Borgarlínan

ÚRVINNSLA UMSAGNA VEGNA AÐALSKIPULAGSBREYTINGA Í REYKJAVÍK OG KÓPAVOGI OG FRUMDRAGASKÝRSLU BORGARLÍNU

MINNISBLAÐ

ADDRESS Verkefnastofa Borgarlínu
Vegagerðin
Suðurhraun 3
210, Garðabær
Iceland

E-MAIL borgarlinan@borgarlinan.is
WWW borgarlinan.is

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

EFNISYFIRLIT

1	Samantekt umsagna	1
1.1	Umsagnir til að koma áleiðis til Betri Samgangna	3
1.2	Öll Borgarlínan	4
1.3	Borgarholtsbraut, Kárnses, Fossvogsbrú og Fossvogur	5
1.4	Hlíðarendi, Arnarhlíð og Öskjuhlíð	7
1.5	Elliðaárvogur og Vogabyggð	7
1.6	Miðborg	8
1.7	Hamraborg	9
1.8	Suðurlandsbraut og Laugardalur	9
1.9	Grafavogur	9

Document information			
Title: Document no.:	ÚRVINNSLA UMSAGNA VEGNA AÐALSKIPULAGSBREYTINGA Í REYKJAVÍK OG KÓPAVOGI OG FRUMDRAGASKÝRSLU BORGARLÍNU		
Version	**Date**	**Prepared**	**Description**
1.0	2021.10.14	OLKR	
Quality assurance information			
Prepared	OLKR, Mannvit	date 2021.09.27	
Checked	HÁP, Vegagerðin	date 2021.10.13	
Approved	HÁP, Vegagerðin	date 2021.10.14	
Distribution			
Betri Samgöngur ohf.			
Document owner			
Borgarlínan, Reykjavík. Iceland www.borgarlinan.is			

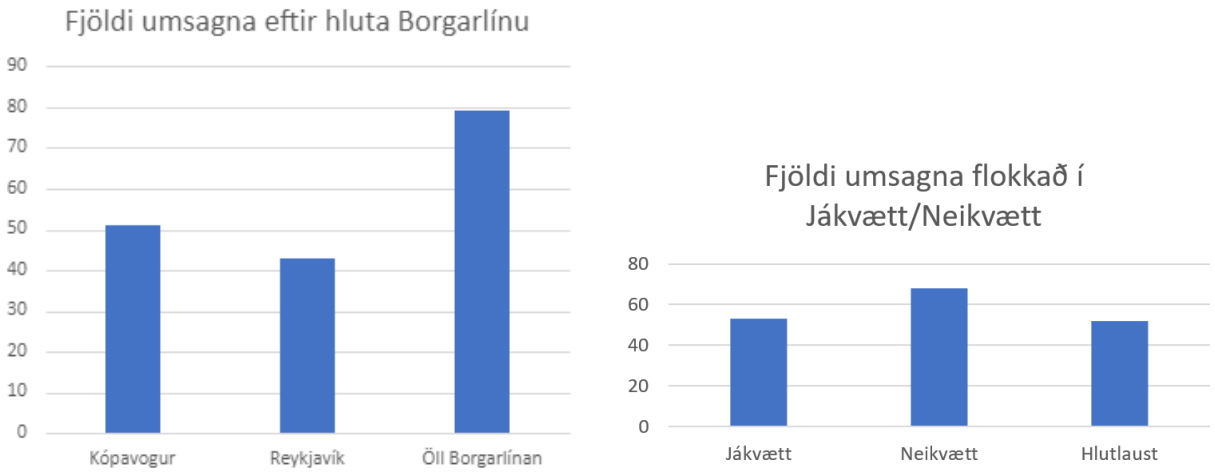
1 Samantekt umsagna

Vorið 2021 fór fram forkynning á vinnslutillögu fyrir breytingu á Aðalskipulagi Kópavogs 2012-2024 og Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Umsagnafrestur var 18.02.2021 - 31.05.2021 og alls bárust 55 umsagnir í samráðsgátt stjórnvalda. Á sama tíma stóðu yfir kynningar á Frumdragaskýrslu Borgarlínu. Hér er gerð samantekt á athugasemdum þar sem farið er yfir í grófum dráttum helstu umsagnir, athugasemdir og spurningar sem komu fram.

Auk þess bárust 43 tölvupóstar á netfangið borgarlinan@borgarlinan.is sem flokkuðust sem athugasemdir. Þeim var svarað að einhverju leyti þegar þær bárust.

Margar af umsögnunum 55 eru í nokkrum liðum. Þess vegna hefur verið farið yfir þær og mörgum þeirra skipt upp þ.a. hægt sé að vinna rétt úr hverjum lið. Sem dæmi um úrvinnslu er að láta hönnunarteymi Borgarlínu vita af umsögninni og hún þá tekin til afgreiðslu þar. Sem dæmi getur einn liður umsagnar átt erindi við hönnunarteymi en annar liður hennar átt erindi til skipulagsteymis Borgarlínu, sveitarfélagsins eða Strætó bs. Umsögnunum 55 hefur því verið skipt í 173 liði.

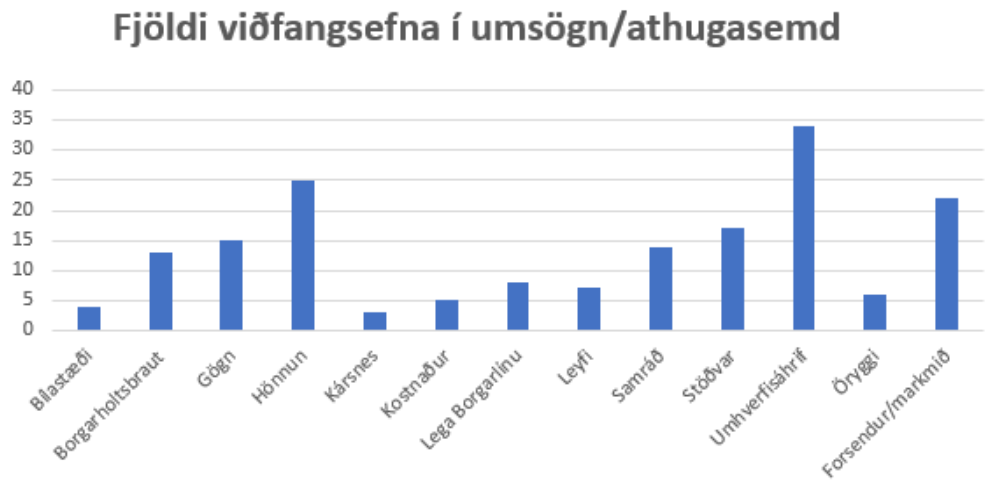
Á eftirfarandi súluritum og töflu má sjá umsagnarliðina 173 flokkaða með ýmsu móti, td. eftir því hvort þeir eiga við um Kópavog eða Reykjavík, hvort þeir voru jákvæð eða neikvæð athugasemd eða hlutlaus tillaga eða ábending. Flokkunin í jákvætt/neikvætt er mat og hér er miðað við að draga fram hvort í umsagnarlið fælist jákvætt eða neikvætt hugarfar í garð Borgarlínuverkefnisins. Sem dæmi má nefna að ef umsögn fjallar um staðsetningu stoppistöðvar þar sem fram kemur ósk íbúa um að hafa Borgarlínustoppistöð nær heimili sínu þá er hún hér flokkuð sem jákvæð umsögn.



Mynd 1: Súlurit sem sýnir umsagnarliðina 173 flokkaða eftir sveitarfélagi (vinstri) og jákvætt/neikvætt/hlutlaust (hægri).

Einnig hafa umsagnarliðirnar verið flokkaðir eftir viðfangsefni og eftir staðsetningu, sjá eftirfarandi mynd og töflu.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026



Mynd 2: Súlurit sem sýnir umsagnarliðina 173 flokkaða eftir viðfangsefni.

Á mynd 2 má sjá að margir umsagnarliðir fjalla um umhverfisáhrif eða umhverfismat. Einnig fjalla margir þeirra um hönnunaratriði og margir um forsendur og/eða markmið verkefnisins.

Á töflu 1 má sjá að flestir umsagnarliðir eiga við um Borgarlínuna sem heild, þ.e. ekki er hægt að staðsetja efni umsagnarliðsins á einn ákveðinn stað.

Þar fyrir utan fjalla flestir umsagnarliðirnar um Borgarholtsbraut, næst flestir um Kársnes og þar á eftir fylgir Hlíðarendi, en hvað það svæði varðar þá voru margar athugasemdir um staðsetningu stoppistöðvar við Arnarhlíð. Einnig voru nokkrar umsagnir sem fjölluðu Elliðaárvog, Hamraborg og miðborgina.

Einnig má nefna að þrjár umsagnir bárust tengt Grafarholti en þær fjölluðu allar um leiðakerfi Strætó og hefur þeim verið komið áleiðis til Strætó bs.

Umsagnirnar fara í farveg innan sveitarfélaganna hvað varðar formlega afgreiðslu. En hvað varðar að koma umsögnunum áfram innan skrifstofu Borgarlínuverkefnisins þá hefur verkefnastjórnunarteymi Borgarlínunnar farið yfir alla umsagnarliðina og merkt við hvert innan verkefnastjórnunarteymisins skuli beina hverjum umsagnarlið. Það skiptist nokkuð jafnt á Planning Management, Design Management, EIA Management og Communications Management. Það sama var gert við þær athugasmendir sem komu með þeim 43 tölvupóstum sem komu inn á netfang Borgarlínunnar.

Tafla 1: Umsagnarliðirnir 173 flokkaðir eftir staðsetningu.

