarð og borgarásýndina í miðbænum.

Á mynd 2.1 (bls. 5) má sjá aðrar og þéttari leiðir Borgarlínu, sem hafa áhrif á mun fleiri friðuð hús sem liggja við enn þrengri götur. Þær leiðir eru ekki hluti af því sem óskað er eftir að fjallað sé um nú. Kortið er óljóst og gefur ekki rétta mynd af því sem til stendur frekar en önnur gögn sem lögð eru fram vegna þessa verkefnis.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

Borgarlínan fer einnig um gamla byggð í Kópavogi um Kársnesið. Þar má vænta fornleifa og uppfærsla á fornleifaskráningu því nauðsynleg. Þrátt fyrir að húsin á svæðinu séu yngri en þau í Reykjavík er mikilvægt að þar fari fram nákvæm húsakönnun til að hægt sé að taka afstöðu til áhrifa línulagnarinnar og áhrifasvæða hennar á byggðina.

Minjastofnun Íslands telur að Borgarlína hafi veruleg neikvæð áhrif á friðuð og friðlýst hús og mannvirki á þeim svæðum sem Borgarlína fer um og áhrifasvæði hennar í elstu hverfum Reykjavík. Kanna þarf áhrifin í Kópavogi. Gróf áætlun er að fyrsta lota hafi áhrif á rúmlega hundrað hús í Reykjavík. Væntanlega mun þétting línunnar í gömlum hverfum hafa veruleg áhrif á hundruð húsa og mannvirkja til viðbótar. Þá á stofnunin von á að fara þurfi fram miklar og tímafrekar fornleifarannsóknir víða þar sem línan liggur, en þó fyrst og fremst í miðbæ Reykjavíkur.

Stofnunin ítrekar að vegna gæða gagna og óljósrar stefnu um legu og umfang Borgarlínu og áhrifasvæði hennar getur stofnunin ekki tekið raunsanna afstöðu til þess sem óskað er umsagnar um umfram það sem fjallað hefur verið um hér að framan. Svo unnt sé að meta gögnin og koma með mótvægiskröfur er nauðsynlegt að fram fari nákvæm vettvangsskráning á fornleifum, húsum og mannvirkjum á öllu svæðinu í samræmi við 16. gr. Minjalaga.

Minjastofnun Íslands minnir á að allar leyfisveitingar sveitarfélaga til framkvæmda, sem hafa áhrif á friðuð og friðlýst hús og mannvirki eða friðlýstar og friðaðar fornleifar eru óheimilar fyrr en afstaða Minjastofnunar Íslands liggur fyrir eins og kveðið er á um í 2. mgr. 30. gr og 3. mgr. 23. gr. Minjalaga.

Þar sem Borgarlína mun hafa veruleg áhrif á friðuð og friðlýst hús og mannvirki auk fornminja hvetur Minjastofnun Íslands til þess að verkefnið sé unnið í náinni samvinnu við yfirvöld minjaverndar og komið verði þegar í stað á samtali við Minjastofnun Íslands um þetta verkefni.

Virðingarfyllst,

Kristín Huld Sigurðardóttir

Kristín Huld Sigurðardóttir
forstöðumaður

Samrit sent til:
Reykjavíkurborgar, skipulag@reykjavik.is
Kópavogskaupstaðar, skipulag@kopavogur.is
Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
Samráðsgátt: island.is

Skipulagsstofnun

Kópavogsbær
Berglind Ósk Kjartansdóttir, ritari skipulagsdeildar
Digranesvegur 1
200 Kópavogur

Reykjavík, 25. maí 2021
Tilvísun: 202005050 / 3.2

Efni: Tillaga að breytingu á aðalskipulagi vegna Borgarlínu 1. lotu, Kársnes - Hamraborg

---

Kópavogsbær hefur, með erindi dags. 19. febrúar 2021, sent Skipulagsstofnun til athugunar vinnslutillögu að breytingu á aðalskipulagi vegna Borgarlínu, 1. lotu sem nú er í kynningu samkvæmt 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga.

Vinnslutillagan er sett fram í greinargerð dags. janúar 2021.

Tillagan er sett fram sem rammahluti aðalskipulags Kópavogs og felur í sér nánari útfærslu á legu Borgarlínunnar og staðsetningu biðstöðva. Jafnframt eru kynnt viðmið sem líta ber til við útfærslu borgarlínubrauta og borgarlínugatna, í deiliskipulagi göturýmis og hönnun innviða. Gert er ráð fyrir að ákvarðanir um legu Borgarlínunnar og staðsetningu kjarnastöðva verði bindandi.

Skipulagsstofnun hefur farið yfir vinnslutillöguna og telur hana gefa góða mynd af viðfangsefnum fyrirhugaðra breytinga tengdum Borgarlínu. Tillagan styður við viðfangsefni landsskipulagsstefnu um áherslu á greiðar, öruggar og vistvænar samgöngur og fjölbreytta ferðamáta.

Í kafla 6.2 er fyrir umhverfisþáttinn *Heilsa og öryggi* sett fram matsspurningin *„Hvaða áhrif hefur Borgarlínan á lýðheilsu, s.s. aðstæður til heilsueflingar, aðgengi að útivistarsvæðum?“* Í umhverfismatinu er einungis fjallað um áhrif af loftgæðum og hljóðmengun á heilsu og öryggi. Tilefni er til að draga fram þau jákvæðu áhrif sem Borgarlína getur haft á lýðheilsu, sbr. gr. 7.4 í viðauka við landsskipulagsstefnu.

Athuga þarf samræmi í notkun hugtaka fyrir borgarlínustöðvar, ýmist er talað um kjarnastöðvar eða stórar tengistöðvar. Einnig þarf að gæta samræmis við hugtakanotkun um slíkar biðstöðvar í svæðisskipulagi Höfuðborgarsvæðisins.

Jóhanna Hrund Einarsdóttir
Jóhanna Hrund Einarsdóttir

Borgartúni 7b | Sími 595 4100 | www.skipulag.is
IS-105 Reykjavík | Kennitala 590269 5149 | skipulag@skipulag.is

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir

Til : Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir
Frá : Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir
Heiti : FW: Athugasemdir við Borgarlínu um Borgarholtsbraut
Málsnúmer : 2003236
Málsaðili : Samtök sveitarfélaga á höfuðbsv
Skráð dags : 2.6.2021 12:35:00
Höfundur : Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir

Viðhengi

Tillaga að leið almenningssamgangna um Kársnes í stað brúar.jpg
Alvarlegar athugasemdir og mótmæli gegn áformum um að Borgarlína fari um Borgarholtsbraut.docx

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

From: Thorkell Gudnason <kela2@simnet.is>
Sent: föstudagur, 30. apríl 2021 14:52
To: Skipulag <Skipulag@kopavogur.is>; borgarlinan@borgarlinan.is
Cc: 'Thorkell Gudnason' <kela2@simnet.is>
Subject: Athugasemdir við Borgarlínu um Borgarholtsbraut

Til Borgarlínuverkefnisins - borgarlina@borgarlina.is
og Skipulagssviðs Kópavogsbæjar skipulag@kopavogur.is

Í viðhengjum eru athugasemdir mínar sem húseiganda að Borgarholtsbraut 71 þar sem hugmyndir virðast uppi um að gerður verði áfangastaður / stoppistöð sem fjallað er um undir heitinu "við Stelluróló"

Jafnframt fylgja fleiri viðhengi málefninu viðkomandi

Mbk
Þorkell Guðnason
Borgarholtsbraut 71

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

Til Skipulagssviðs Kópavogsbæjar skipulag@kopavogur.is
og borgarlinan@borgarlinan.is

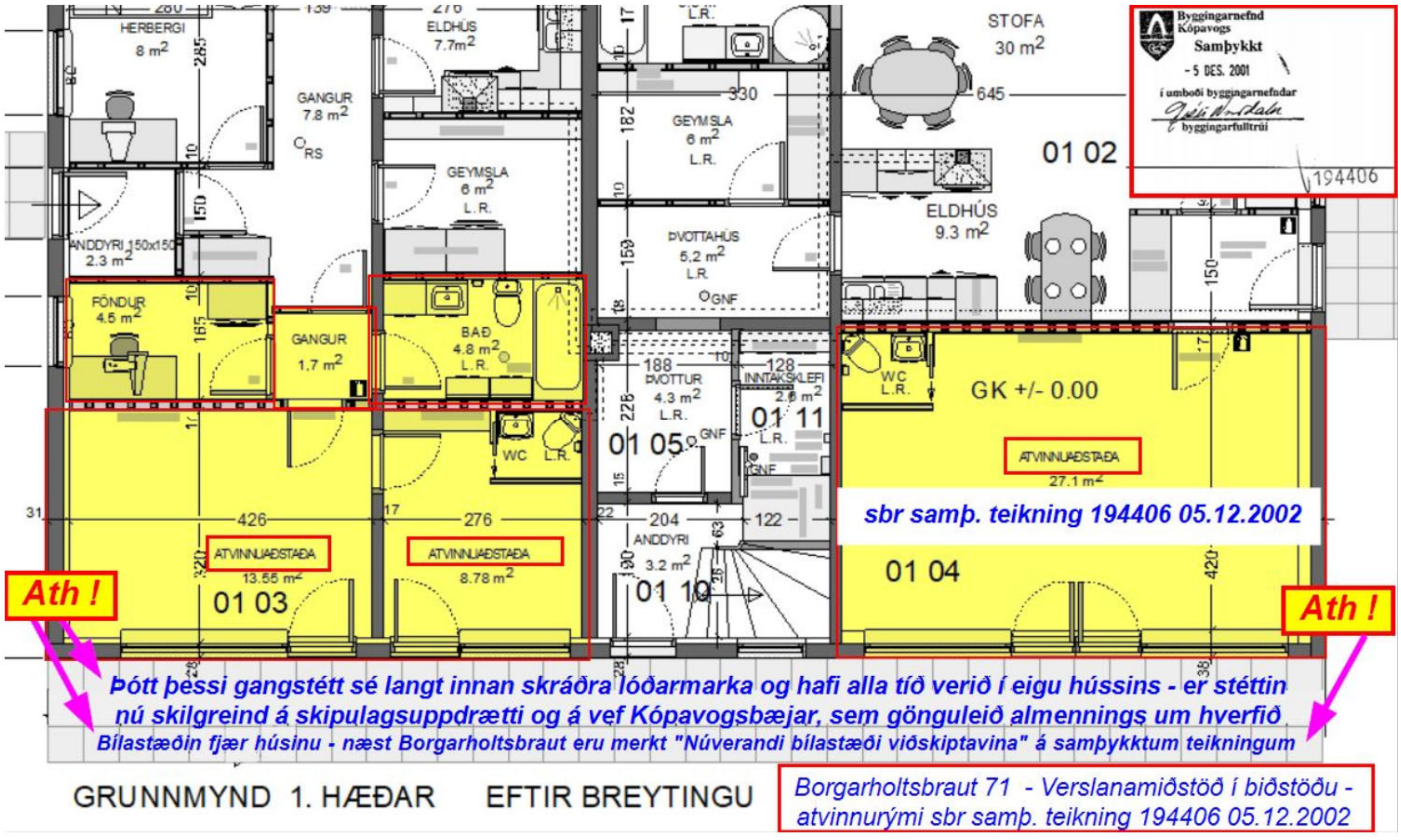
Athugasemdir og mótmæli gegn áformum um að Borgarlína fari um Borgarholtsbraut:

Undirritaður er eigandi faste. Borgaholtsbraut 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.

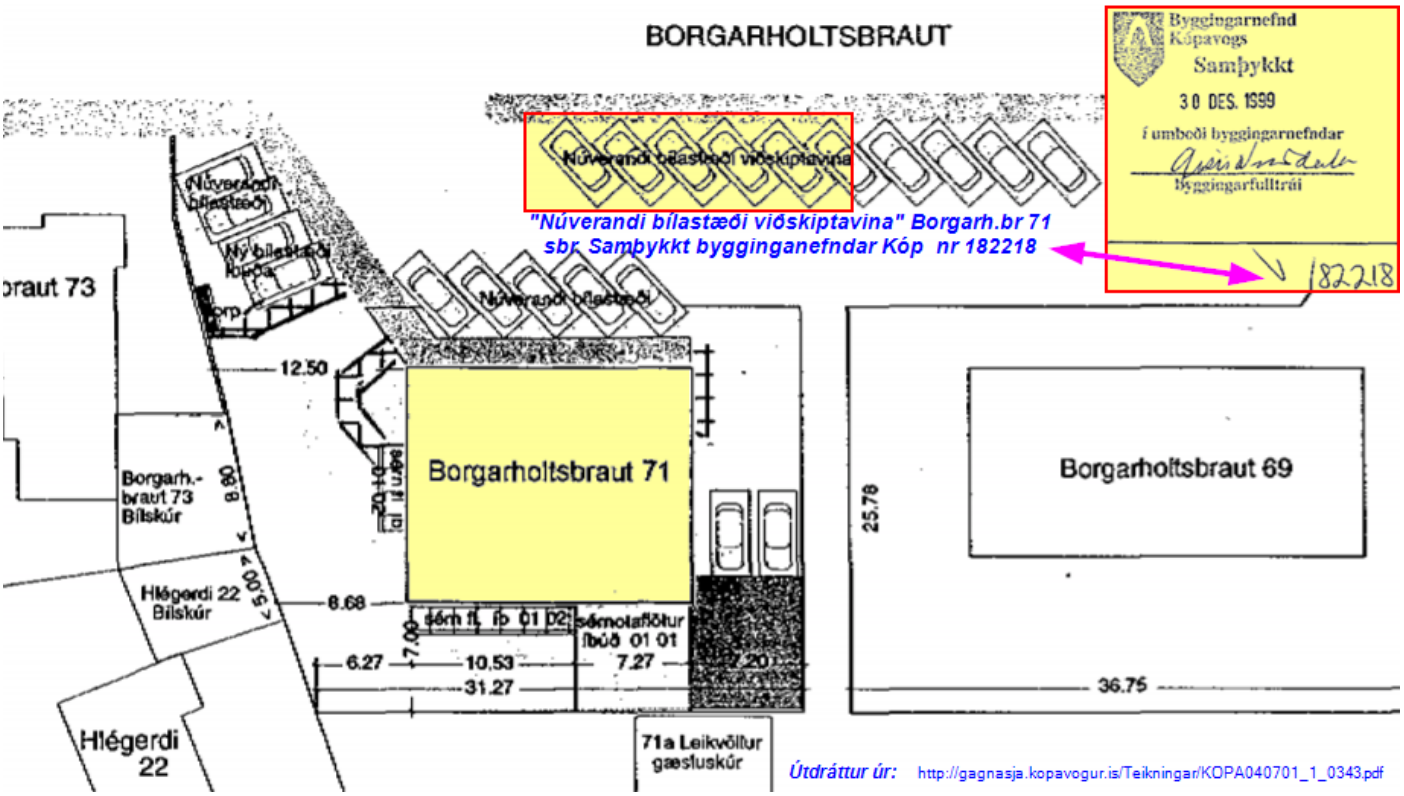
Staða hússins Borgarholtsbraut 71 - er Verslanamiðstöð í biðstöðu / - atvinnurými
sbr samþ. teikning 194406 05.12.2002

1. **Ég MÓTMÆLI Staðsetningu áfangastöðvar Borgarlínu „við Stelluróló“**

Réttur minn til nýtingar athafnasvæðis ásamt bílastæðum norðan húss míns hefur fyrir löngu öðlast stöðu fullnaðrar heðar. 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 fabúlera 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 færis til að hefja starfsemi aftur.
Á samþykktum teikningum frá 1999 eru atvinnurýmin 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:



Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026



2. **<u>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</u>**

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 óþarfa 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 undanförnum mánuðum s.s. „Grái Kötturinn“ vegna neðri hluta Hverfisgötu

3. **<u>Ég MÓTMÆLI öllum hugmyndum um EINSTEFNU akstur á Borgarholtsbraut.</u>**
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. **<u>Ég MÓTMÆLI öllum hugmyndum um að Borgarholtsbrautin verði leið Borgarlínu.</u>**
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. **<u>Ég MÓTMÆLI öllum fyrirætlunum um „Hraðhjólabrautir“ um Borgarholtsbraut.</u>**
Reiðhjól eru allra góðra gjalda verð og sambúðin við hjólreiðamenn virðist án vandræða hér, **<u>við núverandi aðstæður</u>**. Hins vegar er af og frá að gatan beri „hraðhjólabraut“ 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.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

6. **<u>Rök mín gegn fyrirætlunum um „Hraðhjólabrautir“ um Borgarholtsbraut:</u>**
   Snúast fyrst og fremst um umferðaröryggi - Fjölfarnar Hjólreiðabrautir sem einkum yrðu nýttar af íbúum annarra hverfa, mundu einnig skera gönguleið skólabarna í Kársnesskóla 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 refsiákvæði)

7. **<u>Ég mótmæli því að Fossvogur verði brúaður með þeim hætti sem boðað er:</u>**
   Það skín í gegn að brúin er augljós liður í baráttu borgarstjórans í Rvk gegn Reykjavíkurflugvelli 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. **<u>Kársnesbraut og Kópavogsbraut hafa frá upphafi verið leiðir almenningsvagnanna. um vesturbæ Kópavogs - Þær götur liggja mun betur við byggðinni og landslaginu.</u>**
   Auðvelt og hagkvæmast væri að tengja Kársnesbraut um “Hlíðarfót“ þ.e. að fara vestan við Nesti í Fossvogi og neðan Fossvogskirkjugarðs að HR.

Kópavogi 29.apríl 2021

Þorkell Guðnason kt 151147 3809
Borgarholtsbraut 71

s. 892 4040 / 555 0555

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026


Finna / Search
Tillaga að leið almenningsamgangna
um Kársnes - í stað brúar
?
?
yndir frá: 2020

Helgi Gunnar Guðlaugsson <helgigunnar@hotmail.com>

Til : Skipulag;borgarlinan@borgarlinan.is <borgarlinan@borgarlinan.is>
Frá : Helgi Gunnar Guðlaugsson <helgigunnar@hotmail.com>
Heiti : Athugasemdir við Borarlínu á Borgarholtsbraut
Málsnúmer : 2003236
Málsaðili : Samtök sveitarfélaga á höfuðbsv
Skráð dags : 28.4.2021 23:22:32
Höfundur : Helgi Gunnar Guðlaugsson <helgigunnar@hotmail.com>

Viðhengi
Athugasemdir við Borgarlínu á Borgarholtsbraut.docx

Góðan dag

Hér í viðhengi koma mínar athugasemdir við hugsanlega legu Borgarlínu um Borgarholtsbraut og þær hugmyndir sem fram komu á kynningarfundi þann 15.febrúar.

Kv,
Helgi G. Guðlaugsson
Borgarholtsbraut 69
Kópavogi

Sent from Outlook

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

Athugasemdir við Borgarlínu á Borgarholtsbraut

Hér koma nokkrar athugasemdir sem ég vil koma á framfæri vegna hugmynda um legu Borgarlínu um Borarholtsbraut í Kópavogi.

Í upphafi er rétt að geta þess að ég er íbúi við Borgarholtsbraut og hef búið þar í 17 ár. Frábær staðsetning þar sem okkur líður einstaklega vel sem fjölskyldu. Hins vegar hef ég áhyggjur af þeirri breytingu sem boðuð er með legu Borgarlínu um Borgarholtsbraut og set ég þær fram bæði sem íbúi við Borgarholtsbraut og jafnframt eftir að hafa starfað sem atvinnubílstjóri í rúm 20 ár. Í starfi mínu sem atvinnubílstjór þá ók ég fjölmörgum gerðum og stærðum að bifreiðum og hef því mikla reynslu af akstri bifreiða af öllum stærðum og gerðum. Allt frá fólksbílum og upp í rúmlega 20 tonna flutningabíla. Alla tíð hef ég haft áhuga á umferðar öryggi og tileinkað mér öruggan akstur sem er líka hvati hjá mér fyrir þessum skrifum.

Ég ætla að ræða þetta mál í nokkrum liðum sem eru ekki endilega í sömu röð og þær áherslur sem ég hef á þessu máli sem heild, heldur verður að taka hvern hlut fyrir sig í einu.

Bakkabraut – Borarhotsbraut
Hér er mjög erfiður kafli fyrir stóra bifreiðar að fara um. Mikill land halli gerir akstur strætisvagna mjög erfiðan á þessu svæði. Frá Bakkabraut og upp að horni Kársnesbrautar, Kópavogsbrautar og Borarholtsbrautar er svæði sem þarfnast mikillar breytngar til að koma svona stórum vögnum um svæðið. Landhalli er mikill fyrir svona stóra vagna og ekki verður séð annað en þetta verði mjög erfitt, sérstaklega að vetri til í hálku og snjó. Brekkan frá enda Borgarhotsbrautar og upp að gatnamótum Borarhotsbrautar, Holtagerðis og Hlégerðis er jafnframt mjög brött fyrir svona vagna. Gríðarlega landmótun þarf að fara í til að gera þennan akstur mögulegan og hefði það gríðarleg áhrif á daglegt líf og umgengni íbúa um svæðið. Þarna tel ég að setja þurfi snjóbræðslu kerfi líka í brekkuna (með gríðarlegum stofn- og rekstrarkostnaði) til að koma þessum stóru og þungu vögnum upp allan ársins hring. Ekki má gleyma því að þessir vagnar þurfa jú líka að geta stoppað og að stöðva svona vagn (20+ ton) í hálku og niður brekku með þessum halla er ekki auðvelt verk. Það þekki ég af eigin reynslu. Þarna er ætlunin að láta gríðar stóra og þunga vagna aka um þrönga götu. Ef t.d. barn kemur hlaupandi yfir Borgarholtsbraut við hornið á Kársnesbraut og Kópavogsbraut þá er þetta blind horn og sjónarhorn þröngt. Ég vil ekki bæta 20+ tonna, 18metra löngum strætisvagni á leið niður bratta brekku Borgarholtsbrautar í hálku við þessa sviðsmynd.

Að auki mun flatur kafli þar sem Borgarlína fer yfir gatnamót Kársnesbrautar og Kópavogsbrautar skapa “San Fransisco style” tröppugang í akstursstefnu sem verðu þessum vögnum mjög erfiður og veldur miklu sliti og viðhaldskostnaði á þeim ásamt hljóð ónæði fyrir íbúa í næsta nágrenni.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Borgarlína og Kársnesskóli
Þar sem Kársnesskóli er staðsettur á tveimur stöðum, þá er mikill samgangur á milli þeirra tveggja staða. Íþróttahús fyrir alla árganga er í Holtagerði/Skólagerði þar sem yngri hópurinn verður fljótlega komin í nýtt og glæsilegt húsnæði. Eldir hópurinn er í skólabyggingu við Vallagerði. Gönguleið á milli þessara tveggja staðsetninga er því sem næst "hluti af skólalóð" og þar er áætlað að láta börnin fara yfir akstursleið Borgarlínu. Að ætla að láta þessa stóru vanga fara þessa leið er mjög varhugavert og umferðar öryggi er alls ekki ásættanlegt fyrir börn á þessari leið. Gönguljós eru við enda Skólagerðis en sjónarhorn er þröng og því viðbragðstími bílstjóra stuttur ef börn bjóða upp á óvænta hegðun. Sama má segja um gatnamót Borgarholtsbrautar og Urðarbrautar þar sem mikil umferð barna og annarar gangandi vegfarenda er.

Umferðaröryggi á Borgarholtsbraut
Borgarholtsbraut er þröng gata, enda hluti af þétt vöxnu rólegu hverfi. Þar er 30km hámarkshraði og flestir sem þar eiga leið um fara varlega óháð fararmáta. Garðar eru grónir þar sem tré og runnar skapa skjólgott og þægilegt umhverfi.
En þarna eru hættur samhliða þessum fyrirhuguðu breytingum. Grónir garðar með trjámm og runnum eru jú líka þess valdandi að þeir byrgja sýn þeirra sem um götuna aka. Það er stutt frá lóðamörkum og út að akbraut sem gerir viðbragðstíma ökumanna stuttan. Börn að leik geta skotist fyrirvaralaust út undan lóðamörkum og þá er stutt í akstursleið. Við þessu var brugðist fyrir mörgum árum með því að lækka umferðar hraða niður í 30km. En þegar við erum með 18m langa vanga sem vega 20+ tonn, hvað þá? Af reynslu minni þá get ég sagt að hér er stór hætta á ferð.
Förum fyrst yfir hugtakið stöðvunarvegalengd, sem er gríðarlega mikilvægt að skilja til fulls. Stöðvunarvegalengd samanstendur af tveimur hlutum sem eru viðbragðstími og hemlunarvegalengd. Viðbragðstími ökumanna er sá tími sem líður frá því að ökumaður skynjar hættu og þar til að hann bregst við henni. Hemlunarvegalengd er sú vegalengd sem farartæki fer frá því að ökumaður bregst við hættu og þar til bifreið er stopp. Báðir þessir liðir eru einstaklega hættulegir fyrir stóra vagna á Borgarholtsbraut.
Viðbragðstími er stuttur þar sem grónir garðar og þröng gata nálægt lóðamörkum gera viðbragðstíma mjög stuttan. Með þröngri götu á ég við lengd frá grónum lóðamörku að akbraut.
Hemlunarvegalengd stjórnast af ýmsum þáttum og þar er þyngd bifreiðar áhrifamikill þáttur. Að stöðva hefðbundinn fólksbíl að þyngd 1-2 tonn er allt annað en að stöðva 20+ tonna strætisvagn. Af minni reynslu get ég sagt að hemlunarvegalengd 20+ tonna strætisvagns á 30km hraða er lengri en hemlunarvegalengd fólksbíls á 50km hraða!
Fyrir mörgum árum síðan var tekið það gæfuspor að lækka umferðar hraða á Borgarholtsbraut niður í 30km fyrir alla umferð sem samanstendur nær engöngu af hefðbundnum fólksbílum í dag og því væri þetta klárlega mikil afturför í umferðaröryggi á Borgarholtsbraut að beina þessum stóru og þungu vögnum inn á hana. Það væri sambærilegt við að hækka umferðar hraða fólksbíla í 50km sem vonandi ekki nokkrum manni dettur í hug vegna umferðaröryggis barna og annara vegfarenda.

Hér koma upp í huga mér orð Sigurðar Gíslasonar ökukennara míns í meiraprófinu 1996 þegar hann sagði með áherslu að sem atvinnuökumenn bæri okkur skylda að velja okkur öruggar

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

akstursleiðir ef þess væri kostur og sleppa óþarfa akstri í gegnum gróin íbúahverfi á stórum bifreiðum. En Sigurður var metnaðarfullur kennari sem lagði mikla áherslu á umferðaröryggi í námi mínu. Þessi orð Sigurðar eiga vel við í þessu máli. Í almennu ökunámi og þegar ég tók mótorhjólapróf þá var líka lögð sérstök áhersla á að fara varlega í grónum íbúðahverfum. Ég geri ekki ráð fyrir því að þessar áherslur séu úreltar og þær gildi líka hér á Kársnesinu.

Dekkun stoppustöðva
Á kynningarfundi sem haldin var sáum við kort þar sem sett var fram myndrænt hvernig um 90% íbúa á Kársnesi séu innan 400m radius frá stoppustöðvum Borgarlínu með þessu skipulagi. En þarna gleymdist (hugsanlega viljandi) að setja fram sambærilegt kort af núverandi stoppustöðvum hverfis vagna okkar. Ég kann ekki að teikna þetta inn á kort en það er augljós að núverandi stoppustöðvar ná miklu betri nýtingu fyrir íbúa Kársnes og líklega eru nálægt 100% íbúða innan 400m radius frá núverandi stoppustöðvum. Þar að auki er Kársnesið ekki flatt og samvæmt Borgarlínu skipulagi þá eru stoppustöðvar staðsettar efst á Kársnesinu, sem gerir göngu flestra upp í mót að stoppustöð en núverandi stoppustöðvar eru nær “hæðar-miðju” Kársnes og því auðveldara fyrir flesta að nálgast þær fótgangandi.

Núverandi staðsetning stoppustöðva strætó eru ekki fyrirstaða fyrir notkun á vögnunum í núverandi leiðarkerfi.

Stoppustöð við Stelluróló
Hér er mitt heimili og ætla ég því að fá að ræða þennan hluta út frá mínu húsi. Okkar hús á ekki nein bílastæði á lóð. Með þessari hugmynd sem varpað hefur verið fram þá er gert ráð fyrir því að taka ÖLL bílastæði af Borarholtsbraut. Sem gerir það að verkum að eðlilega leitar þetta folk í önnur stæði og þau eru fyrir framan mitt hús. Með þessari framkvæmd þá sé ég ekki betur en það verði gjörsamlega ómögulegt fyrir okkur íbúa Boargarholtsbrautar 69 að fá stæði við okkar hús. Það á bæði við um okkar persónulegu bíla og jafnframt verður ómögulegt fyrir folk að heimsækja okkur nema að það komi með strætó!
Þetta er klár skerðing á lífsgæðum okkar sem þarna búum. Jafnframt tel ég að verðgildi eignar okkar muni falla þar sem kaupendahópur eignar sem ekki hefur möguleika á bílastæði er mun þrengri en annara. Væri ekki eðlilegt að íbúar á svona stað væru boðaðir á sér kynningu þar sem stefnan er að skerða lífsgæði þeirra stórkostlega!
Verður íbúum sem lenda í svona lífsgæðaskerðingu boðnar bætur fyrir?
Okkar eign verður klárlega ekki jafn verðmæt við þessa breytingu, verður okkur bættur sá skaði á verðmæti eignar okkar?

Kolefnisspor og almennur ferðatími
Ef þessar breytingar ná fram að ganga sem kynntar hafa verið þá verður talsvert mikiði óhæagræði af því fyrir almenna umferð. Með breyttum aksturssstefnum, lengri akstursleiðum samhliða auknum fjölda íbúa á Kársnesi þá er ljóst að kolefnisspor almennrar umferðar á Kársnesi mun aukast. Einnig verðu lengri ferðatími til meiri fjarveru frá fjölskyldu. 3 mínútur á dag (mjög hóflega áætlað) gera 1.095 mínútur á ári sem eru 18 klst í aukna fjarveru frá heimili á ári. Það er mikill fórnarkostnaður fyrir fólk á Kársnesi. Með þessum aukna ferðatíma og lengri vegalengdum kemur líka aukin loftmengun og aukið kolefnaspor almennings á Kársnesi. Þetta er ekki í takt við tíðaranda ársins 2021.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Hjólahraðbraut um Borarholtsbraut
Hér er ég orðlaus. Að gera ráð fyrir hjóla hraðbraut meðfram Borarlínu á Borarholtsbraut er ótrúlegt. Ég fer mikið um á reiðhjóli, 2.364km skv Garmin síðustu 12 mánuði, og þekki því þann samgöngumáta líka mjög vel. Hér ber aftur að geta þess að Kársnesið er ekki flatt og fyrirhuguð hjólahraðbraut fyrir umferð hjólandi úr efri hverfum Kópavogs og nágrannasveitafélögum um Borgarholtsbraut gerir ráð fyrir því að hjólandi umferð fari upp á Kársnesið og niður af því í hinn endann. Hjólandi umferð er eins og vatnið og leitar í auðveldustu leið sem hér væri á jafnsléttu meðfram ströndinni þar sem hún fer nú þegar.

