

Skjal sótt af 0000000000000 dags. 10.11 2026

UMSAGNIR OG ATHUGASEMDIR UM FRUMDRÖG OG VINNSLUTILLÖGU BORGARLÍNU (2021)

Fyrsta lota Borgarlínu: Fossvogsbrú - Hamraborg

Samantekt á umsögnum

Fylgiskjal með rammahluta aðalskipulags

Nóvember 2023

UMSAGNIR OG ATHUGASEMDIR UM FRUMDRÖG OG VINNSLUTILLÖGU BORGARLÍNU (2021)

Fyrsta lota Borgarlínu: Fossvogsbrú - Hamraborg

Samantekt á umsögnum og athugasemdum (2021)

Fylgiskjal með rammahluta aðalskipulags um fyrstu lotu Borgarlínu

Unnið fyrir Reykjavíkurborg af:

VSÓ RÁÐGJÖF

Borgartúni 20, 105 Reykjavík
www.vso.is

Forsíðumynd: Myndlýsing af mögulegu útliti Borgarlínubrautar. Horft austur eftir Borgarholtsbraut. Mynd úr *Borgarlínan vizualisations report – version 0.2*, Artelia, Moe, Gottlieb Paludan Architects, Hnit og Yrki, 2023.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026

1 Bakgrunnur

Í byrjun 2021 voru kynnt frumdrög, forsendur og vinnslutillaga aðalskipulags fyrir byggingu fyrstu lotu Borgarlínunnar, frá Ártúnshöfða um Fossvogsbrú og að Hamraborg. Frumdrögin og vinnslutillagan voru í kynningu frá 22. febrúar til 31. maí 2021. Vinnslutillögur Kópavogsbæjar og Reykjavíkurborgar voru kynntar samtímis. Athugasemdirnar eiga ýmist við um alla Borgarlínuna eða einungis þá hluta hennar sem liggja í Reykjavík eða Kópavogi

Hér eru ekki teknar með þær umsagnir sem eingöngu varða áhrif eða útfærslu framkvæmdarinnar innan marka Reykjavíkur. Þó getur verið að vísað sé í þann hluta í umsögnunum sem hér fylgja. Umsagnirnar að neðan koma frá opinberum stofnunum, hagsmunasamtökum, íbúaráðum, stjórnmálaflokkum og almenningi.

Kópavogsbær hefur haft umsagnir og athugasemdir til hliðsjónar við áframhaldandi skipulagsvinnu.

2 Samantekt á umsögnum og viðbrögð í skipulagi

Forsendur, markmið og kostnaður verkefnisins

Allnokkur gera athugasemd við forsendur og markmið verkefnisins. Nokkur telja forsendurnar fyrir framkvæmdinni brostnar vegna kostnaðar, breyttra ferðavenja eftir faraldurinn eða rafbílavæðingar. Önnur leggja til aðra nálgun á framkvæmdinni í heild, annað samgöngukerfi (BRT-lite), forgangsröðun (að fyrsta lota ætti að liggja um aðra hluta höfuðborgarsvæðisins). Einnig er vert að halda til haga að allnokkrar umsagnir lýsa velþóknun með framkvæmdina. Þá koma líka fram athugasemdir sem leggja áherslu á að byggð þéttist nóg og á réttan hátt meðfram Borgarlínunni til að leggja grunn að breyttum ferðavenjum.

Forsendur rammahluta aðalskipulags liggja meðal annars í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins og samgöngusáttmála. Eigi að breyta forsendunum, þarf að breyta þeim þar. Þetta á meðal annars við um val á samgöngukerfi og forgangsröðun framkvæmdahluta.

Áhrifa faraldursins gætir ekki lengur; umferð heldur áfram að aukast þar sem frá var horfið. Ekkert bendir til þess að umferðarspár gefi rangar forsendur, þó umferð hafi minnkað á tímabili. Rafbílavæðingin mun draga nokkuð úr losun koltvísýrings frá samgöngum en hún mun ekki leysa þrengsli á stofnæðum eða tafir í umferð. Breyttar ferðavenjur eru forsenda þess að innviðir anni ferðaþörf borgarbúa.

Kostnaðaráætlanir eru ekki viðfangsefni skipulagstillagna. Þær verða unnar í öðrum hlutum verkefnisins. Hér er ekki heldur farið yfir þjónustu strætó í dag, leiðaskipulag eða tíðni. Skipulag íbúðabyggðar á þéttingarásum verður ekki viðfangsefni rammahluta aðalskipulags. Rammahlutinn fæst bara við samgönguframkvæmdina sjálfa.

Samráð: Þörf á góðu samráði til að mæta áhyggjum íbúa

Á annan tug íbúa lýsa andstöðu við að Borgarlína verði lögð um Borgarholtsbraut eða Kársnes yfir höfuð. Rökin eru ýmist áhyggjur af umferðaröryggi eða að Borgarlínan muni raska rólegum anda hverfisins. Sérstaklega er til þess tekið að mörg börn ferðist á milli skólahúsa Kársnesskóla, sem eru á tveimur stöðum. Einnig eru nokkrir hræddir um að missa spón úr sínum aski þegar bílastæðum fækkar.

Gert er ráð fyrir að umferð aukist minna og umferðaröryggi verði betra með Borgarlínu en án hennar. Einnig er gert ráð fyrir að Borgarlínan muni hafa jákvæð áhrif á byggð og ásýnd hverfisins og hafa lítil eða óveruleg áhrif á hljóðvist víðast hvar á Kársnesi. Hins vegar er þörf á góðu samráði og upplýsingum þannig að íbúar viti hvernig hagir þeirra muni breytast.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

Bílastæðum mun fækka við Borgarholtsbraut. Þetta er í samræmi við stefnu í aðalskipulagi um samgöngumiðuð þróunarsvæði og áhrifasvæði Borgarlínu. Nánar verður fjallað um möguleika á bílastæðum við götu í deiliskipulagi. Þá geta íbúar bent á sérstaka þörf á bílastæðum eftir svæðum, til dæmis fyrir atvinnusvæði.

Einnig hafa eftirfarandi aðilar óskuðu eftir nánu samráði í ferlinu: Minjastofnun Íslands, Skipulagsstofnun, Veitur, Vegagerðin, Náttúrufræðistofnun, Öryrkjabandalag Íslands og Landssamtök hjólreiðamanna. Jafnframt verður haft lögbundið, opið samráð og leitast við að kynna hugmyndir sem best.

Gögn og úttektir

Minjastofnun minnir á að vettvangsskráning fornleifa, húsa og mannvirkja á áhrifasvæði Borgarlínu þurfi að fylgja aðalskipulagstillögu. Einungis er vitað um einar menningarminjar á áhrifasvæði framkvæmdanna á Kársnesi. Þær hafa verið skráðar.

Nokkrar athugasemdir snúa að framsetningu og nákvæmni skýringarmynda og korta. Nokkrir óska nákvæmari lýsingar á staðsetningu stöðva og legu Borgarlínu en þetta á eflaust meira við um Reykjavíkurhluta fyrstu lotu. Lítill ágreiningur hefur verið um legu og staðsetningu stöðva í Kópavogi

Skipulagsstofnun vill að gerð sé grein fyrir áfangaskiptingu og tímaáætlun framkvæmda. Frá þessu er greint í umhverfismatsskýrslu. Einnig óskar stofnunin eftir samræmdri hugtakanotkun um stöðvar Borgarlínunnar.

Gagnrýnt er að ekki liggi fyrir spá um umferð á Urðarbraut til að meta áhrif á aðliggjandi götur ef að aðgengi almennrar umferðar að Borgarholtsbraut verði takmarkað. Umferðarspár fyrir þrjá leggi á Kársnesi gera ráð fyrir að umferð á öllum þremur leggjunum verði minni með Borgarlínu en án hennar. Gera má ráð fyrir að sama eigi við um Urðarbraut og aðrar aðliggjandi götur.

Lega Borgarlínu og stöðva

Þegar frá eru talin mótmæli gegn því að Borgarlína liggi um Kársnesið yfir höfuð, gera fáir athugasemdir við legu fyrstu lotu Borgarlínu eftir Bakkabraut og Borgarholtsbraut. Þó koma tillögur um að Borgarlínan ætti frekar að liggja um Kársnesbraut eða stoppa á sömu stöðvum og strætó gerir í dag, í lykkju um Kársnesið.

Borgarlínan verður ný stofnleið í almenningssamgöngum og ekki hægt að bera saman við safnleiðina 35/36 í dag. Leiðin um Kársnesbraut hefur verið skoðuð en þar eru fleiri erfiðar beygjur, meiri langhalli (brekkur) og þar eru færri íbúar Kársness í göngufjarlægð frá stöðvum.

Einnig er lagt til að Fossvogsbrú verði ekki byggð, heldur fari Borgarlínan fyrir Fossvoginn og tengist miðbæ Reykjavíkur þannig með nýrri braut um suðurhlíðar Öskjuhlíðar að Nauthólsvík. Leið Borgarlínu um Kársnes tryggir gott aðgengi íbúa Kársness að stöðvum Borgarlínu, tengir Kársnes og miðbæ Reykjavíkur og styttir vegalengdir á höfuðborgarsvæðinu. Leið neðan Fossvogskirkjugarðs myndi liggja um verndarsvæði og er fjær íbúðarbyggð og þar með mögulegum notendum Borgarlínu.

Ein athugasemd stingur upp á því að færa stöð frá Sundlaugarsvæðinu að gatnamótum Borgarholtsbrautar og Skólagerðis. Staðsetning almennra stöðva er leiðbeinandi í rammahluta aðalskipulags og verður leyst í deiliskipulagi. Hins vegar mælir bæði göturými og aðgengi að fjölsóttum áfangastað (sundlauginni) með því að stöðin verði þar sem gert er ráð fyrir í þessari tillögu. Nánari staðsetning stöðva Borgarlínunnar verður skoðuð í deiliskipulagi. Þá verður horft til þeirra viðmiða sem sett eru fram í hönnunarviðmiðum rammahlutans.

Nokkrir mótmæla því að almenn umferð muni mögulega einungis hafa aðgang til að keyra vestur eftir Borgarholtsbraut. Nánar verður fjallað um aðgengi og aksturssteftnur í deiliskipulagi.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

Hönnun

Margar athugasemdanna sem fjalla um hönnun verða hafðar til hliðsjónar við deiliskipulag og hönnun en koma ekki til umfjöllunar í aðalskipulagi.

Öryrkjabandalag Íslands bendir á mikilvægi algildrar hönnunar í Borgarlínuframkvæmdinni. Orðalag hönnunarviðmiðanna eiga að minna á hönnuði á að þau séu sveigjanleg en í viðmiðunum um algilda hönnun er orðalagið haft þannig að hún sé ekki valkvæð. Einnig bendir bandalagið á mikilvægi bílastæða fyrir hreyfihamlaða. Nánar verður fjallað um bílastæði í deiliskipulagi.

Önnur mikilvæg ábending snýr að aðgengi sjúkrabíla. Miðsettar Borgarlínubrautir, sem fjallað er um í hönnunarviðmiðum rammahluta, eru taldar gefa neyðarakstri betra aðgengi. Að öðru leyti verður að hafa þetta í huga við deiliskipulag.

Ein athugasemd snýr að samhengi við hjólastíga í Kópavogsdal og Fossvogsdal, undir þeim formerkjum að vegfarendur muni frekar velja þær leiðir en að hjóla upp á hæð. Það verður að sjá til góðum tengingum milli hjóla- og göngustíga Borgarlínu við annað stígakerfi. Aðrir stígar munu hins vegar ekki koma í stað stíga við Borgarlínu. Fólk velur jafnan stystu og greiðfærustu leið á áfangastað, jafnvel þó hún sé á fótinn, og samlegðaráhrifin við almenningssamgöngur eru mikilvæg.