Staðsetning	Fjöldi umsagna
Borgarholtsbraut	31
Breiðholt	1
Elliðaárvogur	7
Fossvogsbrú	2
Fossvogur	2
Grafarholt	3
Grafarvogur	2
Hamraborg	7
Hlíðarendi	12
Kársnes	13
Kópavogur	1
Landspítali/BSÍ	1
Laugardalur	1
Lækjargata	1
Miðborg	7
Miklubrautarstokkur	1
Njarðargata	1
Suðurlandsbraut	2
Tjörnin	2
Vatnsmýri	1
Vogabyggð	2
Öll Borgarlínan	72
Öskjuhlíð	1
Samtals	173

Hér á eftir eru þeir umsagnarliðir sem rétt er að beina beint til Betri Samgangna og þar fyrir neðan er svo gróflega fjallað um umsagnarliðina almennt, skipt niður eftir staðsetningu.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

1.1 Umsagnir til að koma áleiðis til Betri Samgangna

Umsögn	Umsögn nr.	Sendandi	Úrvinnsla
Íbúaráð Breiðholts hvetur til að forgangsröðun Borgarlínu verði endurskoðuð og að Breiðholtið verið fært framar á forgangslista. Breiðholt er stærsta úthverfi Reykjavíkurog í dag er Mjódd mikilvægur áfangastaður í leiðakerfinu og miðstöð samgangna á höfuðborgarsvæðinu. Samkvæmt núverandi tillögu um uppbyggingu Borgarlínunnar er Mjóddin ekki á dagskrá fyrr en árið 2029. Til þess að tryggja bættar samgöngur fyrir Breiðholtið er mikilvægt að setja Breiðholtið framar í uppbyggingu Borgarlínunnar, óskað er að forgangsröðunin sé tekin til endurskoðunar.	48	Íbúaráð Briðholts	*Varðar forgangsröðun Borgarlínuáfanga í Samgöngusáttmála. Komið áleiðis til Betri Samgangna ohf.*
Stokkur undir Miklubraut mun leiða af sér aukin lífsgæði í Hlíðum þar sem loft og hljóðmengnun mun batna og tengja saman hverfið sem nú er sundurskorið af mikilli umferð. Við undirstrikum mikilvægi þess að hugsa um muna gangnanna beggja vegna stokks útfrá sömu atriðum um að hljóð og loftmengun hafi sem minnst áhrif á íbúa sem og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda sé í forgrunni.	51	Íbúaráð Miðborgar og Hlíða	*Varðar hönnun Miklubrautarstokks sem er hluti af Samgöngusáttmála. Komið áleiðis til Betri Samgangna ohf.*
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.	29	Félag Íslenskra Bifreiðaeigenda	*Varðar forgangsröðun samgöngu-framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu. Komið áleiðis til Betri Samgangna ohf.*
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.	29	Félag Íslenskra Bifreiðaeigenda	*Varðar forgangsröðun samgöngu-framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu. Komið áleiðis til Betri Samgangna ohf.*
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.	29	Félag Íslenskra Bifreiðaeigenda	*Varðar forgangsröðun samgöngu-framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu. Komið áleiðis til Betri Samgangna ohf.*

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026

1.2 Öll Borgarlínan

Alls eru 23 aðilar sem senda inn umsagnir sem ekki er hægt að segja að fjalli um einhvern ákveðinn stað eða svæði á Borgarlínuásnum eða höfuðborgarsvæðinu, heldur hafa þær verið merktar sem svo að þær fjalli um alla Borgarlínuna. Eins og allar umsagnirnar þá hafa þær verið bútaðar niður í umsagnarliði eftir umfjöllunaratriðum þeirra þar sem margar þeirra fjalla um fleiri en eitt og jafnvel mörg atriði. Hér er því um að ræða 72 umsagnarliði sem fjalla um alla Borgarlínuna.

Landssamtök hjólreiðamanna sendu inn umsögn sem skipt hefur verið í nokkra liði. Samtökin eru hlynnt lagningu Borgarlínu og telja að hún sé nauðsynleg aðgerð til að hægt sé að þétta byggð og snúa frá þróun um meiri dreifingu byggðar, sem hefur verið ríkjandi á höfuðborgarsvæðinu undangengna áratugi. Þéttari byggð sé líkleg til að styðja við hjólreiðar og auka hlutdeild þeirra. Umsögn þeirra er í nokkrum liðum þar sem bent er á ýmsa hönnunarþætti tengda hjólastígum og óskað eftir samráði á hönnunartímanum. Ábendingum samtakanna hefur verið komið áleiðis til hönnunarstjórnar Borgarlínu og ósk um samráð skráð í samráðsáætlun forhönnunar. Í umsögninni er mælt með því að í tengslum við aðalskipulagsbreytinguna verði gerð rannsókn á fjölda og nýtingu bílastæða og sett fram markmið um að lágmarka það land sem fer undir bílastæði og stefna um uppbyggingu reita til að tryggja að forsendur um ferðavenjur náist og til að tryggja mannvænt og vistlegt umhverfi.

Skipulagsstofnun hefur farið yfir vinnslutillöguna og telur hana gefa góða mynd af viðfangsefnum fyrirhugaðra breytinga tengdum Borgarlínu. Tillagan styðji við viðfangsefni landsskipulagsstefnu um áherslu á greiðar, öruggar og vistvænar samgöngur og fjölbreytta ferðamáta. Í umsögn sinni bendir stofnunin svo á ýmsa þætti sem fjalla þurfi um í frummatsskýrslu.

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. Stofnunin geti ekki tekið afstöðu til aðalskipulagstillagnanna fyrr en sveitarfélögin hafi skilað inn vandaðri vettvangsskráningu fornleifa, húsa og mannvirkja á öllu því svæði sem gert er ráð fyrir að Borgarlína fari um og á áhrifasvæði Borgarlínu. Vísað er í minjalög sem segja að skylt sé að vettvangsskráning fari fram í tengslum við breytingu á aðalskipulagi sveitarfélaga. Óheimilt sé að veita leyfi til framkvæmda áður en slík skráning hefur fengið samþykki Minjastofnunar Íslands. Í umsögninni gætir misskilnings um að Borgarlína muni hafa verulega áhrif á byggðamynstur í elsta hluta Reykjavíkur.

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að fjallað sé um þau svæði á náttúruminjaskrá þar sem Borgarlína fer um í forsendukafla tillögunnar, leggur áherslu á að fjallað sé um hraun og votlendi og bendir á að skylt er að afla framkvæmdaleyfis, eða byggingarleyfis vegna allra framkvæmda sem fela í sér röskun á svæðum sem njóta sérstakrar verndar.

Veitur benda á að kostnaður við framkvæmdir Veitna vegna Borgarlínu sé 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. Innviðir allra veitukerfa verði endurskoðaðir að hluta til á vegstæði Borgarlínu og er því ljóst að framkvæmdasvæðið sé mun stærra þegar veitukerfin eru innifalin. Einnig segir að Veitur séu reiðubúnar til samstarfs og samráðs og hafi sett fram teikningar sem sýna hvaða lagnir þarf að endurnýja.

Einnig kom umsögn frá Eflu varðandi veitukerfi Veitna.

Öryrkjabandalag Íslands minnir á mikilvægi algildrar hönnunar og vill eiga virkt samtal um Borgarlínuna og vera til ráðgjafar um þarfir fatlaðs fólks.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

Vegagerðin minnir á opinber markmið og verklagsreglur um umferðaröryggi og einnig á að veghelgunarsvæði er 30 m breitt til hvorrar handar frá miðlínu stofnvega.

Umsögn Áhugafólks um samgöngur fyrir alla hefur verið í nokkra liði. Nefnt er að miklar upplýsingar vanti í skýrslu og myndir samræmist ekki staðli ITDP. Gerð er athugasemd við rauðan lit á malbiki og stærð flatar þess og að Borgarlína muni tefja bílaumferð. Bent er á að rafmagnsliðvagnar og uppbygging sérrýmis sé dýrt. Lagt er til að Borgarlínan verðir BRT-Lite. Í umsögninni gætir misskilnings um að framúrakstur vagna sé forsenda þess að kerfið geti verið hraðkerfi.

Félag Íslenskra Bifreiðaeigenda segja í umsögn sinni að Borgarlínan og samgöngusáttmálinn falli vel um margt að samgöngusýn FÍB og áætlanirnar séu metnaðarfullar og spennandi. Bent er á að orkuskipti í samgöngum ganga hratt, ör tækniþróun hafi aukið öryggi vegfarenda og taka þurfi þessar breytingar og áhrif covid heimsfaraldursins á vinnumarkaðinn betur inn í áætlanir um samgöngur í nánustu framtíð og auka þurfi við uppbyggingu vegamannvirkja til að mæta fyrirsjáanlegri fólksfjölgun. Einnig að tryggja þurfi að flutningsleiðir sjúkrabifreiða og annarra bráðaliða séu öruggar og greiðar í borgarlandinu.

Frá fulltrúum Sjálfstæðisflokksins í íbúaráði Miðborgar og Hlíða kom fram athugasemd um að BRT-lite sé líklegra til að ná tilætluðum árangri í að fjölga notendum almenningsamgangna.

Náttúrufræðistofnun Íslands minnir á að Borgarlína fer í gegnum eða í nágrenni við nokkur náttúru-verndarsvæði, friðlýst svæði, svæði á núgildandi náttúruminjaskrá og svæði sem Náttúrufræðistofnun hefur lagt til að fari á væntanlega framkvæmdaáætlun (B-hluta) náttúruminjaskrár.

Frá fulltrúa Miðflokksins í Mosfellsbæ kom umsögn m.a. um að hugmyndafræði Borgarlínu liggi ekki nægilega vel fyrir og að ekki sé enn búið að vinna rekstraráætlun af hálfu SSH eða Strætó.

Einnig komu fram umsagnir frá Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur (jákvæð umsögn), Íbúaráði Miðborgar og Hlíða þar sem hvatt er til þess að unnið sé með fagfólki í listum og sálrænni endurheimt við hönnun á Borgarlínunni, og sjö einstaklingum (2 jákvæðar, 2 neikvæðar og 3 ábendingar).

1.3 Borgarholtsbraut, Kárnses, Fossvogsbrú og Fossvogur

Alls fjalla 13 umsagnarliðir um Kársnes og Fossvogsbrú og 32 umsagnarliðir nánar tiltekið um Borgarholtsbraut. Einnig fjalla 2 umsagnir um Fossvog.