Aðrar lausnir
Hægt er að aka þessum vögnum aðrar öruggari leiðir og ætla ég að nefna hér nokkrar.

Kársnesbraut og Vesturvör eru mun breiðari götum sem bjóða upp á mun öruggari akstursleið fyrir vagna af þessari stærð. Auk þess er sú leið ekki með jafn erfiðum brekkum. Hægt væri að láta vagna aka Skeljabrekku með minniháttar landmótun og mun minna raski á grónu hverfi.

Kópavogsbraut og svo akstur um Kópavogsháls væri líkamöguleiki. Kópavogsbraut er breiðari til aksturs á stórum vögnum þó brekka á Kópavogshálsi og uppakstur frá Bakkabraut að Kópavogsbraut verði fyrirsjáanlega vandamál.

Hlíðarfótur (fyrir neðan Fossvogskirkjugarð) hefur nægt landrými fyrir strætisvagnaleið. Þar þarf að gera eina “slaufu” yfir Kringlumýrarbraut til að koma umferð frá Kópavogi inn á Hlíðarfót við núverandi göngubrú. Með þessari leið mætti spara talsverða upphæð í brúarsmíð með því að hafa Fossvogsbrú eingöngu fyrir gangandi og hjólandi umferð eins og upphaflegar áætlarnir gerðu ráð fyrir. Með þessari leið er hægt að hlífa Kársnesinu við þessari gríðalega miklu umferð stórra strætisvagna um viðkæmt og rótgróðið rólegt hverfi.

Lokaorð
Að mínu mati er hér á ferð afskaplega ílla hönnuð tillaga sem uppfyllir ekki nútímakröfur til

- Umferðaöryggis barna og almennings
- Bættra samgangna
- Betra aðgengi allra íbúa að stoppustöðvum strætó
- Minni mengunar
- Minna kolefnaspors almennrar umferðar
- Minni ferðatíma

Að auki mun þessi framkvæmd gera óafturkræfar breytingar á þessu rólega hverfi sem Kársnesið er og kljúfa hverfið í tvent.
Mér er það til efs að þeir sem skipuleggi þetta hafi þekkingu eða reynslu af akstri stórra bifreiða og tel ólíklegt að þetta fólk hafi komið á Borgarholtsbraut. Fyrir þeim er þetta augljóslega flatt strik á blaði.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Þjónustuver Kópavogsbæjar

Til : Skjalavarsla skjaladeild
Frá : Þjónustuver Kópavogsbæjar
Heiti : FW: Borgarlínan, Ártúnshöfði-Hamraborg. Ákvörðun um matsáætlun
Málsnúmer : 2003236
Málsaðili : Samtök sveitarfélaga á höfuðbsv
Skráð dags : 17.3.2021 07:53:51
Höfundur : Þjónustuver Kópavogsbæjar

Viðhengi
Matsaætlun Borgarlinu_ákvörðun.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

Kveðja,
Sigurbjörg H. Hauksdóttir
Þjónustustjóri þjónustuvers
441 0000 | sigurbjorg@kopavogur.is | thjonustuver@kopavogur.is



Digranesvegur 1 | 200 Kópavogur | Sími 441 0000

Fyrirvari/disclaimer: http://www.kopavogur.is/disclaimer

From: Egill Þórarinsson - SLS
Sent: þriðjudagur, 16. mars 2021 16:57
To: fiskistofa ; 'hafogvatn@hafogvatn.is' ; heilbrigdiseftirlit@reykjavik.is; 'postur@minjastofnun.is' ; Móttaka - NI ; 'USK Skipulag' ; 'samgongustofa@samgongustofa.is' ; 'ust@ust.is' ; Vegagerðin - VG ; veitur@veitur.is; Þjónustuver Kópavogsbæjar
Subject: Borgarlínan, Ártúnshöfði-Hamraborg. Ákvörðun um matsáætlun

Góðan dag

Í viðhenginu er að finna ákvörðun Skipulagsstofnunar um tillögu að matsáætlun ofangreindar framkvæmdar. Ákvörðunin hefur verið póstlögð til framkvæmdaraðila en aðrir fá eingöngu rafrænt eintak nema sérstaklega sé óskað eftir ljósriti.

Með kveðju,

Egill Þórarinsson
Sviðsstjóri, svið umhverfismats / Division Head, Environmental Assessment
Skipulagsstofnun - National Planning Agency
Borgartún 7b, 105 Reykjavík, Ísland ? Iceland
sími 595 4100
Egill.Thorarinsson@skipulag.is
www.skipulag.is
www.facebook.com/skipulagsstofnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

202007039

Skipulagsstofnun

Borgarlínan, Ártúnshöfði–Hamraborg, Reykjavík og Kópavogi

Ákvörðun um matsáætlun

1 INNGANGUR

Þann 30. júlí 2020 barst Skipulagsstofnun tillaga Verkefnastofu Borgarlínu að matsáætlun vegna fyrirhugaðrar 1. lotu Borgarlínunnar, frá Ártúnshöfða í Reykjavík að Hamraborg í Kópavogi, samkvæmt 8. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, sbr. lið 10.20 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Kópavogsbæjar, Reykjavíkurborgar, Fiskistofu, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis, Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu, Umhverfisstofnunar, Vegagerðarinnar og Veitna.

2 GÖGN LÖGÐ FRAM

Tillaga framkvæmdaraðila að matsáætlun: Borgarlínan, Ártúnshöfði–Hamraborg. Tillaga að matsáætlun. Verkefnastofa Borgarlínu, júlí 2020.

Umsagnir um tillögu að matsáætlun bárust frá:

- Fiskistofu dags. 18. september 2020.
- Hafrannsóknastofnun dags. 3. september 2020.
- Heilbrigðiseftirliti Hafnarfjarðar og Kópavogssvæðis dags. 2. desember 2020.
- Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur dags. 24. ágúst 2020.
- Minjastofnun Íslands dags. 24. ágúst 2020.
- Náttúrufræðistofnun Íslands dags. 26. ágúst 2020.
- Reykjavíkurborg dags. 25. ágúst 2020.
- Samgöngustofu dags. 17. ágúst 2020.
- Umhverfisstofnun dags. 21. ágúst 2020.
- Vegagerðinni dags. 7. desember 2020.
- Veitum dags. 3. september 2020.

Athugasemdir við tillögu að matsáætlun bárust frá:

- Barnavinafélaginu Sumargjöf dags. 21. ágúst 2020.
- Háskóla Íslands dags. 24. ágúst 2020.
- Matthíasi Kjartanssyni dags. 12. ágúst 2020.
- Samtökum um betri byggð dags. 25. ágúst 2020

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila dags. 29. október og 22. desember 2020.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

3 FRAMKVÆMD OG UMHVERFISÁHRIF

Í framlagðri tillögu Verkefnastofu Borgarlínu eru kynnt áform um Borgarlínuna, hágæðakerfi almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu sem felst í vögnum sem ferðast með mikilli tíðni, að mestu um sérakreinar (sérrými) og með forgang á umferðarljósum.

Sú framkvæmd sem nú er til umfjöllunar er 1. lota við lagningu Borgarlínunnar, frá Ártúnshöfða í Reykjavík að Hamraborg í Kópavogi. Lengd 1. lotu Borgarlínunnar verður um 13 km, þar af um 11 km í sérrými. Gert er ráð fyrir 24 biðstöðvum sem skiptast í kjarnastöðvar og almennar stöðvar og nýtast jafnframt fyrir strætó.

Framkvæmdir við 1. lotu Borgarlínunnar felast fyrst og fremst í breytingu á göturýmum þar sem Borgarlínan fer um; gerð biðstöðva með 400-900 m bili; forgangi Borgarlínunnar á gatnamótum og þverun Elliðaárvogs. Auk þess hefur Borgarlínan í för með sér ýmis verkefni við borgarhönnun og uppbyggingu á nærsvæðum hennar, auk þess sem hún kallar á lagningu stokks á Miklubraut og Sæbraut og lagningu brúar yfir Fossvog.

Að neðan er gerð grein fyrir atriðum sem fjalla þarf um í frummatsskýrslu umfram það sem tilgreint er í tillögu Verkefnastofu Borgarlínu eða leiðir beint af kröfum í 20. gr. reglugerðar nr. 660/2015.

Landnýting, borgarhönnun og uppbygging

Í kafla 8.8 í tillögu Verkefnastofu Borgarlínu er fjallað um hvernig fyrirhugað er að meta áhrif á landnýtingu og þróun borgar.

Auk þess sem þar er tilgreint þarf í frummatsskýrslu að fjalla um og meta áhrif á framkvæmdatíma á íbúa og starfsemi á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, svo sem áhrif á aðgengi og truflun á starfsemi og eftir atvikum gera grein fyrir mótvægisaðgerðum til að draga úr neikvæðum áhrifum.

Ásýnd bæjarrýma

Í kafla 8.4 í tillögu Verkefnastofu Borgarlínu kemur fram hvernig fyrirhugað er að meta áhrif á ásýnd svæða með líkanmyndum, fyrir og eftir framkvæmdir, af götumyndum á völdum stöðum sem Borgarlínan mun fara um.

Skipulagsstofnun undirstrikar að sá áfangi Borgarlínunnar sem nú er áformaður mun fara um ólík bæjarrými, bæði í gróinni byggð, á opnum svæðum og á þróunarsvæðum. Í tillögu að matsáætlun kemur fram að greind verði helstu einkenni þeirra gatna sem Borgarlínan mun fara um. Mikilvægt er að leggja þá greiningu til grundvallar þegar staðsetning líkanmynda er ákveðin, svo mat á áhrifum á ásýnd bæjarrýma taki til ólíkra aðstæðna, göturýma og annarra bæjarrýma sem Borgarlínan mun hafa áhrif á og þar sem vænta má mestra áhrifa á ásýnd.

Hljóðvist og loftgæði

Í köflum 8.2 og 8.3 í tillögu Verkefnastofu Borgarlínu er greint frá því hvernig fyrirhugað er að fjalla um áhrif Borgarlínu á hljóðvist og loftgæði.

Í kafla 8.2 í tillögu að matsáætlun kemur fram að mat á áhrifum á hljóðvist muni taka til breytinga á umferð á þeim svæðum sem Borgarlínan mun fara um og á nærliggjandi götum. Skipulagsstofnun lítur svo á að þar falli undir þær götur sem ætla má að bílaumferð geti leitað inn á við tilkomu Borgarlínunnar, sbr. það mat sem áformað er á áhrifum á samgöngur og lýst er í kafla 8.6 í tillögu að matsáætlun. Jafnframt bendir stofnunin á að mat á áhrifum á loftgæði þarf að taka til sama svæðis.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Menningarminjar

Í kafla 8.9 í tillögu að matsáætlun kemur fram hvernig áformað er að leggja mat á áhrif framkvæmdarinnar á menningarminjar.

Í umsögn Minjastofnunar Íslands kemur fram að stofnunin telur fyrirliggjandi gögn um fornleifar, hús og mannvirki á umræddum kafla Borgarlínunnar ekki fullnægjandi. Minjastofnun telur að skrá þurfi fornleifar, hús og mannvirki sérstaklega innan framkvæmdasvæðis Borgarlínunnar.

Í svörum Verkefnastofu Borgarlínu kemur fram að framkvæmdir vegna Borgarlínu felist fyrst og fremst í breytingum á nýtingu núverandi göturýma. Miðað við fyrirliggjandi hönnun muni borgarlínubrautir verða innan núverandi göturýmis. Af þeim sökum sé ekki talin ástæða til að fara í umfangsmikla skráningu á húsum og öðrum mannvirkjum við þær götur sem Borgarlínan mun fara um. Í ljósi þessa leggur Verkefnastofa Borgarlínu til að fornleifar verði skráðar á þeim svæðum þar sem jarðrask er fyrirhugað. Þær staðsetningar muni liggja fyrir í frumdrögum á útfærslu á legu og umfangi borgarlínubrauta. Í frummatsskýrslu verði gerð grein fyrir stöðum þar sem líklegt er að verði rask, sem og skráningu fornleifa á þeim. Verkefnastofa Borgarlínu muni leita samráðs við Minjastofnun um fyrirkomulag fornleifaskráningar.

Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemd við áformaða nálgun við gagnaöflun og aðferðir við mat á áhrifum á fornleifar, eins og þeim er lýst í tillögu að matsáætlun og svörum Verkefnastofu Borgarlínu við umsögn Minjastofnunar Íslands.

Elliðaárvogur

Í tillögu að matsáætlun kemur fram að í frummatsskýrslu verði fjallað um ólíka valkosti um legu og útfærslu þverunar yfir Elliðaárvog en möguleg útfærsla liggi ekki fyrir að svo stöddu. Í kafla 8.7 í tillögunni er greint frá hvernig áformað er að meta áhrif á lífríki og vatnafar. Þar segir að gagnaöflun verði skilgreind þegar frekari upplýsingar liggi fyrir um áhrif á lífríki og vatnafar.

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar kemur fram að stofnunin telur þurfa að gera betur grein fyrir því hvaða gögn liggja fyrir um lífríki Elliðaárvogs og fara í rannsóknir á þeim þáttum sem skorti vitneskju um og framkvæmdin sé líkleg til að hafa áhrif á.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur er bent á Elliðaárvogur sé þegar undir miklu álagi vegna fjölda framkvæmda og meta þurfi sérstaklega möguleg áhrif á lífríki hans auk mengunarhættu á framkvæmdatíma. Eins telur Heilbrigðiseftirlitið að gera þurfi grein fyrir mögulegum valkostum um legu línunnar á þessu svæði og bera umhverfisáhrif þeirra saman.

Í svörum Verkefnastofu Borgarlínu kemur fram að skoðað verði að skipta umhverfismati 1. lotu Borgarlínunnar í tvo hluta, einn sem fjalli um þverun Elliðaárvogs og annan sem fjalli um aðra hluta Borgarlínunnar. Tilgangurinn með því væri að geta haldið áfram með umhverfismat annarra hluta framkvæmdarinnar, sem ekki krefjast frekari eða jafn ítarlegra rannsókna, á meðan aflað verði nauðsynlegra upplýsinga um þverun Elliðaárvogs. Ákvörðun um þetta verði tekin þegar útfærsla á 1. lotu Borgarlínunnar verði lengra á veg komin og eftir því sem rannsóknum vindur fram. Ef umhverfismatinu verði skipt í tvo hluta verði gerð grein fyrir stöðu mála varðandi útfærslu á þveruninni og stöðu rannsókna í fyrri frummatsskýrslunni, auk þess að fjalla um helstu möguleg og líkleg umhverfisáhrif þverunarinnar.

Skipulagsstofnun telur mikilvægt, í ljósi verndargildis og viðkvæmni Elliðaárvogs, að samanburður á mögulegum leiðum við þverun vogsins byggi á sem bestum upplýsingum um möguleg umhverfisáhrif. Þar sem mögulegar útfærslur á legu Borgarlínu á umræddu svæði liggja ekki fyrir er ekki hægt að taka afstöðu til nauðsynlegrar gagnaöflunar á þessu stigi. Með tilliti til framangreinds og eðlis framkvæmdarinnar kemur, að mati Skipulagsstofnunar, til álita að áfangaskipta umhverfismati framkvæmdarinnar, líkt og Verkefnastofa Borgarlínu hefur viðrað hugmyndir um.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Skipulagsstofnun telur að þá eigi við að skipta framkvæmdinni í tvo umhverfismatsáfanga, annarsvegar fyrir kaflann Hamraborg–Elliðaárvogur og hinsvegar fyrir kaflann Elliðaárvogur–Ártúnshöfði, sbr. skiptingu í leggi sem fjallað er um í kafla 5.2 í tillögu að matsáætlun.

Kynna þarf Skipulagsstofnun valkosti um þverun Elliðaárvogs þegar þeir liggja fyrir ásamt lýsingu á þeim gögnum sem leggja á til grundvallar og aðferðum sem fyrirhugað er að beita við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á Elliðaárvog, áður en frummatsskýrslu um þann hluta framkvæmdarinnar er skilað til stofnunarinnar.

Tjörnin

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur er bent á að í botnlögum Tjarnarinnar sé staðfest mengun af völdum þungmálma. Því þurfi að gera grein fyrir mögulegum áhrifum framkvæmdanna á lífríki Tjarnarinnar.

Í svörum Verkefnastofu Borgarlínu kemur fram að í frummatsskýrslu verði fjallað um valkosti við Tjörnina og samanburð á áhrifum þeirra. Þar verði gerð grein fyrir hvort framkvæmdir komi til með að hafa áhrif á fugla eða lífríki í Tjörninni. Stefnt sé að því að framkvæmdir raski ekki Tjörninni.

Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemd við áformaða nálgun við mat á áhrifum á Tjörnina eins og henni er lýst í tillögu að matsáætlun og svörum Verkefnastofu Borgarlínu við umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur.

Loftslagsáhrif og viðnámsþróttur

Í umsögn Reykjavíkurborgar er bent á að áformað mat á áhrifum á loftslag lúti eingöngu að áhrifum á losun gróðurhúsalofttegunda. Skoða mætti hvort ástæða sé til að meta áhrif á aðlögun hins byggða umhverfis að afleiðingum loftslagsbreytinga. Í því sambandi er bent á að hluti 1. lotu Borgarlínu fari um svæði sem geti orðið fyrir áhrifum af hækkandi sjávarstöðu sem og flóða í ám og vötnum. Þá er bent á að leggja mætti mat á hversu mikið áætluð framkvæmd skerðir gróðurþekju, sér í lagi trjágróður og hvernig hönnunarútfærslur geti mögulega bætt það upp með gróðursetningu í göturýminu.

Skipulagsstofnun tekur undir framangreindar ábendingar Reykjavíkurborgar. Í frummatsskýrslu þarf að fjalla um og meta áhrif á aðlögun að afleiðingum loftslagsbreytinga með tilliti til hækkunar sjávarborðs og flóðahættu. Einnig er ástæða til að fjalla um áhrif skerðingar á gróðurþekju og möguleika á gróðursetningu með tilliti til bindingar og aðlögunar.

Áfangaskipting framkvæmda

Í frummatsskýrslu þarf að gera grein fyrir áfangaskiptingu framkvæmda í 1. lotu Borgarlínunnar og hversu lengi áætlað er að framkvæmdir við hvern áfanga standa yfir.

Tengdar framkvæmdir og samlegðaráhrif

Í kafla 5.7 í tillögu að matsáætlun er fjallað um tengdar framkvæmdir. Þar er getið um Fossvogsbrú sem lokið hefur málsmeðferð samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum. Einnig er getið um áformaða stokka á Miklubraut og Sæbraut. Fram kemur að fyrirhugað sé að gera grein fyrir áðurnefndum framkvæmdum í frummatsskýrslu en þær verði þó ekki hluti af umhverfismati 1. lotu Borgarlínu.

Umræddar framkvæmdir, þ.e. brú yfir Fossvog og stokkar á Miklubraut og Sæbraut eru forsenda fyrir lagningu þeirra leggja Borgarlínunnar sem nú eru til umfjöllunar. Æskilegt er því að umhverfismat þeirra framkvæmda hefði annað hvort legið fyrir áður, eða verið hluti umhverfismats viðkomandi áfanga Borgarlínunnar. Skipulagsstofnun fellst þó á þá leið sem lögð er til í tillögu að matsáætlun en leggur áherslu á að í frummatsskýrslu um 1. lotu Borgarlínunnar verði gerð eins

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

ítarleg grein fyrir þessum framkvæmdum og kostur er og lagt mat á samlegðaráhrif þeirra með Borgarlínunni. Í frummatsskýrslu verði einnig, eftir því sem við á, lagt mat á samlegðaráhrif með öðrum framkvæmdum. Það getur til dæmis varðað samlegðaráhrif á framkvæmdatíma með ýmissi annarri uppbyggingu við þær götur sem Borgarlínan fer um á umferð gangandi og hjólandi og aðgengi að verslun og þjónustu.

Valkostir

Í tillögu Verkefnastofu Borgarlínu að matsáætlun kemur fram að við umhverfismatið verði bornir saman valkostir sem snúa að legu Borgarlínu á fjórum svæðum:

- Valkostir á milli Ártúnshöfða og Sæbrautar um legu og útfærslu á þverun Elliðaárvogs og Sæbrautar.
- Valkostir um að Borgarlína fari um Vonarstræti og Tjarnargötu eða Skothúsveg og Fríkirkjuveg.
- Valkostir við Háskóla Íslands, annarsvegar um Hringbraut og hinsvegar um Suðurgötu, Sturlugötu og Njarðargötu.
- Valkostir milli Landspítala og Hlíðarenda.

Þá kemur fram að jafnframt sé fyrirhugað að bera saman valkosti varðandi staðsetningu kjarnastöðva auk núll-kostar.

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur telur að kanna ætti möguleika á öðrum leiðarkostum ef niðurstöður athugana á loftgæðum og hljóðvist bendi til þess að framlagðir valkostir leiði til aukins álags á viðkvæmum svæðum.

Í svörum Verkefnastofu Borgarlínu segir að breytt lega verði tekin til samanburðar ef umhverfismatið leiði í ljós umfangsmikil áhrif á loftgæði og hljóðvist.

Í athugasemd Barnavinafélagsins Sumargjafar er ítrekuð fyrri ósk um að lóð leikskólans Steinahlíðar við Suðurlandsbraut verði fyrir sem minnstri eða engri skerðingu vegna lagningar Borgarlínu og jafnframt að tekið verði tillit til lóðarinnar við útfærslu kjarnastöðvar við Vogabyggð.

Í svari Verkefnastofu Borgarlínu kemur fram að bornir verði saman valkostir varðandi legu Borgarlínu á milli Suðurlandsbrautar og Ártúnshöfða og muni sá samanburður meðal annars taka til áhrifa á lóð Steinahlíðar. Í þeim valkostasamanburði verði jafnframt horft til mögulegrar staðsetningar og útfærslu á kjarnastöð við Vogabyggð.

Í umsögn Reykjavíkurborgar er bent á að skoða valkosti varðandi legu og staðsetningu venjulegra biðstöðva, þ.e. þeirra sem flokkast ekki sem kjarnastöðvar, á viðkvæmum svæðum.

Í svari Verkefnastofu Borgarlínu segir að almennt verði ekki fjallað um valkosti við staðsetningu almennra stöðva en það komi þó til skoðunar að meta umhverfisáhrif annarra staðsetninga, og áhrif þeirra á farþegagrunn og aðgengi, komi í ljós að að tilteknar stöðvar séu líklegar til að valda neikvæðum umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemd við áformaða nálgun við mat á ólíkum valkostum eins og henni er lýst í tillögu að matsáætlun og svörum Verkefnastofu Borgarlínu við umsögnum. Stofnunin bendir einnig á að ástæða getur verið til að bera saman valkosti varðandi útfærslu sniða þar sem göturými er takmarkað og víkja þarf frá kjörsniði.

Vöktun

Í frummatsskýrslu þarf að leggja fram áætlun um vöktun umhverfisáhrifa eftir að framkvæmdum er lokið og starfsemin er komin í rekstur, eftir því sem við á. Einnig getur í þessu tilviki átt við að setja fram áætlun um vöktun á framkvæmdatíma.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

4 NIÐURSTAÐA

Í samræmi við 8. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum hefur Skipulagsstofnun farið yfir framlagða tillögu Verkefnastofu Borgarlínu að matsáætlun ásamt þeim umsögnum og athugasemdum sem borist hafa stofnuninni og viðbrögðum framkvæmdaraðila við þeim. Skipulagsstofnun fellst á tillögu framkvæmdaraðila að matsáætlun með eftirfarandi athugasemdum.

1. Auk þess sem tilgreint er í kafla 8.8 í tillögu að matsáætlun verði í frummatsskýrslu fjallað um og lagt mat á áhrif á framkvæmdatíma á íbúa og starfsemi á áhrifasvæði Borgarlínunnar, svo sem áhrif á aðgengi og truflun á starfsemi og eftir atvikum gerð grein fyrir mótvægisaðgerðum til að draga úr neikvæðum áhrifum.
2. Í frummatsskýrslu taki mat á áhrifum á ásýnd bæjarrýma til ólíkra aðstæðna, göturýma og annarra bæjarrýma sem Borgarlínan mun hafa áhrif á og þar sem vænta má mestra áhrifa á ásýnd. Þar verði lögð til grundvallar greining á helstu einkennum þeirra gatna sem Borgarlínan fer um, sbr. kafla 8.4 í tillögu að matsáætlun.
3. Í frummatsskýrslu taki mat á áhrifum á hljóðvist og loftgæði til breytinga á umferð á þeim svæðum sem Borgarlínan mun fara um og á nærliggjandi götum sem vænta má að bílaumferð geti leitað inn á við tilkomu Borgarlínunnar, sbr. áformað mat á áhrifum á samgöngur í kafla 8.6 í tillögu að matsáætlun.
4. Í frummatsskýrslu verði gerð grein fyrir stöðum þar sem jarðrask er líklegt og skráningu fornleifa á þeim. Verkefnastofa Borgarlínu hafi samráð við Minjastofnun Íslands um fyrirkomulag fornleifaskráningar.
5. Verkefnastofa Borgarlínu kynni Skipulagsstofnun valkosti um þverun Elliðaárvogs þegar þeir liggja fyrir ásamt lýsingu á þeim gögnum sem leggja á til grundvallar og aðferðum sem fyrirhugað er að beita við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á Elliðaárvog, áður en frummatsskýrslu um þann hluta framkvæmdarinnar er skilað til stofnunarinnar.
6. Í frummatsskýrslu verði sérstaklega lagt mat á áhrif á fugla og lífríki í Tjörninni.
7. Í frummatsskýrslu verði fjallað um og lagt mat á áhrif á aðlögun að afleiðingum loftslagsbreytinga með tilliti til hækkunar sjávarborðs og flóðahættu.
8. Í frummatsskýrslu verði gerð grein fyrir áfangaskiptingu framkvæmda í 1. lotu Borgarlínunnar og hversu lengi áætlað er að framkvæmdir við hvern áfanga standa yfir.
9. Í frummatsskýrslu verði gerð eins ítarleg grein fyrir tengdum framkvæmdum við vegstokka og brýr og kostur er og lagt mat á samlegðaráhrif þeirra með Borgarlínunni.
10. Í frummatsskýrslu verði, eftir því sem við á, lagt mat á samlegðaráhrif með öðrum framkvæmdum. Það getur til dæmis varðað samlegðaráhrif á framkvæmdatíma með ýmissi annarri uppbyggingu við þær götur sem Borgarlínan fer um, á umferð gangandi og hjólandi og aðgengi að verslun og þjónustu.
11. Auk þess sem kemur fram í 6. kafla í tillögu að matsáætlun verði í frummatsskýrslu lagt mat á valkosti um legu og útfærslu Borgarlínu, leiði umhverfismatið í ljós umfangsmikil áhrif á loftgæði og hljóðvist. Einnig á valkosti um legu við austanverða Suðurlandsbraut og um staðsetningu og útfærslu kjarnastöðvar við Vogabyggð og eftir því sem við getur átt valkosti um staðsetningu almennra stöðva. Þá getur verið tilefni til að bera saman valkosti varðandi útfærslu sniða þar sem göturými er takmarkað og víkja þarf frá kjörsniði.

Framkvæmdaraðili getur kært ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, sbr. 14. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum. Kærufrestur er til 15. apríl 2021.

Reykjavík, 12. mars 2021

Ásdís Hlökk Theodórsdóttir Egill Þórarinsson

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Stephen Fairbairn <margretandsteve@internet.is>

Til : Skipulag
Frá : Stephen Fairbairn <margretandsteve@internet.is>
Heiti : Athugasemdir og tillögur v/ Borgarlínu
Málsnúmer : 2003236
Málsaðili : Samtök sveitarfélaga á höfuðbsv
Skráð dags : 22.2.2021 12:22:01
Höfundur : Stephen Fairbairn <margretandsteve@internet.is>

Viðhengi

Borgarlína.pdf

Góðan daginn.

Hér viðhengdar eru athugasemdir við legu Borgarlínu um Borgarholtsbraut.
Einnig tillögur um aðra möguleika.

Vinsamlegast staðfestið móttöku þessa skjals.

M.kv.
Stephen Fairbairn
Borgarholtsbraut 57

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

Borgarlína um Kópavog

Forsagan

Á níunda áratugnum (1984) var gert átak um öryggi á Borgarholtsbraut. Eftir slys á barni sendu íbúar götunnar, ásamt starfsfólki beggja skólanna á Kársnesi, erindi og undirskriftalista til stjórnar bæjarins um bætta umferð um Borgarholtsbraut. Eitt slys var meira en nóg og enginn okkar vildi bíða eftir öðru. Undirskriftalistinn náði til margra sem ekki áttu heima eingöngu við Borgarholtsbraut, heldur einnig við nærliggjandi götur. Niðurstaðan var sú að gerðar voru hraðahindranir á nokkrum stöðum og gangbrautarljós voru sett upp við gatnamót Skólagerðis og Borgarholtsbrautar. Seinna var leyfilegur hámarkshraði lækkaður í 30 km/klst. og umferðarljós sett upp á mótum Borgarholtsbrautar og Urðarbrautar. Nýjasta innleggið (2020) var tilkoma ljósastýrðrar X-gangbrautar á þessum fjölförnum gatnamótum. Reynslan af þessum breytingum hefur verið farsæl og óhappatíðni hverfandi.

Framhaldið

Á seinni árum fóru að birtast skipulagstillögur um brú yfir Fossvoginn frá flugvallarendanum og yfir að Kársnesi. Brúin átti upphaflega að vera göngu- og hjólabrú en blekið á þeim uppdrætti var vart þornað þegar hún var allt í einu orðin að brú fyrir almenningsfarartæki. Engin vísbending fylgdi um hvernig eða hvort þessi farartæki ættu að tengjast núverandi strætisvagnakerfi.

Síðan fóru að birtast teikningar af Borgarlínubraut sem færi yfir þessa brú. Strik á kortinu gaf til kynna að Borgarlína ætti að tengjast Hamraborg. Strikið var þráðbeint og mátti því ætla að teikningin væri einungis skematísk. Engum datt í hug að meiningin væri í alvöru að keyra Borgarlínu um Borgarholtsbraut án samráðs við fólkið sem býr á Kársnesi.
Engin könnun hefur enn farið fram meðal íbúa eða sannfærandi rök verið færð fyrir gagnsemi Borgarlínu á Kársnesi eða **hvort íbúar vilji yfirhöfuð fá Borgarlínu** í gegnum sitt rólega hverfi.

Nú í byrjun febrúar fengu íbúar við Borgarholtsbraut (en þó ekki nærliggjandi götur) blað inn um lúguna þar sem allt í einu var búið að teikna Borgarholtsbraut sem Borgarlínubraut með einstefnu á köflum og bann við öllum vinstri beygjum. „Frumdrög“ voru þetta kölluð en sjá mátti að hönnunarteymi Borgarlínu hefði farið offari. Verið væri að nota Borgarlínu gegnum Kársnes sem nokkurs konar **ventil** til að leysa spennu af umferðarvandamálum Reykvíkinga, án þess að koma okkur Kárnesingum að marktæku gagni.