Aðgengi almennrar umferðar og bílastæði

Öryrkjabandalag Íslands hefur áhyggjur af aðgengi fatlaðra og aldraðra að íbúða- og þjónustukjarna í nágrenni Hamraborgar á framkvæmdatíma og einnig eftir. Þá er sérstaklega nefnd rík þörf á bílastæðum fyrir fatlaða á þessu svæði. Þetta eru mikilvægir hagsmunir og þörf á góðu samráði í deiliskipulagi fyrir Hamraborg.

Tengingar við aðrar leiðir

Skipulagsstjórn Garðabæjar leggur áherslu á gott skipulag og framsýni í Hamraborg, þar sem fyrsta lota Borgarlínu kemur fyrst inn í það leiðakerfi og umferð sem fyrir er, og þarf síðar einnig að passa við seinni lotur. Þetta er mikilvægt verkefni, sem verður leyst í deiliskipulagi.

Ein athugasemd snýr að samhengi við hjólastíga í Kópavogsdal og Fossvogsdal, undir þeim formerkjum að vegfarendur muni frekar velja þær leiðir en að hjóla upp á hæð. Það verður að sjá til góðum tengingum milli hjóla- og göngustíga Borgarlínu við annað stígakerfi. Aðrir stígar munu hins vegar ekki koma í stað stíga við Borgarlínu. Fólk velur jafnan stystu og greiðfærustu leið á áfangastað, jafnvel þó hún sé á fótinn, og samlegðaráhrifin við almenningssamgöngur eru mikilvæg.

Umhverfisáhrif

Umhverfisstofnun leggur mikið upp úr góðu samráði við hönnun og deiliskipulag Borgarlínu við náttúruvættið Borgir. Svæðinu eru nú gerð betri skil í rammahluta og í umhverfismatsskýrslu, samkvæmt ábendingum Umhverfisstofnunar.

Í þessum skjölum er einnig fjallað betur um lýðheilsu, loftgæði, hljóðvist, aðlögun að loftslagsbreytingum, skerðingu á gróðurþekju og fleiri atriði sem Skipulagsstofnun benti á að þyrfti að meta.

Skipulagsstofnun biður um að áhrifum á framkvæmdatíma verði gerð betri skil. Þetta er reifað hér en verður einnig tekið fyrir í deiliskipulagi, þar sem nákvæmari upplýsingar um hverja framkvæmd eru kynntar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

Nr.	Sendandi	Viðfangsefni	Hluti Borgarlínu	Umsögn/athugasemd	Viðbrögð	Stig verkefnis
11.1	Vilhjálmur Guðlaugsson	**Forsendur /markmið**	Öll Borgarlínan	Telja má að grunnforsendur Borgarlínunnar séu brostnar því ætla má að verulega dragi úr umferð vegna breytinga á ferðamynstri, rökstyðja má þessa þróun með: fjarfundabúnaði, áhugi fyrir vinnu að heiman, umsókn 9.000 aðila um 50 lóðir á Selfossi og þróun erlendis - skrifstofuhúsnæði breytt í íbúðir vegna aukinnar heimavinnu.	Forsendur samgöngulíkans eru sífellt í skoðun. Almenningsamgöngur munu áfram verða mikilvægur valkostur og ferðamáti, einkum þeirra sem ekki geta notað einkabíl svo sem barna og ungmenna.	Aðalskipulag/ hönnun
11.2	Vilhjálmur Guðlaugsson	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	Nú þegar er rafbílavæðing landsmanna á fullu skriði, gera má ráð fyrir að yfir 90% einkabíla verði rafdrifnir 2035, Borgarlína mun þess vegna ekki hafa áhrif á CO2.		MÁU
12.1	Óskar Guðmundsson	**Kostnaður**	Öll Borgarlínan	Finnst kostnaðarmat borgarlínu skakkt.	Í vinnu við frekari hönnun og útfærslu Borgarlínunnar og annarra innviða er farið yfir alla kostnaðarútreikninga. Í næstunni verða því kynntar uppfærðar kostnaðartölur, sem og útfærslur.	Hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

13.1	Jón Sigurðsson	**Forsendur /markmið**	Öll Borgarlínan	Frábær framkvæmd og vel að henni staðið. Þessi framkvæmd á eftir að stórbæta samgöngur í Kópavogsbæ og tengingar við önnur sveitarfélög.	Ekki þörf á viðbrögðum	Aðalskipulag/ hönnun
14.1	Una Eyþórsdóttir	**Forsendur /markmið**	Öll Borgarlínan	Líst vel á þessa framkvæmd, vel útfærð og á eftir að koma samgöngum í betra horf.	Ekki þörf á viðbrögðum	Aðalskipulag/ hönnun
15.1	Þorsteinn Valur Baldvinsson	**Hönnun**	Öll Borgarlínan	Mikilvægt er að hafa í huga vegalengdir og aðgengi sjúkraflutningabíla að næstu bráðamóttöku.	Í frumdrögum 1. lotu kemur fram að Borgarlínubrautir og –reinar eru ætlaðar Borgarlínunni og strætisvögnum. Neyðarakstur myndi einnig vera leyfilegur og með því eykst greiðfærni, viðbragðstími styttist og öryggi neyðaraksturs eykst.	Aðalskipulag/ hönnun
16.1	Ingibjörg Jóna Guðmundsdóttir	**Umhverfis-áhrif**	Kópavogur	Tel mjög mikilvægt að halda Kársnesinu sem friðsælu náttúrusvæði, sérstaklega strandlengjunni sunnanvert sem er mjög ósnortin og með miklu fuglalífi og aðgangi að sjó.	Borgarlína gengur ekki á friðsæl náttúrusvæði við strandlengju á Kársnesi, heldur liggur um miðja byggðina.	Aðalskipulag/ hönnun
16.2	Ingibjörg Jóna Guðmundsdóttir	**Samráð**	Kópavogur	Borgarholtsbrautin er þröng íbúagata og mikilvægt að hafa samráð við íbúa þar.	Samráð hefur verið um vinnslutillögu aðalskipulags, frumdrög 1. lotu, m.a. íbúafundir.	Aðalskipulag/ deiliskipulag/ hönnun
16.3	Ingibjörg Jóna Guðmundsdóttir	**Stöðvar**	Kópavogur	Stöð við norðanverða Vesturvör hljómar vel með tengingu við hjólastíg á Kársnesi norðanverðu.	Ekki þörf á viðbrögðum	Aðalskipulag

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

17.1	Kjartan Þór Kjartansson	**Gögn**	Öll Borgarlínan	Vantar upplýsingar um í hvaða átt er horft á sniðmyndum. Það myndi hjálpa að fá loftmynd þar sem sést hvernig akreinar og stígar breytast. Að endingu langar mig að benda á villu í skjalinu sem snýr að Kópavogi, en Reykjanesbraut liggur austan við Smáralind og því gæti reynst erfitt að tengja leið sem ekur hana um Hamraborg. Sömuleiðis hélt ég að Listabraut væri við Kringluna.	Athuga framsetningu gagna, hversu ítarlega á að sýna útfærslu á þessu stigi. Í frekari hönnun og mati á umhverfisáhrifum verður gerð ítarleg grein fyrir fyrirkomulagi borgarlínubrauta, göngu- og hjólastíga og gatnakerfinu.	Hönnun
18.1	Susanne Miriam Arthur	**Hönnun**	Kópavogur	Ósætti með að Borgarholtsbraut verði einstefna og bílastæði við þá götu tekin. Sumar íbúðir hafa eingöngu eitt bílastæði í götunni. Þar að auki lengir þetta leið þeirra sem geta ekki nýtt sér Borgarlínuna til vinnu. Gæti orðið til þess að einhverjir fylgdu ekki umferðarreglum og keyrðu gegn einstefnu til þess að stytta ferð sína, sem er stórhættulegt fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur.	Áhrif Borgarlínu á umferðarflæði á Kársnesi hafa verið rýnd í samgöngulíkani og verða höfð til hliðsjónar við hönnun Borgarlínu og deiliskipulag.	Hönnun
19.1	Ómar Stefánsson	**Borgarholts-braut**	Kópavogur	Ekki sprengja úr Borgarholtinu neitt fyrir breikkun á Borgarholtsbraut. Láta það duga sem er.	í frumdrögum 1. lotu og tillögu aðalskipulagsbreytingar er ekki gert ráð fyrir að þörf verði á því að sprengja úr Borgarholti.	Aðalskipulag/ deiliskipulag/ hönnun/MÁU
19.2	Ómar Stefánsson	**Borgarholts-braut**	Kópavogur	Ekki gera Borgarholtsbraut að einstefnu strax, skoða hvort umferð hindri vagna of mikið í raun áður en það er gert.	Milli Urðarbrautar og Þinghólsbrautar er göturýmið milli lóðamarka of þröngt til að ná viðmiðum um sérrými í báðar áttir og breidd á hjóla- og göngustígum. Því er gert ráð fyrir einni borgarlínurein til austurs en einstefnu í vestur fyrir	Aðalskipulag/hönnun /MÁU

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

					blandaða umferð bíla og borgarlínuvagna. Almenn bílaumferð til austurs á kost á öðrum götum á Kársnesi, s.s. Kársnesbraut og Kópavogsbraut.	
19.3	Ómar Stefánsson	**Hönnun**	Kópavogur	Skoða betur legu hjólastíga í Kópavogsdal og Fossvogsdal. Óliklegt að fólk hjóli upp á hæðir ef það eru auðfarnir stígar í dalnum án bílaumferðar nærri.	Göngu- og hjólaleið eftir Borgarholtsbraut er samkvæmt stefnu gildandi aðalskipulag og tillögu að endurskoðun aðalskipulags. Er hún hluti af heildstæðu stígakerfi bæjarins. Meðal markmiða Kópavogsbæjar um gatnakerfi er að að efla notkun vistvænni samgöngumáta og tryggja öryggi allra vegfarenda óháð ferðamáta.	Aðalskipulag/hönnun
19.4	Ómar Stefánsson	**Hönnun**	Öll Borgarlínan	Nota tveggja hæða vagna frekar en langa liðvagna. Það sparar í gerð á umferðarmannvirki (biðstöðvum).	Ábendingu vísað til hönnunarhóps.	Hönnun
19.5	Ómar Stefánsson	**Stöðvar**	Kópavogur	Færa stoppstöð frá sundlaug Kópavogs að Borgarholtsbraut 39 og skólagerði (gera þá götu mögulega að einstefnu).		Hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