Þrettán umsagnarliðanna fjalla um umferðaröryggi á Borgarholtsbraut, margir þeirra um öryggi barna. Í umsögnunum kemur að mikil umferð barna er um svæðið vegna staðsetninga skólanna og fólk hefur áhyggjur af því að umferð Borgarlínuvagna verði þung og hröð og einnig koma fram áhyggjur af hraða hjólandi á hjólahraðbrautum. Hér er mögulega að koma fram sá algengi misskilningur um að Borgarlína muni keyra hratt, og mikilvægt er að útskýra vel að hraði þeirra verði ekki meiri en hámarkshraði götunnar á hverjum stað og að hannað verði í samræmi við markmið og reglur um umferðaröryggi.

Níu umsagnarliðir fjalla um umferð, margir þeirra eru óánægja með að Borgarholtsbraut verði einstefnugata. T.d. að það vanti útreikninga á hvort það verði umferðaraukning á Urðarbraut.

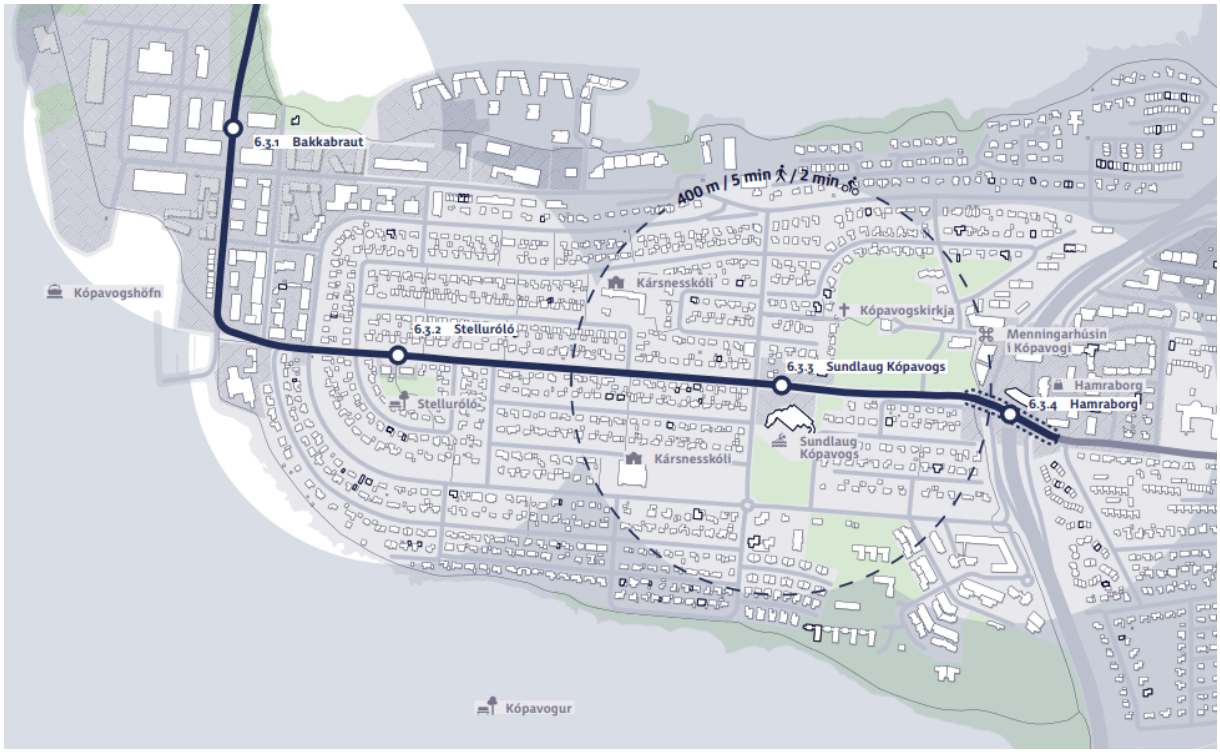
Sex umsagnarliðir fjalla um bílastæði, að þeim muni fækka í götunni og í einni þeirra segir að ekki allir geti lagt innan lóða.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026

Fimm umsagnarliðir eru ábending um að mikilvægt sé að hafa samráð við íbúa við Borgarholtsbraut eða kvörtun yfir skorti á samráði. Því má svara þannig að Borgarlínuverkefnið er í upphafsfasa, nú eftir kynningu vinnslutillögu Aðalskipulagsbreytingar og Frumdragaskýrslu á eftir að koma vinna við umhverfismat, skipulagsvinnu, forhönnun, verkhönnun og framkvæmd. Á öllum þessum stigum verður haft samráð við íbúa og aðra hagsmunaaðila verkefnisins. Ein þessara umsagna er frá Umhverfisstofnun þar sem sérstaklega er bent á að hafa samráð við Náttúrufræðisstofnun Íslands og náttúruverndarnefnd Kópavogs varðandi áhrifamat framkvæmdarinnar á Borgir. Umhverfisstofnun bendir sérstaklega á að jaðarsvæði Borga er hluti af hinu friðlýsta svæði og því mikilvægt að fá samþykki frá Umhverfistofnun fyrir framkvæmdinni og útfærslu á hönnun á svæðinu.

Tvær umsagnanna fjalla um staðsetningar stoppistöðva. Önnur þeirra fjallar um að færa stoppistöð frá Sundlaug Kópavogs að Skólagerði. Því má svara að með því að færa stoppistöðina þá yrði hún of nálægt Stelluróló stöðinni og þjónustusvæði með 5 mínútna gönguradíus myndi minnka, auk þess sem mikilvægt er að hafa stoppistöð við sundlaugina sem er fjölfarinn staður. Hin umsögnin fjallar um að núverandi staðsetningar stoppistöðva væru betri. Þær eru í dag bæði á Kópavogsbraut og Kársnesbraut. Hvað það varðar er rétt að benda á að Borgarlínukerfið verður hraðkerfi, í þeim skilningi að stoppistöðvum og krókum á leiðum er haldið í lágmarki en í staðinn lögð áhersla á tíðni ferða. Hins vegar muni Strætóleiðir einnig vera hluti af almenningssamgöngukerfinu og þær leiðir muni styðja við Borgarlínuleiðir og veita meiri þakningu leiða og stoppistöðva, m.a. á Kársnesi.

Varðandi Fossvog þá bendir Umhverfisstofnun á að í greinargerð komi fram að Borgarlínan liggi ekki um svæði í Kópavogi sem njóta verndar vegna náttúru- eða menningarminja og að sú staðreynd sé röng. Borgarlínan fari um Borgir, sem er friðlýst sem náttúruvætti og um Fossvoginn sem er skilgreindur sem mikilvægt fuglasvæði.



Mynd 3: Skjáskot af bls. 264-265 í Frumdragaskýrslu 1. lotu Borgarlínu, þar sem sést fyrirhuguð staðsetning stoppistöðva og upptökusvæði þjónustu hennar með 5 mínútna gönguvegalengd.

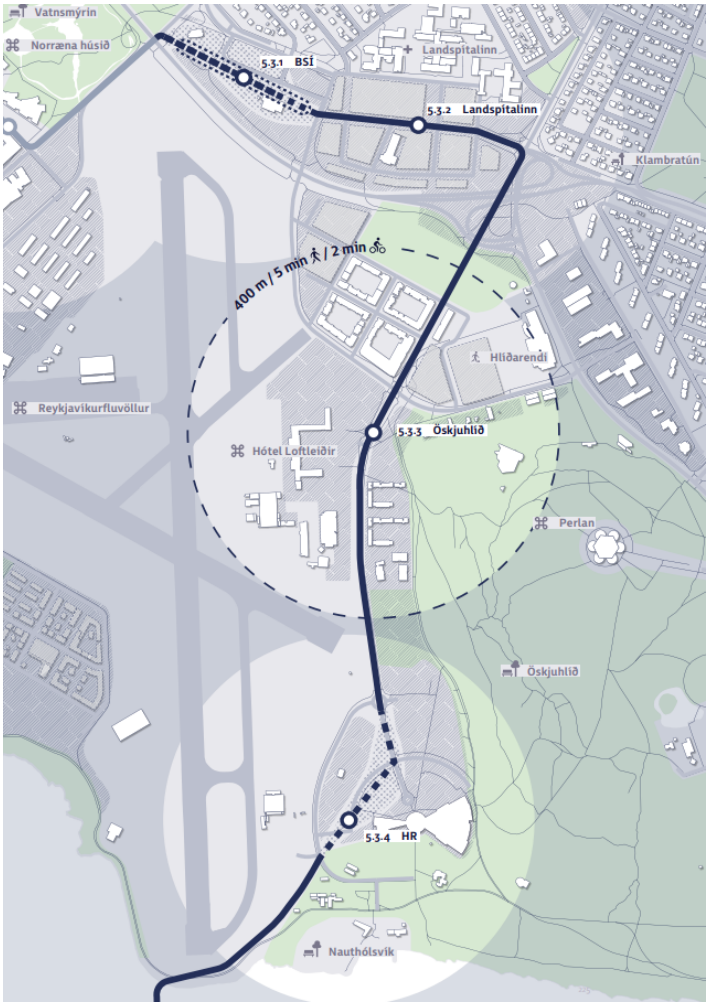
Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026

1.4 Hlíðarendi, Arnarhlíð og Öskjuhlíð

Alls bárust 12 umsagnirliðir tengdir Hlíðarendasvæðinu. Allir nema einn fjölluðu nánar tiltekið um staðsetningu stoppistöðva þar sem óskað er eftir því að stoppistöð verði staðsett í Arnarhlíð. Að með því að staðsetja hana norðan við gatnamótin við Nauthólsveg yrði hún nær nýju byggðinni í Hlíðarenda og Valssvæðinu sem væri mikilvægt fyrir þá miklu uppbyggingu íbúðarhúsnæðis þar.

Á eftirfarandi mynd má sjá skjáskot af bls. 225 í Frumdragaskýrslu 1. lotu Borgarlínu, þar sem sést fyrirhuguð staðsetning stoppistöðva og upptökusvæði þjónustu hennar með 5 mínútna gönguvegalengd, eins og það var kynnt í samráðsferlinu vorið 2021.