Gleymst hafði alveg að kanna hversu margir í hverfinu hefðu gagn af Borgarlínu eða hversu margir hugðust nota hana. Verið væri að fórna Borgarholtsbraut í þágu óljósra hugmynda; skipulagi sem **virðast þar að auki vera í trássi við fyrirmæli samgöngunefndar Alþingis**.

Röskun sem þessi framkvæmd hefði í för með sér yrði mjög neikvæð og áhrif hennar næðu langt út fyrir svæðið sem íbúar Borgarholtsbrautar fengu að virða fyrir sér á áðurnefndu blaði. Margir hafa á tilfinningunni að verið sé að reyna að smeygja hugmyndinni inn þannig að sem fæstir geri sér grein fyrir afleiðingum hennar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026



Götur á Kársnesi þar sem Borgarlína með einstefnu um Borgarholtsbraut og bann á vinstri beygjum hefur bein neikvæð áhrif á umferðarflæði. Áhrifin ná til: **Borgarholtsbrautar**, **Kópavogsbrautar** að hluta, **Þinghólsbrautar** að hluta, **Suðurbrautar**, **Vallargerðis**, **Melgerðis**, **Skólagerðis**, **Hlégerðis** og **Holtagerðis** að hluta. Auk þess sker Borgarlínan skólahverfið í tvennt.

Kort 1 sýnir götur á Kársnesi þar sem Borgarlína með einstefnu um Borgarholtsbraut og bann á vinstri beygjum hefði bein neikvæð áhrif á umferðarflæði.

Áhrifin ná til: **Borgarholtsbrautar**, **Kópavogsbrautar** að hluta, **Þinghólsbrautar** að hluta, **Suðurbrautar**, **Vallargerðis**, **Melgerðis**, **Skólagerðis**, **Hlégerðis** og **Holtagerðis** að hluta. Þessi áhrif hafa í för með sér töluverð óhagræði hjá mörgum Kársnesbúum við nálgun þjónustu í Hamraborg, aukinn óþarfa akstur og eldsneytiseyðslu, og mjög margir missa bílastæði sín norðanmegin götunnar. Borgarlínan leysir engin vandamál í þessu samhengi en skapar mörg; fyrir mörgum er ekki valkostur „að hoppa upp í strætó“ enda Borgarlína ekki hugsuð sem innanbæjarkerfi með mörgum stoppistöðvum. Núverandi strætókerfi leysir þau mál með ágætum, þó vel megi bæta það.

Þegar **bílastæðavandamálið** kom til tals á „fundinum“ 15. febrúar var einungis svarað að óathuguðu máli að menn ættu bara að fara með bíla sína (og væntanlega bíla gesta) inn á lóðir sínar eins og það væri ekkert mál. En margir hafa ekkert val annað en að leggja á götunni og einmitt þess vegna eru bílastæði þar.

Þar að auki sker Borgarlínan **skólahverfið í tvennt**, sem er þvert á farsæla stefnu íbúa, foreldra skólabarna og Kópavogsbæjar í umferðarmálum.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Nýjar lausnir

Undirritaður hefur persónulega reynslu af hönnun leiðakerfis Strætisvagna Kópavogs. Vagnstjórar töldu Borgarholtsbraut óheppilega strætisvagnaleið vegna þess hvað vestari endi götunnar er **hættulega brattur**. Borgarholtsbraut verði ófær vögnum á ónegldum dekkjum í vetrarfærð nema hún sé „pækilsöltuð“, eins og vagnstjórar sögðu, sem skapi um leið slit á malbiki og tæringu á vögnum. Sömu rök gilda um Urðarbraut, og í þessu sambandi má nefna að þegar Strætó bs. tók við af Strætisvögnum Kópavogs var reynt að láta vagna keyra upp Urðarbraut frá Kársnesbraut. Það gafst svo illa að leiðakerfinu var fjótlega breytt aftur í fyrra horf.

Á leiðarkortinu sem íbúar Borgarholtsbrautar fengu sent sést að ætlunin sé að leggja Borgarlínu frá syðri enda Bakkabrautar og upp á Borgarholtsbraut. Reynslumeiri menn hefðu strax áttað sig á að sú leið er **allt of brött fyrir strætisvagna**. Það er eins og hönnuðir kortsins hafi ekki áttað sig á að Kársnesið er langt frá því að vera flatt. Þeir virðast horfa á flatt kort meðan Kársnesingar horfa á brekkur.

En ef Borgarlína á að verða að raunveruleika, þarf að hugsa í lausnum. Eins og sjá má hér að ofan er Borgarlína um Borgarholtsbraut ekki ein slík.



Borgarlína yfir Fossvog. Blönduð umferð í báðar áttir um Kópavogsbraut.
– – – Leiðin frá Bakkabraut upp að vestari enda Borgarholtsbrautar er of brött fyrir strætisvagna í vetrarfærð og kemur því ekki til greina.

Kort 2 sýnir lausn þar sem brú yfir Fossvog er enn inni í dæminu, þó margir vilji ekki fá hana. Borgarlína gengur um Bakkabraut og Nesvör, um vestari enda Kársnesbrautar og um Kópavogsbraut. Þetta er að hluta leið sem strætisvagnar nota núna og sem slík veldur engum vandamálum hvað varðar umferðarflæði. Með þessum móti er skólahverfið að einhverju leyti

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

hlíft við truflun af Borgarlínustarfsemi. En hafa þarf í huga að **mörg skólabörn** búa sunnan Kópavogsbrautar og þurfa að þvera götuna. Hönnuðum kerfisins ætti að vera ljóst að sér rein fyrir Borgarlínu er ekki raunhæfur kostur í þéttbýli og þess vegna er hér gert ráð fyrir blandaðri umferð alls staðar. Þessu til stuðnings skal hafa í huga að, þó svo að vagn komi, segjum, á 10 mínútna fresti, eru 9 mínútur þar á milli þar sem enginn vagn er og því alveg nægilegt pláss fyrir aðra umferð. **Eftir er að kanna hug þeirra sem búa við Kópavogsbraut** til þessarar tillögu.



Borgarlína um Hlíðarfót án viðkomu á Kársnesi. Blönduð umferð um Kringlumýrarbraut. Brú yfir Kringlumýrarbraut norðan við Nesti.

Kort 3 sýnir aðra lausn þar sem Borgarlína kemur ekki við á Kársnesi. Hér fer Borgarlína um Hlíðarfót norðan Fossvogs þar sem núverandi göngu- og hjólabraut er. Hún fer til suðurs um gamla Hafnarfjarðarveginn, tengist Kríglumýrarbraut við Fossvogsnesti og fer síðan í blandaðri umferð upp í Hamraborg. Í bakaleiðinni til norðurs fer Borgarlínan strætóleið niður á Kringlumýrarbraut, út á sér rein við Skógræktina og upp á nýja brú yfir Kringlumýrarbraut til vesturs. Brúin kæmi í staðinn fyrir núverandi göngu- og hjólabrú og tengist aftur leiðinni um Hlíðarfót. Þessi brú ætti að vera miklu einfaldari í framkvæmd og töluvert ódýrari en brú yfir sjó, með eina akrein fyrir Borgarlínu, auk göngu- og hjólabrautar. Að mati höfundar er þetta farsælasta leiðin. Hún hlífir Kársnesbúum við **óþarfa umferð um friðsælt hverfi**.

Stephen Fairbairn
021247-7589
Borgarholtsbraut 57
margretandsteve@internet.is

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Reykjavík, 31. maí 2021

Skipulagsdeild Kópavogs,
Digranesvegi 1,
200 Kópavogur

Efni: Umsögn Veitna ohf. um vinnslutillögu að rammahluta aðalskipulags Reykjavíkur – Borgarlínan í Kópavogi

Veitur ohf. hafa fengið til umsagnar tillöguna *Rammahluti Aðalskipulags Kópavogs 2019-2040. Borgarlínan í Kópavogi. 1. lota Borgarlínunnar, Kársnes – Hamraborg. Vinnslutillaga í forkynningu.*

Veitur hafa rýnt tillöguna m.t.t. áhrifa á innviði og mannvirki Veitna á framkvæmdasvæði Borgarlínu og umfjöllunar um þætti sem geta haft áhrif á umfang og tímaáætlun framkvæmdarinnar.

Veitur reka dreifikerfi hitaveitu og rafmagns í Kópavogi. Rekstur þessara kerfa byggja á umfangsmiklum innviðum neðanjarðar (lagna og strengja) auk mannvirkja svo sem dreifistöðva rafmagns, safntanka og dælustöðva hitaveitu sem eru nauðsynlegir til að tryggja þjónustu við höfuðborgarbúa. Breytingar á ofangreindum kerfum eru mjög kostnaðarsamar, auk þess að hafa umtalsverð umhverfisáhrif, m.a. vegna jarðvegsframkvæmda og umferðar vegna þungaflutninga.

Áhrif Borgarlínu á veitukerfi Veitna

Lagning Borgarlínu og þær breytingar á samgöngumannvirkjum sem henni fylgja hafa víðtæk áhrif á veitukerfi Veitna ohf. Í tengslum við framkvæmdir við Borgarlínu skapast bæði áskoranir og tækifæri til uppbyggingar veitukerfa höfuðborgarsvæðisins, en fyrir liggur að lagning Borgarlínu mun hafa áhrif á innviði Veitna þar sem færa þarf innviði Veitna úr vegstæði Borgarlínu.

Veitur hafa unnið skýrsluna *Frumdrög veitukerfa Veitna í tengslum við 1. lotu Borgarlínu*, dags. 23.04.2021. Í skýrslunni er greint frá lágmarks framkvæmdum sem er nauðsynlegar af hálfu Veitna ohf. vegna framkvæmda við Borgarlínu, þ.e. frumdrög að framkvæmdum við vatnsveitu, hitaveitu, fráveitu og rafveitu í eigu Veitna ohf og heildarsett teikninga hitaveitu, vatnsveitu og fráveitu (sjá fylgiskjöl [1, 2, 3, 4]). Auk þess koma fram helstu lagnir veitustofnanna, á hverjum kafla Borgarlínu, í skýrslunni *Borgarlínan. 1.lota forsendur og frumdrög,* janúar 2021.

Innviðir allra veitukerfa verða endurskoðaðir að hluta til á vegstæði Borgarlínu og er því ljóst að framkvæmdasvæðið sé mun stærra þegar veitukerfin eru innifalinn, en ef aðeins er verið að ræða Borgarlínuna sjálfa.

Kostnaður við þessar framkvæmdir vegna Borgarlínu áætlaðar um 4,5 milljarðar. Til að tryggja afhendingaröryggi til notenda þarf rekstur nýs veitukerfis að vera tryggður áður en framkvæmdir við Borgarlínu geta hafist.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

EBV-150-02

[1] Fylgiskjal 1: Frumdrög að framkvæmdum við vatnsveitu, hitaveitu, fráveitu og rafveitu í eigu Veitna ohf.
[2] Fylgiskjal 2: Heildarsett teikninga hitaveitu um færslur vegna Borgarlínu
[3] Fylgiskjal 3: Heildarsett teikningar vatnsveitu um færslur vegna Borgarlínu
[4] Fylgiskjal 4: Heildarsett teikninga fráveitu um færslur vegna Borgarlínu

Umfjöllun um áhrif Borgarlínu á veitumannvirki í vinnslutillögunni

Umfjöllun um áhrif Borgarlínu á innviði og framkvæmdum þeim tengdar eru af skornum skammti í tillögunni. Æskilegt er að vísað sé til og tekið tillit til upplýsinga sem fram koma í ofangreindum gögnum. T.d. stendur í kafla 5.5.6 *„Engar stofnlagnir veitumannvirkja, þ.e. fráveitu, vatnsveitu og hitaveitu eru í Borgarholtsbraut eða Bakkabraut. Ekki er talið líklegt að færa þurfi stofnlagnir vegna Borgarlínunnar á Kársnesi vegna skipulagstillögunnar“.*

Í kafla 3.6. frumdraganna er umfjöllun um lagnir á Kársnesi. 200 og 300 mm hitaveitulagnir liggja í Borgarholtsbraut og 11 kV háspennustrengir þvera og liggja meðfram Borgarholtsbraut og verða endurnýjaðir í tengslum við framkvæmdir við Borgarlínu.

Tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 165-EFU-0011 til 165-EFU-0013[2]. Í austurhluta Borgarholtsbrautar liggur núverandi hitaveitustokkur. Gert er ráð fyrir að leggja nýja framrásarlögn í göngu- og hjólastíg en núverandi hitaveitustokkur lendir að hluta til í akrein Borgarlínu.

Í matslýsing aðalskipulagsbreytinganna er fjallað m.a. um áhrif aðalskipulagsbreytinga á veitukerfin. Þar kemur fram að áhrif Borgarlínu á veitumannvirkin séu óljós eða óveruleg. Það liggur hins vegar fyrir að áhrif á veitumannvirki verða mjög umtalsverð meðfram stórum hluta Borgarlínu, eins og lýst er í fyrrgreindri skýrslu, *Frumdrög veitukerfa Veitna í tengslum við 1. lotu Borgarlínu.*

Veitur mælast því til að tafla *6.3.Yfirlit yfir helstu gögn og viðmið sem eru höfð til hliðsjónar í matvinnu aðalskipulagsbreytingar* verði uppfærð og tekið tillit til þeirra gagna sem fyrir liggja. Einnig verði tafla *6.4.Samantekt umhverfisáhrifa* verðu uppfærð og kafli *6.5.6 Áhrif á veitumannvirki* verði endurskoðaður með tilliti til upplýsinga sem fram koma í fyrirliggjandi gögnum.

Veitur eru reiðubúnar til samstarfs og samráðs vegna aðalskipulagsbreytinganna og þeirra athugasemda sem hér eru settar fram.

Hólmfríður Bjarnadóttir
Umhverfis- og skipulagsstjóri Veitna

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026



FRUMDRÖG VEITUKERFA VEITNA OHF.

Í tengslum við 1. lotu Borgarlínu

23.04.2021



Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

SKÝRSLA – UPPLÝSINGABLAÐ

SKJALALYKILL

5114-131-SKY-001-V01

TITILL SKÝRSLU

Frumdrög veitukerfa Veitna ohf. í tengslum við 1. lotu Borgarlínu

SKÝRSLUNÚMER / SÍÐUFJÖLDI

19

VERKHEITI

Borgarlína vinnuhópur

VERKEFNISSTJÓRI / FULLTRÚI VERKKAUPA

Þórhildur Þorkelsdóttir

VERKKAUPI

Veitur ohf.

VERKEFNISSTJÓRI EFLA

Anna H. Eydísardóttir

HÖFUNDUR

Anna Heiður Eydísardóttir, Jón Skúli Indriðason, Atli Már Ágústsson

LYKILORÐ

Vatnsveita, hitaveita, fráveita, rafveita, Borgarlína, frumdrög, veitumiðlar,

ÚTDRÁTTUR

Uppbygging Borgarlínu og þær breytingar á samgöngumannvirkjum sem henni fylgja hafa víðtæk áhrif á veitukerfi Veitna ohf. Í tengslum við framkvæmdir Borgarlínu skapast bæði áskoranir og tækifæri til uppbyggingar veitukerfa höfuðborgarsvæðisins. Í þessari skýrslu verða lögð fram frumdrög vatnsveitu, hitaveitu, fráveitu og rafveitu í eigu Veitna ohf. auk þess sem farið verður yfir kostnaðaráætlun fyrir hvern veitumiðil.

STAÐA SKÝRSLU

☐ Í vinnslu
☐ Drög til yfirlestrar
☒ Lokið

DREIFING

☐ Opin
☒ Dreifing með leyfi verkkaupa
☐ Trúnaðarmál

ÚTGÁFUSAGA

NR.	HÖFUNDUR	DAGS.	RÝNT	DAGS.	SAMÞYKKT	DAGS.
01	Anna Heiður, Jón Skúli	02.20.21	Margrét Ásta	04.20.21	Anna Heiður	05.02.21

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

1 INNGANGUR

Samkvæmt Samgöngusáttmála ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu er gert ráð fyrir að byggja upp nýtt almenningssamgöngukerfi á höfuðborgarsvæðinu á næstu árum og er fyrsta lota Borgarlínu upphafið á þeirri vegferð. Frumdrög fyrstu lotu Borgarlínu hafa verið mótuð og lögð fram í skýrslunni *„Borgarlínan 1. lota Frumdrög“.* Framkvæmdasvæði fyrstu lotu Borgarlínu nær frá Hamraborg í Kópavogi að Ártúnshöfða í Reykjavík, eins og sést á mynd 1.

Uppbygging Borgarlínu og þær breytingar á samgöngumannvirkjum sem henni fylgja hafa víðtæk áhrif á veitukerfi Veitna ohf. Í tengslum við framkvæmdir Borgarlínu skapast bæði áskoranir og tækifæri til uppbyggingar veitukerfa höfuðborgarsvæðisins.

Í þessari skýrslu verða lögð fram frumdrög vatnsveitu, hitaveitu, fráveitu og rafveitu í eigu Veitna ohf. auk þess sem farið verður yfir kostnaðaráætlun fyrir hvern veitumiðil. Í viðhengi má finna teikningar sem sýna frumhönnun hvers veitumiðils.



MYND 1: Fyrsta lota Borgarlínu (Borgarlínan 1. lota Frumdrög, 2020)

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

2 FORSENDUR FRUMDRAGA

2.1 Skilgreining verkefnis

Frumdrögin sem hér eru lögð fram fyrir veitumiðla Veitna ohf. byggja á lágmarks framkvæmd. Markmið frumdraga er að greina hvaða lagnir lenda í uppnámi vegna framkvæmda Borgarlínu og kalla þannig á framkvæmdir af hálfu Veitna ohf.

Uppbygging Borgarlínu er bæði mikil áskorun fyrir veitumiðla sem og tækifæri til að leggja nýjar lagnir lengri vegalengdir heldur en almennt gengur og gerist. Vegna þeirra tækifæra sem gætu verið til staðar telst líklegt að bætt verði við frumdrögin þegar verkefnið er komið lengra í hönnun. Allt sem flokkast undir framtíðar uppbyggingu kerfanna, aukinnar afkastagetu þeirra og kerfisbreytinga kerfanna er ekki hluti af þessum frumdrögum. Því verður bætt við á seinni stigum, ef það á við.

2.2 Kostnaður

Allir kostnaðarliðir sem lagðir eru fram í þessari skýrslu eru byggðir á frumdrögum og má því búast við að ákveðin skekkja sé í áætluðum gildum. Í samhengi við algengt erlent viðmið, staðalinn AACE International, 18R-97, telst áætlunin vera Class 4. Samkvæmt staðlinum má gera ráð fyrir -30% og +60% skekkju af áætluðum gildum.

Varðandi kostnaðarskiptingu milli Veitna ohf. og samstarfsaðila gilda þau viðmið sem lögð eru fram í skjalinu: „*Veitur – samstarfsaðilar og sveitafélög, kostnaðarskipting vegna færslu lagna í eigu Veitna*“. Kostnaðarskipting byggir á aldri lagna. Í kostnaðaráætlun hvers veitumiðils er búið að draga frá þann kostnað sem áætlað er að lendi ekki á Veitum ohf.

Helstu forsendur fyrir kostnaðarútreikningunum eru eftirfarandi:

- Ekki er gert ráð fyrir neinum kostnaði við upprif og förgun yfirborðsefna.
- Ekki er gert ráð fyrir neinum yfirborðsfrágangi
- Reiknaður er kostnaður við skurðgröft, lagningu röra með efniskostnaði og endurfyllingu í skurð. Gert er ráð fyrir að skurður sé að jafnaði grafinn niður úr botni uppbyggingar götu.

Í kostnaðaráætlun hvers veitumiðils eru lögð 40% ofan á grunnkostnað við jarðvinnu og lagnir, sem ætlað er að dekki sameiginlegan kostnað, hvers miðils í framkvæmdunum, svo sem öll öryggismál, merkingar framkvæmdasvæðis, aðstöðusköpun og fl. þess háttar auk annars ófyrirséðs kostnaðar. Einnig er búið að taka inn í útreikningana samlegðaráhrif þar sem lagnir mismunandi miðla liggja saman í skurði og efniskostnað. Gert er ráð fyrir að samlegðaráhrif þess að vatnsveitan og fráveitan liggi í sama skurði séu 10% og er kostnaður við vatnsveitu lækkaður samsvarandi. Sama á við um hitaveitu gagnvart rafveitu og er kostnaður við hitaveituna lækkaður um 5% á sama hátt. Ekki er gert ráð fyrir öðrum samlegðaráhrifum.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

2.3 Lega lagna við Borgarlínu

Borgarlína á eins og kostur er að aka í sérrými á leið sinni um höfuðborgarsvæðið. Almenn umferð mun því að mestu leyti vera aðskilin frá Borgarlínu. Þetta er þó ekki algilt því á nokkrum köflum er um sameiginlega akrein að ræða, fyrir almenna umferð og Borgarlínu.

Á þessu stigi, í frumdrögum, er óljóst hversu miklar breytingar verða gerðar á núverandi vegyfirborði og hversu mikið verður grafið. Því er óvissa til staðar varðandi hvaða lagnir lenda í uppnámi vegna framkvæmda sem og hversu hentugt það er að endurnýja lagnir á mismunandi köflum. Í þessum frumdrögum hefur verið reynt að leggja mat á þessi atriði en í áframhaldandi hönnun þarf að endurmeta frumdrög með tilliti til þessara þátta.

Veitur ohf. hafa sett sér það sem viðmið að forðast að vera með nýjar lagnir undir Borgarlínu akrein. Vatns- og fráveitulögnum verður því komið fyrir í almennum akreinum en hita- og rafveitu í göngu- eða hjólastígum. Ekki er hentugt að hafa lagnir veitumiðla undir Borgarlínu akrein þegar kemur að viðhaldi lagna. Talið er betra að almenn umferð verði fyrir töfum eða lokunum vegna lagnaframkvæmda heldur en Borgarlína. Einnig er lagt upp með að forðast að hafa brunna og loka í Borgarlínu akrein vegna aðgengis.

Ljóst er að ekki er alls staðar hægt að sleppa því að hafa lagnir undir Borgarlínu akrein en ef mögulegt er að staðsetja lagnir annars staðar þá skal sá kostur nýttur.

2.4 Kaflaskipting

Í umræðu um hvern veitumiðil verður leiðinni í fyrstu lotu Borgarlínu skipt upp í kafla til að auðvelda yfirferð. Farið verður yfir aldur lagna í hverjum kafla, áætlaðar framkvæmdir skv. frumdrögum og stærðir lagna.

Upphafspunktur yfirferðar hjá hverjum veitumiðli er við Elliðavog en Borgarlínan mun þvera Elliðavog í nýrri brú og aka þannig milli Vogahverfis og Ártúnshöfða. Nýtt hverfi er í uppbyggingu við Ártúnshöfða og gert er ráð fyrir að nýjar lagnir allra veitumiðla verði lagðar í almenna akrein auk göngu- og hjólastíga þar sem Borgarlína keyrir í gegnum hverfið. Umfang nýlagna tengist uppbyggingu í hverfinu og er ekki sérstaklega farið yfir þann hluta í þessum frumdrögum.

Yfirferð frumdraga vatns- og fráveitu endar við Fossvogsbrú þar sem Veitur ohf. eiga ekki vatns- og fráveitu í Kópavogi, handan Fossvogsbrúar. Yfirferð frumdraga hita- og rafveitu endar hins vegar við Borgarholtsbraut þar sem Veitur ohf. eiga þá veitumiðla í Kópavogi.

Ekki er farið sérstaklega yfir Hverfisgötu í þessum frumdrögum þar sem nýjar lagnir allra veitumiðla liggja í Hverfisgötu og ekki er gert ráð fyrir að endurnýja eða breyta lagnakerfum í tengslum við uppbyggingu Borgarlínu.

Stokkur í Sæbraut er ekki hluti af 1. lotu Borgarlínu þó hann sé hluti af þeirri uppbyggingu sem tengist Borgarlínu. Áætlað er að Borgarlína aki yfir Sæbrautarstokk á leið sinni til og frá brú yfir Elliðavog. Sæbrautarstokkur fer undir núverandi yfirborð sunnan við gatnamót Sæbrautar, Skeiðarvogar og

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Kleppsmýrarvegar og kemur aftur upp á yfirborð norðan við slaufu-gatnamót Miklubrautar og Sæbrautar. Ákveðið var að leggja fram frumdrög að veitumiðlum við Sæbrautarstokk í þessari skýrslu þar sem sú uppbygging tengist að miklu leyti 1. lotu Borgarlínu auk þess sem ljóst er að allar lagnir í núverandi Sæbraut, á þeim kafla þar sem stokkurinn er væntanlegur, lenda í uppnámi. Vegna fráveitu við Sæbrautarstokk er vísað í skýrslu Verkís: *Kerfisrannsóknir fráveitu – Stokkar Miklubraut og Sæbraut.*

Afvötnun akbrauta og göngu-og hjólastíga sem tengjast uppbyggingu Borgarlínu er ekki hluti af þessum frumdrögum. Þannig er ekki farið yfir staðsetningu eða færslu niðurfalla eða lögð frumdrög að ofanvatnslausnum. Hins vegar eru nýjar regnvatnslagnir sýndar og gert ráð fyrir að afvötnun vega og stíga tengist í þær lagnir. Vegna afvötnunar og lausna við Lækjargötu/Fríkirkjuveg/Skothúsveg er vísað í skýrslu Verkís: *Vatnsmýri ofanvatnsáætlun – Frumhönnun.*

Greiningarvinnu vegna rafveitu var gerð með aðstoð frá Luksjá Veitna. Í kostnaðarliðum er gert ráð fyrir færslu, útskiptingu eða vinnu á strengjum.

Háspennustrengir sem eru af PEX gerð hafa endingartíma upp á að minnsta kosti 40 ár. Miðað við þá staðreynd er gert ráð fyrir að strengir sem eru eldri en 35 ára skulu vera endurnýjaðir. Yngri strengir skulu vera endurnýttir, færðir um skurðlegu ef um árekstra við akbraut er, skulu þeir færðir í gangstétt. Sama á við um lágspennustrengi.

Ekki hefur verið tekið tillit til kostnaðar á götuljósum, umferðarljósum eða strengjum fyrir þann verkþátt.

Ein stærsta og kostnaðarsamasta framkvæmdin er færsla á 132 kV háspennustreng sem liggur í Suðurlandsbraut að austan verðu. Núverandi lega strengs er í moldarjarðvegi / grasi en mun liggja í strætisvagnaakrein Borgarlínunnar. Jarðvegsskipti er nauðsynleg vegna kröfu á burðargetu akreinar. Gerum ráð fyrir að jarðvegsskiptin séu dýpri en 1100 mm sem er skurðdýptin samkvæmt Luksjá.

Þar sem endanleg hönnun liggur ekki fyrir á leiðum Borgarlínunnar er gert ráð fyrir að endurnýja gamla strengi og endurnýja yngri strengi. Endurmeta verður við hvert snið hversu mikið þarf að vinna þegar endanleg hönnun liggur fyrir. Heilt yfir liggja ekki mikið af strengjum í akbrautum Borgarlínunnar, núverandi lega strengja er að megninu til í gangstéttum. Þveranir yfir akbrautir er stór verkþáttur og í öllum verkköflum. Ástand og aldur strengja er stærsti óvissu þátturinn bæði í legu strengja í gangstéttum sem og þverunum, því er tekin útgangspunktur í aldri líkt og nefnt var hér að ofan.

Núverandi lega tengiskápar fyrir heimtaugar er að mestu leyti í kanti á gangstétt. Kostnaður við tengiskáp er meðhöndlun, aftengja, fjarlægja tímabundið og tengja aftur. Einnig þarf að aftengja og endurnýja gamla strengi.

Mikið er af ónotuðum strengjum, bæði gömlum og nýjum. Kostnaður við eldri en 35 ára strengi er áætlaður förgunarkostnaður. Ekki eru upplýsingar um hvort strengir séu olíufylltir í Luksjá.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

3 HITAVEITA

Hér verður farið yfir frumdrög hitaveitu og lögð fram kostnaðaráætlun. Yfirferðin byggir á kaflaskiptingu en heildar kostnaðaráætlun verður sett fram eftir yfirferð kaflanna.

3.1 Þverun Elliðavogs, Sæbraut og Suðurlandsbraut að Grensásvegi

3.1.1 Núverandi lagnir

Tafla 1 sýnir núverandi lagnir á kaflanum, stærð þeirra og lagningarár.

STAÐSETNING	STÆRÐ LAGNA	LAGNINGARÁR
Sæbraut að gatnamótum við Kleppsmýrarveg/Skeiðarvog	350 mm framrás	2001
Frá gatnamótum Sæbrautar og Miklubrautar að Grensásstöð	450/500 mm framrás	1997/1999/2017
Vestasti kafli Suðurlandsbrautar, við Mörkina	65/80 mm framrás	2007/2018
Suðurlandsbraut frá Skeiðarvogi að Grensásstöð	125/200 mm fram- og bakrás	1999
Þverun Suðurlandsbrautar, austan Grensásvegar	350 mm framrás	2008

3.1.2 Frumdrög

Frumdrög hitaveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 165-EFU-0001 til 165-EFU-0002. Lagt er til að lögð verði ný DN700 framrásarlögn með brú yfir Elliðavog. Núverandi lagnir í Sæbraut, frá Elliðavogsstöð og að gatnamótum Sæbrautar við Kleppsmýrarveg og Skeiðarvog, lenda í uppnámi vegna væntanlegs vegstokks í Sæbraut á þessum kafla. Því þarf að leggja nýjar hitaveitulagnir meðfram stokknum og gert er ráð fyrir að þær verði DN600 framrás og DN500 bakrás. Núverandi DN100 framrás þverar Suðurlandsbraut vestan við Langholtsveg. Þar sem enginn vegur er í dag á þessu svæði og gert er ráð fyrir í frumdrögum Borgarlínu að nýr vegur verði lagður þá er líklegt að lögnin lendi í uppnámi og að hana þurfi að endurleggja.

Austan við gatnamót Suðurlandsbrautar og Skeiðarvogs og að gatnamótum við Grensásveg liggur núverandi DN500 stofnlögn ásamt minni dreifilögnum. Þessar lagnir lenda í almennri akrein eftir uppbyggingu Borgarlínu og því er gert ráð fyrir að þær þurfi að færa í göngu- og hjólastíg. Núverandi lagnir á þessum stað munu einnig lenda í uppnámi vegna nýs skipulags og uppbyggingaráforma við Skeifuna.

3.1.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður fyrir kaflann er áætlaður 770 MKr.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

3.2 Suðurlandsbraut frá Grensásvegi að Laugavegi

STAÐSETNING	STÆRÐ LAGNA	LAGNINGARÁR
Á kaflanum milli Suðurlandsbrautar 14 og 32	150 mm fram- og bakrás	2018
Á kaflanum milli Laugavegar og Suðurlandsbrautar 14	100 mm fram- og bakrás	1964
Þverun Suðurlandsbrautar austan gatnamóta Suðurlandsbrautar og Laugavegar	350 og 400 mm framrás	2004

3.2.1 Frumdrög

Frumdrög hitaveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningu 165-EFU-0003. Vestan við Vegmúla liggja núverandi fram- og bakrásarlagnir frá 1964 nálægt lóðum og undir bílastæðum. Lagt er til að þessar lagnir verið endurnýjaðar í göngu- og hjólastíg alveg að gatnamótum Suðurlandsbrautar og Kringlumýrarbrautar. Við Lágmúlareit er áætluð mikil uppbygging og líklegt að núverandi hitaveitulagnir á reitnum lendi í uppnámi. Í áframhaldandi hönnun lagna í tengslum við Borgarlínu þarf að huga að hvort færa á þessar lagnir í göngu- og hjólastíg, samhliða uppbyggingu Borgarlínu.