19.6	Ómar Stefánsson	**Gögn**	Kópavogur	Vantar alla útreikninga á umferðar aukningu á Urðarbraut ef Borgarholtsbraut verður einstefna.	Í frumdrögum 1. lotu er gerð grein fyrir áhrifum á samgöngur á Kársnesi (kafli 6.4.7 og mynd 6.3). Áætluð bílaumferð samkvæmt samgöngulíkani mun minnka á Kársnesi með tilkomu Borgarlínu, þó ekki á Kársnesbraut sem mun aukast næstu ár vegna uppbyggingar vestast á Kársnesi. Staðbundin áhrif á umferða um Urðarbraut verða skoðuð nánar í áframhaldandi hönnunarvinnu.	Hönnun
20.1	Þóra Marteins-dóttir	**Borgarholts-braut**	Kópavogur	Legg til að Borgarlínan verði sett í stokk á Borgarholtsbraut. Skólabörn ganga yfir þessa götu mörgum sinnum á dag á leið í íþróttir og mikilvægt að tryggja öryggi þeirra.	Borgarlínugötum er rík áhersla lögð á öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Við ráðstöfun göturýmis Borgarlínubrauta eru gangandi í forgangi og við stöðvar verða gönguþveranir yfir akreinar. Áætlaður aksturhraði á Kársnesi verður 30km/klst. Stokkur er ekki raunhæfur valkostur á þessu svæði með tillit til umferðarálags, umhverfisáhrifa og kostnaðar.	Aðalskipulag/hönnun
21.1	Þórunn Björnsdóttir	**Borgarholts-braut**	Kópavogur	Það er brýnt að setja Borgarlínuna í stokk milli Urðarbrautar og Bakkabrautar. Annars verður að beina borgarlínunni um Kópavogsbrautina.	Stokkur fyrir Borgarlínu um Borgarholtsbraut er ekki raunhæfur valkostur með tillit til aðstæðna á þessum legg. Stokkar eru kostnaðarsamar framkvæmdir sem aðeins eru til skoðunar það sem umferðarálag er mikið - tugþúsundir bíla fara um daglega, sbr. Miklubraut og Sæbraut.	Aðalskipulag/hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

22.1	Hulda Sif Ólafsdóttir	**Kársnes**	Kópavogur	Áhyggjur af því að Borgarlínan liggur í gegnum mitt íbúðahverfi á Kársnesinu, á tiltölulega þröngar götur sem börn ganga yfir á leið sinni í skóla. Því mikilvægt að akstursrhaði takmarkist við 30 km/klst og að ekki önnur ökutæki en strætisvagnar nýti sér leiðina yfir brúna milli Kársness og Öskjuhlíðar (nema reiðhjól og þess lags).	Meðfram Borgarlínu er gert ráð fyrir bættum aðstæðum fyrir gangandi og hjólandi og áhersla á öruggar þveranir gatna. Gert er ráð fyrir 30km/klst akstursrhaða á leið Borgarlínu um Kársnes. Brú yfir Fossvog verður aðeins fyrir Borgarlínu, gangandi og hjólandi, en ekki almenna bílaumferð.	Aðalskipulag/ hönnun
23.1	Elín Hanna Pétursdóttir	**Borgarholts-braut**	Kópavogur	Ef borgarlínan á að fara um Borgarholtsbraut er nauðsynlegt að tryggja öryggi barna sem ganga yfir Borgarholtsbraut á leið í og úr skóla og við leik í hverfinu.	Borgarlínugötum er rík áhersla lögð á öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Við ráðstöfun götuýmis Borgarlínubrauta eru gangandi í forgangi og við stöðvar verða gönguþveranir yfir akreinar. Áætlaður aksturhraði á Borgarholtsbraut verður 30km/klst.	Aðalskipulag/ hönnun
24.1	Minjastofnun Íslands	**Gögn**	Öll Borgarlínan	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.	Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðis setur fram heildstæða stefnu um Borgarlínu, sem sveitarfélögin innleiða í sínar aðalskipulagsáætlanir. Farin hefur verið sú leið að innleiða stofnleiðir Borgarlínu í aðal- og deiliskipulag í lotum. Í skýrslunni *Borgarlína. 1. lota forsendur og frumdrög* er í forsenduköflum (A og B) gerð grein fyrir forsendum Borgarlínu á svæðisvísu, þ.e. fyrir höfuðborgarsvæðið í heild. Í áframhaldandi skipulagsvinnu, framkvæmdahönnun og umhverfismat	Aðalskipulag/ hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

					framkvæmdar verður samráð við Minjastofnun á öllum stigum.	
24.10	Minjastofnun Íslands	**Samráð**	Öll Borgarlínan	Minjastofnun Íslands hvetur 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.	Verkefnið verður unnið í samráði við Minjastofnun Íslands við undirbúning og vinnslu aðal- og deiliskipulags sem og hönnun framkvæmdar og vinnu við mat á umhverfisáhrifum.	Aðalskipulag/ deiliskipulag/ hönnun
24.2	Minjastofnun Íslands	**Gögn**	Öll Borgarlínan	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.	Mælikvarði og nákvæmni upplýsingar er mismunandi eftir skipulagsstigum. Stefnumarkandi aðalskipulagsáætlanir sýna legu Borgarlínu og stöðvar svo nákvæmlega sem mælikvarði aðalskipulagsuppdrátta leyfir. Hönnun framkvæmdar og deiliskipulag útfærir nánar fyrirkomulag og áhrifasvæði Borgarlínu. Skoðað verður samræmi gagna og ákvarðana mismunandi skipulagsstiga og framkvæmdahönnunar.	Aðalskipulag/ deiliskipulag/ hönnun/MÁU
24.3	Minjastofnun Íslands	**Gögn**	Öll Borgarlínan	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.	16. gr. laga um menningarminjar gerir kröfu um að vettvangsskráning liggi fyrir áður en deiliskipulag er afgreitt eða leyfi til framkvæmda gefin út. Fyrirliggjandi minjaskráning verður yfirfarin á breytingarsvæðum aðalskipulags, og gerð áætlun um nauðsynlegar vettvangsrannsóknir fyrir	Aðalskipulag/ deiliskipulag/MÁU

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

					deiliskipulagsgerð innan áhrifasvæðis Borgarlínu.	
24.5	Minjastofnun Íslands	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	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, en slíkar minjar njóta sérstakrar verndar. Ekki fæst séð að Borgarlína komist fyrir án þess að hafa veruleg áhrif á byggðamynstrið í elsta hluta Reykjavíkur og víðar.	Ekki er gert ráð fyrir að leggja breiðar brautir þar sem ekki er rými til eða yfir viðkvæm verndarsvæði. Ljóst er að kjörsnið Borgarlínu sem uppfyllir öll stærðarviðmið verður ekki hægt að útfæra alls staðar. Snið borgarlínugatna mun taka tillit til aðliggjandi lóða og byggðar - í eldri borgarhlutum og þrengri götum er gert ráð fyrir Borgarlínu í blandaðri umferð. Ekki tillögur um breikkun gatna með niðurrifi húsa.	Aðalskipulag/ deiliskipulag/ hönnun
24.6	Minjastofnun Íslands	**Leyfi**	Öll Borgarlínan	Vísað í 16. gr minjalaga sem segir að skylt sé að vettvangsskráning 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.	Farið verður að lögum, en skv. 16 gr. er ekki skylda að vettvangsskráning liggi fyrir á aðalskipulagsstig, heldur skuli henni ætið loki áður en deiliskipulag er afgreitt eða leyfi til framkvæmda gefið út.	Aðalskipulag/ deiliskipulag
24.8	Minjastofnun Íslands	**Umhverfis-áhrif**	Kópavogur	Í gömlu byggð Kópavogar og á Kársnesi má vænta fornleifa og uppfærsla á fornleifaskráningu því nauðsynleg.	16. gr. laga um menningarminjar gerir kröfu um að vettvangsskráning liggi fyrir áður en deiliskipulag er afgreitt eða leyfi til framkvæmda gefin út. Fyrirliggjandi minjaskráning verður yfirfarin á breytingarsvæðum aðalskipulags, og gerð áætlun um nauðsynlegar vettvangsrannsóknir fyrir deiliskipulagsgerð innan áhrifasvæðis Borgarlínu.	Aðalskipulag/ deiliskipulag/ hönnun/MÁU

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

24.9	Minjastofnun Íslands	**Leyfi**	Öll Borgarlínan	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.	Bætt við í umfjöllun í umhverfisskýrslu aðalskipulagsbreytinga. Nánari umfjöllun á deiliskipulagsstigi og MÁU.	Aðalskipulag/ deiliskipulag/ hönnun
25.1	Hulda Jónasdóttir	**Kársnes**	Kópavogur	Ósætti við að leggja umferðarmannvirki gegnum kyrrlátt íbúðahverfi, Kársnes, sem tengt er fallegri náttúru allt í kring. Haga ætti staðsetningu stórra umferðarmannvirkja meðfram öðrum stofnæðum og beina umferð frá úthverfum með góðri tengingu til hverfanna. Hér á hins vegar að stefna þungri umferð sem veldur hættu inn í slíkt hverfi. Borgarlína ætti betur heima neðan Fossvogskirkjugarðs með tengingu þar inn á stórar stofnæðar sem fyrir eru.	Gert er ráð fyrir að á leið Borgarlínu um Kársnes verði 30km/klst hámarkshraði og áhersla á umferðaröryggi allra ferðamáta. Tilkoma Borgarlínu felur ekki í sér þunga og hættulega aukna umferð gegnum íbúðahverfið. Umferðarspá fyrir um Kársnesið leiðir í ljós að með tilkomu Borgarlínu dragi úr bílaumferð á Kársnesinu samanborið við þróun umferðar án Borgarlínu. Leiðin um Borgarholtsbraut tryggir að sem flestir íbúa Kársness verði í þægilegu göngufæri við stöðvar Borgarlínu.	Aðalskipulag
26.1	Björgvin Þorgeir Hauksson og aðrir íbúar Borgarholtsbrautar 78	**Borgarholts-braut**	Kópavogur	Ósætti við legu Borgarlínu eftir Borgarholtsbraut þar sem um er að ræða rótgróið, rólegt íbúahverfi og engan veginn í takt við væntingar íbúa til síns nærumhverfis. Sitthvoru megin við áætlaða leið eru tveir grunnskólar sem starfa á sitthvoru skólastiginu og töluverður umgangur barna á milli skólanna. Allar kynntar breytingar þýða umtalsverð óþægindi og breytingar á tilverunni eins og hún er núna fyrir íbúa	Tillagan gerir ráð fyrir öruggum gatnaþverunum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur m.a. við stöðvarnar.	Aðalskipulag/ hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				og þá sérstaklega hvað varðar bílastæði og leiðir í og út úr hverfinu.		
26.2	Björgvin Þorgeir Hauksson og aðrir íbúar Borgarholtsbrautar 78	**Samráð**	Kópavogur	Vill að íbúum við Borgarholtsbraut verði kynnt nákvæmlega hvers má vænta vegna þessara framkvæmda og hvaða áhrif þetta mun hafa til framtíðar.	Kynning fer fram á öllum skipulagstigum auk kynningar hönnunardraga.	Aðalskipulag/ deiliskipulag/ hönnun
27.1	Heilbrigðis-eftirlit Reykjavíkur	**Gögn**	Öll Borgarlínan	HER telur að vel sé gerð grein fyrir framkvæmdinni og umhverfi hennar. Tekið verður á nauðsynlegum umhverfisþáttum í frummatsskýrslu.	Ekki þörf fyrir viðbrögð	MÁU
27.3	Heilbrigðis-eftirlit Reykjavíkur	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	Eins telur HER að gera ætti grein fyrir öðrum mögulegum valkostum fyrir legu línunnar á þessu svæði og bera umhverfisáhrif þeirra saman. Við fyrstu sýn er ekki að sjá að framkvæmdin kalli á starfsleyfi HER en kalli einstaka þættir hennar t.d. á niðurrif bygginga eða annarra mannvirkja er slíkt starfsleyfisskylt. Í þeim tilvikum sem athugun á loftgæðum og hljóðvist leiðir í ljós aukið álag á viðkvæmum svæðum ætti að kanna möguleika á öðrum lagnaleiðum. Vakin er athygli á að þann 28. desember 2020 kom út reglugerð nr. 1400 um	Elliðaárvogur - valkostir um leið	Aðalskipulag/ deiliskipulag/ hönnun/MÁU