Einnig nefnir Minjastofnun Íslands í umsögn sinni að nauðsynlegt sé að kannað verði hvort einhverjar minjar séu á því svæði í Fossvogi sem Borgarlínan mun þvera. Einnig þurfi að skrá og taka afstöðu til herminja sem eru í Öskjuhlíð og við flugvöllinn í Reykjavík.



Mynd 4: Skjáskot af bls. 225 í Frumdragaskýrslu 1. lotu Borgarlínu, þar sem sést fyrirhuguð staðsetning stoppistöðva og upptökusvæði þjónustu hennar með 5 mínútna gönguvegalengd.

1.5 Elliðaárvogur og Vogabyggð

Alls fjalla 9 umsagnarliðir um Elliðaárvog. Eftirfarandi aðilar hafa í umsögn sinni m.a. fjallað um Elliðaárvog: Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur, Skipulagsstofnun, Umhverfisstofnun, Náttúrufræðistofnun Íslands, Íbúaráð Laugardals og Félag ábyrgra hundaeigenda.

Heilbrigðiseftirlitið telur 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 og ef komið er niður á mengaðan jarðveg þarf að tilkynna það til HER og meta þurfi sérstaklega möguleg áhrif á lífríki auk mengunarhættu á framkvæmdatíma.

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.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026

Þar sem mögulegar útfærslur á legu Borgarlínu á umræddu svæði liggi ekki fyrir er ekki hægt að taka afstöðu til nauðsynlegrar gagnaöflunar á þessu stigi. 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. Þá bendir stofnunin á að 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.

Umhverfisstofnun bendir á að í greinargerð kemur fram að í áframhaldandi hönnun á útfærslu þverunarinnar yfir Elliðaárvog þarf að skoða hvernig hægt sé að draga sem kostur er úr öllu raski á hrauni og leirum innan verndarsvæðis Elliðaárdals. Hraun falli undir a. lið 2. mgr. 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd og leirur falli undir a. lið 1. mgr. 61. gr. laganna.

Náttúrufræðistofnun Íslands tekur í sama streng varðandi leirur og hraun.

Íbúaráð Laugardals bendir á að gæta þurfi að skerðingu útivistarsvæðanna í Geirsnefi og við Steinahlíð og að hyggja þurfi að því að ferlið sem er að fara í gang mun valda truflun í daglegu lífi íbúa sem búa nálægt framkvæmdum við gerð Sæbrautarstokks og kjarnastöðvar í Vogabyggð. Íbúar hafi viðrað áhyggjum af því að aukin umferð fari inn í hverfið (upp Holtaveg og inn á Langholtsveg) og að framkvæmdin gæti skaðað lífríkið í Elliðaárvoginum.

Félag ábyrgra hundaeigenda spyr hvort lausagöngusvæði hunda í Geirsnefni verði skert og ef svo, hvort annað svæði komi í staðinn.

1.6 Miðborg

Alls fjalla 7 umsagnarliðir um miðborgina.

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur telur að gera þurfi sérstaklega grein fyrir áhrifum sem framkvæmdin getur haft á lífríki Tjarnarinnar ef lega Borgarlínu um Fríkirkjuveg kallar á rask eða skerðingu. Í botnlögum Tjarnarinnar sé staðfest þungmálmamengun sem framkvæmdir gætu rótað upp og gera þurfi grein fyrir muninum á umhverfisáhrifum þeirrar leiðar og öðrum valkostum á leggnum.

Náttúrufræðistofnun Íslands minnir á að Reykjavíkurtjörn er á náttúruminjaskrá. Huga þurfi að mótvægisaðgerðum ef framkvæmdir hafa áhrif á rennsli grunnvatns í Tjörnina eða auka mengunarálag. Huga þurfi að því að truflun vegna hávaða, ljósmengunar og endurkasts frá gleri valdi ekki hættu fyrir fugla á Reykjavíkurtjörn, sérstaklega á varptíma (maí-ágúst).

Íbúaráð Miðborgar og Hlíða vill fá kannað að þar sem stoppað er í kringum Landspítala/BSÍ, að sú stöð færðist nær Norðumýri/Hlíðum eins og kostur er. Einnig undirstrikar ráðið mikilvægi góðrar hönnunar Miklubrautarstokkmunnans til að lágmarka hljóð- og loftmengun og hafa sem minnst áhrif á öryggi gangandi og hjólandi. Ráðið segir líka að tryggja þurfi að lífríki Vatnsmýrarinnar skerðist ekki.

Landssamtök hjólreiðamanna benda á að í Frumdragaskýrslu hafi gleymst að setja inn hjólastíga meðfram Miklubraut við gatnamót Miklubrautar og Njarðargötu.

Vegna afvötnunar og lausna við Lækjargötu/Fríkirkjuveg/Skothúsveg þá minnir Efla á á skýrslu frá Verkís, „Vatnsmýri ofanvatnsáætlun – Frumhönnun“.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026

1.7 Hamraborg

Tvær af umsögnunum sem bárust fjalla um Hamraborg, og þeim hefur verið skipt upp í 7 umsagnarliði samtals.

Öryrkjabandalag Íslands bendir á að samkvæmt áætlunum tengdum Hamraborg átti að fækka bílastæðum hreyfihamlaðra og færa þau á jaðar framkvæmdarsvæðisins, sem hvoru tveggja muni vera brot á löggjöf. Einnig að hávaði og mengun muni hafa neikvæð áhrif á íbúa og þjónustu á svæðinu. Gerðar eru ýmsar athugasemdir við uppbyggingaráætlanir á Fannborgarreit og Traðarreit sem gert er ráð fyrir að standi yfir í 5-7 ár, á reitnum búi nú þegar margir aldraðir og fatlaðir og að á reitnum sé ýmis mikilvæg þjónusta sem aldraðir og fatlaðir sæki. Svæðið sé því afar viðkvæmt fyrir raski sem fylgir stórvægilegum byggingaframkvæmdum. Bent er á að líklegt sé að íbúar annarra sveitarfélaga muni kjósa að leggja bílum sínum á svæðinu og taka Borgarlínuna til vinnu í borginni til að forðast umferðartafir. Nú þegar sé skortur á almennum bílastæðum og bílastæðum hreyfihamlaðra á reitnum.

Skipulagsstjórn 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 Borgarlínunnar til austurs og vesturs og norðurs og suðurs tengist saman á skilvirkan og skynsamlegan hátt og þá í sömu hæðarlegu. 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 fyrirhugaðri uppbyggingu í Miðbæ Kópavogs.

1.8 Suðurlandsbraut og Laugardalur

Íbúaráð Laugardals minnir á mikilvægi samtals við íbúa á undirbúnings- og framkvæmdatíma með myndrænni og aðgengilegri upplýsingagjöf.

Íþróttabandalag Reykjavíkur óskar eftir að stoppistöðin við Laugardal verði stór stoppistöð, vegna mikillar notkunar í tengslum við stóra viðburði.

Landssamtök hjólreiðamanna fagna hönnunatillögum/breyttri högun á Suðurlandsbraut við Álfheima en benda á að í Frumdragaskýrslu virðist einn hjólastígur hafa gleymst við gatnamótin við Engjateig.

1.9 Grafavogur

Íbúasamtök Grafarvogs lýsa yfir verulegum áhyggjum af Borgarlínu, afar litlar og óljósar upplýsingar hafi verið kynntar um verkefnið, sérlega varðandi kostnað, fjármögnun og rekstur. Skorað er á borgaryfirvöld að ljúka við grunnvinnuna og kynna hana vel áður en lengra er haldið.

Fulltrúar Samfylkingarinnar í Grafavogi fagna því að þessar aðalskipulagsbreytingar komi fram og að eitt af mörgum skrefum sem þarf að taka til að gera Borgarlínu að veruleika sé tekið. Einnig fagna þau því að fyrstu leiðir Borgarlínu munu þjónusta Grafarvog og Bryggjuhverfi og bjóða þannig upp á fjölbreyttari fararmáta innan og út úr hverfinu.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

Sendandi (sender)	Umsögn/athugasemd (Comment)	Leggur (Section)	Staðsetning (Location)	**Send to (Red: Not sent yet / Green: Sent)**	Jákvætt/ neikvætt (Positive/ Negative)
Elín Hanna Pétursdóttir	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.	8	Borgarholtsbraut	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Jákvætt
Helgi Gunnar Guðlaugsson, íbúi við Borgarholtsbraut	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.	8	Borgarholtsbraut	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Neikvætt
Helgi Gunnar Guðlaugsson, íbúi við Borgarholtsbraut	Ef t.d. barn kemur hlaupandi yfir **Borgarholtsbraut** við hornið á Kársnesbraut og Kópavogsbraut þá er þetta blind horn og sjónarhorn þröngt.	8	Borgarholtsbraut	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Neikvætt
Helgi Gunnar Guðlaugsson, íbúi við Borgarholtsbraut	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.	8	Borgarholtsbraut	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Neikvætt
Helgi Gunnar Guðlaugsson, íbúi við Borgarholtsbraut	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.	8	Borgarholtsbraut	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Neikvætt
Helgi Gunnar Guðlaugsson, íbúi við Borgarholtsbraut	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.	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Helgi Gunnar Guðlaugsson, íbúi við Borgarholtsbraut	Mótmæli stoppustöð við Stelluróló þar sem gert er ráð fyrir að taka öll bílastæði af **Borgarholtsbraut**. Skerðing á lífsgæðum okkar sem þarna búa.	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Helgi Gunnar Guðlaugsson, íbúi við Borgarholtsbraut	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.	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Helgi Gunnar Guðlaugsson, íbúi við Borgarholtsbraut	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.	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Ingibjörg Jóna Guðmundsdóttir	**Borgarholtsbrautin** er þröng íbúagata og mikilvægt að hafa samráð við íbúa þar. Stöð við norðanverða Vesturvör hljómar vel með tengingu við hjólastíg á Kársnesi norðanverðu.	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Landssamtök hjólreiðamanna (Icelandic Cyclists' Federation)	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.	8	Borgarholtsbraut	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Neikvætt
Ólafur Georgsson	Ég mótmæli fyrirhuguðum áætlunum um að leggja þessa “borgarlínu” eftir **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.	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Ólafur Georgsson	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.	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Ómar Stefánsson	Ekki sprengja úr **Borgarholtinu** neitt fyrir breikkun á Borgarholtsbraut. Láta það duga sem er.	8	Borgarholtsbraut	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Neikvætt
Ómar Stefánsson	Ekki gera **Borgarholtsbraut** að einstefnu strax, skoða hvort umferð hindri vagna of mikið í raun áður en það er gert.	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Ómar Stefánsson	Færa stoppstöð frá sundlaug Kópavogs að **Borgarholtsbraut** 39 og skólagerði (gera þá götu mögulega að einstefnu).	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Ómar Stefánsson	Vantar alla útreikninga á umferðar aukningu á Urðarbraut ef **Borgarholtsbraut** verður einstefna.	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Stephen Fairbairn	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.	8	Borgarholtsbraut	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Neikvætt