3.2.2 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður fyrir kaflann er áætlaður 70 MKr.

3.3 Laugavegur og Hlemmur

STAÐSETNING	STÆRÐ LAGNA	LAGNINGARÁR
Við Laugaveg frá Bolholti að Hátúni	350 mm og 125 mm framrás, 150 mm bakrás	2003
Þverun Laugavegar við Hátún	350 mm og 125 mm framrás, 150 mm bakrás	2003
Þverun Laugavegar við Hlemm	150 mm framrás	1997
Í Rauðarárstíg	80 mm framrás	1987, 1989
Sunnan Laugavegar við Hlemm	200 og 150 mm framrás	1997, 2007
Þverar Hlemm við Snorrabraut	150 mm framrás	1984

3.3.1 Frumdrög

Frumdrög hitaveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningu 165-EFU-0004. Vestan við Bolholt liggur DN350 stofnlögn ásamt minni dreifilögnum, frá 2003, sem lenda í almennri akrein eftir breytingar. Því er gert ráð fyrir að endurnýja þessar lagnir í göngu- og hjólastíg.

Við Hlemm er gert ráð fyrir töluverðum breytingum á hitaveitulögnum. Nýjar lagnir tengjast bæði uppbyggingu Borgarlínu og nýju skipulagi við Hlemm. Hitaveitulagnir verða endurnýjaðar í Rauðarárstíg, í þverun Laugavegs og sunnan við Laugaveg.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

3.3.2 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður fyrir kaflann er áætlaður 70 MKr.

3.4 Lækjargata að Háskóla Íslands

STAÐSETNING	STÆRÐ LAGNA	LAGNINGARÁR
Neðst í Hverfisgötu	250 mm framrás	1990
Þverun Lækjargötu við Bankastræti	250 mm framrás og 80 mm bakrás	2003
Norðvestan við Lækjargötu	100 mm framrás	1998
Við Skothúsveg	250 mm framrás	1983
Við Melatorg	100 mm framrás	1962
Við Suðurgötu		2020
Við Sturlugötu	250 mm bakrás 100 mm framrás 150 mm framrás	1962-2020

3.4.1 Frumdrög

Frumdrög hitaveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 165-EFU-0005 til 165-EFU-0008. Í Hverfisgötu, vestan við Ingólfsstræti, liggur núverandi 250 mm framrás hitaveitu. Sú lögn var ekki endurnýjuð í tengslum við breytingar á Hverfisgötu. Lögnin lendir í akrein Borgarlínu eftir breytingar og því er gert ráð fyrir að hana þurfi að endurnýja og leggja í göngu- og hjólastíg. Bakrásarlögn verður lögð samsíða. Vestan við Lækjargötu liggja núverandi lagnir sem tengjast að húsum í götunni. Þessar lagnir eru frá 1998 og ekki talin þörf á því að endurnýja þær nema þær lendi í uppnámi vegna breytinga yfirborðs. Í Skothúsvegi er gert ráð fyrir að endurnýja núverandi framrás í stokki og tvöfalda hitaveitukerfið. Í Suðurgötu liggja nýjar hitaveitulagnir og því ekki þörf á framkvæmdum á þeim kafla. Í Sturlugötu liggur eldri bakrásarlögn í stokki og hana er gert ráð fyrir að endurnýja í göngu-og hjólastíg. Á þessum kafla er lega vegarins einnig að breytast þónokkuð. Austar í Sturlugötu verða lagðar nýjar fram- og bakrásarlagnir sem tengjast við nýlegar lagnir í Bjarkargötu. Óljóst er á þessu stigi hvernig uppbygging verður í kringum BSÍ og því ekki hægt að leggja fram frumdrög veitumiðla á því svæði.

3.4.2 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður fyrir kaflann er áætlaður 130 MKr.

3.5 Landspítali Háskólasjúkrahús að Fossvogsbrú

STAÐSETNING	STÆRÐ LAGNA	LAGNINGARÁR
Gatnamót Hringbrautar og Bústaðavegar	400 mm, 400 mm og 500 mm framrásir	2020, 2005, 1989
Arnarhlíð	200 mm og 80 mm framrásir 200 mm bakrás	2019, 2017
Nauthólsvegur norðan við HR	250 mm framrás og bakrás	2009
Nauthólsvegur vestan og sunnan við HR	150 mm framrás og bakrás	2007

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

3.5.1 Frumdrög

Frumdrög hitaveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 165-EFU-0008 til 165-EFU-0011. Á svæði Landspítala Háskólasjúkrahúss liggja nýjar hitaveitulagnir sem lagðar voru/verða í tengslum við uppbyggingu á svæðinu. Því verður ekki farið yfir frumdrög á því svæði í þessari skýrslu. Ekki er heldur ljóst á þessu stigi hvernig gatnamót Bústaðavegar og Miklubrautar verða útfærð. Gert er ráð fyrir að Borgarlína þveri Miklubraut og tengist yfir að Arnarhlíð. Einnig er gert ráð fyrir í Samgöngusáttmála ríkis og sveitafélaga að væntanlegur Miklubrautarstokkur komi til með að liggja frá þessum gatnamótum og að Kringlunni. Þó svo að mikil óvissa sé á þessu svæði þá er talið líklegt að allar hitaveitulagnir við gatnamótin lendi í uppnámi og að þörf verði að endurleggja þær vestar. Í Nauthólsvegi er gert ráð fyrir að leggja nýjar hitaveitulagnir norðan og vestan við HR. Ekki er vitað hvernig uppbygging Borgarlínu verður á svæðinu við HR og því ekki ljóst hvar nýjar hitaveitulagnir munu liggja. Lagðar verða nýjar hitaveitulagnir, framrás og bakrás, í Fossvogsbrú og þannig er komin tenging frá Reykjavík yfir á vesturhluta Kársness.

3.5.2 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður fyrir kaflann er áætlaður 660 MKr.

3.6 Kársnes

STAÐSETNING	STÆRÐ LAGNA	LAGNINGARÁR
Við Bakkabraut	Heimlagnir	1998
Við Borgarholtsbraut	200 mm og 300 mm framrásir	1976

3.6.1 Frumdrög

Frumdrög hitaveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 165-EFU-0011 til 165-EFU-0013. Í austurhluta Borgarholtsbrautar liggur núverandi hitaveitustokkur. Gert er ráð fyrir að leggja nýja framrásarlögn í göngu- og hjólastíg en núverandi hitaveitustokkur lendir að hluta til í akrein Borgarlínu.

3.6.2 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður fyrir kaflann er áætlaður 50 MKr.

3.7 Heildarkostnaðaráætlun fyrir hitaveitu

Heildarkostnaður allra kafla vegna hitaveitulagna er 1750 MKr.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

4 VATNSVEITA

Hér verður farið yfir frumdrög vatnsveitu og lögð fram kostnaðaráætlun. Yfirferðin byggir á kaflaskiptingu en heildar kostnaðaráætlun verður sett fram eftir yfirferð kaflanna.

4.1 Þverun Elliðavogs, Sæbraut og Suðurlandsbraut að Grensásvegi

4.1.1 Núverandi lagnir

STAÐSETNING	STÆRÐ LAGNA	LAGNINGARÁR
Sæbraut að gatnamótum við Kleppsmýrarveg/Skeiðarvog	350 mm	1987
Frá gatnamótum Sæbrautar og Miklubrautar að gatnamótum Sæbrautar og Grensásvegar, norðan við Suðurlandsbraut	600 mm	1988/2006
Vestasti kafli Suðurlandbrautar, við Mörkina	225 mm	2007
Þverun Suðurlandsbrautar við Mörkina	250 mm	1989
Þverun Suðurlandsbrautar við Faxafen	180 mm	1985
Þverun Suðurlandsbrautar vestan Faxafens	200 mm	1999

4.1.2 Frumdrög

Frumdrög vatnsveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 165-EFU-0001 til 165-EFU-0003. Lögð verður ný stofnæð með væntanlegri brú yfir Elliðavog og gæti sú stofnæð tengst núverandi stofnlögnum við Rafstöðvarveg í framtíðinni. Þannig að sú tenging verði að veruleika þarf að halda áfram með stofnæðina frá brúnni yfir Elliðavog og í suðurátt niður Sævarhöfða að lögnum í Rafstöðvarvegi. Núverandi lagnir í Sæbraut, frá gatnamótum Sæbrautar við Miklubraut og að gatnamótum Sæbrautar við Kleppsmýrarveg og Skeiðarvog, lenda í uppnámi vegna væntanlegs vegstokks í Sæbraut á þessum kafla. Því þarf að leggja nýja stofnæð vatnsveitu á þessum kafla. Mögulega þarf að þvera stokkinn á einum stað en líklegt þykir að hægt verði að leggja þá lögn fyrir ofan stokkinn. Við Suðurlandsbraut á móts við Skeifuna er gert ráð fyrir að endurnýja og stækka lagnir sem í dag liggja nálægt núverandi lóðamörkum. Samkvæmt nýju skipulagi í Skeifunni þá verður mikil uppbygging á svæðinu og líklegt að núverandi lagnir lendi í uppnámi vegna nýrra bygginga. Er því talið hentugt að færa lagnir út í almenna akrein þar sem þær verða ekki fyrir áhrifum frá uppbyggingu í Skeifunni.

4.1.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður við kaflann er metinn 105 Mkr

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

4.2 Suðurlandsbraut frá Grensásvegi að Laugavegi

4.2.1 Núverandi lagnir

STAÐSETNING	STÆRÐ LAGNA	LAGNINGARÁR
Norðan Suðurlandsbrautar	600 mm	1988
Á kaflanum milli Grensásvegar og Vegmúla	200 mm og 150 mm	1988, 1971
Á kaflanum milli Vegmúla og Kringlumýrarbrautar	225 mm og 150 mm	2018, 1971

4.2.2 Frumdrög

Frumdrög vatnsveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 165-EFU-0003 til 165-EFU-0004. Vestan við gatnamót Grensásvegar og Suðurlandsbrautar er lagt til að núverandi vatnsveitulögn sem þverar Suðurlandsbraut verði endurnýjuð sem og að núverandi lagnir sem lenda í Borgarlínu akrein verði endurnýjaðar í almennri akrein. Austan við gatnamót Vegmúla og Suðurlandsbrautar er einnig gert ráð fyrir að endurnýja núverandi vatnsveitulögn sem þverar Suðurlandsbraut auk þess sem núverandi vatnsveitulögn sem liggur samsíða Suðurlandsbraut verði endurnýjuð í almennri akrein. Á þessum kafla liggja núverandi lagnir alveg við lóðamörk og því gert ráð fyrir að endurnýja þær í almennri akrein Borgarlínu frekar en að endurnýja þær seinna meir í núverandi legu.

4.2.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður við kaflann er metinn 30 Mkr

4.3 Laugavegur og Hlemmur

4.3.1 Núverandi lagnir

STAÐSETNING	STÆRÐ LAGNA	LAGNINGARÁR
Norðan Laugavegar að Hátúni	400 mm	1989
Í Laugavegi milli Kringlumýrarbrautar og Snorrabrautar	280 mm og 180 mm	1992
Í Laugavegi austan við Ásholt	100 mm	1925
Í Laugavegi milli Þverholts og Ásholts	Minni dreifilagnir	2005
Í Rauðarárstíg	Minni dreifilagnir	1985

4.3.2 Frumdrög

Frumdrög vatnsveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 165-EFU-0004 til 165-EFU-0005. Vestan við gatnamót Kringlumýrarbrautar og Laugavegar lendir núverandi 180/280 mm vatnsveitulögn í Borgarlínu akrein. Því er gert ráð fyrir að endurleggja hana í almennri akrein alveg frá gatnamótunum og að Hlemmi. Lagt er til að tengja nýja lögn í Laugavegi við núverandi lagnir í Bríetartúni. Einnig verða núverandi lagnir í Rauðarárstíg og dreifilagnir sunnan við Laugaveg endurnýjaðar. Frekari uppbygging og endurnýjanir eru skipulagðar í tengslum við skipulagsbreytingar við Hlemm.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

4.3.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður við kaflann er metinn 30 Mkr.

4.4 Lækjargata að Háskóla Íslands

4.4.1 Núverandi lagnir

STAÐSETNING	STÆRÐ LAGNA	LAGNINGARÁR
Neðst í Hverfisgötu	150 mm	1915
Í Lækjargötu milli Hverfisgötu og Bankastrætis	200 mm	1974
Þverun Lækjargötu við Bankastræti	200 mm	2003
Norðvestan við Lækjargötu	250 mm	1984
Þverun Lækjargötu við Bókhlöðustíg	225 mm	2004
Í Fríkirkjuvegi	315 mm	1988
Í Skothúsvegi	80 mm	1925
Í Suðurgötu norðaustan gatnamóta við Skothúsveg	100 mm	1978
Við Melatorg	80 mm, 225 mm	1938, 2004
Við Suðurgötu, suðvestan við Melatorg		2020
Við Sturlugötu	80 mm, 100 mm, 225 mm	1956, 1967, 2000

4.4.2 Frumdrög

Frumdrög vatnsveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 165-EFU-0006 til 165-EFU-0009. Norðvestast í Hverfisgötu liggur núverandi eldri lögn sem verður endurnýjuð og lögð í almenna akrein. Í Lækjargötu og Fríkirkjuvegi er einnig gert ráð fyrir að endurnýja vatnsveitulagnir en þó er einungis gert ráð fyrir að endurnýja lagnir ef farið verður í breytingar á veginum. Í vestari hluta Skothúsvegar verður eldri vatnsveitulögn endurnýjuð. Í Suðurgötu liggja nýjar lagnir veitumiðla og því verða engar lagnir þar endurnýjaðar. Í Sturlugötu er hins vegar gert ráð fyrir að endurnýja vatnsveitulagnir og leggja í nýja legu vegar. Ekki er á þessu stigi búið að ákveða hvernig uppbygging verður í kringum BSÍ og því eru ekki lögð fram frumdrög veitumiðla á því svæði.

4.4.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður við kaflann er metinn 35 Mkr.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

4.5 Landspítali Háskólasjúkrahús að Fossvogsbrú

4.5.1 Núverandi lagnir

STAÐSETNING	STÆRÐ LAGNA	LAGNINGARÁR
Gatnamót Hringbrautar og Bústaðavegar	500 mm, 600 mm	2005
Arnarhlíð	400 mm	2018
Nauthólsvegur norðan við HR	400 mm	2008, 2009
Nauthólsvegur vestan og sunnan við HR	225 mm	2007

4.5.2 Frumdrög

Frumdrög vatnsveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 165-EFU-0009 til 165-EFU-0011. Á svæðinu við Landspítala Háskólasjúkrahús verða lagðar nýja lagnir veitumiðla í tengslum við uppbyggingu á reitnum og verða þær ekki teknar fyrir í þessum frumdrögum. Við gatnamót Bústaðavegar og Miklubrautar liggja stórar stofnæðar vatnsveitu. Ekki er ljóst á þessu stigi hvernig gatnamótin verða útfærð en væntanlegur Miklubrautarstokkur mun liggja frá þessum gatnamótum og að Kringlunni. Líklegt þykir að núverandi stofnæðar og lokahús vatnsveitu við gatnamót Bústaðavegar og Miklubrautar munu lenda í uppnámi við framkvæmdir Borgarlínu og Miklubrautarstokks. Í Nauthólsvegi er gert ráð fyrir að leggja nýja stofnlögn vatnsveitu alveg niður að Fossvogsbrú. Nýja stofnæðin liggur áfram að Skerjafirði og Vesturbæ Reykjavíkur. Mögulegt er að leggja einnig vatnsveitulögn í Fossvogsbrú og tengja þannig við vatnsveitukerfið í Kópavogi, meta þarf í áframhaldandi hönnun hvort þessi tenging milli sveitarfélaga sé viðeigandi.

4.5.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður við kaflann er metinn 115 Mkr

4.6 Heildarkostnaðaráætlun fyrir vatnsveitu

Heildarkostnaður allra kafla vegna vatnsveitulagna er 315 Mkr.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

5 FRÁVEITA

Hér verður farið yfir frumdrög fráveitu og lögð fram kostnaðaráætlun. Yfirferðin byggir á kaflaskiptingu en heildarkostnaður verður einnig settur fram eftir yfirferð kaflanna.

Nokkur almenn atriði gilda um uppbyggingu fráveitu í tengslum við Borgarlínu. Stór hluti uppbyggingarinnar í 1. lotu Borgarlínu felur í sér breytingar á yfirborði og því einnig breytingar í afvötnun vega og stíga. Í þessum frumdrögum er almennt lagt til að tvöfalda fráveitukerfið samhliða uppbyggingu Borgarlínu og leggja nýjar regnvatnslagnir á nokkuð löngum köflum. Nýjar þveranir akbrauta sem tengjast uppbyggingu Borgarlínu verða tvöfaldaðar þó svo að regnvatnskerfi liggi ekki lengra heldur en yfir þverun. Regnvatnslagnir verða tímabundið tengdar inn á skólplagnir þar sem regnvatnskerfi nær ekki lengra heldur en þverun. Gert er ráð fyrir að regnvatnslagnir verði aftengdar frá skólplögnum þegar haldið verður áfram með uppbyggingu regnvatnskerfis og/eða ofanvatnslausnum komið fyrir. Vert er að benda á að gert er ráð fyrir að ofanvatn frá vegum og stígum sem tengjast Borgarlínu streymi að ofanvatnslausnum meðfram nýjum akreinum áður en ofanvatn streymir að niðurföllum og regnvatnslögnum. Regnvatnslagnir eiga einungis að taka við hreinsuðu ofanvatni frá ofanvatnslausnum og í undantekningartilfellum einnig yfirfalli frá ofanvatnslausnum, við viðburði sem yfirstíga hönnunarviðburð ofanvatnslausna.

5.1 Þverun Elliðavogs, Sæbraut og Suðurlandsbraut að Grensásvegi

5.1.1 Núverandi lagnir

STAÐSETNING	STÆRÐ LAGNA	LAGNINGARÁR
Sæbraut að gatnamótum við Kleppsmýrarveg/Skeiðarvog, þrjár þveranir	300 mm	1966, 1947, 1954, fóðrað/ ófóðrað
Í Suðurlandsbraut, norðan við Mörkina	381 mm	1945, fóðrað/ófóðrað
Þverun Sæbrautar, Sogaræsi	1200 mm	1945, ófóðrað
Þverun Suðurlandsbrautar við Mörkina	381 mm, 254 mm, 229 mm, 200 mm	1945, fóðrað 2005/2006
Þverun Suðurlandsbrautar við Grensásveg	800 mm	1961, ófóðrað
Í Suðurlandsbraut, norðaustan við Skeifuna	305 mm, 150 mm	1961, 1999, ófóðrað

5.1.2 Frumdrög

Frumdrög fráveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 165-EFU-0001 til 165-EFU-0002. Vegna uppbyggingar stokks í Sæbraut, frá gatnamótum Miklubrautar og Sæbrautar að gatnamótum Kleppsmýrarvegar og Sæbrautar, lenda núverandi fráveitulagnir á því svæði í uppnámi. Í skýrslu Verkís *„Kerfisrannskóknir fráveitu“* er farið ítarlega í greiningar varðandi hvaða áhrif stokkurinn hefur á fráveitukerfið auk þess sem lagðar eru fram nýjar lagnaleiðir. Í þessari skýrslu verða því ekki lögð fram frumdrög fráveitulagna í kringum Sæbrautarstokk, heldur vísað í skýrslu Verkís.

Í þessum frumdrögum er lagt til að nýjar regnvatnslagnir verði lagðar samsíða Sogaræsi við þverun Sæbrautar og áfram upp Suðurlandsbraut. Auk þess er lagt til að gert verði ráð fyrir regnvatnstengingu að Miklubraut og að núverandi regnvatnslagnir frá veginum verði aftengdar frá blandlögn. Lagðar

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

verða nýjar regnvatnslagnir á nær öllum kaflanum við Suðurlandbraut á milli Sæbrautar og Skeiðarvogs. Samsíða nýjum regnvatnslögnum verða lagðar nýjar skólplagnir á stuttum kafla austast í Suðurlandsbraut. Þar eru núverandi eldri blandlagnir sem einnig lenda nálægt Borgarlínu akrein. Einnig verða lagðar nýjar skólplagnir austan við Grensásveg þar sem núverandi lagnir liggja þétt að lóðamörkum við Skeifuna. Líklegt er að núverandi lagnir lendi í uppnámi vegna nýs skipulags í Skeifunni og því hentugt að færa þær út í almenna akrein samhliða uppbyggingu Borgarlínu.

5.1.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður við kaflann er metinn 560 Mkr.

5.2 Suðurlandsbraut frá Grensásvegi að Laugavegi

5.2.1 Núverandi lagnir

STAÐSETNING	STÆRÐ LAGNA	LAGNINGARÁR
Við Suðurlandsbraut milli Grensásvegar og Suðurlandsbrautar 26	457 mm	1960, ófóðrað
Við Suðurlandsbraut, austan Vegmúla	250 mm	1961, ófóðrað
Við Suðurlandsbraut milli Vegmúla og Hallarmúla	600 mm	1961, ófóðrað
Þverun Suðurlandsbrautar við Hallarmúla	600 mm	1961, fóðrað 2018
Þverun Suðurlandsbrautar við Lágmúla	305 mm	1965, ófóðrað
Þverun Suðurlandsbrautar austan gatnamóta við Kringlumýrarbraut	1200 mm	1960, ófóðrað

5.2.2 Frumdrög

Frumdrög fráveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 165-EFU-0002 til 165-EFU-0004. Á kaflanum milli Grensásvegar og Suðurlandsbrautar 26 liggur núverandi blandlögn innan lóðamarka. Lagt er til að endurnýja og tvöfalda fráveitukerfið, í almennri akrein, á þessum kafla. Núverandi regnvatnslögn í Suðurlandsbraut lendir undir Borgarlínu akrein á þessum kafla auk þess sem gert er ráð fyrir að lagðar verði nýjar vatnsveitulagnir í almenna akrein. Annar möguleiki í stöðunni er að nota áfram núverandi blandlagnir og regnvatnslagnir. Ókostir þess valkostar eru að aðgengi að regnvatnslögnum verður áskorun vegna legu Borgarlínu akreinar auk þess sem endurnýjun blandlagnar seinna meir verður mun flóknari framkvæmd heldur en að endurnýja blandlögn samhliða framkvæmdum Borgarlínu. Á kaflanum milli Suðurlandsbrautar 26 og Hallarmúla liggja núverandi blandlagnir rétt við lóðamörk. Einnig er lagt til að tvöfalda fráveitukerfið og leggja nýjar skólp- og regnvatnslagnir á þessum kafla af sömu ástæðu og lýst var hér að ofan. Sömu valkostir í boði varðandi að nota núverandi lagnir. Milli Vegmúla og Hallarmúla er þó um að ræða mun stærri núverandi blandlagnir.

Núverandi 1200 mm blandlögn liggur í gegnum Lágmúlareit, rétt austan við gatnamót Kringlumýrarbrautar og Suðurlandsbrautar. Líklegt er að sú lögn lendi í uppnámi vegna skipulags á

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Lágmúlareit en ekki er búið að finna lögninni nýja legu. Í áframhaldandi hönnun veitukerfa í tengslum við uppbyggingu á Lágmúlareit og Borgarlínu þyrfti að athuga hvort finna má 1200 mm blandlögninni nýja legu sem hægt væri að leggja samhliða uppbyggingu Borgarlínu. Einnig væri vert að athuga hvort hægt sé að tengja 400 mm skólplögn, sem nú þverar Suðurlandsbraut við Lágmúla, við nýju 1200 mm skólplögnina áður en þær þvera Suðurlandsbraut.

5.2.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður við kaflann er metinn 300 Mkr.

5.3 Laugavegur og Hlemmur

5.3.1 Núverandi lagnir

STAÐSETNING	STÆRÐ LAGNA	LAGNINGARÁR
Í Laugavegi milli Bolholts og Hátúns	305 mm	1960, ófóðruð
Í Laugavegi milli Hátúns og Þjóðskjalasafns	381 mm	1925, fóðrað 2004
Í Laugavegi vestan við Ásholt	229 mm	1920, fóðrað 1998
Í Rauðarárstíg	229 mm	1920, ófóðrað
Í Rauðarárstíg og þverar Hlemm	1000 mm	1960, ófóðrað

5.3.2 Frumdrög

Frumdrög fráveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 165-EFU-0004 til 165-EFU-0005. Lagt er til að lagðar verði nýjar skólp- og regnvatnslagnir á nær öllum kaflanum frá gatnamótum Kringlumýrarbrautar og Laugavegs að Hlemmi. Á þessum kafla eru engar núverandi regnvatnslagnir heldur aðeins núverandi blandlagnir. Það er því lágmarksframkvæmd fráveitunnar að leggja nýjar regnvatnslagnir. Á kaflanum milli Bolholts og Hátúns lendir núverandi blandlögn á mörkum almennrar akreinar og græns svæðis. Núverandi blandlögn er frá 1960, ófóðruð, og því er annar valkostur á þessum kafla að nota þessa lögn áfram og leggja einungis nýja regnvatnslögn.

Á kaflanum frá Hátúni og að Þjóðskjalasafni liggur núverandi blandlögn frá 1925 og frá Ásholti að Hlemmi liggur núverandi blandlögn frá 1920. Þessar lagnir þarf að endurnýja og lagt verður tvöfalt kerfi fráveitu á þessum köflum. Við Hlemm er gert ráð fyrir að endurnýja núverandi 1000 mm blandlögn og leggja nýtt tvöfalt fráveitukerfi. Nýjar 1000 mm fráveitulagnir munu áfram tengjast við núverandi 1000 mm ræsi sem liggur í gegnum lóð Lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu. Þetta er þó aðeins tímabundin tenging og skal aftengja þegar nýjar lagnir verða lagðar í Bríetartúni og niður að Snorrabraut. Nýjar fráveitulagnir í Rauðarárstíg liggja samsíða nýjum 1000 mm fráveitulögnum í götunni og tengjast þær saman þar sem tímabundin tenging verður inn á núverandi 1000 mm ræsi.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

5.3.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður við kaflann er metinn 390 Mkr.

5.4 Lækjargata að Háskóla Íslands

5.4.1 Núverandi lagnir

STAÐSETNING	STÆRÐ LAGNA	LAGNINGARÁR
Neðst í Hverfisgötu	229 mm	1915, fóðrað 1997
Í Lækjargötu	1372 mm	1974, ófóðrað
Þverun Laugavegs við Bankastræti	400 mm	2002, ófóðrað
Þverun Lækjargötu við Amtmannsstíg	229 mm	1915, ófóðrað
Þverun Lækjargötu við Bókhlöðustíg	229 mm	2015, fóðrað 2015
Í Fríkirkjuvegi	610 mm	1918, ófóðrað
Í Skothúsvegi	381 mm	1925, fóðrað 2005
Í Suðurgötu norðaustan gatnamóta við Skothúsveg	250 mm	2004, ófóðrað
Við Melatorg	381 mm	1955, ófóðrað
Við Suðurgötu, suðvestan við Melatorg		2020
Við Sturlugötu	229 mm, 500 mm, 250 mm	1965, fóðrað 2006 og 2000

5.4.2 Frumdrög

Frumdrög fráveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 165-EFU-0006 til 165-EFU-0008. Neðst í Hverfisgötu verður lagt nýtt tvöfalt fráveitukerfi. Ný skólplögn verður tengd við núverandi 1200 mm blandlögn í Lækjargötu en ný regnvatnslögn frá Hverfisgötu tengist nýjum regnvatnslögnum í Lækjargötu. Regnvatnslagnir í Lækjargötu, Fríkirkjuvegi og Skothúsvegi byggja á skýrslu Verkís: *„Vatnsmýri – ofanvatnsáætlun, Frumhönnun“.* Þar er gert ráð fyrir útrás regnvatns í Tjörnina og að það hafi þá þegar farið í gegnum ofanvatnslausnir. Í Fríkirkjuvegi, frá gatnamótum við Skothúsveg að gatnamótum við Lækjargötu, er gert ráð fyrir að leggja nýja skólplögn samsíða nýjum regnvatnslögnum. Núverandi blandlögn í Fríkirkjuvegi verður þá aflögð. Eins er háttað með Skothúsveg þar sem nýtt tvöfalt kerfi fráveitu verður lagt en núverandi blandlögn aflögð. Í Suðurgötu liggja nýjar lagnir veitumiðla og því ekki þörf á framkvæmdum í tengslum við veitur. Hins vegar er gert ráð fyrir að nýjar skólp- og regnvatnslagnir verði lagðar í Sturlugötu, með breyttri legu götunnar. Ekki er á þessu stigi búið að ákveða hvernig uppbygging verður í kringum BSÍ og því eru ekki lögð fram frumdrög veitumiðla á því svæði.

5.4.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður við kaflann er metinn 250 Mkr.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

5.5 Landspítali Háskólasjúkrahús að Fossvogsbrú

5.5.1 Núverandi lagnir

STAÐSETNING	STÆRÐ LAGNA	LAGNINGARÁR
Gatnamót Hringbrautar og Bústaðavegar	300 mm	2005, ófóðrað
Arnarhlíð	250 mm, 300 mm	2009, ófóðrað
Vestan við Nauthólsveg	300 mm	1994-2004, ófóðrað
Í Nauthólsvegi	250 mm, 400 mm	2008, ófóðrað
Þverar Nauhólssvæði og flugbraut	1400 mm	1962, ófóðrað

5.5.2 Frumdrög

Frumdrög fráveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 165-EFU-0009 til 165-EFU-0012. Á svæðinu við Landspítala Háskólasjúkrahús verða lagðar nýja lagnir veitumiðla í tengslum við uppbyggingu á reitnum og verða þær ekki teknar fyrir í þessum frumdrögum. Ekki er vitað á þessu stigi hvernig breytingum verður háttað við gatnamót Miklubrautar og Bústaðavegar. Við gatnamótin er gert ráð fyrir að væntanlegur Miklubrautarstokkur byrji að ganga niður en hann kemur svo aftur upp við Kringluna. Einnig er gert ráð fyrir að Arnarhlíð tengist inn að gatnamótum. Gera má ráð fyrir að allar núverandi lagnir fráveitu lendi í uppnámi við gatnamót Miklubrautar og Bústaðavegar. Um er að ræða núverandi regnvatnslagnir ásamt núverandi skólplögn við aðrein Bústaðavegar. Í tengslum við Miklubrautarstokk og áhrif hans á fráveitukerfið má sjá skýrslu Verkís: *„Kerfisrannsóknir fráveitu“.* Í skýrslunni er gert ráð fyrir nýjum fráveitulögnum sunnan við Miklubraut.