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				mengaðan jarðveg og koma þar fram viðmiðunarmörk fyrir þungmála og lífræn efnasambönd fyrir landnotkun íbúðar- og atvinnuhúsnæðis. Ef komið er niður á mengaðan jarðveg þarf að tilkynna það til HER.		
28.1	Öryrkja-bandalag Íslands	**Umhverfis-áhrif**	Kópavogur	Stórvirkar og langvinnar framkvæmdir valda óneitanlega óþægindum sem þarf að lágmarka eftir megni, en það er ekki ásættanlegt að þær brjóti á réttindum fólks. Í öllum áætlunum þarf að tryggja það að fólk komist sinnar leiðar og verði ekki fyrir heilsutjóni. Samkvæmt áætlunum tengdu Hamraborg í Kópavogi átti að fækka bílastæðum hreyfihamlaðra og færa þau á jaðar framkvæmdarsvæðisins, sem hvoru tveggja mun vera brot á löggjöf. Þá er ljóst að hávaði og loftmengun mun hafa mikil neikvæð áhrif á íbúa og þjónustu á svæðinu.	Athugasemdir um bílastæðaframboð tengist mögulega öðru máli - deiliskipulagi Hamraborgar?	Deiliskipulag
28.2	Öryrkja-bandalag Íslands	**Hönnun**	Öll Borgarlínan	Við hönnun og frágang þarf að gæta þess að koma til móts við fólk með ólíkar skerðingar og að ákvæði algildrar hönnunar verði til grundvallar á öllum stigum. Þróunin hefur verið sú að almennings bílastæðum hefur mjög fækkað að undanförnu. Hreyfihamlað fólk hefur fundið mjög áþreifanlega fyrir því, en það má ekki gleymast að það hefur oft ekki um annan kost að velja en einkabílinn. Ef fjarlægðarmörk og aðrar	Tekið undir þessa ábendingu. Í frumdrögum 1. lotu er algild hönnun ein af grundvallar hönnunarforsendum fyrir innviði Borgarlínunnar.	Deiliskipulag/ hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				aðgengiskröfur eru virt munu margir geta nýtt sér borgarlínuna og aðrar almenningssamgöngur í framtíðinni, en góðar tengingar verða að vera til staðar m.a. við almennings bílastæði og bílastæði hreyfihamlaðra.		
28.3	Öryrkja-bandalag Íslands	**Samráð**	Öll Borgarlínan	Málefnahópur ÖBÍ um aðgengi vill eiga virkt samtal um borgarlínuna og vera til ráðgjafar um þarfir fatlaðs fólks. Bent er á leiðbeiningar ”Algild hönnun utandyra” 2 sem málefnahópurinn gaf út vorið 2017, sem ættu að gagnast í þessari vinnu.	Algild hönnun	Deiliskipulag/ hönnun
28.4	Öryrkja-bandalag Íslands	**Umhverfis-áhrif**	Kópavogur	Athugasemdir við uppbyggingaráætlanir á Fannborgarreit og Traðarreit: Um er að ræða framkvæmdir í miðjum íbúa- og þjónustukjarna, sem gert er ráð fyrir að standi yfir í 5-7 ár. Á reitnum búa nú þegar á þriðja hundrað manns, margir hverjir aldraðir og fatlaðir. En þangað sækir einnig fjöldi fólks, sem einnig er að stórum hluta aldrað og fatlað, þjónustu daglega. Þarna má m.a. finna heilsugæslu, Hljóðbókasafnið, Greiningar- og ráðgjafastöð ríkisins, félagsmiðstöðina Gjábakka og mæðrastyrksnefnd Kópavogs. Þetta svæði er því afar viðkvæmt fyrir raski sem fylgir stórvægilegum byggingaframkvæmdum. Erfitt er að gera sér í hugarlund að það verði vistlegt að búa á svæðinu meðan framkvæmdir standa yfir í hátt í áratug. Gríðarlegt niðurrif á byggingum mun bera	Á ekki við aðalskipulagstillögu um Borgarlínu.. Athugasemd við deiliskipulag Fannborgarreits	Varðar ekki beint Borgarlínutillögu

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				með sér mikinn hávaða og loftmengun auk þungaflutninga á efni til og frá svæðinu, hávaða frá vinnuvélum, o.s.frv.		
28.5	Öryrkja-bandalag Íslands	**Bílastæði**	Kópavogur	Það blasir við á áætlunum að aðgengi fyrir fatlaða íbúa að heimilum sínum verður afar slæmt. Ekki lítur út fyrir að hægt verði að komast að íbúðum á 2. hæð í Fannborg 3, 5, 7 og 9 nema um tröppur. Bílastæði hreyfihamlaðra verða alls 10 talsins á framkvæmdartíma á Fannborgarreit og Traðarreit vestur í Kópavogi, skv. áætlunum sem kynntar hafa verið. Þau verða öll í jaðri svæðisins, alllangt frá áfangastað í mörgum tilfellum og lengra en hámarksviðmið. Ofan á það leggst halli á stæðum og umferðarleið og umferð vinnuvéla sem skerðir aðgengi. Almenn stæði eru hins vegar rúmlega 140 talsins á fimm svæðum sem oftast eru mun nær þjónustu og íbúðum. Ekkert bílastæði hreyfihamlaðra er á þeim bílastæðareitum í áætlunum.	Á ekki við aðalskipulagstillögu um Borgarlínu. Athugasemd vísað til mótunar deiliskipulags Fannborgarreits	Varðar ekki beint Borgarlínutillögu
28.6	Öryrkja-bandalag Íslands	**Bílastæði**	Kópavogur	Hamraborg er þegar þriðja stærsta strætóstoppistöðin á höfuðborgarsvæðinu og er mikilvæg í áætlunum um borgarlínu. Í áætlunum er gert ráð fyrir að talsverðri fjölgun íbúða, sem ætla má að verði eftirsóknarverðar vegna nálægðar við þessa mikilvægu samgönguæð. Einnig er líklegt að íbúar annarra sveitarfélaga muni kjósa að leggja bílum sínum á svæðinu og taka	Skoða þarf skipulag Hamraborgar heildstætt og hvort koma Borgarlínunnar hafi áhrif á ferðavenja, nýtingu bílastæða og aðgengi að svæðinu.	Deiliskipulag/ hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				borgarlínuna til vinnu í borginni til að forðast umferðartafir. Nú þegar er skortur á almennum bílastæðum og bílastæðum hreyfihamlaðra á reitnum. Mikilvægt er að nægilegt framboð verði á þeim í áætlunum.		
28.7	Öryrkja-bandalag Íslands	**Leyfi**	Öll Borgarlínan	Samkvæmt upplýsingum frá bæjarfulltrúum verða byggingarleyfi ekki gefin út fyrr en fundist hefur ásættanleg lausn á bílastæðum og aðgengismálum og samkvæmt verkefnastjóra munu nýjar áætlanir verða kynntar innan skamms sem uppfylli kröfur um aðgengi, m.a. um hámarksfjarlægð að bílastæðum hreyfihamlaða og sem sýni fram á að ekki verði farið yfir ásættanleg mörk um loftgæði og hljóðvist. Þessi umsögn byggir hins vegar á þeim gögnum sem fyrir liggja.	Á ekki við aðalskipulagstillögu um Borgarlínu.. Athugasemd við deiliskipulag Fannborgarreits	Varðar ekki beint Borgarlínutillögu
29.1	Félag íslenskra bifreiða-eigenda	**Forsendur/ markmið**	Öll borgarlínan	Stefna FÍB varðandi samgöngur á landi er að tryggja fjölbreytta valkosti og hreyfanleika með hagsýni, umhverfisvitund og öryggi vegfarenda að leiðarljósi. Borgarlínan og samgöngusáttmálinn falla vel um margt að samgöngusýn FÍB. Áætlanir um Borgarlínuna og samgönguframkvæmdir á höfuðborgarsvæðinu eru metnaðarfullar og spennandi.	Ekki þörf á viðbrögðum	Aðalskipulag/ hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

29.2	Félag íslenskra bifreiða-eigenda	**Forsendur/ markmið**	Öll Borgarlínan	Orkuskipti í samgöngum ganga hratt og ör tækniþróun hefur dregið úr vistspori og aukið öryggi vegfarenda. Það þarf að taka þessar breytingar, nýjar snjalllausnir í samgöngum og áhrif kóvid heimsfaraldursins á vinnumarkaðinn betur inn í áætlanir um samgöngur í nánustu framtíð.	Forsendur sem hafa áhrif á þróun samgangna eru sífellt til endurskoðunar í samgöngulíkani höfuðborgarsvæðið og samanburði mismunandi sviðsmynda um þróun samgangna.	Aðalskipulag/ hönnun
29.3	Félag íslenskra bifreiða-eigenda	**Forsendur/ markmið**	Öll Borgarlínan	FÍB leggst eindregið gegn hugmyndum um frekari hindranir á bílasamgöngur og að Borgarlínuverkefnið verði fjármagnað að stórum hluta með nýjum sköttum á notkun fjölskyldubílsins. Eðlilegra er að byggja brýr fremur en girðingar á leiðir almennings á höfuðborgarsvæðinu.	Vísað er í forsendur fyrir Borgarlínuna í svæðisskipulagi, samgönguáætlun, samgöngusáttmála o.fl. Stefnur. Jafnframt forsendur í frumdrögum. Markmið um breyttar ferðavenjur og markmið samgöngusáttmálans.	Aðalskipulag
29.4	Félag íslenskra bifreiða-eigenda	**Hönnun**	Öll Borgarlínan	FÍB telur að það þurfi að fara betur í samhæfingu samgöngumáta og auka við uppbyggingu vegamannvirkja til að mæta fyrirsjáanlegri fólksfjölgun. Einnig þarf að tryggja að flutningsleiðir sjúkrabifreiða og annarra bráðaliða séu öruggar og greiðar í borgarlandinu.	Meðfram Borgarlínu er gert ráð fyrir rými fyrir aðra samgöngumáta og samhæfingu þeirra. Sérrými Borgarlínu mun nýtast sjúkraflutningabílum í neyðarakstri og þannig stytta aksturtíma þeirra gegnum umferðarþung svæði höfuðborgarsvæðisins.	Aðalskipulag/ hönnun
30.1	Landssamtök hjólreiða-manna	**Forsendur/ markmið**	Öll Borgarlínan	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	Ekki þörf á viðbrögðum	

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				styðja við hjólreiðar og auka hlutdeild þeirra		
30.10	Landssamtök hjólreiða-manna	**Hönnun**	Öll Borgarlínan	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: Krossgatnamót Stórhöfða og Breiðhöfða við stöð við Krossmýrartorg og krossgatnamót Stórhöfða og Sævarhöfða við stöð við Sævarhöfða.	Ábendingin verður tekin til skoðunar við hönnun.	Deiliskipulag/ hönnun
30.11	Landssamtök hjólreiða-manna	**Hönnun**	Öll Borgarlínan	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. Sem dæmi setja hugmyndir að mótum sérrýmis Borgarlínu og hjólastígs við enda flugvallar í Vatnsmýri Borgarlínu í fyrsta sæti, ekki gangandi og hjólandi. LHM mælir eindregið gegn svona lausnum. Sama gildir um mót Bakkabrautar, Borgarholtsbrautar og hjólastígs í skýrslu um 1. lotu Borgarlínu.	Ábendingin verður tekin til skoðunar við hönnun.	Deiliskipulag/ hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