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

Stephen Fairbairn	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.	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Stephen Fairbairn	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. (*mynd fylgir athugasemd)*	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Stephen Fairbairn	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.	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Stephen Fairbairn	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.	8	Borgarholtsbraut	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Neikvætt
Susanne Miriam Arthur	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.	8	Borgarholtsbraut	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Neikvætt
Þóra Marteinsdóttir	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.	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Hlutlaust
Þorkell Guðnason - íbúi Borgarholtsbrautar 71	Staða hússins **Borgarholtsbraut** 71 - er Verslanamiðstöð í biðstöðu / - atvinnurými sbr samþ. teikning 194406 05.12.2002	8	Borgarholtsbraut	N/A	Hlutlaust
Þorkell Guðnason - íbúi Borgarholtsbrautar 71	Mótmæli staðsetningu áfangastöðvar Borgarlínu ,,við Stelluróló". Réttur minn til nýtingar athafnasvæðis ásamt bílastæðum norðan húss míns, hefur fyrir löngu öðlast stöðu fullnaðrar heimildar. Ekki hefur verið gerð minnsta tilraun til samráðs við eiganda hússins og fullhefðaðra réttinda, 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).	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Þorkell Guðnason - íbúi Borgarholtsbrautar 71	*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	8	Borgarholtsbraut	N/A	Neikvætt
Þorkell Guðnason - íbúi Borgarholtsbrautar 71	*Mótmæli öllum hugmyndum um einstefnuakstur á* ***Borgarholtsbraut*** *.* Hafna því að skerða megi aðgengi íbúanna að eignum sínum – auka kolefnisspor þeirra og sóa tíma þeirra.	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Þorkell Guðnason - íbúi Borgarholtsbrautar 71	*Ég mótmæli öllum hugmyndum um að* ***Borgarholtsbrautin*** *verði leið Borgarlínu.* Það er gata í grónu íbúðahverfi og hún sker sundur ,,skólalóð" barnanna í Kársnesskóla.	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Þorkell Guðnason - íbúi Borgarholtsbrautar 71	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.	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Þórunn Björnsdóttir	Það er brýnt að setja Borgarlínuna í stokk milli Urðarbrautar og Bakkabrautar. Annars verður að beina borgarlínunni um **Kópavogsbrautina**.	8	Borgarholtsbraut	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Íbúaráð Breiðholts	Íbúaráð Breiðholts hvetur til að forgangsröðun Borgarlínu verði endurskoðuð og að Breiðholtið verið fært framar á forgangslista. Breiðholt er stærsta úthverfi Reykjavíkurog í dag er Mjódd mikilvægur áfangastaður í leiðakerfinu og miðstöð samgangna á höfuðborgarsvæðinu. Samkvæmt núverandi tillögu um uppbyggingu Borgarlínunnar er Mjóddin ekki á dagskrá fyrr en árið 2029. Til þess að tryggja bættar samgöngur fyrir Breiðholtið er mikilvægt að setja Breiðholtið framar í uppbyggingu Borgarlínunnar, óskað er að forgangsröðunin sé tekin til endurskoðunar.	Breiðholt	Breiðholt	**Betri Samgöngur ohf.**	Jákvætt
Félag ábyrgra hundaeigenda (Association of responsible dog owners)	Samkvæmt hundasamþykkt Reykjavíkur er Geirsnefið skilgreint sem lausagöngusvæði hunda. Verður áfram hundasvæði á Geirsnefi eftir uppsetningu Borgarlínu? Ef svarið er NEI - Hvaða svæði fá hundaeigendur í staðinn? Ef svarið er JÁ - Hvernig verður aðgengi að hundasvæðinu á meðan á framkvæmdum stendur og eftir framkvæmdir? Og verður hundasvæðið öruggt, með góðri girðingu og tvöföldu hliði? Og verður hundasvæðið minnkað töluvert? Hvað verður áætluð stærð?	2	Elliðaárvogur	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Hlutlaust
Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (Reykjavík City Health Surveillance)	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 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.	2 og 4	Elliðaárvogur	**Borgarlína EIA lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Íbúaráð Laugardals	Einnig þarf að mati ráðsins að gæta vel að ofangreindu í tengslum við: 1. Skerðingu útivistarsvæðis á Geirsnefi. 2. Skerðingu opins svæðis við Steinahlíð (leikskóla).	3	Elliðaárvogur	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Jákvætt
Náttúrufræðistofnun Íslands (Icelandic Institute of Natural History)	Áætlað er að Borgarlínan fari á brú yfir innanverðan Elliðaárvog þ.e. ósasvæði Elliðaánna og Geirsnefið. Svæðið er mjög raskað í dag vegna landfyllinga en þar finnast enn leirur sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. gr. laga um náttúruvernd. Leirurnar eru einkum í vestari hluta ósasvæðisins þar sem vesturkvísl Elliðaánna rennur út í voginn. Í leirurnar og ósasvæðið í heild sækja ýmsar fuglategundir allan ársins hring m.a. gulönd á veturna sem er tegund metin í nokkurri hættu á válista Náttúrufræðistofnunar. Elliðavogshraun sem einnig nýtur sérstakar verndar liggur út í Geirsnefið að hluta þótt það sé ekki mjög sýnilegt þar. Elliðaárdalur og Elliðaárvogur eru einnig á gildandi náttúruminjaskrá. Svæðið er nú þegar undir töluverðu álagi og því mikilvægt að við hönnun og framkvæmd brúarmannvirkja og í rekstri Borgarlínunnar sé hugað að því að draga sem mest úr raski og truflunum eins og hávaða- og ljósmengun.	2	Elliðaárvogur	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar) & Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Hlutlaust

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

Skipulagsstofnun (The Icelandic Planning Agency)	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. 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.	2	Elliðaárvogur	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Skipulagsstofnun (The Icelandic Planning Agency)	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.	2	Elliðaárvogur	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar) & Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Hlutlaust
Umhverfisstofnun (The Icelandic Environment Agency)	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.	2	Elliðaárvogur	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Þorkell Guðnason - íbúi Borgarholtsbrautar 71	*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.	7	Fossvogsbrú	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Þorkell Guðnason - íbúi Borgarholtsbrautar 71	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.	8	Fossvogsbrú	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Náttúrufræðistofnun Íslands (Icelandic Institute of Natural History)	Borgarlínan þverar Fossvoginn á nýrri brú. Náttúrufræðistofnun veitti umsögn til Skipulagsstofnunar þann 22. janúar 2020 um matsskyldu framkvæmdarinnar þ.e. brúarinnar og tengdra landfyllinga. Þar kemur fram að stofnunin taldi nægjanlega gert grein fyrir umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og mótvægisaðgerðum og að stofnunin teldi ólíklegt að áhrif á lífríki og jarðminjar á svæðinu verði umtalsverð. Bent var á og vill Náttúrufræðistofnun ítreka að framkvæmdin og þar með áform um legu Borgarlínunnar tengjast áformum um landfyllingar vestan við áætlað2 brúarstæði þar sem stefnt er að nýrri íbúabyggð í Skerjafirði. Sú landfylling mun raska fjörum með hátt náttúruverndargildi og búsvæðum fugla á mikilvægu fuglasvæði sem eru innan svæðisins "Álftanes-Skerjafjörður" og sem Náttúrufræðistofnun hefur lagt til að fari á framkvæmdaáætlun náttúruminjaskrár.	7	Fossvogur	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Umhverfisstofnun (The Icelandic Environment Agency)	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).	8	Fossvogur	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Íbúðaráð Grafarholts og Úlfarsárdals	Þar sem ekki er fyrirhugað að Borgarlína liggi um Grafarholt eða Úlfarsárdal leggur íbúaráðið áherslu á greiðar og örar tengingar gangandi, hjólandi og Strætó við fyrirhugaðar biðstöðvar Borgarlínu í Keldnaholti og á Ártúnshöfða. Þá þarf að tryggja góðar almenningssamgöngur á milli hverfisins og bæði heilsugæslu og þjónustumiðstöðvar hverfisins sem staðsett eru við Hraunbæ.	Grafarholt	Grafarholt	**Samgöngustjóra Rvk og Strætó bs.**	Jákvætt
Íbúðaráð Grafarholts og Úlfarsárdals	Þá er nauðsynlegt að tryggðar séu góðar og öryggar almenningssamgöngur að Egilshöll en mikill fjöldi barna og ungmenna í Grafarholti og Úlfarsárdal stundar þar íþróttastarf.	Grafarholt	Grafarholt	**Strætó bs.**	Jákvætt
Íbúðaráð Grafarholts og Úlfarsárdals	Á sama tíma og áhersla hefur verið lögð á aukna tíðni helstu leiða Strætó, og í framtíðinni Borgarlínu, á milli borgarhluta skýtur skökku við að dregið hefur verið úr tíðni ferða á leið 18, sem er eina leiðin sem þjónustar Grafarholt og Úlfarsárdal, með sérstakri sumaráætlun sem felur í sér verulega skerta tíðni á annatímum stóran hluta ársins og er því fyrirkomulagi mótmælt.	Grafarholt	Grafarholt	**Strætó bs.**	Jákvætt
Ásmundur Jóhannsson og Berglind Eyjólfsdóttir, fulltrúar Samfylkingar. Grafarvogur	Undirrituð fagna því að þessar aðalskipulagsbreytingar komi fram og að eitt af mörgum skrefum sem þarf að taka til að gera Borgarlínu að veruleika sé tekið. Uppbygging hágæða almenningssamgöngukerfis og með tengt uppbygging er mikilvægur liður til að bregðast við fjölgun íbúa og ferða á höfuðborgarsvæðinu á mannlegan og sjálfbæran hátt. Einnig vilja undirrituð fagna því enn og aftur að fyrstu leiðir borgarlínu munu þjónusta Grafarvog og Bryggjuhverfi og bjóða þannig upp á fjölbreyttari fararmáta innan og út úr hverfinu.	Grafavogur	Grafarvogur	N/A	Jákvætt
Íbúasamtök Grafarvogs, Foreldrafélaga Grafarvogs og Sjálfstæðisflokks í Íbúaráði Grafarvogs	Lýsum yfir verulegum áhyggjum af borgarlínu, sem kynnt var undir lið 4 á fundi ráðsins þann 5.05 sl. Afar litlar og óljósar upplýsingar hafa verið kynntar um verkefnið, sérlega hvað varðar grunnþætti á borð við kostnað, fjármögnun og rekstur. Við skorum því á borgaryfirvöld að ljúka við grunnvinnuna og kynna hana vel áður en lengra er haldið.	Grafavogur	Grafarvogur	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell) & Betri Samgöngur ohf.**	Neikvætt
Öryrkjabandalag Íslands (The Icelandic Disability Alliance)	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.	8	Hamraborg	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Neikvætt
Öryrkjabandalag Íslands (The Icelandic Disability Alliance)	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 með sér mikinn hávaða og loftmengun auk þungaflutninga á efni til og frá svæðinu, hávaða frá vinnuvélum, o.s.frv.	8	Hamraborg	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn) & Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt

Skjal sótt af '0000000000' dags. 10.11.2026

Öryrkjabandalag Íslands (The Icelandic Disability Alliance)	Bílastæði hreyfihamlaðra verða alls 10 talsins á framkvæmdartíma á Fannborgarreit og Traðarreit vestur í Kópavogi, skv. áætlunum sem kynntar hafa verið. Sex við Landsbanka og fjögur við Neðstutröð. Þau verða öll í jaðri svæðisins, alllangt frá áfangastað í mörgum tilfellum. Vegalengd frá bílastæðum að inngangi á Fannborg 9 til dæmis verður hátt í fimm sinnum lengri 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. 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.	8	Hamraborg	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn) & Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Öryrkjabandalag Íslands (The Icelandic Disability Alliance)	Þá er vert að hyggja að því að 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 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.	8	Hamraborg	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Hlutlaust
Öryrkjabandalag Íslands (The Icelandic Disability Alliance)	Samkvæmt upplýsingum frá bæjarfulltrúum verða byggingarleyfi ekki gefin út fyrr en fundist hefur ástættanleg 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.	8	Hamraborg	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn) & Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Skipulagsstjórn Garðabæjar (Garðabær Planning Committee)	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 Borgarlínunnar til austurs og vesturs og norðurs og suðurs tengist saman á skilvirkan og skynsamlegan hátt og þá í sömu hæðarlegu.	8	Hamraborg	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Skipulagsstjórn Garðabæjar (Garðabær Planning Committee)	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.	8	Hamraborg	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Anna Lóa Ólafsdóttir	Það þarf að vera Borgarlínustoppistöð í **Arnarhlíð** en ekki eingöngu þarna móts við Loftleiðir. Með því að hafa stoppistöð við Arnarhlíð mun borgarlínan nýtast mun betur þeim mikla íbúarþéttleika sem ætlað er þar að búa auk þeirrar þjónustu og verslana sem þar er gert ráð fyrir.	6	Hlíðarendi	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Áslaug Sigurðardóttir	Ég óska eftir að borgarlínan stoppi í **Arnarhlíðinni**. Finnst mér mjög undarlegt að það á ekki að vera stoppustöð þar sem flestir íbúar búa og verslanir verða. Þá þyrftu börn og fullorðnir á þessu svæði ekki að fara yfir stórar umferðargötur á næstu biðstöð.	6	Hlíðarendi	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Daníel Gauti Georgsson	Það verður að vera stoppustöð við **Arnarhlíð** fyrir alla íbúa hverfisins, fólksins sem mun nýta sér verslanir og þjónustu á svæðinu, einnig allra sem munu sækja íþróttaleiki á Hlíðarenda.	6	Hlíðarendi	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Eyrún Pétursdóttir	Með því að hafa stoppistöð við **Arnarhlíð** mun borgarlínan nýtast mun betur þeim mikla íbúarþéttleika sem ætlað er þar að búa auk þeirrar þjónustu og verslana sem þar er gert ráð fyrir. Nýtist einnig iðkendum Vals.	6	Hlíðarendi	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Gunnar Steinn Aðalsteinsson	Tel ég að nýting Borgarlínunnar verði meiri því norðar sem stoppustöð Hlíðarendahverfis er höfð og því eigi að hugsa hana sem einhverskonar meðaltal af staðsetningu stöðvarinnar sem átti að vera í Arnarhlíð og stöðvarinnar við öskjuhlíð, t.d. öðruhvoru megin við gatnamótin við flugvallarveg, fyrir framan fyrirhugaða uppbyggingu á Loftleiðasvæði eða syðst í **Arnarhlíð**.	6	Hlíðarendi	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Íbúaráð Miðborgar og Hlíða	Mikil aukning er á húsnæði í hverfi 102 Reykjavík, í þessum drögum er gert ráð fyrir biðstöð neðan við Öskjuhlíðina að því er virðist við Hótel Natura (Loftleiðir), væri ekki nærri lagi að hafa stoppistöð nær Valssvæðinu m.v. íbúafjölda sem og betri tengingu við Valssvæðið þar sem iðkendur eru fjölmargir á öllum aldri sem gætu nýtt sér almenningssamgöngur í meiri mæli.	6	Hlíðarendi	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Jónmundur Kjartansson	Legg eindregið til að stoppistöð, sem nú er áætluð sunnan við Nauthólsveg, verði færð inn í **Arnarhlíð**. Á Valssvæðinu er risin fjölmenn íbúðabyggð, þar verða verslanir og önnur þjónusta, auk mikilla íþróttaumsvifa hjá Val.	6	Hlíðarendi	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Kári Kristinsson	Með því að færa stöðina frá **Arnarhlíð** er verið að færa hana frá tómstundarstarfi barna og þéttari byggð við Hlíðarenda.	6	Hlíðarendi	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Kári Kristinsson	Skipulagið virðist vera þannig núna að börn þurfa að fara yfir götu til að komast í íþróttastarf Vals.	6	Hlíðarendi	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Linda Ósk Sigurðardóttir	Finnst það ætti að vera stoppistöð í **Arnarhlíð.**	6	Hlíðarendi	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Sigríður Elísa Eggertsdóttir	Ósátt við að áætlanir um stoppustöð í **Arnarhlíð** hafi verið teknar út. Áætlað bil milli stoppustöðva LSH-Öskjuhlíð-HR er töluvert lengra en annarstaðar í þessum borgarhluta og því vel hægt að bæta við stoppustöð í Arnarhlíð. Ef það þarf endilega að fækka stöðvum þá er miklu skynsamlegra að fella út stoppið við Öskjuhlíð þar sem flestir væntanlegir notendur á svæðinu munu eiga erindi í Hlíðarendahverfið. Stöðina mætti staðsetja syðst í Arnarhlíð þannig að hún geti einnig þjónustað Loftleiðasvæðið vel (og þá sérstaklega fyrirhugaða uppbyggingu nyrst á því svæði) og námsmannaíbúðir HR við Nauthólsveg.	6	Hlíðarendi	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Valgerður P Maack	Vantar stoppistöð nálægt Hlíðarenda.	6	Hlíðarendi	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Björgvin Þorgeir Haukssson og aðrir íbúar Borgarholtsbrautar 78	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 og þá sérstaklega hvað varðar bílastæði og leiðir í og út úr hverfinu.	8	Kársnes	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt

Skjal sótt af '0000000000' dags. 10.11.2026

Björgvin Þorgeir Hauksson og aðrir íbúar Borgarholtsbrautar 78	Vill að íbúum við **Borgarholtsbraut** verði kynnt nákvæmlega hvers má vænta vegna þessara framkvæmda og hvaða áhrif þetta mun hafa til framtíðar.	8	Kársnes	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Hlutlaust
Hulda Jónasdóttir	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.	8	Kársnes	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Hulda Sif Ólafsdóttir	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 akturshraði 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).	8	Kársnes	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Ingibjörg Jóna Guðmundsdóttir	Tel mjög mikilvægt að halda **Kársnesinu** líka sem friðsælu náttúrusvæði, sérstaklega strandlengjunni sunnanvert sem er mjög ósnortin og með miklu fuglalífi og aðgangi að sjó.	8	Kársnes	N/A	Jákvætt
Kjartan Þór Kjartansson	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.	8	Kársnes	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Hlutlaust
Minjastofnun Íslands (The Cultural Heritage Agency of Iceland)	Í gömlu byggð Kópavogar og á Kársnesi má vænta fornleifa og uppfærsla á fornleifaskráningu því nauðsynleg.	8	Kársnes	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Stephen Fairbairn	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.	8	Kársnes	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Stephen Fairbairn	(*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 **Kársnes**brautar 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.	8	Kársnes	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Stephen Fairbairn	(*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.	8	Kársnes	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Umhverfisstofnun (The Icelandic Environment Agency)	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.	8	Kársnes	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Umhverfisstofnun (The Icelandic Environment Agency)	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.	8	Kársnes	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Umhverfisstofnun (The Icelandic Environment Agency)	Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að haft verið samráð við Náttúrufræðisstofnun Íslands og náttúruverndarnefnd Kópavogs varðandi áhrifamat framkvæmdarinnar á Borgir.	8	Kársnes	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar) & Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Hlutlaust
Ómar Stefánsson	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.	8	Kópavogur	**Skipulagssvið Kópavogs**	Hlutlaust
Efla (Efla Consulting Engineers)	Vegna afvötnunar og lausna við Lækjargötu/Fríkirkjuveg/Skothúsveg er vísað í skýrslu Verkís: Vatnsmýri ofanvatnsáætlun – Frumhönnun.	4	Lækjargata	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Jákvætt
Íbúaráð Miðborgar og Hlíða	Á þeim kynningum sem hafa komið fram er rætt um tvö þróunarsvæði í 1.fasa , þ.e þeirri leið sem nær um miðborg, út í Vatnsmýri og þaðan út í Skerjafjörð. Þróunarsvæðin eru þá í kringum BSÍ og svo í Vatnsmýri. Íbúaráð Miðborar og Hlíða vilja fá kannað hvort það verði skoðað að þar sem stoppað er í kringum Landspítala/BSÍ, að sú stöð færðist nær Norðumýri/Hlíðum eins og kostur er. Það er skoðun íbúaráðs Miðborgar og Hlíða/Íbúasamtaka 3. hverfis að það gæti aukið notkun Borgarlínu.	6	Landspítali/BSÍ	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Íþróttabandalag Reykjavíkur	Miðað við kynningu þá er ekki gert ráð fyrir stórri skiptistöð ofan við Laugardal. Þar má þó búast við að í tengslum við stóra viðburði verði mikil umferð um þá stöð og að það kunni að vera fýsilegur kostur að geta komið mörgum farþegum á staðinn og burt að viðburði loknum. Að okkar mati kallar þetta á að það verði stór skiptistöð við Laugardal.	3	Laugardalur	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Fulltrúar Sjálfstæðisflokks í íbúaráði Miðborgar og Hlíða	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.	4	Miðborg	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell) & Betri Samgöngur ohf.**	Neikvætt
Íbúaráð Miðborgar og Hlíða	Íbúar í miðborg og hlíðum búa við mikla umferð um og í gegnum hverfin og henni fylgir, loft og hljóðmengun sem og skapar umferðin hættu fyrir gangandi og hjólandi, það skiptir í búa í hverfunum miklu máli að bregðast við þessum þáttum og bæta loftgæði, hljóðvist og auka öryggi. Borgarlína og stokkur er stór liður í því.	4	Miðborg	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Jákvætt

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

Íbúaráð Miðborgar og Hlíða	Skoða þarf að í þessum áfanga borgarlínunnar hvort að það borgi sig að fara vestur eftir frá Lækjartorgi jafnframt því að fara í gegnum miðbæinn. Þétting byggðar er að aukast vestur eftir höfn og Granda frá Lækjartorgi og þar er að auki mikil þjónusta og vinnustaðir og því til bóta að gera góða tengingu borgarlínu um vesturbæinn Lækjartorg - höfnin - Grandi og aftur til baka Hringbrautina að HÍ.	4	Miðborg	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Íbúaráð Miðborgar og Hlíða	Ef þetta skipulag þar sem borgarlína fer í gegnum miðborgina verður ofaná þá þarf að tryggja umhverfisgæði fyrir bæði íbúa og samfélagið í stærra samhengi í miðborginni. Umhverfismat er enn í vinnslu en tryggja þarf að lífríki tjarnarinnar skerðist ekki og að öryggi gangandi og hjólandi um og yfir göturnar þar sem borgarlína fer um sé til fyrirmyndar sem og að ásýnd og upplifun af hjarta Reykjavíkur, miðborginni sér í forgrunni í allri útfærslu. Í þessum plönum er getið um að sumsstaðar í miðborginni sé nauðsynlegt að hraði fari niður í 20km, er ekki betra að lækka hraðann allsstaðar í Kvosinni við Tjörnina (Á leiðum borgarlínu um miðborg frá Lækjargötu að HÍ) niður í 20 km.	4	Miðborg	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf) & EIA Lead (Rúnar)**	Jákvætt
Íbúaráð Miðborgar og Hlíða	Í allri hönnun og útfærslu á borgarlínunni þarf algild hönnun að vera til grundvallar og tryggja það að öll geti nýtt sér borgarlínu. Það felur m.a. í sér að fólkl með ólíka hreyfifærni og ólíka skynjun geti nýtt sér Borgarlínuna og komist greiðlega að biðstöðvum osfrv. Við óskum eftir að það sé sérstaklega farið í samstarf við hagsmunasamtök fatlaðs fólks við hönnun og framkvæmd borgarlínunnar til þess að tryggja að aðgengi sé gott fyrir fólk með ólíka skynjun og hreyfigetu.	4	Miðborg	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn) & Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Jákvætt
Íþróttabandalag Reykjavíkur	Þegar stórir viðburðir eru í miðborginni er henni gjarnan lokað. Við viljum benda á að það verði hugsað um varaleiðir fyrir borgarlínu þegar slíkar aðstæður eru uppi.	4	Miðborg	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Minjastofnun Íslands (The Cultural Heritage Agency of Iceland)	Ekki fæst séð betur af mynd 5.2 á bls. 14 í Rammahluta Reykjavíkur en að það snið þurfi um 34,4 m breitt svæði fyrir götu og annað gatnarými og nauðsynlega innviði tengda Borgarlínu auk hjólastæða. Í miðbæ Reykjavíkur þar sem fjöldi er friðaðra og friðlýstra húsa, eru götur það þröngar að ekki er pláss fyrir slíkar borgarlínugötur. Suðurgata er til að mynda einungis 10 m breið (*fleiri götur nefndar í athugasemdinni í heild).*	4	Miðborg	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Neikvætt
Íbúaráð Miðborgar og Hlíða	Stokkur undir Miklubraut mun leiða af sér aukin lífsgæði í Hlíðum þar sem loft og hljóðmengnun mun batna og tengja saman hverfið sem nú er sundurskorið af mikilli umferð. Við undirstrikum mikilvægi þess að hugsa um muna gangnanna beggja vegna stokks útfrá sömu atriðum um að hljóð og loftmengun hafi sem minnst áhrif á íbúa sem og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda sé í forgrunni.	4	Miklubrautarstokkur	**Betri Samgöngur ohf.**	Jákvætt
Landssamtök hjólreiðamanna (Icelandic Cyclists' Federation)	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.	5	Njarðargata	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Neikvætt
Áhugafólk um samgöngur fyrir alla (ÁS)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Áhugafólk um samgöngur fyrir alla (ÁS)	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 annari umferð undir þennan rauða dregil tefur umferð 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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	N/A	Neikvætt
Áhugafólk um samgöngur fyrir alla (ÁS)	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. Að þessu athuguðu er ljóst að BRT kerfi Borgarlínunnar er mun fjarlægari draumur en hann þó var, fyrir útkomu frumdragaskýrslunnar.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Áhugafólk um samgöngur fyrir alla (ÁS)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell) & Strætó bs.**	Neikvætt
Áhugafólk um samgöngur fyrir alla (ÁS)	Höfuð kostnaðarliðurinn 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. Hluturríkisins 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 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. Með þessum slaka undirbúningi er veruleg hætta á að eftir að 1. lotu Borgarlínunnar er komin komi aldrei neitt framhald. Þetta er talið möguleiki í einni undirbúningsskýrslunni.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell) & Betri Samgöngur ohf.**	Neikvætt

Skjal sótt af '0000000000' dags. 10.11.2026

Áhugafólk um samgöngur fyrir alla (ÁS)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell) & Betri Samgöngur ohf.**	Neikvætt
Áhugafólk um samgöngur fyrir alla (ÁS)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Efla (Efla Consulting Engineers)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Jákvætt
Efla (Efla Consulting Engineers)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Jákvætt
Félag íslenskra bifreiðaeigenda (The Icelandic Automobile Association)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	N/A	Jákvætt
Félag íslenskra bifreiðaeigenda (The Icelandic Automobile Association)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Betri samgöngur ohf.**	Hlutlaust
Félag íslenskra bifreiðaeigenda (The Icelandic Automobile Association)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Betri samgöngur ohf.**	Neikvætt
Félag íslenskra bifreiðaeigenda (The Icelandic Automobile Association)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Betri samgöngur ohf.**	Hlutlaust
Fulltrúar Sjálfstæðisflokks í íbúaráði Miðborgar og Hlíða	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, hugmyndin einfaldari og auðveldari í framkvæmd.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell) & Betri Samgöngur ohf.**	Neikvætt
Fulltrúar Sjálfstæðisflokks í íbúaráði Miðborgar og Hlíða	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell) & Betri Samgöngur ohf.**	Neikvætt
Fulltrúar Sjálfstæðisflokks í íbúaráði Miðborgar og Hlíða	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Jákvætt
Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (Reykjavík City Health Surveillance)	HER telur að vel sé gerð grein fyrir framkvæmdinni og umhverfi hennar. Tekið verður á nauðsynlegum umhverfisþáttum í frummatsskýrslu.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	N/A	Hlutlaust
Íbúaráð Miðborgar og Hlíða	Sálræn endurheimt, fegurð og list eru allt þættir sem eiga að skipta miklu máli í borgarumhverfinu og þarf að hugsa 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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn) & Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Jákvætt
Jón Sigurðsson	Frábær framkvæmd og vel að henni staðið. Þessi framkvæmd á eftir að stórbæta samgöngur í Kópavogsbæ og tengingar við önnur sveitarfélög.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	N/A	Jákvætt