Í áframhaldandi hönnun er lagt til að athugað verði hvort hægt er að leggja núverandi 1400 mm ræsi suður fyrir enda flugvallar, með Borgarlínu. Einnig þarf að meta hvort sú framkvæmd sé hagkvæm m.t.t. kostnaðar og fráveitukerfisins í heild.

5.5.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður við kaflann er metinn 540 Mkr.

5.6 Heildarkostnaðaráætlun fyrir fráveitu

Heildarkostnaður allra kafla vegna fráveitulagna er 2040 Mkr.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

6 RAFVEITA

Hér verður farið yfir frumdrög rafveitu og lögð fram kostnaðaráætlun. Yfirferðin byggir á kaflaskiptingu en heildar kostnaðaráætlun verður sett fram eftir yfirferð kaflanna.

6.1 Þverun Elliðavogs, Sæbraut og Suðurlandsbraut að Grensásvegi

6.1.1 Núverandi lagnir

Tafla 1 sýnir núverandi lagnir á kaflanum, stærð þeirra og lagningarár.

STAÐSETNING	SPENNUGILDI	STÆRÐ STRENGJA	LAGNINGARÁR
Sæbraut frá Miklubraut að gatnamótum Súðarvogar	11 kV	240 mm^2	1974
Suðurlandsbraut að gatnamótum við Skeiðarvog. Þverun Suðurlandsbrautar	132 kV 11 kV 400V	800 mm^2 70 – 240 mm^2 150 - 240 mm^2	2008 1960 - 2005 2007 - 2018
Suðurlandsbrautar frá Skeiðarvogi að Grensásvegi. Þverun Suðurlandsbrautar	11 kV 400 V	70 – 240 mm^2 10 - 240 mm^2	1970 – 2009 1968 – 2012
Stýristrengir þvera og liggja eftir Borgarlínu			
Ónotaðir Háspennu- og lágspennustrengir	0V	70 – 240 mm^2	1970 - 2018

6.1.2 Frumdrög

Frumdrög rafveitu og tillaga að nýjum strengjum eru sýnd á teikningum 155-EFU-0001 til 155-EFU-0002. Lagt er til að breyta legu á 132 kV streng sem liggur í akbraut Borgarlínunnar. Færa skal hann norðan megin í Suðurlandsbrautinni. Núverandi 11 kV strengur í Sæbraut, frá Elliðavogsstöð og að gatnamótum Sæbrautar við Kleppsmýrarveg og Skeiðarvog, mun lenda í uppnámi vegna væntanlegs vegstokks í Sæbraut á þessum kafla. Því þarf að leggja nýjan streng meðfram stokknum og gert er ráð fyrir að þær verði sami sverleiki á streng. Háspennu- og lágspennustrengir sem liggja í legu Borgarlínunnar, kostnaður við meðhöndlun á strengjum er reiknaður í heildarkostnaði.

Endurnýja þarf strengi sem eru eldri en 35 ára.

Austan við gatnamót Suðurlandsbrautar og Skeiðarvogs liggja núverandi háspennu og lágspennu stofnlagnir ásamt minni dreifilögnum. Þessar lagnir lenda í almennri akrein eftir uppbyggingu Borgarlínu og því er gert ráð fyrir að þær þurfi að færa í göngu- og hjólastíg. Núverandi lagnir á þessum stað munu einnig lenda í uppnámi vegna nýs skipulags og uppbyggingaráforma við Skeifuna.

Tengiskápar við gangstétt lenda í uppnámi við vinnu við Borgarlínu. Ekki er kostnaður reiknaður við uppfærslu á skápum. Áætlaður er meðhöndlunarkostnaður við tengiskápana.

Meðhöndla þarf stýristrengi frá Vatns- og Hitaveitu sem liggur í legu Borgarlínunnar.

Fjarlægja þarf ónotaðan 70 mm^2 11 kV streng frá 1960 sem liggur frá hringtorgi við Skeiðarvog og að Faxafeni í legu Borgarlínu gangstéttar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður fyrir kaflann er áætlaður 120 mKr.

6.2 Suðurlandsbraut frá Grensásvegi að Laugavegi

6.2.1 Núverandi lagnir

Tafla 1 sýnir núverandi lagnir á kaflanum, stærð þeirra og lagningarár.

STAÐSETNING	SPENNUGILDI	STÆRÐ STRENGJA	LAGNINGARÁR
Á kafla frá Grensásvegi og að Laugavegi	11 kV 400 V	70, 240 mm^2 10 – 240 mm2	1970 – 2012 1965 - 1986
Þveranir á Suðurlandsbraut	11 kV 400V	70 – 240 mm^2 70 mm^2	1980 - 2004 1970
Stýristrengir þvera og liggja eftir Borgarlínu			
Ónotaðir Háspennu- og lágspennustrengir	0V	70 – 240 mm^2	1970 - 2018

6.2.2 Frumdrög

Frumdrög rafveitu og tillaga að nýjum strengjum eru sýnd á teikningum 305-EFU-0003 til 305-EFU-0004. Lagt er til að endurnýja og færa 11 kV streng frá árinu 1980 og 1989 sem mun liggja í akbraut að sunnan og þverar Suðurlandsbraut við Reykjaveg. Strengurinn skal vera færður í gangbrautar- eða hjólabrautarlegu, en mun þvera Suðurlandsbrautina áfram. Annar 11 kV strengur frá árinu 1986 liggur vestast í Suðurlandsbrautinni að norðan verðu og mun liggja að hluta í akbraut Borgarlínunnar. Strengurinn skal vera færður í gangbrautar- eða hjólabrautarlegu. Háspennu- og lágspennustrengir liggja í legu Borgarlínunnar, kostnaður við meðhöndlun á strengjum er reiknaður í heildarkostnaði.

Endurnýja þarf strengi sem eru eldri en 35 ára.

Tengiskápar við gangstétt lenda í uppnámi við vinnu við Borgarlínu. Ekki er kostnaður reiknaður við uppfærslu á skápum. Áætlaður er meðhöndlunarkostnaður við tengiskápana.

Meðhöndla þarf stýristrengi frá Hitaveitu sem liggur í legu Borgarlínunnar.

Fjarlægja þarf ónotaðan 70 og 240 mm^2 11 kV streng frá 1970 - 1980 sem liggja í legu Borgarlínunnar og þvera Suðurlandsbraut við Kringlumýrarbraut.

6.2.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður fyrir kaflann er áætlaður 19 mKr.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

6.3 Laugavegur og Hlemmur

6.3.1 Núverandi lagnir

Tafla 1 sýnir núverandi lagnir á kaflanum, stærð þeirra og lagningarár.

STAÐSETNING	SPENNUGILDI	STÆRÐ STRENGJA	LAGNINGARÁR
Á kafla frá Suðurlandsbraut og að Hlemmi	11 kV 400 V	70, 240 mm^2 10 – 240 mm2	1969 – 2012 1927 - 2021
Þveranir á Laugaveg og aðra vegi sem liggja að Laugavegi	11 kV 400V	150 – 240 mm^2 240 mm^2	1964 - 2012 2008
Stýristrengir þvera og liggja eftir Borgarlínu			
Ónotaðir Háspennu- og lágspennustrengir	0V	10 – 240 mm^2	1959 - 2008

6.3.2 Frumdrög

Frumdrög rafveitu og tillaga að nýjum strengjum eru sýnd á teikningum 305-EFU-0004 til 305-EFU-0006. Lagt er til að færa tvo 11 kV streng frá árinu 2000 - 2002 og einn 400 V streng frá árinu 1977 sem munu liggja í akbraut að norðan og þverar Laugaveg við Nóatún. Einn af þessum 11 kV strengjum mun liggja í akbraut að sunnan verðu frá Nóatúni að Ásholti. Strengirnir skal vera færður í gangbrautarlegu, en mun áfram þvera Laugaveginn. Háspennu- og lágspennustrengir liggja í legu Borgarlínunnar, kostnaður við meðhöndlun á strengjum er reiknaður í heildarkostnaði.

Endurnýja þarf strengi sem eru eldri en 35 ára.

Tengiskápar við gangstétt lenda í uppnámi við vinnu við Borgarlínu. Ekki er kostnaður reiknaður við uppfærslu á skápum. Áætlaður er meðhöndlunarkostnaður við tengiskápana.

Meðhöndla þarf stýristrengi frá Hitaveitu sem liggur í legu Borgarlínunnar.

Fjarlægja þarf ónotaðan 70 og 240 mm^2 11 kV streng frá árunum 1959 - 2003 sem liggja í legu Borgarlínunnar og þvera Nóatún og Ásholt.

6.3.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður fyrir kaflann er áætlaður 25 mKr.

6.4 Lækjagata að Háskóla Íslands

6.4.1 Núverandi lagnir

Tafla 1 sýnir núverandi lagnir á kaflanum, stærð þeirra og lagningarár.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

STAÐSETNING	SPENNUGILDI	STÆRÐ STRENGJA	LAGNINGARÁR
Á kafla frá Hverfisgötu, eftir Lækjargötu, Vonarstræti og Suðurgötu að Melatorgi, einnig þveranir	11 kV 400 V	83, 240 mm^2 10 – 240 mm2	1977 – 2007 1966 – 2017
Á kafla frá Lækjargötu, eftir Fríkirkjuvegi og Skothúsvegi að Melatorgi, einnig þveranir	11 kV 400V	240 mm^2 10 - 240 mm^2	1994 1989 – 2014
Á kafla frá Melatorgi, eftir Suðurgötu, Sturlugötu, Njarðargötu og að Landspítala	132 kV 11 kV 400 V	500 mm^2 70 – 240 mm^2 10 – 300 mm^2	1989 1960 - 2014 1946 - 2019
Ónotaðir Háspennu- og lágspennustrengir	0V	10 – 240 mm^2	1910 - 2016

6.4.2 Frumdrög

Frumdrög rafveitu og tillaga að nýjum strengjum eru sýnd á teikningum 305-EFU-0006 til 305-EFU-0009. Ekki er gert ráð fyrir að færa þurfi 132 kV strenginn sem liggur í gegnum Melatorg. Lagt er til að endurnýja og færa 11 kV streng frá árinu 1988 og 400 V strengir frá árinu 1976 sem munu liggja í akbraut eftir Vonarstræti og hluta í Lækjargötu. Strengurinn skal vera færður í gangbrautarlegu, en mun áfram þvera Vonarstræti. Eftir Suðurgötunni liggja 400 V stofnar og heimtaugar sem munu lenda í akbraut Borgarlínunnar, færa skal strengina í legu gangbrautar. Það er þó nokkuð um þveranir í Lækjargötu, Vonarstræti, Suðurgötu, Sturlugötu og Njarðargötu. Háspennu- og lágspennustrengir liggja í legu Borgarlínunnar, kostnaður við meðhöndlun á strengjum er reiknaður í heildarkostnaði.

Endurnýja þarf strengi sem eru eldri en 35 ára.

Lagt er til að færa 11 kV streng frá árinu 2014 sem mun liggja í akbraut eftir Sturlugötu við Náttúrufræðihús. Strengurinn skal vera færður í gangbrautarlegu, en mun áfram þvera Sturlugötu. Einnig þarf að færa 400 V heimtaugar í Náttúrufræðihúsið frá árinu 2003.

11 kV strengur sem liggur eftir Njarðargötu skal vera færður í legu gangbrautar.

Lega rafbílahleðslustöðvar við Fríkirkjuveg er í uppnámi við legu Borgarlínu. Ekki er gert ráð fyrir bílastæðum við stöðina. Því er lagt til að fjarlægja stöðina.

Óljóst er hvort þurfi að færa dreifistöð 827 við Sturlugötu 1A. Ekki er áætlaður kostnaður við færslu á stöðinni.

Tengiskápar við gangstétt lenda í uppnámi við vinnu við Borgarlínu. Ekki er kostnaður reiknaður við uppfærslu á skápum. Áætlaður er meðhöndlunarkostnaður við tengiskápana.

Fjarlægja þarf ónotaðan 70 og 240 mm^2 11 kV streng frá árunum 1910 - 2003 sem liggja í legu Borgarlínunnar.

6.4.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður fyrir kaflann er áætlaður 34 mKr.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

6.5 Landspítali Háskólasjúkrahús að Fossvogsbrú

6.5.1 Núverandi lagnir

Tafla 1 sýnir núverandi lagnir á kaflanum, stærð þeirra og lagningarár.

STAÐSETNING	SPENNUGILDI	STÆRÐ STRENGJA	LAGNINGARÁR
Reit við Háskóla Sjúkrahús	11 kV	240 mm^2	2005 - 2019
Gatnamót Hringbrautar og Bústaðarvegar	11 kV 400 V	240 mm^2 50 mm2	2005 2009
Arnarhlíð	400V	50, 240 mm^2	2019 – 2020
Á kafla frá gatnamótum Arnarhlíðar eftir Nauthólsvegi að HR	11 kV 400 V	240 mm^2 150, 240 mm^2	2004 - 2009 2018 - 2019
Frá HR að Fossvogsbrú	11 kV 400V	240 mm^2 50, 240 mm^2	1994 – 2009 1994 - 2009
Fossvogsbrú	132 kV Stýrisstrengur	630 mm^2	1991
Ónotaðir Háspennu- og lágspennustrengir	0V	10 – 240 mm^2	1962 - 2009

6.5.2 Frumdrög

Frumdrög rafveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 305-EFU-0009 til 305-EFU-0012. Á svæðinu við Landspítala Háskólasjúkrahús verða lagðar nýja lagnir veitumiðla í tengslum við uppbyggingu á reitnum og verða þær ekki teknar fyrir í þessum frumdrögum einnig er ekki tekinn dreifistöð 1376 sem gæti lent í uppnám á reitnum, virðist vera spennistöð fyrir vinnurafmagn. 11 kV strengir liggja í legu Borgarlínunnar, færa skal strengi í legu gangbrautar. Ekki er vitað á þessu stigi hvernig breytingum verður háttað við gatnamót Miklubrautar og Bústaðavegar. Við gatnamótin er gert ráð fyrir að væntanlegur Miklubrautarstokkur byrji að ganga niður en hann kemur svo aftur upp við Kringluna. Einnig er gert ráð fyrir að Arnarhlíð tengist inn að gatnamótum. Gera má ráð fyrir að allar núverandi lagnir rafveitu lendi í uppnámi við gatnamót Miklubrautar og Bústaðavegar. Um er að ræða núverandi 11 kV lagnir ásamt núverandi lágspennulagnir við aðrein Hringbrautar, Bústaðavegar og Miklubrautar.

Eftir Arnarhlíða liggja 400 V stofnar og heimtaugar, færa skal strengi í legu gangbrautar.

Lagt er til að færa 11 kV streng frá árinu 2009 og 2017 sem mun liggja í akbraut eftir Nauthólsvegi að hluta. Strengurinn skal vera færður í gangbrautarlegu, en mun áfram þvera Nauthólsveg við hringtorg við Háskóla Reykjavíkur. Það er þó nokkuð um þveranir í Nauthólsveg. Háspennu- og lágspennustrengir liggja í legu Borgarlínunnar, kostnaður við meðhöndlun á strengjum er reiknaður í heildarkostnaði.

Endurnýja þarf strengi sem eru eldri en 35 ára.

Gera má ráð fyrir að núverandi háspennu- lágspennulagnir lendi í uppnámi við Borgarlínu en ekki er vitað á þessu stigi hvernig breytingum verður háttað við innkeyrslu að Háskóla Reykjavíkur.

Lagt er til að endurnýja 11kV streng frá árinu 1994 sem þverar Borgarlínu við Siglingaklúbbhúsið.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Lega 132 kV strengs sem liggur yfir Skerjafjörð kemst í uppnám við framkvæmd á Fossvogsbrúnni, en ekki tekinn fyrir í þessum frumdrögum því kostnaðarmat er í vinnslu hjá Eflu.

Tengiskápar við gangstétt lenda í uppnámi við vinnu við Borgarlínu. Ekki er kostnaður reiknaður við uppfærslu á skápum. Áætlaður er meðhöndlunarkostnaður við tengiskápana.

6.5.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður fyrir kaflann er áætlaður 23 mkr.

6.6 Kársnes

6.6.1 Núverandi lagnir

Tafla 1 sýnir núverandi lagnir á kaflanum, stærð þeirra og lagningarár.

STAÐSETNING	SPENNUGILDI	STÆRÐ STRENGJA	LAGNINGARÁR
Eftir Vesturbör og Bakkabraut að Bryggjuvör	11 kV 400 V	240 mm^2 10 – 300 mm^2	1998, 2020 1998 - 2020
Frá Bakkabraut í nýrri legu eftir Bryggjuvör og eftir Borgarholtsbraut	11 kV 400 V	25 - 240 mm^2 10 - 240 mm^2	1960 - 2019 1951 - 2003
Við Hamraborgbrúnna og Digranesvegur	11 kV	240 mm^2	1978
Ónotaðir Háspennu- og lágspennustrengir	0V	10 - 240 mm^2	1966 - 2019

6.6.2 Frumdrög

Frumdrög rafveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 305-EFU-0011 til 305-EFU-0013. Háspennu- lágspennustrengir eru að þvera Vesturvör og Bakkabraut, endurnýta skal strenginn frá 2020 sem þverar Vesturvör en meta skal ástand á streng frá 1998 sem þverar Bakkabraut. Háspennu- og lágspennustrengir liggja í gang- og hjólreiðabraut og mun vera í uppnámi við uppgröft.

Heimtaugar, stofn og tengiskápur komast í uppnám við stoppistöð Borgarlínu við Vesturvör 30. Færa skal strengi og tengiskáp í legu gangbrautar.

Háspennu- og lágspennustrengir liggja í legu Borgarlínunnar, kostnaður við meðhöndlun á strengjum er reiknaður í heildarkostnaði.

Mælst er til að endurnýja út strengjum sem eru eldri en 35 ára.

Við Bryggjuvör liggur 11 kV strengur frá 1999 að norðan verðu og þverar nýja legu Borgarlínunnar, þennan streng skal færa að sunnan verðu og leggja nýjan streng. Eftir Borgarholtsbrautinni liggja mikið af gömlum heimtaugum í gang- og hjólreiðarstígum einnig eru þessar lagnir að þvera Borgarlínuna, mælst er með að endurnýja þær lagnir. Háspennustrengir eru að þvera Borgarholtsbrautina að vestan og austan verðu, þetta eru gamlir (1971 og 1973) strengir sem skal endurnýja. Að austan verður liggur 11 kV strengur eftir akbraut, færa og endurnýja skal þann streng frá árinu 1973.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Við brúnna hjá Hamraborg er ekki gert ráð fyrir að færa strengi.

Tengiskápar við gangstétt lenda í uppnámi við vinnu við Borgarlínu. Ekki er kostnaður reiknaður við uppfærslu á skápum. Áætlaður er meðhöndlunarkostnaður við tengiskápana.

6.6.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður fyrir kaflann er áætlaður 31 mkr.

6.7 Stórhöfði

6.7.1 Núverandi lagnir

Tafla 1 sýnir núverandi lagnir á kaflanum, stærð þeirra og lagningarár.

STAÐSETNING	SPENNUGILDI	STÆRÐ STRENGJA	LAGNINGARÁR
Kafli frá Sæbraut yfir iðnaðarsvæði að Breiðhöfða	11 kV 400 V	70 - 240 mm^2 70 – 120 mm^2	1984, 1995 1962 – 1986
Kafli eftir Stórhöfða	11 kV	70 - 240 mm^2	1969
Ónotaðir Háspennu- og lágspennustrengir	0V	70 mm^2	1969

6.7.2 Frumdrög

Frumdrög rafveitu og tillaga að nýjum lögnum eru sýnd á teikningum 305-EFU-0014 til 305-EFU-0013. Svæðið við nýja legu á Borgarlínu frá Sævarhöfða að Breiðhöfða er ný framkvæmd og efnisskipta þarf um jarðveg. Dreifistöð 93 liggur í legunni og þarf því að færa hana eða leggja af. Áætlaður er kostnaður við að endurnýja stöðina. Strengir á þessu svæði skulu vera endurlagðir ef deiliskipulag segir til um það.

Endurnýja og færa skal 11kV streng sem liggur í akbraut eftir Breiðhöfða. Endurnýja skal 11 kV strengi í Stórhöfða.

Mælst er til að endurnýja út strengjum sem eru eldri en 35 ára.

Tengiskápar við gangstétt lenda í uppnámi við vinnu við Borgarlínu. Ekki er kostnaður reiknaður við uppfærslu á skápum. Áætlaður er meðhöndlunarkostnaður við tengiskápana.

6.7.3 Kostnaðaráætlun

Heildarkostnaður fyrir kaflann er áætlaður 64 mkr.

6.8 Heildarkostnaðaráætlun fyrir rafveitu

Heildarkostnaður allra kafla vegna rafveitustrengja, há- og lágspennu er 316 mkr.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Gert er ráð fyrir að ný DN700 hitaveitulögn liggi í nýrri brú yfir Geirsnef og að Ártúnshöfða.

Elliðavogsstöð aflögð og komið fyrir lokum í jörðu í staðinn. Bakrásarlagnir tengdar við nýjar regnvatnslagnir við Sogaræsi.

DN700

DN600

DN500

Sæbraut

Tenging við regnvatnslagnir við Sogaræsi

Blátt svæði merkir að nákvæm leið Borgarlínu er ekki ljós en verði á skilgreindu svæði

Núv. DN350 Elliðavogsæð lendir í uppnámi vegna stokks í Sæbraut. Nýjar lagnir lagðar í tengslum við uppbyggingu stokks.

Gert er ráð fyrir að endurleggja þær lagnir sem eru á svæði þar sem enginn vegur er í dag.

100 mm

Göngu- og hjólastígar eru auðkenndir með dökkbláum og ljósgráum lit.

Akbraut Borgarlínu er auðkennd með rauðum lit.

Almenn akbraut er auðkennd með gráum lit.

Dugguvogur

Sundavogur

Eikjuvogur

Gnoðarvogur

Langholtsvegur

Suðurlandsbraut

Skal sett at 000000.dags. 25.10.2026

SKÝRINGAR:

- Ný lögn 1.áfangi - Framrás
- Ný lögn 1.áfangi- Bakrás
- Núverandi lögn - Stokkur
- Núverandi lögn - Framrás
- Núverandi lögn - Bakrás
- Núverandi lögn sem aflegst

LYKILMYND:

0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína

Sæbraut - Suðurlandsbraut

Hitaveita

Grunnmynd

Hannað AHE

Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 165-EFU-0001 Kvarði 1:1000

Tenging við núverandi
125 mm fram- og bakrásarlagnir
hitaveitu.

Hitaveitulagnir lenda í almennri akbraut.
Gert er ráð fyrir að færa þær
í göngu- og hjólastíg

Tenging við núverandi
500 mm framrásarlögn

DN500
DN200
DN200
DN500
DN125
DN125

Gnoðarvogur
Skeiðarvogur
Suðurlandsbraut

Lagnir í þverun frá 1999.
Ekki gert ráð fyrir að endurnýja.

Brunnur aflagður og nýjum lokum komið
fyrir við nýja tengipunkta

Tenging við núverandi
400 mm/500 mm framrásarlagnir
og 250 mm bakrásarlögn

Álfheimar
Glæsibær

Framrásarlögn frá 2008,
þarf ekki að endurnýja nema hún
lendi í uppnámi vegna framkvæmda

Grensásvegur

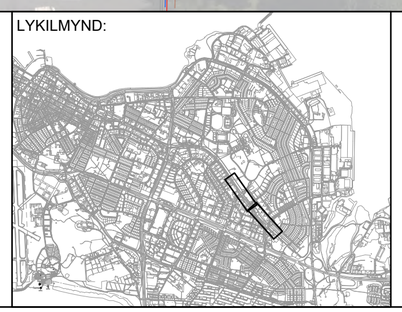
Nýjar hitaveitulagnir í göngu-og hjólastíg.
Mögulegt að tengja heimæðar þangað og
afleggja hitaveitulagnir innan lóðar, vegna
uppbyggingar við Skeifuna.

Skal sett af 0000000000 Dags: 25.10.2019

SKÝRINGAR:

- Ný lögn 1.áfangi - Framrás
- Ný lögn 1.áfangi- Bakrás
- Núverandi lögn - Stokkur
- Núverandi lögn - Framrás
- Núverandi lögn - Bakrás
- Núverandi lögn sem aflegst

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100
1:1000 m

Útg.	Dags.	Lýsing	Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Suðurlandsbraut
Hitaveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 165-EFU-0002 Kvarði 1:1000

Tenging við núverandi
150 mm fram- og bakrásarlagnir

Hér liggja núverandi hitaveitulagnir,
síðan 2018, sem lenda í göngu-og
hjólastíg. Ekki þörf á að endurnýja.

Núverandi 100 mm hitaveitulagnir
frá 1964 endurnýjaðar í göngu-og hjólastíg.

Suðurlandsbraut

Vegmúli

Meta þarf í áframhaldandi hönnun hvort
færa á núverandi hitaveitulagnir sem liggja
innan Lágmúlareits í göngu-og hjólastíg,
vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar við reitinn.

Engjateigur

Lagnir frá 2004 í þverun,
þarf ekki að endurnýja nema þær
lendi í uppnámi vegna framkvæmda

150 mm

150 mm

Suðurlandsbraut

Núverandi hitaveitubrunnur
aflagður.

Núverandi 125 mm hitaveitulagnir
frá 1964 endurnýjaðar í göngu-og hjólastíg.

Tenging við núverandi
150 mm fram- og bakrásarlagnir

150 mm

150 mm

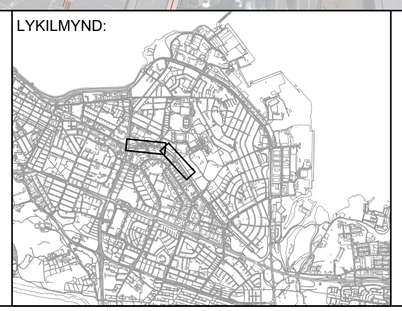
Núverandi 100 mm hitaveitulagnir
frá 1964 endurnýjaðar í göngu-og hjólastíg.

Skal sett af 000000000 dags: 25.10.2021

SKÝRINGAR:

- Ný lögn 1.áfangi - Framrás
- Ný lögn 1.áfangi- Bakrás
- Núverandi lögn - Stokkur
- Núverandi lögn - Framrás
- Núverandi lögn - Bakrás
- Núverandi lögn sem aflegst

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Suðurlandsbraut
Hitaveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 165-EFU-0003 Kvarði 1:1000

Núverandi hitaveitulagnir frá 2003
lenda í almennri akrein.
Gert ráð fyrir að endurleggja í
göngu-og hjólastíg.

350 mm
125 mm
150 mm

Lagnir frá 2013 í þverun,
þarf ekki að endurnýja nema
þær lendi í uppnámi vegna framkvæmda

Tenging við núverandi
80 mm framrás í Bríetartúni

Núverandi 80 mm framrás endurnýjuð
og bakrás lögð samsíða.

80 mm

Núverandi framrás endurnýjuð
að núverandi byggingum

150 mm

Núverandi þverun endurnýjuð
og bakrás lögð samsíða.

Tenging við núverandi hitaveitulagnir
í samræmi við uppbyggingu og endurnýjun
við Hlemm.

150 mm

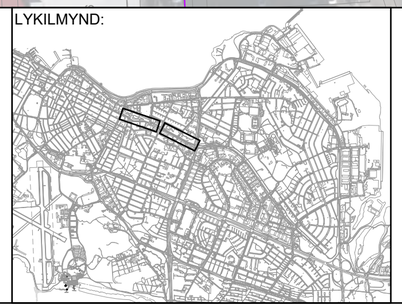
200 mm

Laugavegur
Hátún
Bríetartún
Rauðarárstígur
Hverfisgata
Bolholt
Mjölnisholt
Ásholt
Múlalundur
Þjóðskjalasafn

SKÝRINGAR:

- Ný lögn 1.áfangi - Framrás
- Ný lögn 1.áfangi- Bakrás
- Núverandi lögn - Stokkur
- Núverandi lögn - Framrás
- Núverandi lögn - Bakrás
- Núverandi lögn sem aflegst

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100
1:1000 m

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Laugavegur
Hitaveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 165-EFU-0004 Kvarði 1:1000

Skjal sett á 000.000.000.000.25.10.2024

Tenging við núverandi 250 mm framrásarlögn í Skothúsvegi.

Meta þarf í áframhaldandi hönnun hvort endurleggja þurfi hitaveitulagnir að núverandi byggingum. Lagnir frá 1998.

Þverun frá árinu 2003. Ekki gert ráð fyrir að endurnýja.

Meta þarf í áframhaldandi hönnun hvort endurleggja þurfi hitaveitulagnir að núverandi byggingum. Lagnir frá 1998.

Þverun frá árinu 2003. Ekki gert ráð fyrir að endurnýja.

Tenging við núverandi 250 mm framrennsli

200 mm

250 mm

Núverandir 250 mm framrás, frá 1990, lendir í Borgarlínu akrein. Gert ráð fyrir að leggja nýjar hitaveitulagnir í göngu- og hjólastíg.

Tenging við núverandi 250 mm framrás í Hverfisgötu.

SKÝRINGAR:

- Ný lögn 1.áfangi - Framrás
- Ný lögn 1.áfangi- Bakrás
- Núverandi lögn - Stokkur
- Núverandi lögn - Framrás
- Núverandi lögn - Bakrás
- Núverandi lögn sem aflegst

LYKILMYND:

0 20 40 60 80 100
1:1000 m

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Fríkirkjuvegur -Lækjargata
Hitaveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 165-EFU-0005 Kvarði 1:1000

Skjal sett at 00000000_20210226.dgn

Tenging við núverandi 350 mm framrásarlögn að Hringbraut og núverandi 250 mm framrásarlögn í Suðurgötu.

Núv. Ø250 mm lögn í stokki frá 1983. Gert er ráð fyrir að endurnýja og leggja bakrásarlögn samsíða.

Tenging við núverandi 250 mm framrásarlögn í Skothúsvegi.