30.13	Landssamtök hjólreiða-manna	**Hönnun**	Kópavogur	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.	Hjólandi og gangandi samnýta stíg á þessum götukafla. Þarna er 30km/klst hámarkshraði og eins og bent er á er heimilt að hjóla á götunni til vesturs. Skoðað verður hvernig best er að útfæra umferð hjólandi til austurs, án þess að nota sérrými Borgarlínu.	Deiliskipulag/ hönnun
30.14	Landssamtök hjólreiða-manna	**Hönnun**	Öll Borgarlínan	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.	Á mynd 2.1 í frumdrögum 1. lotu eru sýndir hjólastígar beggja megin Suðurlandsbrautar. Hjólastígurinn norðan megin liggur um Laugardalinn en er ekki aðliggjandi sjálfri Suðurlandsbrautinni.	Deiliskipulag/ hönnun
30.15	Landssamtök hjólreiða-manna	**Samráð**	Öll Borgarlínan	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.	Samráð við mótun hönnunartillagna	Deiliskipulag/ hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

30.2	Landssamtök hjólreiða-manna	**Gögn**	Öll Borgarlínan	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.	Ekki þörf á viðbrögðum. Á næsta hönnunarstigi verða útfærslur mótaðar nánar.	Deiliskipulag/ hönnun
30.3	Landssamtök hjólreiða-manna	**Hönnun**	Öll Borgarlínan	Hvetja LHM til þess að farið sé eftir Hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólreiðar við hönnun hjólastíga, eins og kemur fram í aðalskipulagsbreytingum. 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	Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar við hönnun hjólastíga eru meðal viðmiða við hönnun og skipulag Borgarlínu.	Deiliskipulag/ hönnun
30.4	Landssamtök hjólreiða-manna	**Hönnun**	Öll Borgarlínan	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.	Valkostir um mismunandi útfærslu hjólastíga verða skoðaðir við hönnun.	Deiliskipulag/ hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

30.5	Landssamtök hjólreiða-manna	**Forsendur/ markmið**	Öll Borgarlínan	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. Tryggja þarf blöndun byggðar og að íbúasamsetning sé líkleg til að skila farþegum í Borgarlínuna.	Viðfangsefni aðalskipulagsáætlana er einmitt að útfæra þau viðmið sem koma fram um blöndun, bæði í stefnum sveitarfélaganna og svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Útfærsla blöndunar fer síðan fram á deiliskipulagsstigi. Skerpt verður á þessum þáttum í aðalskipulagsbreytingunum.	Aðalskipulag/ deiliskipulag
30.6	Landssamtök hjólreiða-manna	**Forsendur/ markmið**	Öll Borgarlínan	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.	Viðfangsefni aðalskipulagsáætlana er einmitt að útfæra þau viðmið sem koma fram um blöndun, bæði í stefnum sveitarfélaganna og svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Útfærsla blöndunar fer síðan fram á deiliskipulagsstigi. Skerpt verður á þessum þáttum í aðalskipulagsbreytingunum.	Aðalskipulag
30.7	Landssamtök hjólreiða-manna	**Bílastæði**	Öll Borgarlínan	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, þar sem stýring bílastæða er eitt mikilvægasta	Í AR2010-2030 og tillögu að ASKKÓP 2019-2040er bílastæðastefna fyrir borgarhluta. Ítarlegri greining á bílastæðaframboði, nýtingu og stýringu er jafnan unnin á deiliskipulagsstigi.	Deiliskipulag

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				atriðið til að tryggja að Borgarlínan nái markmiði um breytingu í ferðavenjum.		
30.8	Landssamtök hjólreiða-manna	**Forsendur/ markmið**	Öll Borgarlínan	Markmið skipulags gæti verið að lágmarka það land sem fer undir bílastæði, láta notendur stæða greiða fyrir gerð þeirra og þjónustu við þau, tryggja næg stæði fyrir þá sem á þurfa að halda o.fl. (*nánari tillögur um markmið í athugasemdinni í heild*)	Bílastæðastefna, almenn og staðbundin	Aðalskipulag/ deiliskipulag
30.9	Landssamtök hjólreiða-manna	**Forsendur/ markmið**	Öll Borgarlínan	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. *(nánari tillögur í athugasemdinni í heild)*	Unnið er samhliða BL-tillögu að stefnu um uppbyggingu þróunarsvæða og uppbyggingarsvæða meðfram samgönguásum Borgarlínunnar.	Aðalskipulag/ deiliskipulag
31.1	Þorkell Guðnason - íbúi Borgarholts-brautar 71	**Leyfi**	Kópavogur	Staða hússins Borgarholtsbraut 71 - er Verslanamiðstöð í biðstöðu / - atvinnurými sbr samþ. teikning 194406 05.12.2002	Athuga	Deiliskipulag/ hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

31.2	Þorkell Guðnason - íbúi Borgarholts-brautar 71	**Leyfi**	Kópavogur	*Mótmæli staðsetningu áfangastöðvar Borgarlínu „við Stelluróló"*. Réttur minn til nýtingar athafnasvæðis ásamt bílastæðum norðan húss míns, hefur fyrir löngu öðlast stöðu fullnaðrar hefðar. Ekki hefur verið gerð minnsta tilraun til samráðs við eiganda hússins og full hefðaréttinda, til nýtingar athafnasvæðisins norðan þess. „Bílaplanið" var útbúið til að þjóna viðskiptavinum húss míns og 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. *(teikningar fylgja athugasemd)*		Aðalskipulag/ deiliskipulag
31.3	Þorkell Guðnason - íbúi Borgarholts-brautar 71	**Borgarholts-braut**	Kópavogur	*Ég mótmæli öllum hugmyndum um breytta hæðarlegu Borgarholtsbrautar í námunda „við Stelluróló" og vestur fyrir gatnamót Hlégerðis/Holtagerðis.* Gatan er löngu fullfrágengin – þótt hún henti engan veginn fyrir Borgarlínu	Í aðalskipulagi verður fjallað á ítarlegri máta um samanburð leiðakosta og rökstuðningi fyrir vali á Borgarholtsbraut. Gerð verður grein fyrir kostum þess og ókostum.	Aðalskipulag
31.4	Þorkell Guðnason - íbúi Borgarholts-brautar 71	**Borgarholts-braut**	Kópavogur	*Mótmæli öllum hugmyndum um einstefnuakstur á Borgarholtsbraut.* Hafna því að skerða megi aðgengi íbúanna að eignum sínum – auka kolefnisspor þeirra og sóa tíma þeirra.	Í aðalskipulagi verður bætt við rökstuðning fyrir umferðarskipulagi og forsendum fyrir einstefnu. Jafnframt verður ráðist í ítarlegri umferðargreiningar á hönnunarstigi.	Aðalskipulag/ hönnun/MÁU

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

31.5	Þorkell Guðnason - íbúi Borgarholts-brautar 71	**Borgarholts-braut**	Kópavogur	*Ég mótmæli öllum hugmyndum um að Borgarholtsbrautin verði leið Borgarlínu.* Það er gata í grónu íbúðahverfi og hún sker sundur ,,skólalóð" barnanna í Kársnesskóla.	Í aðalskipulagi verður fjallað á ítarlegri máta um samanburð leiðakosta og rökstuðningi fyrir vali á Borgarholtsbraut. Gerð verður grein fyrir kostum þess og ókostum.	Aðalskipulag
31.6	Þorkell Guðnason - íbúi Borgarholts-brautar 71	**Hönnun**	Kópavogur	*Mótmæli öllum fyrirætlunum um „Hraðhjólabrautir“ um Borgarholtsbraut.* Rök mín snúast fyrst og fremst um umferðaröryggi - veik lagaákvæði m.t.t. ölvaðra hjólreiðamanna, ekki skylda að tryggja reiðhjól, valdi þau slysi er óvíst um bætur o.s.frv.	Hugtakið "hraðhjólabraut" kemur hvergi fyrir í tillögum. Gert er ráð fyrir stígum fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur. Við hönnun verður áhersla lögð á öryggi og tekið mið af leiðbeiningum um hönnun hjólastíga.	Aðalskipulag/ deiliskipulag
31.7	Þorkell Guðnason - íbúi Borgarholts-brautar 71	**Hönnun**	Kópavogur	*Mótmæli því að Fossvogur verði brúaður með þeim hætti sem boðað er.* Finnst engin rök styðja þörfina fyrir það eða sýni fram á að eftirspurn sé eftir þeirri tengingu.	Tenging yfir Fossvog fyrir almenningssamgöngur og stofnstíga, sbr. aðalskipulagsstefnu Kópavogs og Reykjavíkur, styttir leiðina frá Kársnesi yfir til vesturhluta Reykjavíkur, að m.a. tveimur háskólasvæðum, Landspítala og miðborg Reykjavíkur.	Aðalskipulag
31.8	Þorkell Guðnason - íbúi Borgarholts-brautar 71	**Lega Borgarlínu**	Kópavogur	*Kársnesbraut og Kópavogsbraut hafa frá upphafi verið leiðir almenningsvagnanna um vesturbæ Kópavogs - þær götur liggja mun betur við byggðinni og landslaginu.* Auðvelt og hagkvæmast væri að tengja Kársnesbraut um “Hlíðarfót“ þ.e. að fara vestan við Nesti í Fossvogi og neðan Fossvogskirkjugarðs að HR.	Leið Borgarlínu um Kársnes tryggir gott aðgengi íbúa Kársness að stöðvum Borgarlínu. Leið neðan Fossvogskirkjugarðs liggur um verndarsvæði og er fjærri íbúðabyggð og þar með mögulegum notendum Borgarlínu.	Aðalskipulag
32.1	Ólafur Georgsson	**Borgarholt sbraut**	Kópavogur	Ég mótmæli fyrirhuguðum áætlunum um að leggja þessa “borgarlínu” eftir	Í aðalskipulagi verður fjallað á ítarlegri máta um samanburð leiðakosta og	Aðalskipulag

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				Borgarholtsbraut. Kársnesið er enn alveg einstakt á höfuðborgarsvæðinu, þetta er rólegt hverfi, fremur öruggt fyrir börn og nokkuð útúr en þó stutt í allt og í raun tiltölulega miðsvæðis. Okkur hryllir við þeirri tilhugsun að taka hér í gegn eftir húsagötu þungaflutninga eins og nú stendur til.	rökstuðningi fyrir vali á Borgarholtsbraut. Gerð verður grein fyrir kostum þess og ókostum.	
32.2	Ólafur Georgsson	**Samráð**	Kópavogur	Þegar á að umturna hverfinu með annarri eins framkvæmd, er það bara sett í gang og það var bara fyrir tilviljun að mér var bent á að ég gæti gert athugasemd hér. Er ekki rétt að setja þetta í almennilega grenndarkynningu og leyfa íbúum að koma að málinu áður en eitthvað er ákveðið? Ef af þessu verður, bresta í raun að hluta til forsendur fyrir að við fluttum hingað.	Borgarlínuáform eru kynnt á öllum skipulagsstigum og hönnun framkvæmdar. Íbúafundir hafa verið haldnir og munu verða um næstu skref. Forsenduskýrslur og skipulagsgögn einnig aðgengileg á netinu.	Aðalskipulag
33.1	Skipulags-stofnun	**Forsendur/ markmið**	Öll Borgarlínan	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.	ekki þörf á viðbrögðum	Aðalskipulag
33.10	Skipulags-stofnun	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	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. Einnig verði, eftir því sem	Samlegðaráhrif tengdra framkvæmda, stokkar og brýr	MÁU