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

Landssamtök hjólreiðamanna (Icelandic Cyclists' Federation)	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	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	N/A	Jákvætt
Landssamtök hjólreiðamanna (Icelandic Cyclists' Federation)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Hlutlaust
Landssamtök hjólreiðamanna (Icelandic Cyclists' Federation)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Neikvætt
Landssamtök hjólreiðamanna (Icelandic Cyclists' Federation)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Jákvætt
Landssamtök hjólreiðamanna (Icelandic Cyclists' Federation)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	N/A	Jákvætt
Landssamtök hjólreiðamanna (Icelandic Cyclists' Federation)	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	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Hlutlaust
Landssamtök hjólreiðamanna (Icelandic Cyclists' Federation)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Hlutlaust
Landssamtök hjólreiðamanna (Icelandic Cyclists' Federation)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Hlutlaust
Landssamtök hjólreiðamanna (Icelandic Cyclists' Federation)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Landssamtök hjólreiðamanna (Icelandic Cyclists' Federation)	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 atriðið til að tryggja að Borgarlínan nái markmiði um breytingu í ferðavenjum.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Landssamtök hjólreiðamanna (Icelandic Cyclists' Federation)	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*)	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Landssamtök hjólreiðamanna (Icelandic Cyclists' Federation)	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)*	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Marta Guðjónsdóttir	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Minjastofnun Íslands (The Cultural Heritage Agency of Iceland)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Minjastofnun Íslands (The Cultural Heritage Agency of Iceland)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Hlutlaust
Minjastofnun Íslands (The Cultural Heritage Agency of Iceland)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Minjastofnun Íslands (The Cultural Heritage Agency of Iceland)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Neikvætt
Minjastofnun Íslands (The Cultural Heritage Agency of Iceland)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Minjastofnun Íslands (The Cultural Heritage Agency of Iceland)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust

Skjal sótt af '00000000000' dags. 10.11.2026

Minjastofnun Íslands (The Cultural Heritage Agency of Iceland)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Náttúrufræðistofnun Íslands (Icelandic Institute of Natural History)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Náttúrufræðistofnun Íslands (Icelandic Institute of Natural History)	Náttúrufræðistofnun Íslands áskilur sér rétt til frekari athugasemda á síðari stigum er tengjast skipulagsgerð og framkvæmdum á Borgarlínu.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	N/A	Hlutlaust
Ómar Stefánsson	Nota tveggja hæða vagna frekar en langa liðvagna. Það sparar í gerð á umferðarmannvirki (biðstöðvum).	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Hlutlaust
Öryrkjabandalag Íslands (The Icelandic Disability Alliance)	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 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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Hlutlaust
Öryrkjabandalag Íslands (The Icelandic Disability Alliance)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn) & Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Hlutlaust
Óskar Guðmundsson	Finnst kostnaðarmat borgarlínu skakkt.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Neikvætt
Skipulagsstofnun (The Icelandic Planning Agency)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Jákvætt
Skipulagsstofnun (The Icelandic Planning Agency)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Jákvætt
Skipulagsstofnun (The Icelandic Planning Agency)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Hlutlaust
Skipulagsstofnun (The Icelandic Planning Agency)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Skipulagsstofnun (The Icelandic Planning Agency)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Skipulagsstofnun (The Icelandic Planning Agency)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Skipulagsstofnun (The Icelandic Planning Agency)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Skipulagsstofnun (The Icelandic Planning Agency)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Skipulagsstofnun (The Icelandic Planning Agency)	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 við á, lagt mat á samlegðaráhrif með öðrum framkvæmdum.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Skipulagsstofnun (The Icelandic Planning Agency)	Tilefni til að bera saman valkosti varðandi útfærslu sniða þar sem göturými er takmarkað og víkja þarf frá kjörsniði.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Hlutlaust
Sveinn Óskar Sigurðsson, fulltrúi Miðflokks í Mosfellsbæ	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Neikvætt
Þorsteinn Valur Baldvinsson	Mikilvægt er að hafa í huga vegalengdir og aðgengi sjúkraflutningabíla að næstu bráðamóttöku.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

Umhverfisstofnun (The Icelandic Environment Agency)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Umhverfisstofnun (The Icelandic Environment Agency)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Umhverfisstofnun (The Icelandic Environment Agency)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar) & PM**	Hlutlaust
Una Eyþórsdóttir	Líst vel á þessa framkvæmd, vel útfærð og á eftir að koma samgöngum í betra horf.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	N/A	Jákvætt
Vegagerðin (IRCA)	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 umferðaröryggis stórnunar 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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Jákvætt
Vegagerðin (IRCA)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Hlutlaust
Vegagerðin (IRCA)	Vegagerðin vísar til samvinnu Vegagerðar og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu í verkefnastofu Borgarlínu hvað útfærslur varðar, umferðarflæði og aðra umferðartæknilega þætti.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Jákvætt
Veitur (Veitur Utilities)	Umfjöllun um áhrif Borgarlínu á innviði og framkvæmdum þeim tengdar eru af skornum skammti í tillögunni.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Neikvætt
Veitur (Veitur Utilities)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Hlutlaust
Veitur (Veitur Utilities)	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Veitur (Veitur Utilities)	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 veitumannvirk* i verði endurskoðaður með tilliti til upplýsinga sem fram koma í fyrirliggjandi gögnum.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Veitur (Veitur Utilities)	Veitur eru reiðubúnar til samstarfs og samráðs vegna aðalskipulagsbreytinganna og þeirra athugasemda sem hér eru settar fram.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn) & Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Jákvætt
Veitur (Veitur Utilities)	Veitur hafa sett fram teikningar sem sýna fram á hvaða lagnir þarf að endurnýja o.s.frv., teikningar fylgja umsögn.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Jákvætt
Vilhjálmur Guðlaugsson	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.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Vilhjálmur Guðlaugsson	Nú þegar er rafbílavæðing landsmanna á fullu skriði, gera má ráð fyrir að yfir 90% einkabíla verði rafdrifnir 2035, Borgarlína mun þessvegna ekki hafa áhrif á CO_2.	Öll Borgarlínan	Öll Borgarlínan	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Minjastofnun Íslands (The Cultural Heritage Agency of Iceland)	Nauðsynlegt er að kannað verði hvort einhverjar minjar séu á því svæði í Fossvogi sem Borgarlínan mun þvera. Einnig þarf að skrá og taka afstöðu til herminja sem eru í Öskjuhlíð og við flugvöllinn í Reykjavík (7. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012).	6	Öskjuhlíð	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Íbúaráð Laugardals	Ráðið leggur áherslu á samtal við íbúa og samtök þeirra og að gætt sé að upplýsingagjöf á undirbúnings- og framkvæmdatíma. Ráðið telur að eyrnamerkja þurfi sérstaklega fjármuni til þessa þáttar. Myndræn og aðgengileg upplýsingagjöf á hverju framkvæmdastigi (þar sem leggja má til gundvallar Mannréttindastefnu Reykjavíkurborgar) er mikilvæg fyrir ibúa, sem og að þeim séu með ýmsum hætti kynntar þær leiðir sem þeir hafa til þess að koma ábendingum sínum á framfæri og óska eftir upplýsingum og/eða samtali.	3	Suðurlandsbraut	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell)**	Jákvætt
Landssamtök hjólreiðamanna (Icelandic Cyclists' Federation)	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.	3	Suðurlandsbraut	**Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Neikvætt

Skjal sótt af '0000000000' dags. 10.11.2026

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (Reykjavík City Health Surveillance)	HER telur þó að gera þurfi sérstaklega grein fyrir þeim áhrifum sem framkvæmdin getur haft á lífríki Tjarnarinnar ef lega Borgarlínu um Fríkirkjuveg kallar á rask eða skerðingu. Í botnlögum Tjarnarinnar er staðfest þungmálmamengun og gætu framkvæmdir rótað upp botnleðju með neikvæðum afleiðingum fyrir lífríki. Sérstaklega skal gera grein fyrir muninum á umhverfisáhrifum þeirrar leiðar og öðrum valkostum á leggnum að Lækjargötu. Eins telur HER að fyrirhuguð lega Borgarlínu yfir Elliðavog kalli á nánari athugun. Svæðið er þegar undir miklu álagi vegna fjölda framkvæmda og meta þarf sérstaklega möguleg áhrif á lífríki auk mengunarhættu á framkvæmdatíma.	2 og 4	Tjörnin	**Borgarlína EIA lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Náttúrufræðistofnun Íslands (Icelandic Institute of Natural History)	Borgarlínan mun liggja meðfram Reykjavíkurtjörn sem er á gildandi náttúruminjaskrá. Við hönnun og framkvæmd á vegstæði Borgarlínunnar þarf að taka tillit til lífríkis Tjarnarinnar og varast neikvæð áhrif á vatnsbúskap. Huga þarf að mótvægisaðgerðum ef framkvæmdir hafa áhrif á rennsli grunnvatns í Tjörnina eða auka mengunarálag. Þá þarf að taka tillit til fuglalífs og við hönnun og framkvæmdir huga að því að truflun vegna hávaða, ljósmengunar og endurkasts frá gleri eða öðrum glansandi flötum valdi ekki hættu fyrir fugla sem dvelja og heimsækja Reykjavíkurtjörn. Sérstaklega þarf að gæta truflunar á varptíma frá maí-ágúst.	5	Tjörnin	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar) & Design Mgmt (Anders og Hallbjörn)**	Hlutlaust
Íbúaráð Miðborgar og Hlíða	Tryggja þarf að lífríki Vatnsmýrarinnar skerðist ekki.	5	Vatnsmýri	**Borgarlína EIA Lead (Rúnar)**	Hlutlaust
Íbúaráð Laugardals	Íbúaráð Laugardals telur að hyggja þurfi að því að ferlið sem er að fara í gang mun valda truflun í daglegu lífi íbúa sem búa nálægt framkvæmdum. Í fyrstu lotu verður meðal annars ráðist í gerð Sæbrautarstokks og kjarnastöðvar í Vogabyggð, auk þess sem tvær almennar stöðvar og ein tengistöð munu rísa á verktíma verkefnisins.	3	Vogabyggð	**Borgarlína Communication Mgmt (Hrafnkell) & Planning Mgt (Ole og Ólöf)**	Neikvætt
Íbúaráð Laugardals	Þar sem endanleg lega yfir Elliðavog liggur ekki fyrir er ókleift að gefa umsögn um hana á þessari stundu, en ráðið vill þó nefna að íbúar hafa viðrað áhyggjur af því að aukin umferð fari inn í hverfið (upp Holtaveg og inn á Langholtsveg) og að framkvæmdin gæti skaðað lífríkið í voginum. Íbúaráðið tekur undir að þetta þarfnist aðgæslu og umræðu þegar þar að kemur.	3	Vogabyggð	**Borgarlína Planning Mgmt (Ole og Ólöf) & EIA Lead (Rúnar)**	Neikvætt

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026