250 mm

200 mm

Skothúsvegur

Suðurgata

Tjarnargata

Hringbraut

Bjarkargata

Hljómskálagarður

Tjörnin

Brynjólfsgata

250 mm

SKÝRINGAR:

- Ný lögn 1.áfangi - Framrás
- Ný lögn 1.áfangi- Bakrás
- Núverandi lögn - Stokkur
- Núverandi lögn - Framrás
- Núverandi lögn - Bakrás
- Núverandi lögn sem aflegst

LYKILMYND:

0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR

Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína

Skothúsvegur - Suðurgata

Hitaveita

Grunnmynd

Hannað AHE

Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 165-EFU-0006 Kvarði 1:1000

Skjal á vef 000000.dgn: 25.10.2026

Tenging við núverandi 200 mm framrennsli í Sæmundargötu

Tenging við núverandi 250 mm bakrennslislögn í stokki í Sæmundargötu

150 mm

150 mm

250 mm

Núv. bakrásarlögn í stokki frá 1962 endurnýjuð og færð í gangstétt

Núverandi framrásarlögn endurnýjuð í göngu-og hjólastíg. Bakrásarlögn lögð samsíða

Nýjar hitaveitulagnir tengdar við núverandi tvöfalt kerfi í Bjargargötu

Sturlugata

Suðurgata

Aragata

Oddagata

Sæmundargata

Bjargargata

Njarðargata

Norrænahúsið

Náttúrufræðihús

Árnagarður

Hátíðasalur

Oddi

Hugvísindahús

Njarðargata

Fjölnisgata

SKÝRINGAR:

- Ný lögn 1.áfangi - Framrás
- Ný lögn 1.áfangi- Bakrás
- Núverandi lögn - Stokkur
- Núverandi lögn - Framrás
- Núverandi lögn - Bakrás
- Núverandi lögn sem aflegst

LYKILMYND:

0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína

Sturlugata -Njarðargata

Hitaveita

Grunnmynd

Hannað AHE

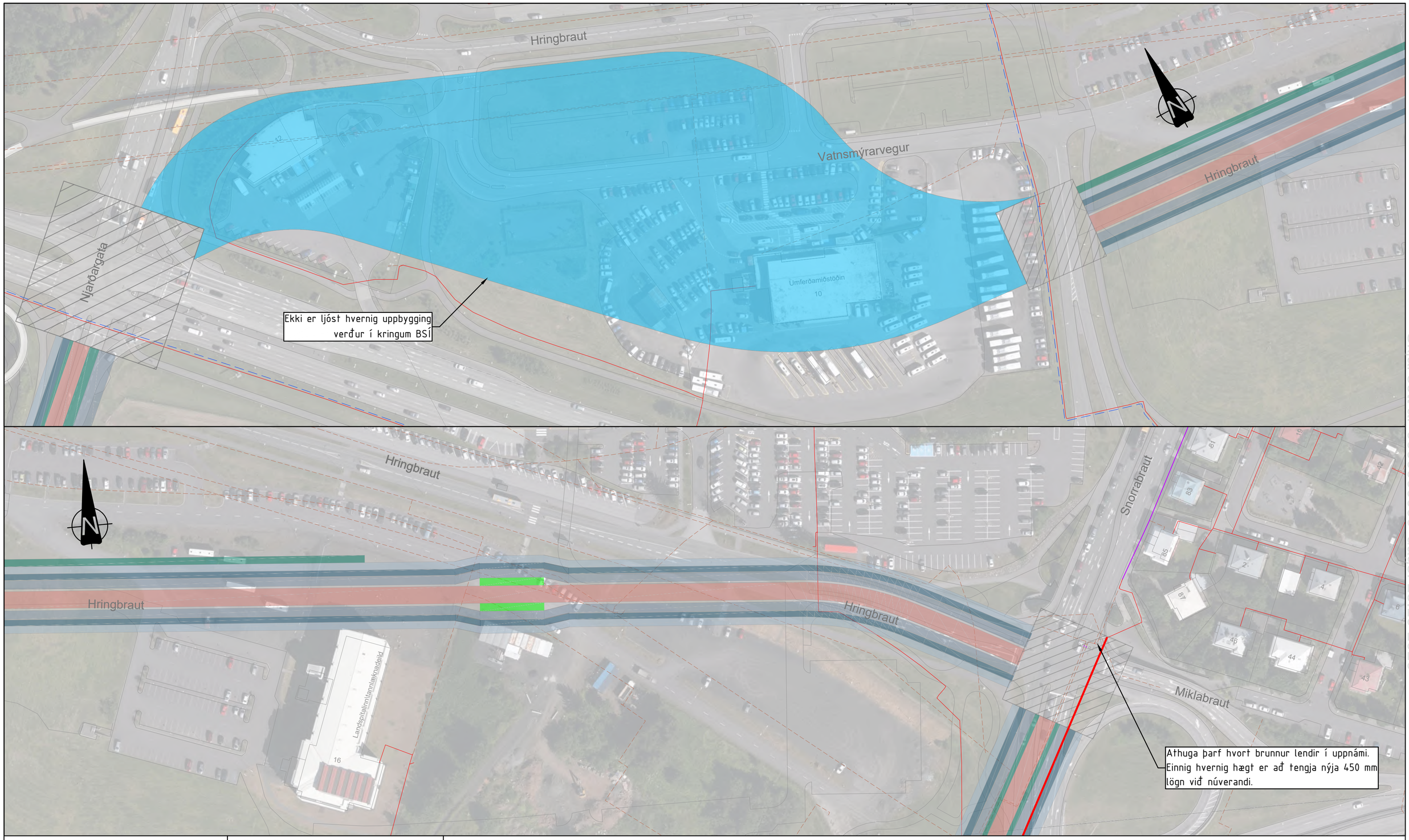
Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 165-EFU-0007 Kvarði 1:1000

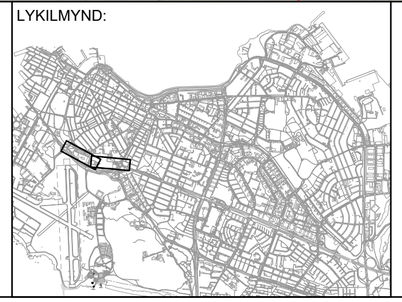
Skjal tekið af vef 25.10.2029 dags: 25.10.2029



SKÝRINGAR:

- Ný lögn 1.áfangi - Framrás
- Ný lögn 1.áfangi- Bakrás
- Núverandi lögn - Stokkur
- Núverandi lögn - Framrás
- Núverandi lögn - Bakrás
- Núverandi lögn sem aflegst

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína

BSÍ - Hringbraut

Hitaveita

Grunnmynd

Hannað AHE

Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 165-EFU-0008 Kvarði 1:1000

Skal sett at 00000.00000.dgds.25.10.2026

Tengingar við núverandi stofnlagnir hitaveitu.

Athuga þarf hvort brunnur lendir í uppnámi. Einnig hvernig hægt er að tengja nýja 450 mm lögn við núverandi.

Líklegt er að núv. lokahús lendi í uppnámi vegna breytinga. Koma þarf fyrir nýjum lokum á stofnæðar.

Óljóst er hvernig gatnamót Bústaðavegar og Miklubrautar verða og einnig óljóst hvaða lagnir þurfi að endurleggja og hvernig

450 mm

300 mm

500 mm

250 mm

Miklabraut

Arnarhlíð

Nauthólsvegur

Flugbraut

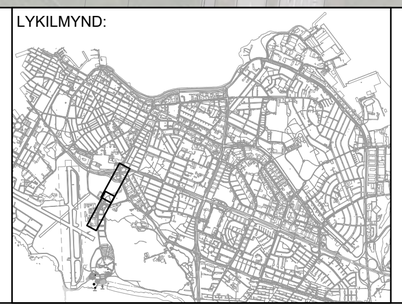
Flugvallarsjóm

Flugbrautaskóli

Skýringar á uppdrætti:

- Ný lögn 1.áfangi - Framrás
- Ný lögn 1.áfangi- Bakrás
- Núverandi lögn - Stokkur
- Núverandi lögn - Framrás
- Núverandi lögn - Bakrás
- Núverandi lögn sem aflegst

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

VEITUR

Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

Borgarlína

Arnarhlíð - Nauthólsvegur

Hitaveita

Grunnmynd

Hannað AHE

Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 165-EFU-0009 Kvarði 1:1000

Skal sett at 0000 Dags: 25.10.2022

Núverandi 250 mm fram- og bakrennsli lendir undir almennri akbraut.
Gert ráð fyrir að koma nýjum lögnum fyrir í göngu- og hjólastíg.

Tenging við núverandi 250 mm fram- og bakrennsli

Tenging við núv. 250 mm fram- og bakrennsli

Tenging við núv. 250 mm fram- og bakrennsli

Mögulega verða nýjar lagnir ekki í Nauthólsvegi heldur í meðfram Borgarlínu í gegnum svæði HR. Útfærsla Borgarlínu er ekki komin á hreint á svæðinu í kringum HR.

Hitaveitulögn í Nauthólsvegi er stofnlögn að Vesturbænum í RVK og Kópavogi. Gæti hún orðið allt að 900 mm en fara þarf yfir forsendur í áframhaldandi hönnun. Einnig þarf að finna hentuga lagnaleið upp að Öskjuhlíð.

Nauthólsvegur

Menntasvegur

Leikskóli

87

89

85A

85B

SKÝRINGAR:

- Ný lögn 1.áfangi - Framrás
- Ný lögn 1.áfangi- Bakrás
- Núverandi lögn - Stokkur
- Núverandi lögn - Framrás
- Núverandi lögn - Bakrás
- Núverandi lögn sem aflegst

LYKILMYND:

0 20 40 60 80 100
1:1000 m

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Nauthólsvegur - Stígur að Skerjafirði
Hitaveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 165-EFU-0010 Kvarði 1:1000

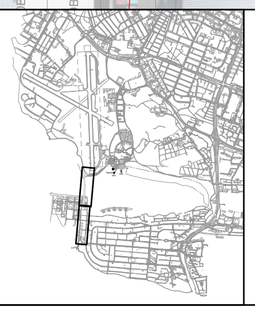
Skjal sett á pdf 25.10.2021



SKÝRINGAR:

- Ný lögn 1.áfangi - Framrás
- Ný lögn 1.áfangi- Bakrás
- Núverandi lögn - Stokkur
- Núverandi lögn - Framrás
- Núverandi lögn - Bakrás
- Núverandi lögn sem aflegst

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína

Fossvogsbrú - Vesturvör - Bakkabraut

Hitaveita

Grunnmynd

Hannað AHE

Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 165-EFU-0011 Kvarði 1:1000

Skjal nr. 0000.0000.0000.2026

Hér er ekki núverandi vegur og því líklegt að endurleggja þurfi lagnir í þverun.

200 mm

Bryggjuvör

Bakkabraut

Kársnesbraut

Borgarholtsbraut

Hlégerði

Skólagerði

Leikskýli

Hófgerði

Kastalag

Ef það á að fara í vegaframkvæmdir þá þarf einnig að huga að endurnýjun þverana í Borgarholtsbraut.

Tenging við núverandi framrennsli í Borgarholtsbraut og Urðarbraut

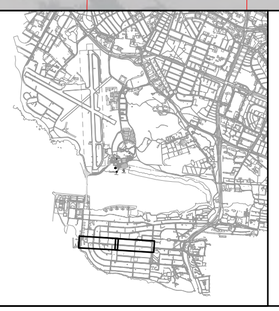
Urðarbraut

Skal sett af 000000 dags. 25.10.2026

SKÝRINGAR:

- Ný lögn 1.áfangi - Framrás
- Ný lögn 1.áfangi- Bakrás
- Núverandi lögn - Stokkur
- Núverandi lögn - Framrás
- Núverandi lögn - Bakrás
- Núverandi lögn sem aflegst

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg.	Dags.	Lýsing	Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína

Borgarholtsbraut

Hitaveita

Grunnmynd

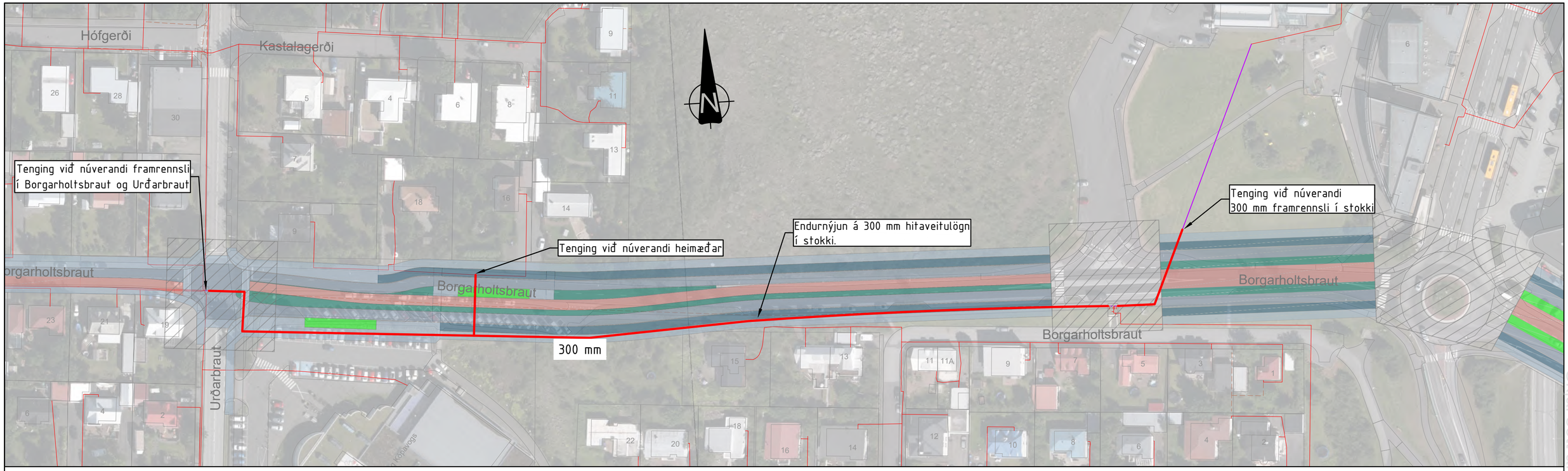
Hannað AHE

Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

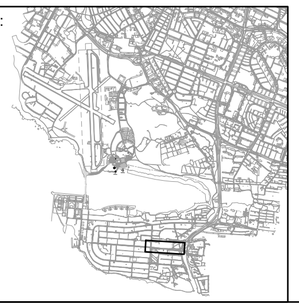
Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 165-EFU-0012 Kvarði 1:1000



SKÝRINGAR:

- Ný lögn 1.áfangi - Framrás
- Ný lögn 1.áfangi- Bakrás
- Núverandi lögn - Stokkur
- Núverandi lögn - Framrás
- Núverandi lögn - Bakrás
- Núverandi lögn sem aflegst

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg.	Dags.	Lýsing	Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína

Borgarholtsbraut

Hitaveita

Grunnmynd

Hannað AHE

Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 165-EFU-0013 Kvarði 1:1000

Skjal sett á pdf 25.01.2029

400 mm

Hér er áætlað að ný brú tengi Vogahverfi og Ártúnshöfða. Borgarlína gengur yfir brúnna.

Áætlað er að hafa hér möguleika á því að tengja við stofnæð í Rafstöðvarvegi.

Tenging við 350 mm ductil

400 mm

350 mm

Líklega lendir núverandi 350 mm vatnsveitulögn í uppnámi við gatnamótin. Hér kemur Sæbrautarstokkur aftur upp á yfirborð og gerð verða ný gatnamót.

200 mm

Gert er ráð fyrir að endurleggja núverandi vatnsveitulögn sem þverar Sæbrautarstokk ofan á stokkinn.

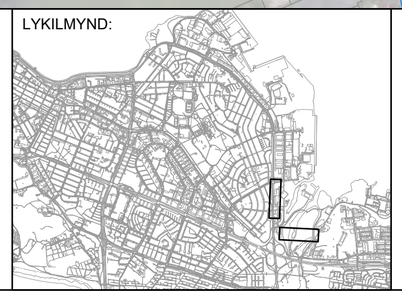
Knarrarvogur
Kleppsmýrarvegur
Skektuvogur
Dugguvogur
Tranavogur
Barðavogur
Sæbraut
Sævarhöfði
Malarhöfði

Skal sett at 00000000 dags: 25.10.2026

SKÝRINGAR:

- Ný vatnsveitulögn
- Núverandi lagnir
- Núverandi búnaður
- Aflagðar lagnir

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg.	Dags.	Lýsing	Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Geirsnef - Sæbraut
Vatnsveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 175-EFU-0001 Kvarði 1:1000

Knarrarvogur

Kænuvogur

Dugguvogur

Súðarvogur

Sæbraut

400 mm

Leggja þarf nýja Ø400 mm vatnsveitulögn vegna uppbyggingar Sæbrautarstokks. Núv. vatnsveitulögn lendir í uppnámi.

Tenging við núv. vatnsveitulögn og þverun Sæbrautar áður en stokkur gengur niður.

Mögulega þarf að endurleggja 600 mm vatnsveitulögn hér á kafla vegna breytinga í tengslum við vegslaufu og stokk.

Gnoðarvogur

Langholtsvegur

600 mm núverandi vatnsveitulögn lendir undir hjólastíg milli Sæbrautar og Skeiðarvogs. Ekki þörf á að endurleggja.

Ekki þörf á að endurnýja þverun nema hún lendi í uppnámi við framkvæmdir

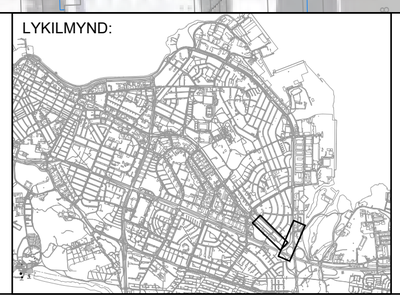
Suðurlandsbraut

Ekki þörf á að endurnýja þverun nema hún lendi í uppnámi við framkvæmdir

SKÝRINGAR:

- Ný vatnsveitulögn
- Núverandi lagnir
- Núverandi búnaður
- Aflagðar lagnir

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg.	Dags.	Lýsing	Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína

Sæbraut - Suðurlandsbraut

Vatnsveita

Grunnmynd

Hannað AHE

Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 175-EFU-0002 Kvarði 1:1000

Skal sett at 00000000.dags.25.10.2026

Meta þarf hvort stækka eigi þessa þverun vegna uppbyggingar við Skeifuna

Tenging við núv. 600 mm stofnlögn

Núverandi 100 mm stál vatnsveitulögn frá 1965. Gert ráð fyrir að endurnýja í almennri akrein við uppbyggingu Borgarlínu, vegna uppbyggingar í Skeifunni.

Endurnýjuð lögn og stækkuð vegna væntanlegrar uppbyggingar við Skeifuna

200 mm

200 mm

Tenging við núv. Ø600 mm og Ø250 mm vatnsveitulagnir

Núverandi 100 mm stál vatnsveitulögn frá 1965. Meta þarf hvort endurnýja á í göngu-og hjólastíg við uppbyggingu Borgarlínu, vegna uppbyggingar í Skeifunni.

Núverandi 200 mm vatnsveitulögn lendir undir Borgarlínu akrein. Endurlögð í almennri akrein.

200 mm

Ø400 mm

180 mm

Núv. Ø350 mm stál frá 1955. Endurnýja þverun og mögulega líka lengra í suðvestur.

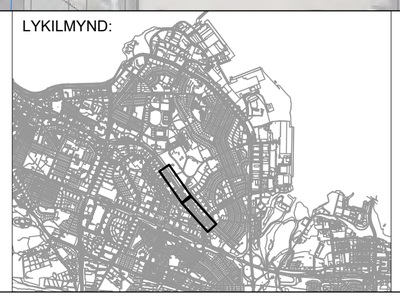
Tenging við núv. Ø350 mm og Ø200 mm vatnsveitulagnir

Álfheimar
Gnoðarvogur
Skeiðarvogur
Suðurlandsbraut
Suðurlandsbraut
Grensásvegur
Glæsibær

SKÝRINGAR:

- Ný vatnsveitulögn
- Núverandi lagnir
- Núverandi búnaður
- Aflagðar lagnir

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg.	Dags.	Lýsing	Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Suðurlandsbraut
Vatnsveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 175-EFU-0003 Kvarði 1:1000

Skjal sett á 000000000.pdf 26.10.2026

Núverandi 600 mm stofnlögn lendir í grænu svæði milli Borgarlínu akbrautar og göngustígs. Ekki gert ráð fyrir að endurleggja en meta þarf aftur í áframhaldandi hönnun.

Hér liggur núverandi 150 mm pottlögn. Meta þarf hvort endurleggja á lögnina í göngu-og hjólastíg eða nær lóðum.

Núv. 200 mm vatnsveitulögn frá 1988. Meta þarf í áframhaldandi hönnun hvort leggja á stærri lögn.

Hér liggur núverandi 150 mm stál/ductil frá 1971/83. Gert er ráð fyrir að endurnýja fjær lóðamörkum.

200 mm

200 mm

Suðurlandsbraut

Vegmúli

Engjateigur

RG 35 Rörhola

RG 17 Borhola

Núverandi 150 mm vatnsveitulögn frá 1989. Gert er ráð fyrir að endurnýja og stækka þverun.

Núv. 600 mm vatnsveitulögn frá 2015. Þarf ekki að endurnýja nema hún lendi í uppnámi vegna vegframkvæmda

200 mm

Suðurlandsbraut

Laugavegur

Suðurlandsbraut

Hallarmúli

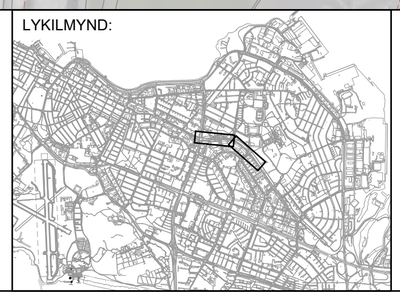
Skeljungur

N

SKÝRINGAR:

- Ný vatnsveitulögn
- Núverandi lagnir
- Núverandi búnaður
- Aflagðar lagnir

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg.	Dags.	Lýsing	Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Suðurlandsbraut
Vatnsveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 175-EFU-0004 Kvarði 1:1000

Skal sett at 0000000000. dags: 25.10.2026

Núverandi 280 mm vatnsveitulögn lendir rétt við akrein Borgarlínu. Endurlögð í göngu-og hjólastíg.

280 mm

280 mm

180 mm

Núv. 225 mm lögn þverar Borgarlínu. Lögn frá 1991. Ekki áætlað að endurnýja.

Gert er ráð fyrir að endurleggja 280 mm vatnsveitulögn í göngustíg.

280 mm

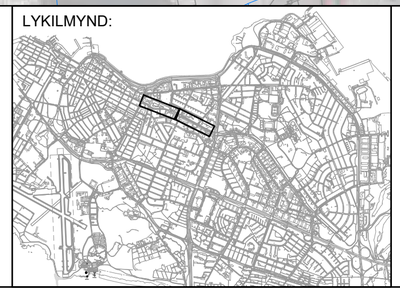
180 mm

Athuga þarf í áframhaldandi hönnun hvernig byggingar 162-168 við Laugaveg eru tengdar við vatnsveitukerfið, einnig hvort hægt sé að afleggja núv. lögn í Laugavegi.

SKÝRINGAR:

- Ný vatnsveitulögn
- Núverandi lagnir
- Núverandi búnaður
- Aflagðar lagnir

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg.	Dags.	Lýsing	Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Laugavegur
Vatnsveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 175-EFU-0005 Kvarði 1:1000

Skal skoðast á 0000000.dags.25.10.2026

Núverandi 315 mm vatnsveitulögn frá 1988 endurnýjuð.

315 mm

Tenging við núverandi 315 mm stofnlögn

Núverandi 250 mm vatnsveitulögn frá 1984 endurnýjuð.

Núverandi 200 mm vatnsveitulögn frá 1974 endurnýjuð.

200 mm

280 mm

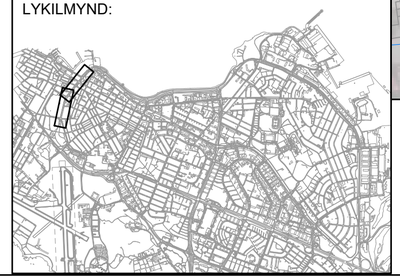
225 mm

Tenging við núverandi 225 mm vatnsveitulögn

SKÝRINGAR:

- Ný vatnsveitulögn
- Núverandi lagnir
- Núverandi búnaður
- Aflagðar lagnir

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg.	Dags.	Lýsing	Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína

Fríkirkjuvegur - Lækjargata

Vatnsveita

Grunnmynd

Hannað AHE

Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 175-EFU-0006 Kvarði 1:1000

Skjal sott af 0000000, dags: 25.10.2026

Tenging við núv. Ø225 / 100 mm vatnsveitulagnir í Suðurgötu

Ø80 mm pottur frá 1925.
Gert ráð fyrir að endurnýja.

Ø180 mm

Ø225 mm

Ø80 mm pottur frá 1938.
Gert ráð fyrir að endurnýja.

Ø80 mm pottur frá 1938.
Gert ráð fyrir að endurnýja.

Ø225 mm

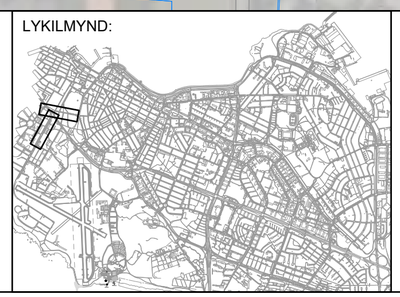
Tenging við nýjar vatnsveitulagnir í Suðurgötu

Suðurgata
Tjarnargata
Skothúsvegur
Hringbraut
Bjarkargata
Hljómskálagarður
Þjóðarbókhlaða
Háskóli Íslands
Sturlugata
Suðurgata
Hringbraut
Brynjólfsgata
Arngrímsgata

SKÝRINGAR:

- Ný vatnsveitulögn
- Núverandi lagnir
- Núverandi búnaður
- Aflagðar lagnir

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100
1:1000 m

Útg.	Dags.	Lýsing	Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Skothúsvegur - Suðurgata
Vatnsveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 175-EFU-0007 Kvarði 1:1000

Skal skoðast í samhengi við útboðsgögn. Dags: 22.10.2026

Tenging við núverandi 110 mm vatnsveitulögn í Sæmundargötu.

Tenging við nýjar vatnsveitulagnir í Suðurgötu

180 mm

Núverandi vatnsveitulagnir, frá 1956 og 1967, endurnýjaðar í nýrri legu Sturlugötu.

Sturlugata

Sturlugata

Suðurgata

Aragata

Oddagata

Sæmundargata

Sæmundargata

Bjargargata

Njarðargata

Njarðargata

Norrænahúsið

Náttúrufræðihús

Árnagarður Handritastofnun

Oddi Hugvísindahús

Njarðargata

Fálugata

SKÝRINGAR:

- Ný vatnsveitulögn
- Núverandi lagnir
- Núverandi búnaður
- Aflagðar lagnir

LYKILMYND:

0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg.	Dags.	Lýsing	Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Sturlugata - Njarðargata
Vatnsveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 175-EFU-0008 Kvarði 1:1000

Skal skoðast á A3 dags: 25.10.2029

Hringbraut

Vatnsmýrarvegur

Hringbraut

Njarðargata

Umferðamiðstöðin

10

Ekki er ljóst hvernig uppbygging verður í kringum BSÍ

Hringbraut

Hringbraut

Hringbraut

Hringbraut

Landspítali-rannsóknadeild

16

Snorrabraut

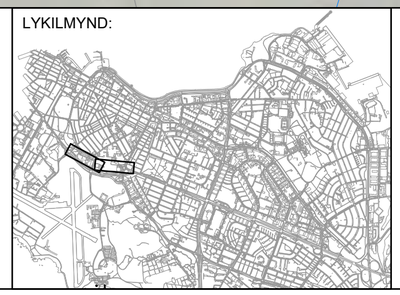
Miklabraut

Tenging við núverandi 630 mm stofnlögn

SKÝRINGAR:

- Ný vatnsveitulögn
- Núverandi lagnir
- Núverandi búnaður
- Aflagðar lagnir

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

VEITUR

Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

Borgarlína

BSÍ - Hringbraut

Vatnsveita

Grunnmynd

Hannað AHE

Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 175-EFU-0009 Kvarði 1:1000

Skal sett at 00000.00 dags. 25.10.2026

Tenging við núverandi
600 mm stofnlögn

600 mm

Líklegt er að núverandi lokahús
lendi í uppnámi vegna framkvæmda

Tenging við núverandi
630 mm stofnlögn

Tenging við núverandi
600 mm stofnlögn

Ekki er ljóst hvernig gatnamót
Miklubrautar og Bústaðavegar
verða en líklegt er að lagnir
þurfi að aðlagast breytingum

Miklabraut

Arnarhlíð

Nauthólsvegur

400 mm

Stofnlögn færð úr Borgarlínu akrein
og yfir í almenna akrein

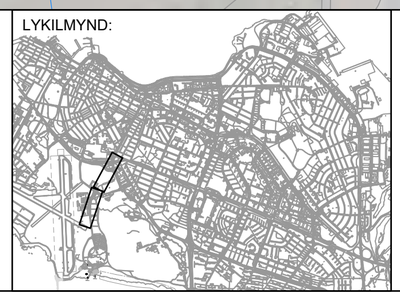
Tenging við núverandi
400 mm stofnlögn

Skal sett á 00000000 dags: 10.2026

SKÝRINGAR:

- Ný vatnsveitulögn
- Núverandi lagnir
- Núverandi búnaður
- Aflagðar lagnir

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100
1:1000 m

Útg.	Dags.	Lýsing	Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Arnarhlíða - Nauthólsvegur
Vatnsveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 175-EFU-0010 Kvarði 1:1000

Nauthólsvegur

Tenging við núverandi 400 mm stofnlögn

Menntasvegur

Óljóst er hvernig útfærsla Borgarlínu verður í kringum HR. Einnig er því óljóst hvort ný vatnsveitulögn verður lögð í Nauthólsveg eða meðfram Borgarlínu.

Nauthólsvegur

Tenging við núv. Ø400 mm vatnsveitulögn

Möguleiki á að tengja við vatnsveitukerfi Kópavogs yfir Fossvogsbrú

Ø400 mm

Nauthólsvegur

ÖRYGGISSVÆÐI

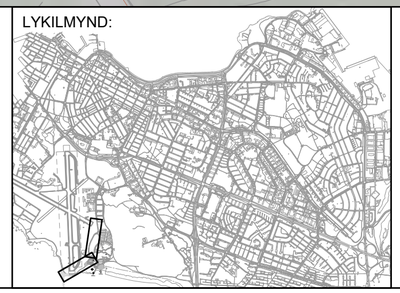
Tenging við vatnsveitulagnir í Skerjafirði og að Vesturbæ

Skal sett af 0000000.pags: 25.10.2026

SKÝRINGAR:

- Ný vatnsveitulögn
- Núverandi lagnir
- Núverandi búnaður
- Aflagðar lagnir

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg.	Dags.	Lýsing	Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína

Nauthólsvegur - Stígur að Skerjafirði

Vatnsveita

Grunnmynd

Hannað AHE

Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 175-EFU-0011 Kvarði 1:1000

Sæbraut

Langholtsvegur

Nökkvavogur

Eikjuvogur

Gnoðarvogur

STEINAHLÍÐ

Dagheimili

Suðurlandsbraut

Miklabraut

Sæbraut

Regnvatnslögn þarf að vera komin upp í sama kóta og núv. skólp til að ná tengingu.

Ný regnvatnslögn í tengslum við uppbyggingu stokks í Sæbraut

Ný skólplögn meðfram Sæbrautarstokki. Sjá teikningu Verkís í skýrslunni: *Kerfisrannsóknir Fráveitu.*

Skoða þarf hæðasetningar á þessu svæði þegar hæðir við stokk og gatnamót eru betur mótuð

Regnvatnslagnir þurfa að liggja neðar en skólp.

Tvær núverandi þveranir, lagnir frá 1945, sameinaðar og fráveitukerfi tvöfaldað í þverun.

Núverandi blandlögn, frá 1945 ófóðruð, endurnýjuð í almennri akrein með regnvatnslögn. Núverandi blandlögn lendir rétt við Borgarlínu akrein.