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				við á, lagt mat á samlegðaráhrif með öðrum framkvæmdum.		
33.11	Skipulags-stofnun	**Forsendur/ markmið**	Öll Borgarlínan	Tilefni er til að bera saman valkosti varðandi útfærslu sniða þar sem göturými er takmarkað og víkja þarf frá kjörsniði.	Fyrir liggur nokkuð ítarlegur samanburður sniða fyrir ákveðnar götur. Á næsta hönnunarstigi verður farið yfir þann samanburð. Fjallað verður um samanburð í mati á umhverfisáhrifum og deiliskipulagi ákveðna götukafla.	MÁU/deiliskipulag
33.12	Skipulags-stofnun	**Gögn**	Öll Borgarlínan	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.	Farið verður yfir framsetning og hugtakanotkun. Mikil þróun er á undirbúningsstigi á öllu sem viðkemur almenningssamgöngum og Borgarlínunni. Það sama á við um hugtök og orðanotkun. Vísað er í orðalista sem fylgir frumdrögum.	Aðalskipulag/ deiliskipulag/ hönnun/MÁU
33.2	Skipulags-stofnun	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	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.	Í umhverfisskýrslu verða áhrif á lýðheilsu metin á víðtækari hátt.	Aðalskipulag

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

33.3	Skipulags-stofnun	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	Í frummatsskýrslu þarf 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.		MÁU
33.4	Skipulags-stofnun	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	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.		MÁU
33.5	Skipulags-stofnun	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	Í frummatsskýrslu skal taka 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.		MÁU

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

33.8	Skipulags-stofnun	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	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.		MÁU
33.9	Skipulags-stofnun	**Gögn**	Öll Borgarlínan	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.	Fjallað verður í mati á umhverfisáhrifum um áfangaskiptingu og framkvæmdatímabil	MÁU/hönnun
34.1	Helgi Gunnar Guðlaugsson	**Borgarholtsbraut**	Kópavogur	Á Bakkabraut, Borgarholtsbraut, er mjög erfiður kafli fyrir stórar bifreiðar að fara um. Mikill landhalli gerir akstur erfiðan fyrir strætisvagna á þessu svæði. 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.	Í frumdrögum hafa sérfræðingar farið yfir raunhæfni þess og tæknilega útfærslu að borgarlínuvagnar geti ekið í þessum halla. Niðurstaðan er að það sé velgerlegt. Á næsta stigi hönnunar verður farið yfir allar forsendur og útreikninga til að ganga úr skugga um að útfærslan gangi upp.	Hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

34.3	íbúi við Borgarholts-braut	**Öryggi**	Kópavogur	Þar sem Kársnesskóli er staðsettur á tveimur stöðum, þá er mikill samgangur á milli þeirra tveggja staða. 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.	Tillagan gerir ráð fyrir öruggum gatnaþverunum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur m.a. við stöðvarnar.	Aðalskipulag/deiliski pulag
34.4	íbúi við Borgarholts-braut	**Öryggi**	Kópavogur	Borgarholtsbraut er þröng gata enda hluti af þétt vöxnu hverfi. En grónir garðar með trjám 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. Hemlunarvegalengd eykst einnig, en hún stjórnast af ýmsum þáttum og þar er þyngd bifreiðar áhrifamikill þáttur.	Áhersla er lögð á umferðaröryggi við hönnun Borgarlínu. Í aðalskipulagstillögu eru viðmið um innviði Borgarlínu, m.a. um öryggissvæði milli mismunandi ferðamáta þar sem þörf er á. Á Borgarholtsbraut er gert ráð fyrir 30km/klst hámarkshraða, sem stuðlar að auknu umferðaröryggi með tillit til viðbragðstíma og hemlunarvegalengdar.	Aðalskipulag/ deiliskipulag

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

34.5	íbúi við Borgarholts-braut	**Stöðvar**	Kópavogur	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.	Staðsetning almennra stöðva er leiðbeinandi ekki bindandi í aðalskipulagi. Staðsetning stöðva verður ákvörðuð á deiliskipulagsstigi	Aðalskipulag/ deiliskipulag
34.6	íbúi við Borgarholts-braut	**Stöðvar**	Kópavogur	Mótmæli stoppustöð við Stelluróló þar sem gert er ráð fyrir að taka öll bílastæði af Borgarholtsbraut. Skerðing á lífsgæðum okkar sem þarna búa.	Staðsetning almennra stöðva er leiðbeinandi ekki bindandi í aðalskipulagi. Staðsetning stöðva verður ákvörðuð á deiliskipulagsstigi	Aðalskipulag/ deiliskipulag
34.7	íbúi við Borgarholts-braut	**Hönnun**	Kópavogur	Hraðhjólabraut á Borgarholtsbraut finnst mér slæm tillaga. Kársnesið er ekki flatt og fyrirhuguð hraðhjólabraut gerir ráð fyrir að hjólandi umferð fari upp á Kársnesið og niður af því í hinn endann.	Hugtakið "hraðhjólabraut" kemur hvergi fyrir í tillögum. Gert er ráð fyrir stígum fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur. Við hönnun verður áhersla lögð á öryggi og tekið mið af leiðbeiningum um hönnun hjólastíga.	Aðalskipulag/ deiliskipulag
34.8	íbúi við Borgarholts-braut	**Umhverfisáhrif**	Kópavogur	Með breyttum akstursstefnum, 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.	Áhrif á umferðarflæði og útblástur	MÁU

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

35.1	Stephen Fairbairn	**Borgarholtsbraut**	Kópavogur	Eftir slys á barna var gert átak um öryggi á Borgarholtsbraut, árið 1984, og gerðar voru hraðahindranir og sett gangbrautarljós. Seinna var hámarkshraði lækkaður í 30 km/klst. Ósætti við að Borgarlína fari um Borgarholtsbraut.	Gert er ráð fyrir óbreyttum hámarkshraða 30km/klst á Borgarlínuleið. Áhersla er á öruggar leiðir gangandi yfir götur, við stöðvar og gatnamót.	Aðalskipulag/ hönnun
35.2	Stephen Fairbairn	**Samráð**	Kópavogur	Ósætti við að lega Borgarlínu fari 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.	Samráð við almenning um skipulagsáformin eru samkvæmt ákvæðum skipulagslaga. Tillaga að aðalskipulagi og deiliskipulag viðkomandi áfanga fá kynningu og öllum gefinn kostur á að gera athugasemdir.	Aðalskipulag
35.3	Stephen Fairbairn	**Kársnes**	Kópavogur	Finnst að það sé verið 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. Röskun sem þessi framkvæmd hefði í för með sér yrði mjög neikvæð.	Umferðarsspá bendir til samdráttar bílaumferðar á Kársnesi með tilkomu Borgarlínu sbr við núllkost. Borgarlínan bætir þjónustustig almenningsamgangna, sérstaklega fyrir íbúa nærri Borgarlínuleiðum, eins og á Kársnesi.	Aðalskipulag/ hönnun
35.4	Stephen Fairbairn	**Kársnes**	Kópavogur	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	Umferðarsspá bendir til samdráttar bílaumferðar á Kársnesi með tilkomu Borgarlínu sbr við núllkost. Borgarlínan bætir þjónustustig almenningsamgangna, sérstaklega fyrir íbúa nærri Borgarlínuleiðum, eins og á Kársnesi.	Aðalskipulag/ hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				skólahverfið í tvennt. (*mynd fylgir athugasemd)*		
35.5	Stephen Fairbairn	**Bílastæði**	Kópavogur	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.	Í deiliskipulagi og mati á umhverfisáhrifum verður útfært hvernig bílastæðum verði háttað á Borgarholtsbraut. Með Borgarlínunni mun bílastæðum fækka.	Aðalskipulag/ deiliskipulag/ hönnun/MÁU
35.6	Stephen Fairbairn	**Borgarholts-braut**	Kópavogur	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.	Þessi leið hefur verið rýnd með tillit til hæðalegu og landhalla og er fær leið fyrir Borgarlínu, sjá kafla 6.4.3 Borgarholtsbraut vestur í skýrslunni Borgarlínan. 1. lota forsendur og frumdrög.	Aðalskipulag/ hönnun
35.7	Stephen Fairbairn	**Lega Borgarlínu**	Öll Borgarlínan	(*mynd fylgir athugasemd)* Set fram 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 4 hlíft við truflun af Borgarlínustarfsemi.	Lega Borgarlínu eftir Borgarholtsbraut tryggir að nær öll heimili Kársness verða innan 400 m frá stöðvum Borgarlínu. Ef Borgarlína fer um Kópavogsbraut mun íbúðarbyggðin á norðanverðu Kársnesi að stórum hluta falla utan þessarar 5 min göngufjarlægðar frá stöðvum Borgarlínu.	Aðalskipulag/ deiliskipulag/ hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

35.8	Stephen Fairbairn	**Lega Borgarlínu**	Öll Borgarlínan	(*mynd fylgir athugasemd)* Set fram aðra lausn þar sem Borgarlína kemur ekki við á Kársnesi. Þá væri gerð ný brú yfir Kringlumýrarbraut til vesturs. Að mati höfundar er þetta farsælasta leiðin og hlífir Kársnesbúum við óþarfa umferð um friðsælt hverfi.	Umferðarspá bendir til samdráttar bílaumferðar á Kársnesi með tilkomu Borgarlínu sbr við núllkost sjá kafla 6.4.7. áhrif á samgöngur í frumdrögum 1. lotu. Borgarlínan bætir þjónustustig almenningsamgangna, sérstaklega fyrir íbúa nærri Borgarlínuleiðum, eins og á Kársnesi.	Aðalskipulag/ hönnun
36.1	Efla	**Samráð**	Öll Borgarlínan	Í skýrslunni *Frumdrög veitukerfa Veitna ohf. í tengslum við 1. lotu Borgarlínu* sem unnin var af Eflu verkfræðistofu má finna 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. Markmið frumdraga er að greina hvaða lagnir lenda í uppnámi vegna framkvæmda Borgarlínu og kalla þannig á framkvæmdir af hálfu Veitna ohf. Æskilegt er að vísað sé til og tekið tillit til upplýsinga sem fram koma í þessum gögnum við hönnun Borgarlínunnar.	veitur innan framkvæmdasvæðis Borgarlínu, samráð	Hönnun
36.2	Efla	**Hönnun**	Öll Borgarlínan	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.	Tekin verður afstaða til þessa þáttar við hönnun Borgarlínu, þ.e. fyrirkomulag veitukerfa og samþætting þeirra við gatnahönnun Borgarlínugatna.	Hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				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.		
37.1	Veitur	**Gögn**	Öll Borgarlínan	Umfjöllun um áhrif Borgarlínu á innviði og framkvæmdum þeim tengdar eru af skornum skammti í tillögunni.	Fjallað verður um áhrif á innviði á síðari stigum. En til skoðunar er að uppfæra kafla um áhrif á innviði í aðalskipulagsbreytingu, í samræmi við frumdragaskýrslu.	Aðalskipulag/MÁU
37.2		**Kostnaður**	Öll Borgarlínan	Kostnaður við þessar framkvæmdir veitna 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.		Hönnun
37.3	Veitur	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	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.		MÁU
37.4	Veitur	**Gögn**	Öll Borgarlínan	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*	Töflur 5.3 og 6.3. í vinnslutillögum aðalskipulags er ekki tæmandi gagnalisti, heldur helstu viðmið. Þar er vísað almennt til upplýsinga um legu og ástand veitukerfa. Kafli 6.5.6 verður	Aðalskipulag/ hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				umhverfisáhrifa verðu uppfærð og kafli *6.5.6 Áhrif á veitumannvirk*i verði endurskoðaður með tilliti til upplýsinga sem fram koma í fyrirliggjandi gögnum.	endurskoðuð með hliðsjón af ábendingum Veitna.	
37.5	Veitur	**Samráð**	Öll Borgarlínan	Veitur eru reiðubúnar til samstarfs og samráðs vegna aðalskipulagsbreytinganna og þeirra athugasemda sem hér eru settar fram.	Haft verður samráð við Veitur á síðari stigum skipulagsvinnu og við hönnun framkvæmda	Aðalskipulag/ deiliskipulag/ hönnun
37.6	Veitur	**Hönnun**	Öll Borgarlínan	Veitur hafa sett fram teikningar sem sýna fram á hvaða lagnir þarf að endurnýja o.s.frv., teikningar fylgja umsögn.	Tekin verður afstaða til þessa þáttar við hönnun Borgarlínu, þ.e. fyrirkomulag veitukerfa og samþætting þeirra við gatnahönnun Borgarlínugatna.	Deiliskipulag/ hönnun
38.1	Umhverfis-stofnun	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	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.	Svæði á náttúruminjaskrá á áhrifasvæði Borgarlínu verða skoðuð nánar og áhrif tillögu á þau. Í tillögu er áhersla lögð á að hlífa verndarsvæðum eins og kostur er. Skerpt verður á þessum þætti tillögunnar.	Aðalskipulag
38.2	Umhverfis-stofnun	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	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	Við samanburð leiðarvalkosta yfir Elliðaárvog og hönnun framkvæmdar verður höfð hliðsjón af vistkerfum og jarðminjum sem falla undir sérstaka vernd skv. 61. gr. laga um náttúruvernd. Í tillögu er áhersla lögð á að hlífa verndarsvæðum eins og kostur er.	Aðalskipulag/ hönnun/MÁU