Afleggja þverun og tengja við næstu þverun

Tenging fyrir framtíðar regnvatnslögn meðfram Miklubraut

Tengingar við regnvatnslagnir í Miklubraut

Þverun að miðdeili vegar

250 mm

500 mm

1000 mm

1000 mm

400 mm

400 mm

30

SKÝRINGAR:

- Ný skólplögn
- Ný regnvatnslögn
- Ný blandlögn
- Núverandi skólplögn
- Núverandi regnvatnslögn
- Núverandi blandlögn
- Aflagðar lagnir
- Sb: Skólpbrunnur
- Rb: Regnvatnsbrunnur
- Núverandi fráveitubrunnur

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

Borgarlína
Suðurlandsbraut
Fráveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 195-EFU-0001 Kvarði 1:1000

Skal sett á 000000.gdgs 22.10.2026

Tímabundin tenging frá regnvatnsbrunni yfir í skólpbrunn. Aftengt þegar fráveita er tvöfölduð lengra.

Afvötnun vegar og tengingar inn á regnvatnslagnir þarf að athuga í áframhaldandi hönnun.

800 mm

800 mm

400 mm

400 mm

Núverandi fráveitulagnir frá 1960 endurnýjaðar í almennri akbraut. Núverandi lagnir liggja innan lóðamarka, í kvöð

Núverandi fráveitulagnir frá 1961, ófóðrað, endurnýjuð í almennri akbraut. Núverandi lagnir liggja þétt við væntanlega uppbyggingu í Skeifunni og gætu því lent í uppnámi vegna uppbyggingar, þegar þar að kemur.

Tenging við núverandi regnvatnslögn frá Skeiðarvogi.

Núverandi 200 mm regnvatnslögn frá 1945 endurnýjuð í þverun.

Núverandi blandlögn frá 1945 endurnýjuð í þverun.

Athuga þarf í áframhaldandi hönnun hvert þessi lögn liggur og hvort afleggja megi lögnina.

Ný regnvatnslögn tengist að nýjum niðurföllum. Ný niðurföll vegna breyttrar legu vegar eru ekki sýnd í frumdrögum fráveitu.

Athuga að mun fleiri tengingar koma inn á regnvatnskerfið en sýndar eru í frumdrögum, vegna afvötnunar Borgarlínu.

300 mm

400 mm

400 mm

Núverandi regnvatnslögn aftengd frá blandlögn.

Suðurlandsbraut

Grensásvegur

Gnoðarvogur

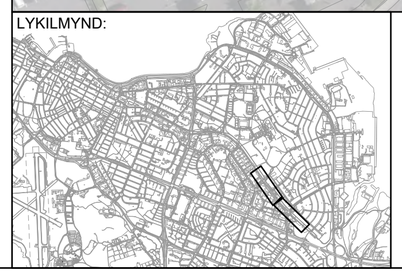
Skeiðarvogur

Álfheimar

SKÝRINGAR:

- Ný skólplögn
- Ný regnvatnslögn
- Ný blandlögn
- Núverandi skólplögn
- Núverandi regnvatnslögn
- Núverandi blandlögn
- Aflagðar lagnir
- Sb: Skólpbrunnur
- Rb: Regnvatnsbrunnur
- Núverandi fráveitubrunnur

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg.	Dags.	Lýsing	Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína

Suðurlandsbraut

Fráveita

Grunnmynd

Hannað AHE

Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 195-EFU-0002 Kvarði 1:1000

Skjal sett af 0000, dags. 26.10.2026

Núv. regnvatnslögn í Suðurlandsbraut aftengd frá regnvatnslögn niður Reykjaveg. Í staðinn heldur regnvatn áfram niður Suðurlandsbraut að gatnamótum við Kringlumýrarbraut.

Gert til að aftengja regnvatn frá lögnum í Reykjavegi og Sigtúni, litlar blandlagnir.

Núverandi blandlögn frá 1961, fóðruð 2018, endurnýjuð í þverun.

Núverandi blandlögn frá 1965, ófóðruð, endurnýjuð í þverun.
Þegar lega 1200 mm lagnar, í þverun, er komin á hreint er lagt til að athugað verði hvort hægt sé að sameina þveranir.

Ný regnvatnslögn tengist að nýjum niðurföllum. Ný niðurföll eru ekki sýnd í frumdrögum fráveitu.

Núverandi 600 mm blandlögn frá 1961 endurnýjuð í almennri akbraut.
Núverandi lagnir liggja rétt utan við lóðamörk á kafla milli Vegmúla og Hallarmúla.

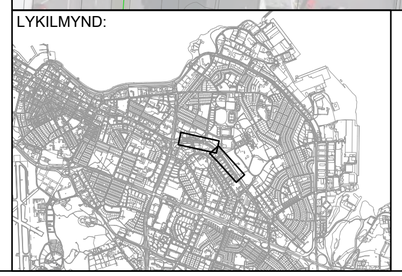
Núverandi tenging regnvatnslagnar inn á blandlögn aflögð.

Núverandi fráveitulagnir frá 1961 endurnýjaðar í almennri akbraut.
Núverandi lagnir liggja rétt við lóðamörk.

SKÝRINGAR:

- Ný skólplögn
- Ný regnvatnslögn
- Ný blandlögn
- Núverandi skólplögn
- Núverandi regnvatnslögn
- Núverandi blandlögn
- Aflagðar lagnir
- Sb: Skólpbrunnur
- Rb: Regnvatnsbrunnur
- Núverandi fráveitubrunnur

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100
1:1000 m

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Suðurlandsbraut
Fráveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 195-EFU-0003 Kvarði 1:1000

Skal sett at 000000000 dags: 25.10.2026

Tímabundin tenging regnvatnslagnar inn á blandlögn.

Núverandi blandlagnir frá 1925, fóðrað 2005, endurnýjað í almennri akbraut.

Núverandi blandlögn frá 1940, fóðruð 2014, endurnýjuð í þverun.

Núverandi fráveitulagnir frá 1920, fóðrað 1998-2007, endurnýjað í göngu-og hjólastíg þar sem engin almenn akrein er á þessum kafla.

250 mm

250 mm

300 mm

300 mm

400 mm

Laugavegur

Laugavegur

Nóatún

Nóatún

Mjölnisholt

Ásholt

Stakkholt

Brautarholt

Brautarholt

Þjóðskjalasafn

Traðarholt

Athuga þarf tengingar inn á núverandi blandlögn og í framhaldi meta hversu langt ný skólplögn þarf að ná.

Núverandi blandlögn frá 1960, óföðruð, endurnýjuð og niðurföll tengd inn á nýja regnvatnslögn.

Tímabundin tenging regnvatnslagnar frá Suðurlandsbraut og Laugavegi inn á 1200 mm blandlögn.

250 mm

300 mm

300 mm

300 mm

500 mm

400 mm

600 mm

1200 mm

Laugavegur

Laugavegur

Suðurlandsbraut

Bolholt

Núverandi blandlögn frá 1925, fóðruð 2005, endurnýjuð og niðurföll tengd inn á nýja regnvatnslögn.

Núverandi blandlögn frá 1960, óföðruð, endurnýjuð í þverun.

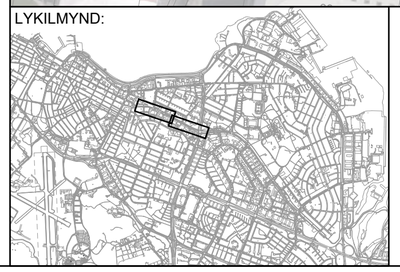
Tækifæri til að finna aðra legu fyrir þessa þverun í framkvæmdum Borgarlínu. Lögn fer líklega í uppnám vegna væntanlegrar uppbyggingar á reit Lágmúla.

Lega nýrrar þverunar þarf að taka mið af uppbyggingaráformum við Lágmúla.

SKÝRINGAR:

- Ný skólplögn
- Ný regnvatnslögn
- Ný blandlögn
- Núverandi skólplögn
- Núverandi regnvatnslögn
- Núverandi blandlögn
- Aflagðar lagnir
- Sb: Skólpbrunnur
- Rb: Regnvatnsbrunnur
- Núverandi fráveitubrunnur

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

VEITUR

Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

Borgarlína

Laugavegur

Fráveita

Grunnmynd

Hannað AHE

Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 195-EFU-0004 Kvarði 1:1000

Skjal sett á 000000.dags.251026

Tenging inn á núverandi lagnir í Bríetartúni. Gert ráð fyrir að halda áfram með lagnir að Snorrabraut þegar hægt er.

Tímabundin tenging inn á núverandi 1000 mm blandlögn, aftengist þegar búið er að leggja nýjar lagnir í Bríetartún niður að Snorrabraut.

Tímabundin tenging regnvatns inn á blandlögn. Aftengt þegar búið er að leggja nýjar lagnir í Bríetartún.

Tímabundin tenging regnvatnslagnar inn á blandlögn.

Núverandi fráveitulagnir frá 1920, fóðrað 1998-2007, endurnýjað í göngu-og hjólastíg þar sem engin almenn akrein er á þessum kafla.

Núverandi 800 mm blandlögn tengd inn á nýja 1000 mm blandlögn.

Núverandi 1000 mm blandlögn í Rauðarárstíg tengd inn á nýjan brunn. Haldið áfram með endurnýjun upp Rauðarárstíg þegar hægt er.

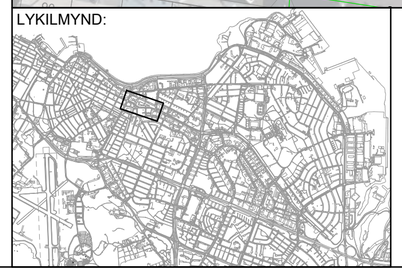
1000 mm
1000 mm
250 mm
250 mm
250 mm
250 mm
1000 mm
1000 mm
250 mm
250 mm
250 mm
250 mm
300 mm
300 mm

Borgartún
Bríetartún
Þórunnartún
Hátún
Katrínartún
Rauðarárstígur
Hverfisgata
Laugavegur
Snorrabraut
Mjölnisholt
Ásholt
Stakkholt
Þverholt
Stórholt
Brautarholt
Stuðlaberg
Skipholt
Grettisgata
Þjóðskjalasafn

SKÝRINGAR:

- Ný skólplögn
- Ný regnvatnslögn
- Ný blandlögn
- Núverandi skólplögn
- Núverandi regnvatnslögn
- Núverandi blandlögn
- Aflagðar lagnir
- Sb: Skólpbrunnur
- Rb: Regnvatnsbrunnur
- Núverandi fráveitubrunnur

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100
1:1000 m

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Laugavegur
Fráveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 195-EFU-0004 Kvarði 1:1000

Skal sett á 000000000 dags 25.10.2026

Regnvatnslagnir í Lækjargötu og Fríkirkjuvegi skv. skýrslu Verkís "Vatnsmýri - ofanvatnsáætlun, Frumhönnun" gert er ráð fyrir hreinsun og útrás út í Tjörnina.

250 mm

400 mm

400 mm

Núv. Ø610 / 1372 mm fráveitulögn frá 1918 í Fríkirkjuvegi. Endurnýja og tvöfalda fráveitukerfi.

Aðeins verður farið í nýjar lagnir á þessu svæði ef farið verður í vegaframkvæmdir.

400 mm

Tenging við núverandi 1200 mm blandlögn

Tenging við núv. 600 mm regnvatnslögn

Endurnýjun á núverandi blandlögn frá 1915, fóðruð 1997.

250 mm

400 mm

Tenging við núverandi lagnir í Hverfisgötu.

SKÝRINGAR:

- Ný skólplögn
- Ný regnvatnslögn
- Ný blandlögn
- Núverandi skólplögn
- Núverandi regnvatnslögn
- Núverandi blandlögn
- Aflagðar lagnir
- Sb: Skólpbrunnur
- Rb: Regnvatnsbrunnur
- Núverandi fráveitubrunnur

LYKILMYND:

0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Lækjargata
Fráveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 195-EFU-0006 Kvarði 1:1000

Skjal sett at 00000000_dags_26.10.2026

Aðeins verða lagðar nýjar lagnir á þessu svæði ef farið verður í vegaframkvæmdir.

Núv. fráveitulagnir frá 1925, fóðraðar 2005, endurnýjaðar

300 mm

250 mm

Regnvatnslögn skv. skýrslu Verkís "Vatnsmýri - ofanvatnsáætlun, Frumhönnun" gert er ráð fyrir hreinsun og útrás út í Tjörnina.

Tenging við núv. Ø381 mm blandlögn. Mögulega endurnýja lengra inn Suðurgötuna að tengipunkti við nýjar lagnir sem lagðar voru 2020 í Suðurgötu

Tenging við núv. Ø381 mm blandlögn. Mögulega endurnýja lengra inn Suðurgötuna að tengipunkti við nýjar lagnir sem lagðar voru 2020 í Suðurgötu

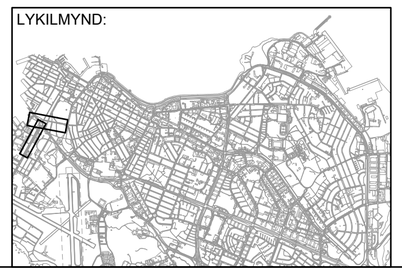
Hér liggja nýjar lagnir sem endurnýjaðar voru 2020

Suðurgata
Tjarnargata
Skothúsvegur
Hringbraut
Bjarkargata
Hljómskálagarður
Tjörnin
Sturlugata
Brynjólfsgata
Þjóðarbókhlaða

SKÝRINGAR:

- Ný skólplögn
- Ný regnvatnslögn
- Ný blandlögn
- Núverandi skólplögn
- Núverandi regnvatnslögn
- Núverandi blandlögn
- Aflagðar lagnir
- Sb: Skólpbrunnur
- Rb: Regnvatnsbrunnur
- Núverandi fráveitubrunnur

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100
1:1000 m

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

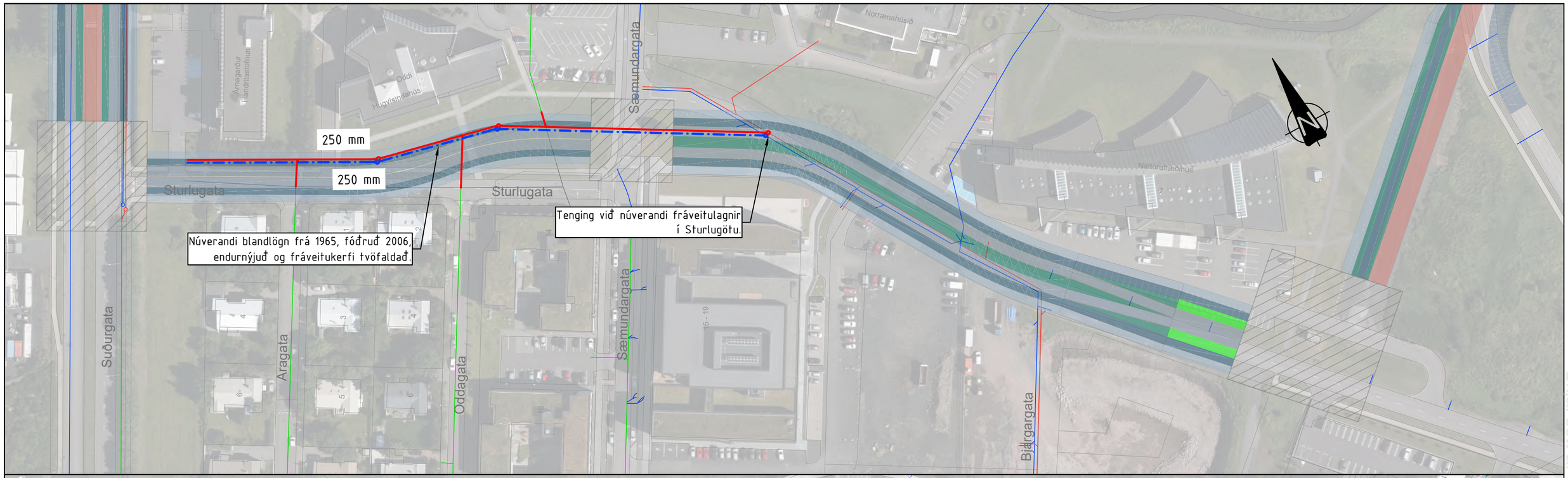
VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

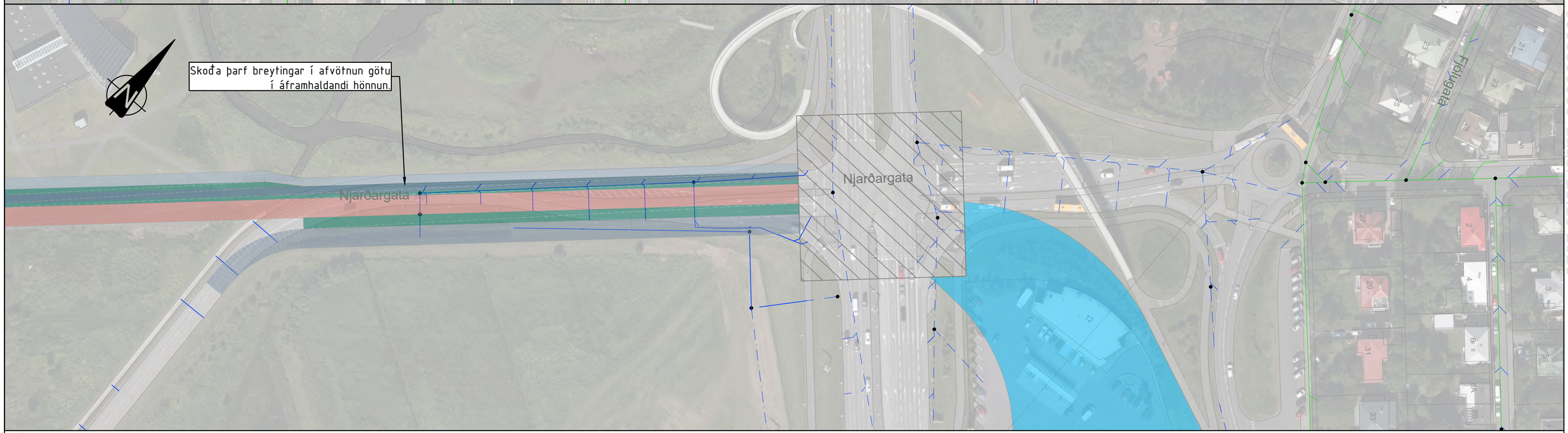
Borgarlína
Skothúsvegur - Suðurgata
Fráveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 195-EFU-0007 Kvarði 1:1000

Skal plotta á A0 þann 26.10.2026

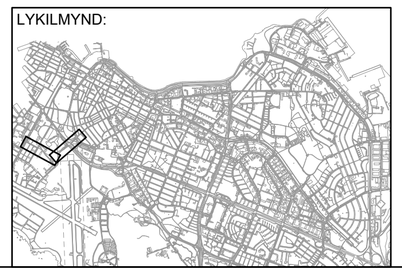




SKÝRINGAR:

- Ný skólplögn
- Ný regnvatnslögn
- Ný blandlögn
- Núverandi skólplögn
- Núverandi regnvatnslögn
- Núverandi blandlögn
- Aflagðar lagnir
- Sb: Skólpbrunnur
- Rb: Regnvatnsbrunnur
- Núverandi fráveitubrunnur

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína

Sturlugata - Njarðargata

Fráveita

Grunnmynd

Hannað AHE

Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 195-EFU-0008 Kvarði 1:1000

Skjal sett á vef 25.10.2029

Hringbraut

Vatnsmýrarvegur

Njarðargata

Umferðamiðstöðin

10

12

Ekki er vitað hvernig útfærsla verður í kringum BSÍ.

Hringbraut

Hér liggja nýjar lagnir á lóð LSH

Snorrabraut

Hringbraut

Landspítali innlagnadeild

16

Miklabraut

SKÝRINGAR:

- Ný skólplögn
- Ný regnvatnslögn
- Ný blandlögn
- Núverandi skólplögn
- Núverandi regnvatnslögn
- Núverandi blandlögn
- Aflagðar lagnir
- Sb: Skólpbrunnur
- Rb: Regnvatnsbrunnur
- Núverandi fráveitubrunnur

LYKILMYND:

0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Hringbraut
Fráveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 195-EFU-0009 Kvarði 1:1000

Skal sett at 000000000000 pappír 25.01.2029

Hér munu liggja nýjar fráveitulagnir skv. skýrslu Verkís "Kerfisrannsóknir fráveitu", sjá teikningar varðandi Miklubrautarstokk.

Hér kemur tenging frá Hlíðarenda og upphaf stokks við Miklubraut. Búast má við breytingum en ekki ennþá vitað hvernig þær verða.

Núverandi fráveitulagnir lenda í almennri akrein, ekki áætlað að endurnýja.

Núverandi lögn í þverun frá 2004, ekki áætlað að endurnýja.

Miklabraut

Arnarhlíð

Nauthólsvegur

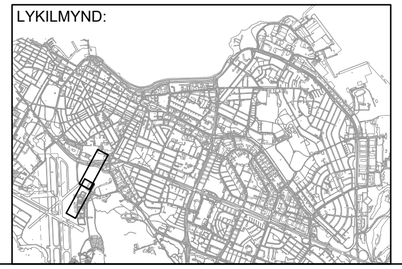
Valshlíð

Smyrilshlíð

SKÝRINGAR:

- Ný skólplögn
- Ný regnvatnslögn
- Ný blandlögn
- Núverandi skólplögn
- Núverandi regnvatnslögn
- Núverandi blandlögn
- Aflagðar lagnir
- Sb: Skólpbrunnur
- Rb: Regnvatnsbrunnur
- Núverandi fráveitubrunnur

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína

Arnarhlíð - Nauthólsvegur

Fráveita

Grunnmynd

Hannað AHE

Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 195-EFU-0010 Kvarði 1:1000

Skjal nr. 0000000, dags: 25.10.2026

Leikskóli

87

89

Nauthólsvegur

Menntavegur

Menntasvegur

Flugmálastjórn

Flugskólifelgal,Jónssonar

Meta þarf í áframhaldandi hönnun hvort
færa á lagnir, á stuttum kafla, úr
Borgarlínu akbraut.

Tenging við núv. Ø1400 mm
fráveitulögn

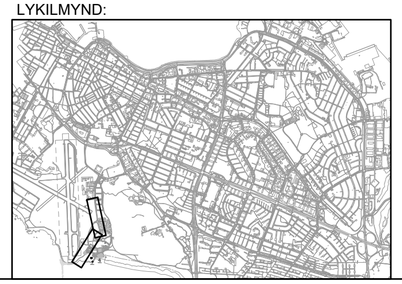
Óljóst er hvort þessi lega 1400 mm
fráveitulagnar gengur upp vegna hæðalegu.
Athuga þarf í áframhaldandi hönnun.

Tenging við dælulögn
frá Kópavogi

SKÝRINGAR:

- Ný skólplögn
- Ný regnvatnslögn
- Ný blandlögn
- Núverandi skólplögn
- Núverandi regnvatnslögn
- Núverandi blandlögn
- Aflagðar lagnir
- Sb: Skólpbrunnur
- Rb: Regnvatnsbrunnur
- Núverandi fráveitubrunnur

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100

1:1000 m

Útg. Dags. Lýsing Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína

Nauthólsvegur - Stígur að Skerjafirði

Fráveita

Grunnmynd

Hannað AHE

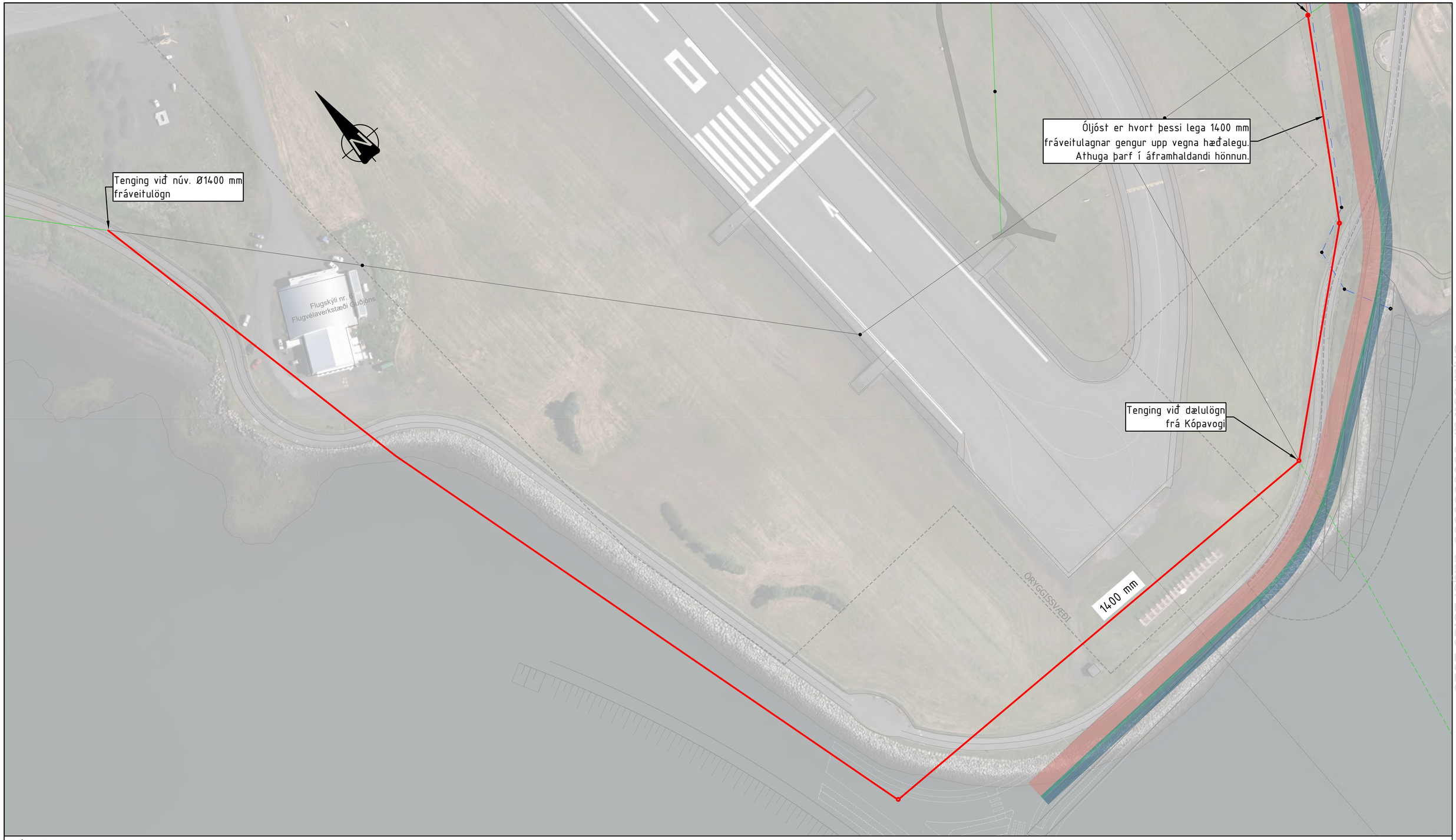
Teiknað EDJ

Yfirfarið

Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 195-EFU-0011 Kvarði 1:1000

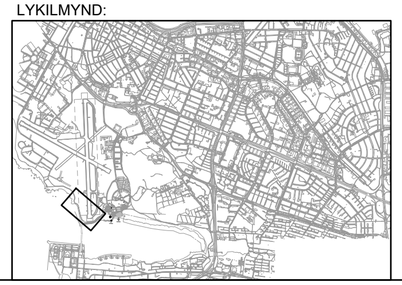
Skal sett at 0000000000 Dags: 25.01.2019



SKÝRINGAR:

- Ný skólplögn
- Ný regnvatnslögn
- Ný blandlögn
- Núverandi skólplögn
- Núverandi regnvatnslögn
- Núverandi blandlögn
- Aflagðar lagnir
- Sb: Skólpbrunnur
- Rb: Regnvatnsbrunnur
- Núverandi fráveitubrunnur

LYKILMYND:



0 20 40 60 80 100
1:1000 m

Útg.	Dags.	Lýsing	Han./Yfirf./Samþ.

VEITUR
Bæjarhálsi 1· 110 Reykjavík
Sími 516 6000· Fax 516 6709
www.veitur.is

Borgarlína
Stígur að Skerjafirði
Fráveita
Grunnmynd

Hannað AHE
Teiknað EDJ
Yfirfarið
Samþ.

Dags. Verkefnisnr. 5114-131 Teikn.nr. 195-EFU-0012 Kvarði 1:1000

Skal sett at 00000000 dags: 25.10.2026

Landssamtök hjólreiðamanna

Reykjavík 31. maí 2021

Umsögn um: <u>Borgarlínan - Forkynning á vinnslutillögu fyrir breytingu á Aðalskipulagi Kópavogs 2012-2024 og Reykjavíkur 2010-2030.</u>

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. (https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=2918) Drög að breytingartillögum í Kópavogi og Reykjavík fjalla um tillögu að legu Borgarlínunnar og tillögur að staðsetningu kjarnastöðva. Í drögum að skipulagsgögnum eru jafnframt kynntar hugmyndir að leiðbeinandi staðsetningum almennra stöðva, viðmiðum um hönnun göturýmis og forgang almenningssamgangna og virkra ferðamáta. Jafnframt var skoðuð skýrsla um Borgarlínuna 1. lotu, 1. útgáfa.

- Rammahluti aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030/40, Borgarlínan í Reykjavík, 1. lota Borgarlínunnar | Ártún – Fossvogsbrú, vinnslutillaga í forkynningu. (https://samradsgatt.island.is/Skrar/$Cases/GetCaseFile/?id=%7b782d7b82-c171-eb11-9b9f-005056bcce7e%7d)
- Rammahluti aðalskipulags Kópavogs 2019-2040, Borgarlínan í Kópavogi, 1. lota Borgarlínunnar | Kársnes - Hamraborg, vinnslutillaga í forkynningu. (https://samradsgatt.island.is/Skrar/$Cases/GetCaseFile/?id=%7b79dae7b2-c171-eb11-9b9f-005056bcce7e%7d)
- Borgarlínan, 1. lota forsendur og frumdrög, 1. útgáfa, Janúar 2021 — Reykjavík, Ísland. (https://borgarlinan.is/utgefid-efni/skyrslur/frumdragaskyrsla)

Afstaða LHM til Borgarlínunnar.

Landssamtökin eru hlynnt lagningu Borgarlínu 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 þéttri 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.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Skýrsla um Borgarlínuna 1. lotu er vel gerð og setur fram skýra mynd af legu Borgarlínunnar, staðsetningu stöðva, vegsniði og fyrirkomulagi gatnamóta. Á nokkrum stöðum vantar þó útfærslur og tengist það sennilega þeim stöðum þar sem útfærsla er ekki frágengin eða er sérstaklega flókin. Það á t.d. við um þverun Elliðaáa, þverun yfir Sæbraut, gatnamótum Burknagötu/Snorrabrautar og tengingum við Fossvogsbrú. LHM er sammála legu línunnar, og staðsetningu stöðva. Vegsnið og fyrirkomulag gatnamóta er sannfærandi að mestu. LHM leggja þó áherslu á að hjólreiðastígar verði hannaðir og lagðir í samræmi við þá stefnu að gangandi og hjólandi séu í fyrsta sæti í öllu skipulagi, hönnun og framkvæmdum. Athugasemdir eru gerðar við einstök gatnamót í kafla hér að neðan.