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				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.	Skerpt verður á þessum þætti tillögunnar.	
38.3	Umhverfis-stofnun	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	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.	Við samanburð leiðarvalkosta yfir Elliðaárvog og hönnun framkvæmdar verður höfð hliðsjón af vistkerfum og jarðminjum sem falla undir sérstaka vernd skv. 61. gr. laga um náttúruvernd. Í tillögu er áhersla lögð á að hlífa verndarsvæðum eins og kostur er. Skerpt verður á þessum þætti tillögunnar.	Aðalskipulag/ hönnun/MÁU
38.4	Umhverfis-stofnun	**Leyfi**	Öll Borgarlínan	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. 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.	Verndarsvæði og sérstök vernd	Hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

38.5	Umhverfis-stofnun	**Umhverfis-áhrif**	Kópavogur	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).	Borgarlína fer um Borgarholtsbraut sunnan við Borgir. Í frumdrögum 1. lotu er ekki gert ráð fyrir breikkun núverandi götustæðis Borgarholtsbrautar á þessum kafla við verndarsvæði Borga. Í umhverfisskýrslu vinnslutillögu aðalskipulags (5.5.5) er því röng staðhæfing um rask á klettum við Borgarholt. Umfjöllun um verndarsvæði við Fossvog og Borgir og umhverfismat tillögu verður uppfærð.	Aðalskipulag
38.6	Umhverfis-stofnun	**Samráð**	Kópavogur	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.	Verndarsvæði og sérstök vernd	Hönnun
38.7	Umhverfis-stofnun	**Umhverfis-áhrif**	Kópavogur	Umhverfisstofnun 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.	Mótvægisaðgerðir og valkostir	MÁU
38.8	Umhverfis-stofnun	**Samráð**	Kópavogur	Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að haft verið samráð við Náttúrufræðisstofnun Íslands og		MÁU

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				náttúruverndarnefnd Kópavogs varðandi áhrifamat framkvæmdarinnar á Borgir.		
39.1	Vegagerðin	**Öryggi**	Öll Borgarlínan	Vegagerðin leggur áherslu á opinber markmið um umferðaröryggi og telur brýnt að öll hönnun miði við að tryggja umferðaröryggi allra vegfarenda. Reglugerð nr. 866/2011 kveður á um öryggisstjórnun vegamannvirkja, markmið hennar er að fækka umferðarslysum með því að fylgja ákveðinni aðferðafræði m.a. við undirbúning framkvæmda. Vegagerðin hefur unnið verklagsreglur vegna umferðaröryggisstjórnunar og hefur, ásamt Samgöngustofu, séð um að mennta umferðaröryggisrýna til að sinna þessu verki. Vegagerðin telur mikilvægt að allar framkvæmdir á samgönguáætlun sæti þessu verklagi og óskar eftir náinni samvinnu við sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu þar að lútandi.		Deiliskipulag/ hönnun
39.2	Vegagerðin	**Leyfi**	Öll Borgarlínan	Varðandi framkvæmdir Borgarlínu við eða nærri vegum í umsjá Vegagerðarinnar er bent á að skv. Vegalögum nr. 80/2007 er veghelgunarsvæði 30 m breitt til hvorrar handar frá miðlínu stofnvega en 15 m frá miðlínu annara þjóðvega en veghaldari getur ákveðið að fjarlægð mannvirkja frá vegi skuli aukin. Framkvæmdir innan veghelgunarsvæða eru háðar leyfi frá Vegagerðinni.		Deiliskipulag/ hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

39.3	Vegagerðin	**Samráð**	Öll Borgarlínan	Vegagerðin vísar til samvinnu Vegagerðar og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu í verkefnastofu Borgarlínu hvað útfærslur varðar, umferðarflæði og aðra umferðartæknilega þætti.		Hönnun
40.1	Sveinn Óskar Sigurðsson, fulltrúi Miðflokks í Mosfellsbæ	**Forsendur/ markmið**	Öll Borgarlínan	Fulltrúi Miðflokksins í Mosfellsbæ vill benda á ótal athugasemdir frá íbúum bæði Reykjavíkur og Kópavogs varðandi áform um þéttingu byggðar og áform um legu borgarlínu á höfuðborgarsvæðinu. Borgarlína er sögð ,,hágæða almenningssamgöngukerfi“ en ekki er séð að svo verði enda um að ræða e.k. hugmyndafræði sem liggur ekki nægjanlega vel fyrir. Ekki er enn búið að vinna rekstraráætlun af hálfu SSH eða Strætó sbr. fundi um það efni á þeim vettvangi. Því er ekki séð að áform og áætlanir geti farið saman í bæði bráð og lengd.	Vísað er í forsendur fyrir Borgarlínuna í svæðisskipulagi, samgönguáætlun, samgöngusáttmála o.fl. Stefnur.	Aðalskipulag
41.1	Marta Guðjónsdóttir	**Samráð**	Öll Borgarlínan	Ekki er tímabært að taka vinnslutillögu í forkynningu fyrir þar sem um ómótað verkefni er að ræða sem er byggt á frumdrögum og er enn í kynningu og athugasemdir hafa ekki verið lagðar fram.	Mikilvægur þáttur í undirbúningi Borgarlínunnar er að kynna forsendur og þær hugmyndir að útfærslum á fyrstu stigum, þannig að íbúar og allir aðrir hagaðilar geti komið að mótun framtíðarkerfisins.	Aðalskipulag
42.1	Skipulags-nefnd Garðabæjar	**Hönnun**	Kópavogur	Skipulagsnefnd Garðabæjar leggur áherslu á að tillögur um breytingar á deiliskipulagi og aðalskipulagi Kópavogs vegna Traðarreits og Hamraborgar taki tillit til þess með hvaða hætti leiðir	Deiliskipulag í Hamraborg verður rýnt með tillit til tengistöðvar Borgarlínu.	Aðalskipulag/ deiliskipulag

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				Borgarlínunnar til austurs og vesturs og norðurs og suðurs tengist saman á skilvirkan og skynsamlegan hátt og þá í sömu hæðarlegu.		
42.2	Skipulags-nefnd Garðabæjar	**Forsendur/ markmið**	Kópavogur	Einnig leggur nefndin áherslu á að vel unnar umferðarspár- og greiningar verði lagðar til grundvallar með það að markmiði að ekki verði dregið úr afkastagetu Hafnarfjarðarvegar með fyrirhugaðir uppbyggingu í Miðbæ Kópavogs.	Í áframhaldandi hönnun og vinnu með umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins verður gerð grein fyrir áhrifum Borgarlínunnar og breyttra ferðavenja á umferð á stofnbrautum á höfuðborgarsvæðinu.	Aðalskipulag/ hönnun
45.1	Áhugafólk um samgöngur fyrir alla (ÁS)	**Gögn**	Öll Borgarlínan	Í skýrsluna vantar mikið af upplýsingum. Strætólínan og staðsetning biðstöðva er sýnd en annað er óljóst að mestu. Talað er um BRT en myndir í skýrslunni samrýmast ekki staðli IDPT. Sumar stöðvarnar þurfa að þjóna mörgum línum sem koma 40 - 80 vagna á klukkutíma, en eru í þröngu umhverfi. Mikill vandi verður að koma þeim fyrir og skýrslan inniheldur ónógar leiðbeiningar varðandi það.	Skýrslan er frumdrög og inniheldur því ekki tæmandi upplýsingar um endanlega hönnun og fyrirkomulag Borgarlínu. Rétt er að það að útfærsla þeirra leggja Borgarlínu sem liggja um eldri og þrengri göturými er vandasamt verk. Það er viðfangsefni næstu áfanga skipulagsvinnu, verkhönnunar og deiliskipulags.	Hönnun/ deiliskipulag
45.2	Áhugafólk um samgöngur fyrir alla (ÁS)	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	Boðað er að byggja miðjusetta sérrýmið sem skýrslan boðar að verði gert úr rauðu asfalti. Úr þessu verður rauður dregill, um 40 kílómetra langur og 300.000 fermetrar að stærð, þar af um 1/5 í fyrstu lotu. Hann verður mjög áberandi í Borgarlandslaginu og fer mjög illa við grónar byggðir sem Borgarlína fer í gegn um. Að taka rými frá annarri umferð undir þennan rauða dregil tefur umferð		MÁU

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				bíla mjög mikið, bæði með því að taka upp akreinar frá almennri umferð og banna margar vinstri beygjur. Þetta bitnar mjög harkalega á atvinnubílum sem þurfa að halda tímaáætlun og verður mikill kostnaðarauki fyrir atvinnulífið, sem getur þurft að bæta verulega við bílaflota sinn til að halda uppi þjónustu. Mislæg gatnamót samkvæmt eldri áætlun gera umferðinni, þar á meðal strætó, meira gagn en þessi rauði dregill.		
45.3	Áhugafólk um samgöngur fyrir alla (ÁS)	**Kostnaður**	Öll Borgarlínan	Skýrslan reiknar með stórum liðvögnum sem ganga fyrir rafmagni handa Borgarlínunni í framtíðinni. Slíkir vagnar eru ekki til hér á landi hjá þeim sem Strætó bs leigir vagna fyrir sinn rekstur í dag. Þá **þarf að flytja inn og þeir mundu kosta um 200 milljónir dollara að kaupa fyrir alla Borgarlínuna, fyrir utan aðflutningsgjöld.** Nýir vagnar koma því ekki fyrr en eftir að 200 M$ kaupin hafa verið fjármögnuð að viðbættum kostnaði til að koma vögnunum til landsins. Boðað var á kynningarfundi 5.02.2021 að gömlu vagnarnir yrðu notaðir áfram „fyrst um sinn“. Meðan gömlu vagnarnir eru ennþá í rekstri væru það mikil mistök að byggja biðstöðvar á brautarpalli í 40 - 60 sm hæð.	Í vinnu við frekari hönnun og útfærslu Borgarlínunnar og annarra innviða er farið yfir alla kostnaðarútreikninga. Í næstunni verða því kynntar uppfærðar kostnaðartölur, sem og útfærslur.	Hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