Hönnun hjólastíga

Í aðalskipulagsbreytingunum kemur fram að við hönnun hjólreiðastíga verði farið eftir Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar, sem eru leiðbeiningar sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðarinnar dagsettar 19.12.2019 (http://ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/Hjolaleidir/Honnunarleidbeiningar_f_hjolreidar_2019-12-19.pdf). Það er gott og hvetja LHM til þess að farið sé eftir þessum leiðbeiningum við hönnun hjólastíga. Sérstaka áherslu ætti að leggja á að tryggja nægt rými fyrir hönnun sem veitir öryggistilfinningu í gegnum gatnamót fyrir alla vegfarendur, fyrir 8 ára eða 80 ára, óháð kyni og reynslu.
Benda má á að í einhverjum tilvikum má hafa tvístefnu stíga í stað einstefnu stíga þar sem fáar innkeyrslur og hliðargötur eru á leið Borgarlínu. Einstefnu stígar eru enda ætlaðir til að auka öryggi þar sem innkeyrslur og hliðargötur eru margar til að umferð hjólandi fylgi akstursstefnu. Þetta ræðst þó e.t.v. meira á síðari stigum hönnunar þegar betur er ljóst hvernig fyrirkomulag verður á hverjum stað.

Íbúðarform á áhrifasvæðum Borgarlínu.

Hætt er við að þéttleiki á áhrifasvæðum verði ekki nægilega mikill og að nýjar íbúðir verði of dýrar fyrir almenning sem líklegur er til að nota almenningssamgöngur. Ef aðeins verða reistar dýrar íbúðir fyrir vel stæða eldri borgara með mikla bílaeign á meðalheimili á áhrifasvæðum Borgarlínu er ekki líklegt að markmið um ferðavenjur náist. Því miður hefur þétting verið of mikið á þessu formi í öllum sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu, sem veldur áhyggjum fyrir framhaldið. Tryggja þarf blöndun byggðar og að íbúasamsetning sé líkleg til að skila farþegum í Borgarlínuna. Ákveðið hlutfall íbúða þarf að vera fyrir fyrstu kaupendur og þá sem eiga erfitt með að kaupa hefðbundnar fasteignir s.s. leigjendur.
Tillaga: Vandlega þarf að skoða hver þéttleiki íbúðabyggðar þarf að vera og hver íbúðasamsetning þarf að vera á áhrifasvæðum Borgarlínu til að ná markmiðum um ferðavenjur í svæðis- og aðalskipulagi.

Bílastæði á áhrifasvæðum Borgarlínu.

Eitt mikilvægasta atriðið til að tryggja að Borgarlínan nái markmiði um breytingu í ferðavenjum er stýring bílastæða. Þekking á fjölda bílastæða og nýtingu þeirra er þó af skornum skammti. Í skipulagi flestra hverfa er farin sú leið að hafa ofgnótt bílastæða til að deilur eða kvartanir um bílastæði valdi ekki óþægindum fyrir sveitarstjórnir. Það þýðir að

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

offjárfest er í fjölda bílastæða og þau verða yfirdrifin þáttur í skipulagi og byggðu umhverfi. Landrými sem fer undir bílastæði og kostnaður við byggingu þeirra og þjónustu veldur auknum kostnaði við íbúðir og fasteignir. Besta leiðin til að draga úr kostnaði við stæði og lækka fasteignaverð er að taka bílastæði út úr jöfnunni og láta notendur bílastæðanna borga fyrir byggingu, viðhald og þjónustu við stæðin. Sveitarfélög eiga þá ekki heldur að bera þennan kostnað án þess að notendur greiði fyrir það.
Tillaga: Mælt er með því að í tengslum við aðalskipulagsbreytinguna verði gerð rannsókn á fjölda og nýtingu bílastæða í núverandi hverfum á höfuðborgarsvæðinu, bæði íbúðar-, verslunar- og atvinnuhverfum og bílastæðum ofanjarðar og neðan. Niðurstöðurnar verði m.a. notaðar til að leggja mat á nauðsynlegan fjölda bílastæða og hvernig best er að koma fyrir bílastæðum á áhrifasvæðum Borgarlínu. Við skipulag áhrifasvæða Borgarlínu verði mörkuð stefna í skipulagi hvernig best er að haga bílastæðamálum í hverju hverfi. Markmið skipulags gæti verið eftirfarandi:

- að lágmarka það land sem fer undir bílastæði,
- að láta notendur stæða greiða fyrir gerð þeirra og þjónustu við þau,
- að koma í veg fyrir að bílastæði séu byggð umfram raunverulega þörf fyrir stæði,
- að lágmarka kostnað samfélagsins við stæðin,
- að tryggja ódýrari íbúðir með því að koma í veg fyrir að verð bílastæða séu sett inn í verð íbúða,
- að tryggja næg stæði fyrir þá sem á þurfa að halda,
- að stæði séu fremur reist á jaðri en í miðju svæða, þ.e. að besta landið sé ekki tekið undir bílastæði,
- að fyrirkomulag bílastæða styðji við markmið með Borgarlínu.

Stefna um uppbyggingu reita á áhrifasvæði Borgarlínunnar.

Sveitarfélög eiga að leggja línuna um þróun byggðar á áhrifasvæði Borgarlínunnar í hverju hverfi. Þau geta m.a. staðið fyrir samkeppni um skipulag hvers þróunarreits til að verða á undan hugmyndum stórra og smárra verktaka um skipulag á hverjum reit og lóð. Skipulagsvaldið er hjá sveitarfélögunum og það er hlutverk pólitískt kjörinna fulltrúa að móta stefnuna með almenningi og til þess eiga þau að nýta þekkingu skipulagsyfirvalda og þau geta fengið nýjar hugmyndir með samkeppnum. Þetta er ábyrgð, sem sveitarstjórnarmenn og skipulagsyfirvöld mega ekki skorast undan.
Tillaga: Mælt er með því að í tengslum við aðalskipulagsbreytinguna verði mörkuð stefna um uppbyggingu reita til að tryggja að forsendur um ferðavenjur náist og til að tryggja mannvænt og vistlegt umhverfi. Hér að neðan eru tillögur að stefnu um uppbyggingu reita til að ná þessum markmiðum.

1. Hæð húsa má vera að jafnaði 3-4 hæðir en getur verið meiri á miðsvæðum og þar sem skuggavarp leyfir. Þetta er til að minnka sviptivinda og skuggavarp.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

2. Bílastæði á frekar að skipuleggja innan hverfa en síður innan reita eða lóða samanber fjölda stæða í skipulagi. Þetta er til að auka samnýtingu bílastæða milli íbúða og þjónustu.

3. Bílastæði eiga helst að vera í sérstökum bílastæðahúsum eða samsíða götum en í síður í bílakjöllurum undir húsum, til að bílastæði móti ekki húsagerð og skipulag. Kjörið er að hafa bílastæðahús meðfram stofnbrautum til að bæta hljóðvist í hverfum og stytta akstursvegalengdir.

4. Bílakjallarar undir húsum eiga ekki að vera breiðari en byggingin yfir kjallaranum til að garðar og leiksvæði verði nýtileg og vistleg.

5. Allar íbúðir á að selja án bílastæðis. Ef bílastæði eru seld á að gera það sérstaklega og án tengingar við íbúð eða fasteign. Þetta er til að lækka íbúðaverð og til að notendur greiði fyrir þjónustuna en ekki aðrir.

6. Öll bílastæði að öðru leyti eiga að vera með gjaldskyldu. Það er í langtímaleigu fyrir íbúa og starfsfólk (mánuðir - ár) eða með skammtíma gjaldskyldu (klst - sólarhringur). Þetta er lykilatriði til að koma í veg fyrir offjárfestingu í bílastæðum.

7. Lágmark 5-10% yfirborðs á að vera klætt með trjágróðri sem getur tekið út fullan vöxt, það er tré eiga ekki að vaxa ofan á bílakjöllurum. Það er til að skapa vistlegt umhverfi í hverfum og draga úr meðalvindi og sviptivindum.

8. Ef byggðir eru stórir reitir á að gera ráð fyrir göngu og hjólaleiðum í gegnum þá sem henta fyrir ferðir fólks til að samgöngur gangandi og hjólandi verði þægilegri, áhugaverðari og áfangastaðir aðgengilegri.

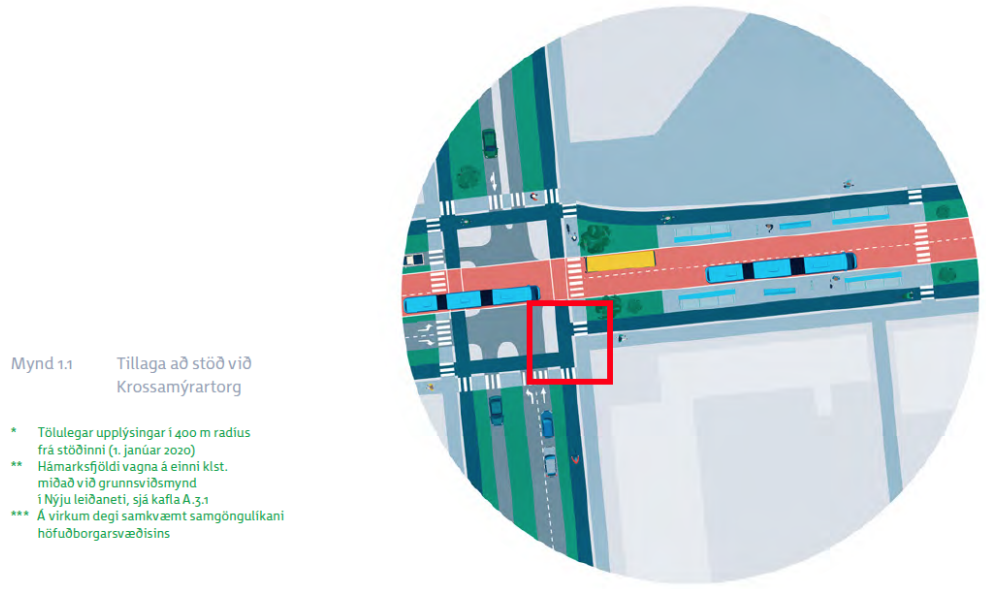
9. Jarðhæðir eiga helst að bjóða upp á líflegt umhverfi, þar sem það á við, t.d. þjónustu, verslun, iðnfyrirtæki, veitingastaði, kaffihús, leikskóla eða eitthvað annað. Í íbúðarhúsum, þar sem það á við, ættu að vera íbúðir á jarðhæð gjarnan með gróðurrönd utan við með runnum til að fá skil milli almannarýmis og sérrýmis. Það sem alls ekki ætti að vera á jarðhæð eru lokuð rými með bílastæðum eða bílastæðakjallari. Þetta er til að skapa líflegt og aðlaðandi rými fyrir alla.

10. Fáar innkeyrslur ættu að vera inn á lóð eða reit. Koma skal i veg fyrir að sú hlið lóðar sem snýr að götu verði ein samfelld innkeyrsla. Visst hlutfall lóðar sem snýr að götu gæti verið klætt gróðri. Þetta er til að auka umferðaröryggi á gangstétt og skapa vistlegt rými fyrir gangandi og hjólandi.

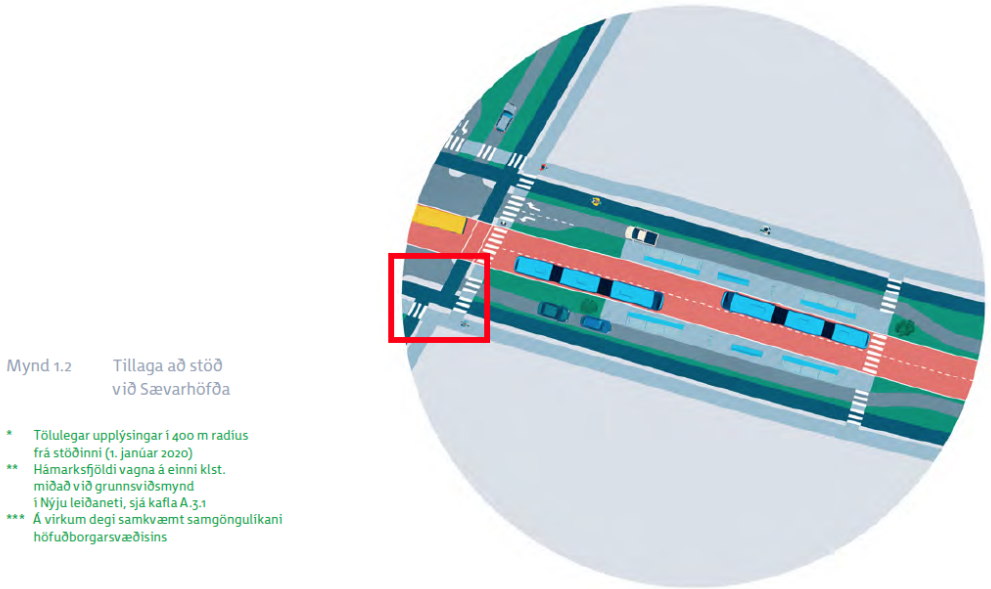
Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Athugasemdir við einstaka kafla í skýrslunni Borgarlínan 1. lota, forsendur og frumdrög.

LHM vill gera athugasemd við inndregna stíga og kanta á gatnamótum í skýrslunni. Þarna ætti að fækka 90° beygjum og hafa leið hjólandi beina og greiða beint yfir gatnamótin. Til dæmis má nefna:



1. mynd. Krossgatnamót Stórhöfða og Breiðhöfða við stöð við Krossmýrartorg.

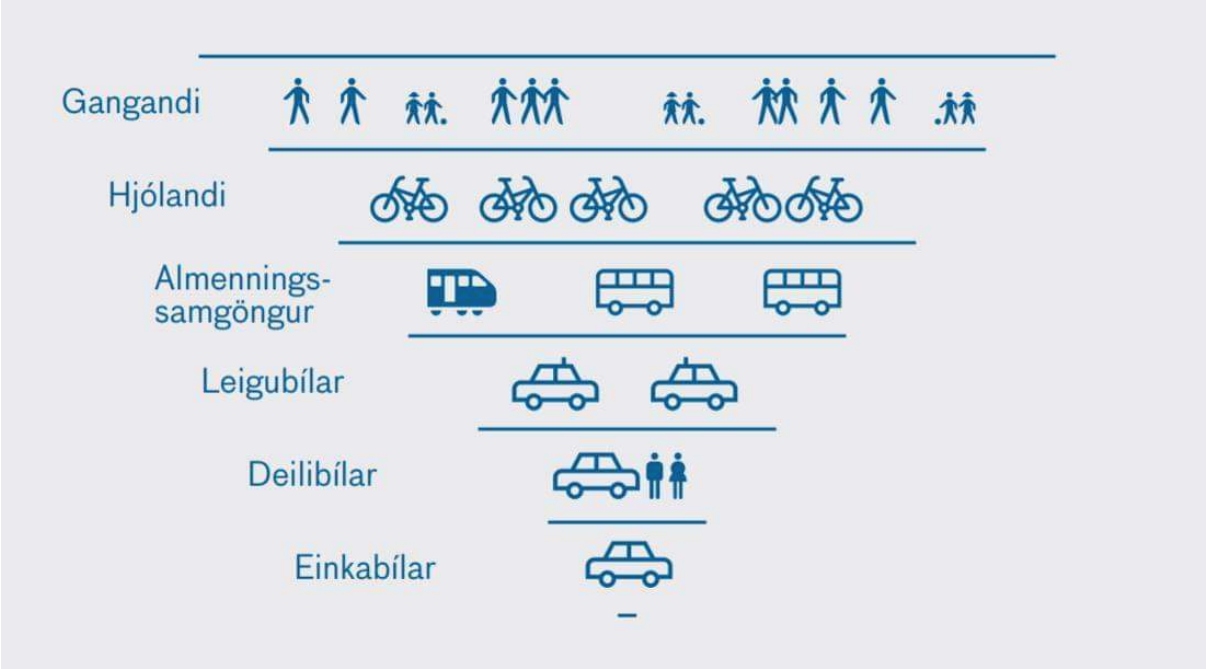


2. mynd. Krossgatnamót Stórhöfða og Sævarhöfða við stöð við Sævarhöfða.

Einhver fleiri svona dæmi gæti verið að finna í skýrslunni.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Einnig leggja Landssamtök hjólreiðamanna mikla áherslu á að hjólreiðastígar verði hannaðir og lagðir í samræmi við þá stefnu Reykjavíkurborgar að gangandi og hjólandi séu í fyrsta sæti í öllu skipulagi, hönnun og framkvæmdum í Reykjavík:



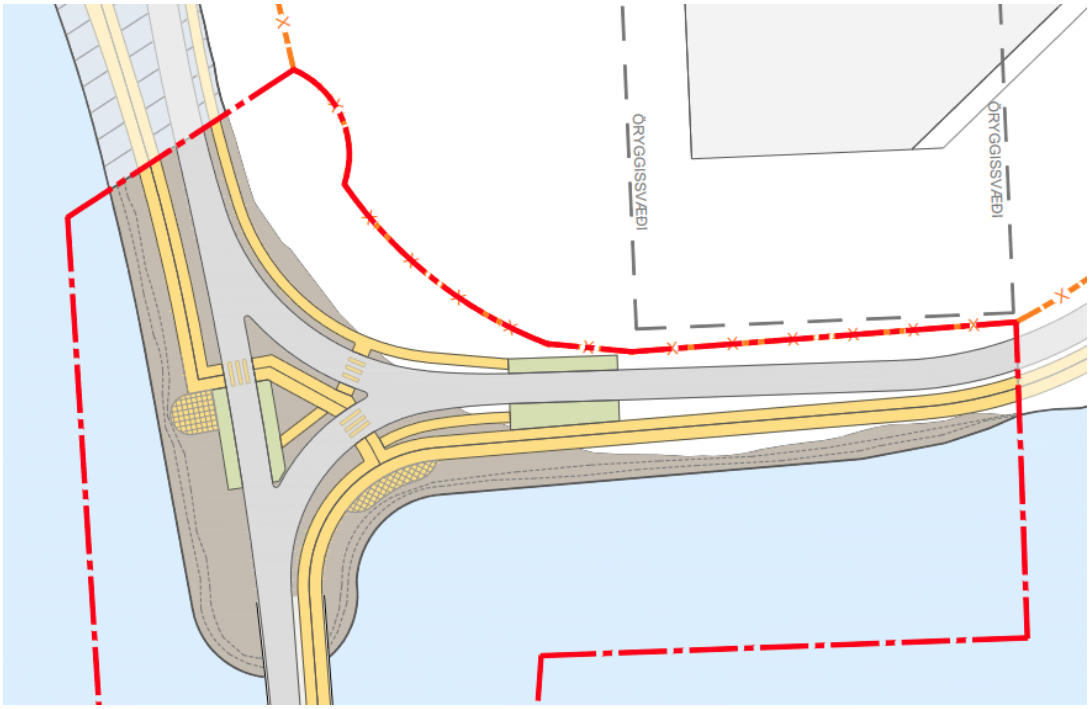
3. mynd Forgangur samgöngumáta í hönnun í Reykjavík.

Þar sem Borgarlína og samhliða hjólastígar fara á milli sveitarfélaga verða sérstakar áskoranir að samræma hönnun.

Sem dæmi má nefna Fossvogsbrú þar sem Reykjavík er norðan megin, Vegagerðin á brúnni sjálfri, og Kópavogur sunnan megin. Þar þarf t.d. að samræma hvoru megin Borgarlína er á brúnni og hvoru megin hjólastígurinn er (vestan eða austan megin) með tilliti til hönnunar bæði norðan megin í Nauthólsvík í Reykjavík og sunnan megin á Kársnesi í Kópavogi.

Í skýrslunni Borgarlínan 1. lota forsendur og frumdrög kafli 5 Vatnsmýrin Fossvogsbrú er ekki að finna hugmyndir að mótum sérrýmis Borgarlínu og hjólastígs við enda flugvallar (sjá mælipunkt 7 á bls. 250-251). Samkvæmt tillögum að deiliskipulagi frá 2018 (https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/9_fossvogur_bru.pdf) er hins vegar gert ráð fyrir margskonar sveigjum og beygjum á hjólastígnum, þar sem meira að segja hjólandi sem eru ekki að fara yfir brúna þurfa samt að taka tvær 90° beygjur og tvær 45° beygjur til að komast leiðar sinnar.
Þessi hönnunarhugmynd setur Borgarlínu í fyrsta sæti, en ekki gangandi og hjólandi. LHM mælir eindregið gegn svona lausnum.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026



4. mynd. Tillaga að deiliskipulagi Fossvogsbrúar frá 2018.

Sunnan megin er í skýrslunni Borgarlínan 1. lota forsendur og frumdrög kafli 6 Kársnes að finna þessa hugmynd um mót Bakkabrautar, Borgarholtsbrautar og hjólastígs:



6.C Bakkabraut/Borgarholtsbraut

T-gatnamót Bakkabrautar og Borgarholtsbrautar verða með stöðvunarskyldu á Bakkabraut sunnan Borgarholtsbrautar. Aðeins Borgarlínan mun geta ekið austan gatnamótanna.

5. mynd. Mót Bakkabrautar, Borgarholtsbrautar og hjólastígs í skýrslu um 1. lotu Borgarlínu.

Í þessari tillögu er Borgarlína greinilega í forgangi í hönnun, svo bílar, og loks mæta gangandi og hjólandi afgangi. Hjólandi sem eru að koma frá hjólastíg á Kársnesi og fara inn í

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Vatnsmýrina þurfa að óþörfu að fara yfir sérrými Borgarlínu á Kársnesi og í Nauthólsvík (því hjólastígurinn er austan megin á brúnni í tillögum) og þurfa á mótum Bakkabrautar og Borgarholtsbrautar að taka tvær 90° beygjur á meðan Borgarlína og bílar renna beint áfram.

Mikilvægt er að skoða heildarskipulag Fossvogsbrúarinnar gaumgæfilega og áhrif ákvarðana þar, sem ná út fyrir skipulagssvæði brúarinnar; en athugasemdirnar hér að ofan gilda almennt um tillögur að fyrirkomulagi annarra gatna- og stígamóta.

Í kafla 4 á bls. 211 við gatnamót Hringbrautar og Njarðargötu virðist hafa gleymst að hafa tvístefnu stíg austan Njarðargötu sem er sýndur á sniði 4.D. Hér mætti líka sýna að það ætti að koma hjólastígur sunnan megin Hringbrautar í austurátt og þarf að gera ráð fyrir því í hönnun gatnamótanna.



6. mynd. Snið 4. D Njarðargata gerir ráð fyrir hjólastig austan Njarðargötu.



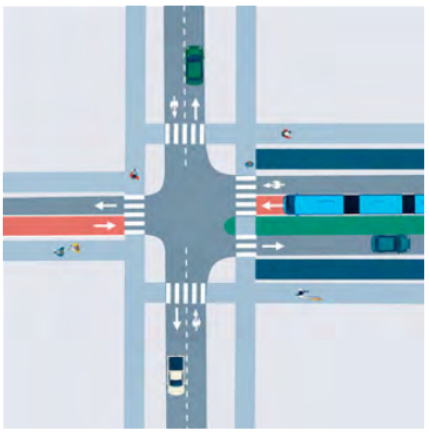
5.A Hringbraut/Njarðargata

Krossgatnamót Hringbrautar og Njarðargötu verða ljósastýrð. Sunnan gatnamótanna verður borgarlínubrautin jaðarlæg vestan megin. Norðan gatnamótanna verðu hún jaðarlæg austan megin. Lagt er til að núverandi framhjáhlaupi frá Hringbraut norður Njarðargötu verði lokað, en hægt verður að beygja til hægri á gatnamótunum.

7. mynd. Gatnamót Hringbrautar/Njarðargötu. Hjólastíg vantar austan við Njarðargötu og sunnan við Hringbraut.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Á Kársnesi endar hjólastígurinn á Borgarholtsbraut við Kópavogsbraut/Kársnesbraut vestan megin og Urðarbraut austan megin. Þar sem gert er ráð fyrir að hjólandi eigi að nota samnýtta gangstétt á þessum kafla er eðlilegt að hjólreiðar verði leyfðar í sérrými fyrir Borgarlínu í austurátt þarna á milli auk þess að vera leyfðar í vesturátt í götunni..

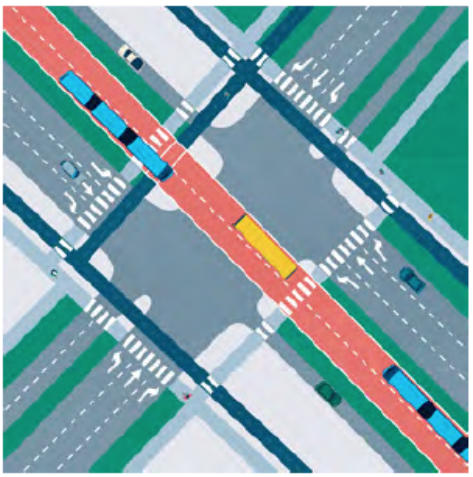


6.I Borgarholtsbraut/Urðarbraut

Krossgatnamót Borgarholtsbrautar og Urðarbrautar verða ljósastýrð.

8. mynd. Gatnamót Borgarholtsbrautar og Urðarbrautar. Leyfa ætti hjólreiðar í sérrými Borgarlínu í austurátt austan Urðarbrautar úr því gangstétt verður samnýtt.

Landssamtök hjólreiðamanna fagna hönnunartillögum á Suðurlandsbraut milli Skeiðarvogs og Álfheima og sérstaklega mikið breyttri högun við Álfheima. Hins vegar virðist hjólastígur hafa gleymst á einni hliðinni á gatnamótum Suðurlandsbrautar, Grensásvegar og Engjateigar:



2.E Suðurlandsbraut/ Grensásvegur/Engjateigur

Krossgatnamót Suðurlandsbrautar, Grensásvegar og Engjateigar verða ljósastýrð.

9. mynd. Gatnamót Suðurlandsbrautar og Grensásvegar/Engjateigs. Stíg vantar austan megin gatnamótanna.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Þarna virðist vera gert ráð fyrir að hjólandi, t.d. frá Grafarvogi, taki U-beygju yfir þrenn gatnamót til að komast inn í Skeifuna og Fenin, þegar búast mætti við því að hægt væri að bæta við fjórðu hliðinni og hjólandi kæmust yfir með því að fara einungis yfir ein gatnamót. Þá má benda á að þessi útfærsla virðist ekki sýna stíg meðfram Grensásvegi milli Suðurlandsbrautar og Miklubrautar. Mikilvægt er að tengja saman N-S hjólastíg við Engjateig við N-S hjólastíg á Grensásvegi sunnan Miklubrautar. Endurhanna þarf þennan kafla Grensásvegar fyrir alla ferðamáta.

Hugsanlega eru fleiri tilfelli í skýrslunni þar sem huga þarf að samskonar atriðum.

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.

Virðingarfyllst
f.h. stjórnar LHM



Árni Davíðsson
formaður

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

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 málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólreiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólreiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélög 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.

UMHVERFIS STOFNUN

Reykjavíkurborg
Haraldur Sigurðsson
Borgatúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 12. apríl 2021
UST202102-344/A.B.
10.04.02

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

Efni: Tillaga – Breyting á aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 - 2030 og Kópavogs 2012 - 2024 – Borgarlína – Fyrsta lota

Vísað er til erindis skipulagsfulltrúa Reykjavíkur og skipulagsfulltrúa Kópavogs er barst 19. febrúar sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um drög að breytingu á aðalskipulagi sveitarfélaganna.

Í erindinu kemur fram að í drögum að breytingartillögum í Kópavogi og Reykjavík er fjallað um tillögu að legu Borgarlínunnar og tillögur um staðsetningu kjarnastöðva. Í drögum að skipulagsgögnum eru jafnframt kynntar hugmyndir að leiðbeinandi staðsetningum almennra stöðva, viðmiðum um hönnun göturýmis og forgang almenningssamgangna og virkra ferðamáta. Í drögum fyrir Reykjavík eru jafnframt kynnt áform um Sæbrautarstokk og Miklubrautarstokk.

Náttúruminjaskrá

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að fjallað sé um þau svæði á náttúruminjaskrá þar sem fyrirhuguð Borgarlína fer um í forsendukafla tillögunnar. Auk þess er mikilvægt að fjalla um verndargildi svæðanna og það sé metið hver áhrif tillögunnar séu á verndargildi þeirra. Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að tillagan raski ekki verndargildum svæða á náttúruminjaskrá.

Sérstök vernd náttúruverndarlaga

Í greinargerð kemur fram að í áframhaldandi hönnun á útfærslu þverunarinnar yfir Elliðaárvog þarf að skoða hvernig hægt er að draga sem kostur er úr öllu raski á hrauni og leirum innan verndarsvæðis Elliðaárdals.

Umhverfisstofnun bendir á að hraun fellur undir a. lið 2. mgr. 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd og leirur falla undir a. lið 1. mgr. 61. gr. laganna.

Í 61. gr. náttúruverndarlaga 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.

Umhverfisstofnun leggur áherslu á að fjallað sé um hraunið og votlendið í tillögunni og það komi fram hvaða leiðir verði farnar til þess að forðast rask þess sbr. 61. gr. náttúruverndarlaga og hvaða valkostir séu skoðaðir. Umhverfisstofnun bendir á að ef tillagan gerir ráð fyrir röskun á votlendi þurfi að rökstyðja þá ákvörðun 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.

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 Umhverfisstofnun, 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.

Náttúru- og menningarminjar

Í greinargerð kemur fram að Borgarlínan liggi ekki um svæði í Kópavogi sem njóta verndar vegna náttúru- eða menningarminja. Umhverfisstofnun bendir á að sú staðreynd er röng. Borgarlínan fer um um Borgir, sem er friðlýst sem náttúruvætti skv. auglýsingu nr. 269/1981, og um Fossvoginn sem er skilgreindur sem mikilvægt fuglasvæði og nefnist svæðið Álftanes–Skerjafjörður (https://www.ni.is/node/16104).

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.

Umhverfisstofnun 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 hnullunga sem einkenna holtið. Umhverfisstofnun 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.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026

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 Umhverfisstofnunar.

Umhverfisstofnun bendir á að jaðarsvæði Borga er hluti af hinu friðlýsta svæði og því mikilvægt að hafa samráð og fá samþykki frá Umhverfistofnun fyrir framkvæmdinni og útfærslu á hönnun á svæðinu, þar sem að hvers konar rask, er breytt getur útliti þess, er óheimilt nema til komi samþykki Umhverfisstofnunar.

Umhverfsstofnun 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. Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að skoðaðir verði valkostir í tillögunni sem rýra ekki verndargildi Borga.

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

Virðingarfyllst

Axel Benediktsson
sérfræðingur

Björn Stefánsson
sérfræðingur

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10.2026