45.4	Áhugafólk um samgöngur fyrir alla (ÁS)	**Kostnaður**	Öll Borgarlínan	Minnst er á að rekstrartap gæti aukist um 1 - 2 milljarða króna árlega tímabundið. **Miðað við núverandi rekstur þarf Borgarlínan 30 - 50 fleiri vagna en Strætó bs notar í dag. Kostnað við að leigja þá vantar.** Lauslega áætlað mun viðbótar rekstrartap verða um 30 - 50 milljarðar 3 króna að núvirði, en **óvissa** varðandi reksturinn er mikil, einkum og sér í lagi breytingin yfir á vistvænan rekstur í stað olíu.	Í vinnu við frekari hönnun og útfærslu Borgarlínunnar og annarra innviða er farið yfir alla kostnaðarútreikninga. Í næstunni verða því kynntar uppfærðar kostnaðartölur, sem og útfærslur.	Hönnun
45.5	Áhugafólk um samgöngur fyrir alla (ÁS)	**Kostnaður**	Öll Borgarlínan	Höfuðkostnaðarliðurinn er miðjusérrýmið. Sú framkvæmd er mjög erfið, einkum hjáleiðir. Mikil hætta er á kostnaðarhækkunum. Reiknað er með heildarkostnaði 25,9 milljörðum í 1. lotu sem gæti dugað með góðri heppni. Hlutur ríkisins er 50 milljarðar alls, sem er enn bundinn í Keldnalandinu og önnur fjármögnun er ekki fyrir hendi enn. Framhald Borgalínunnar er í óvissu vegna þessa. Á þessu hefði frumdragaskýrslan þurft að taka. Mögulegt er að seinka framkvæmdum við rauða dregillinn og draga úr óvissunni, áhætta við það er lítil því mannfjöldi, og þar með bílaumferð, er mikið ofmetinn í skýrslunni. Í þeirri stöðu að rauði dregillinn verði styttri en 40 km áður en Borgarlínan er fullbyggð, þá er þörfin fyrir sérrými meiri á flestum öðrum lotum en nr. 1 og því best að sleppa honum í fyrstu lotu hvort sem er, enda lítið við hann að gera meðan gömlu	Í vinnu við frekari hönnun og útfærslu Borgarlínunnar og annarra innviða er farið yfir alla kostnaðarútreikninga. Í næstunni verða því kynntar uppfærðar kostnaðartölur, sem og útfærslur.	Hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				bílarnir eru notaðir áfam. Þá hefði þurft að áætla heildar fjárhagslega áhættu vegna Borgarlínunnar, eins og hún hefur birst í skýrslunni, sú upphæð gæti veri allt að 250 milljarðar króna.		
45.6	Áhugafólk um samgöngur fyrir alla (ÁS)	**Hönnun**	Öll Borgarlínan	Sá undirbúningur sem birtist í frumdragaskýrslunni gefur tilefni til þeirrar ályktunar að menn sitja uppi að lokum með Borgarlínu sem er gamli strætó á rauðum dregli og síðan er allt stopp vegna fjárskorts, líklega löngu áður en rauði dregillinn er fullgerður. Að honum slepptum væri þó til fjármagn fyrir BRT-Lite (samgongurfyriralla.com/). Sú lausn tefur ekki aðra umferð og sérrými fyrir strætó má byggja hægra megin eftir þörfum eins og þegar er byrjað á. Þetta getur að vísu kostað bæði hryggjarstykkið og vörumerkið sem tilvitnunin í upphafi nefnir, en mjög er hætt við að það sé farið hvort eð er. Yfirvöld verða að gaumgæfa þetta mál. Að öðrum kosti mun tafakostnaður í umferðinni margfaldast, en hann er nú þegar tugir milljarðar króna árlega sem telur beint til rýrnunar á þjóðarframleiðslu. Að hleypa umferð hér í sama hnút og hún er víða erlendis, tekur frá Íslendingum helsta kostinn við að búa hér á landi.	Stefnumörkun um Borgarlínu á fyrri stigum skipulagsvinnu og undirbúningur hönnunar Borgarlínu byggir á fjölmörgum forsendugreiningum sem aðgengilegar eru á vef verkefnisins borgarlinan.is. Má þar finna skýrslur um mótun leiðarkerfisins, samgöngulíkan fyrir höfuðborgarsvæðið, félagshagfræðilega greiningu og fleiri forsenduskýrslur. Við áframhaldandi skipulagsvinnu, hönnun og mat á umhverfisáhrifum fer fram ennfrekari greiningarvinna.	Aðalskipulag/ hönnun/MÁU

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

45.7	Áhugafólk um samgöngur fyrir alla (ÁS)	**Forsendur/ markmið**	Öll Borgarlínan	Almenningssamgöngukerfi með sömu vagna í sama hægagangi og áður býður ekki uppá neitt umfram það gamla, nema meiri tíðni. Rauður dregillinn er engin gæði fyrir farþegana, þvert á móti, hann kemur í veg fyrir að vagnar geti tekið fram úr hver öðrum svo hraðari línur eru útilokaðar frá byrjun, en hraðlínur eru hryggjarstykið í samkeppni strætó við einkabílinn. Meiri ferðatíðni mun laða einhverja nýja að strætó, e.t.v. nógu marga til að koma í veg fyrir að notkunarhlutfallið frá 2019 dali frekar. Líkleg þróun er því að hlutur strætóferða af bílferðum verði 3 - 4 % áfram. Aukning strætóferða í 12% er ein aðalforsenda skýrslunnar. Tillaga ÁS er að Borgarlínan verði BRT-Lite.	Vísað er í forsendur fyrir Borgarlínuna í svæðisskipulagi, samgönguáætlun, samgöngusáttmála o.fl. Stefnur. Jafnframt forsendur í frumdrögum.	Aðalskipulag/ hönnun
48.1	Fulltrúar Sjálfstæðis-flokks í íbúaráði Miðborgar og Hlíða	**Forsendur/ markmið**	Öll Borgarlínan	Öflugar, traustar og umhverfisvænar almenningssamgöngur eru einn mikilvægasti þáttur í að auka búsetugæði í borginni. Það er því afar áríðandi að komið verði upp sem fyrst vistvænu almannasamgöngukerfi sem þjónar íbúum og gestum borgarinnar í nútíð og framtíð. Hugmyndir um hágæða létthraðvagnakerfi (BRT-lite) eru að mínu mati líklegar til að ná tilætluðum árangri í því að fjölga notendum almenningssamgangna, miklu frekar en Borgarlína. BRT-lite lausn er nútímaleg, framsækin, vistvæn, reynsla erlendis, sveigjanleiki, kostnaður skýrari,	Forsendur um þjónustustig og útfærslu almenningasamgangna, Borgarlína eða BRT-lite (tilvísun í BRT-lite hugmyndir Áhugafólks um samgöngur fyrir alla (ÁS)	Aðalskipulag/ hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				hugmyndin einfaldari og auðveldari í framkvæmd.		
48.2	Fulltrúar Sjálfstæðis-flokks í íbúaráði Miðborgar og Hlíða	**Öryggi**	Öll Borgarlínan	Þeirri miklu umferð sem fer gegnum hlíðar og miðborg fylgir að umferðaröryggi minnkar, sem sérstaklega þarf að huga að varðandi gangandi og hjólandi umferð. Þess vegna er þeim mun meira áríðandi að koma á fót létthraðvagnakerfi (BRT-lite) án þeirra tafa sem fylgja óhjákvæmilega Borgarlínu-fyrirætlunum.	Bættar aðstæður gangandi og hjólandi vegfarenda eru veigamikil þáttur í uppbyggingu Borgarlínu. Í Borgarlínugötum er gert ráð fyrir uppbyggingu stíga og innviða fyrir þessa virku ferðamáta og áhersla á umferðaröryggi.	Aðalskipulag/ deiliskipulag
48.3	Fulltrúar Sjálfstæðis-flokks í íbúaráði Miðborgar BRT Hlíða	**Stöðvar**	Öll Borgarlínan	BRT-lite myndi líka gagnast betur til að dreifa viðkomustöðum með skilvirkum hætti um öll hverfin, sækja farþega þangað sem þeir eru og koma þeim þangað sem þeir eru að fara. Kerfið gæti líka ráðið betur við þá sérstöðu sem fylgir þessum eldri hverfum sem miðborg og hlíðar eru, líkt og bent hefur verið á í öðrum umsögnum.	Forsendur um þjónustustig og útfærslu almenningasamgangna, Borgarlína eða BRT-lite	Aðalskipulag
48.4	Fulltrúar Sjálfstæðis-flokks í íbúaráði Miðborgar að Hlíða	**Hönnun**	Öll Borgarlínan	Tekið er undir mikilvægi altækrar hönnunar, um að þjónustan þurfi að taka mið af ólíkri færni og skynjun íbúa og gesta borgarinnar. Sem og að hugað sé að formi almannasamgöngukerfisins samræmis þess við hverfismenningu og hverfisásýnd.	Tekið undir þessa ábendingu. Í frumdrögum 1. lotu er algild hönnun ein af grundvallar hönnunarforsendum fyrir innviði Borgarlínunnar.	Aðalskipulag/ deiliskipulag/ hönnun
49.8	Íbúaráð Miðborgar og Hlíða	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	Sálræn endurheimt, fegurð og list eru allt þættir sem eiga að skipta miklu máli í borgarumhverfinu og þarf að hugsa		Hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

				samhliða uppbyggingu. Við hvetjum til þess að unnið sé með fagfólki í listum og sálrænni endurheimt við hönnun á borgarlínunni og allri umgjörð um hana.		
50.1	Náttúrufræði-stofnun Íslands	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	Fyrsti áfangi Borgarlínunnar liggur að mestu leyti í þéttbýli og þ.a.l. utan hlutverks Náttúrufræðistofnunar en einnig fer hún í gegnum eða í nágrenni við nokkur náttúruverndarsvæði, friðlýst svæði skv. ákvæðum laga um náttúruvernd nr. 60/2013, svæði á núgildandi náttúruminjaskrá og svæði sem Náttúrufræðistofnun hefur lagt til að fari á væntanlega framkvæmdaáætlun (B-hluta) náttúruminjaskrár.	Borgarlína þverar Fossvog, sem er hluti af svæðinu Álftanes–Skerjafjörður á náttúrminjaskrá (31,4 ferkílómetra grunnsævi og fjörur, tilnefnt vegna fjöruvistgerða og fugla). Í umsögn Umhverfisstofnunar dags. 24.1.2020 vegna matskyldufyrirspurnar fyrir brúnna yfir Fossvog kemur fram að stofnunin telji framkvæmdina ekki hafa áhrif á verndrsvæðið Álftanes-Skerjafjörður. Stofnunin telur áhrif brúar ekki merkjanleg á vatnaskipti og flutning sets og óveruleg á gróður, strand-, sjávarlífríki og fuglalíf.	Aðalskipulag
54.4	Birgir Örn Jónsson	**Umhverfis-áhrif**	Öll Borgarlínan	Hvernig eru umhverfisáhrif metin gagnvart hagkvæmnissjónarmiðum þegar svona ákvarðanir eru teknar?		Aðalskipulag/MÁU

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026