

Viðbrögð framkvæmdaraðila við umsögnum lögbundinna umsagnaraðila og almennings við matsáætlun vegna gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar m.t.t. Borgarlínu.

Nr.	Umsögn	Svar framkvæmdaraðila
<b>1</b>	<b>Kópavogsbær, dags. 4. apríl 2023</b>	
1.1	„Skipulagsráð gerir ekki athugasemdir við framlagða matsáætlun“	Umsögnin krefst ekki viðbragða.
<b>2</b>	<b>Náttúrufræðistofnun Íslands, dags. 27. apríl 2023</b>	
2.1	<p>„Áhrif framkvæmdarinnar á náttúru Elliðaárdals, Elliðaárvogs og Elliðaánna sjálfra er það atriði sem tengist fagsviði Náttúrufræðistofnunar mest. Þar vega þyngst bein áhrif vegna rasks á framkvæmdasvæðinu en einnig er mikilvægt að taka fram að áhrifaþættir eins og hljóðvist og loftgæði sem alla jafna eru metin með tilliti til áhrifa á fólk hafa einnig áhrif á náttúru, sérstaklega dýralíf, og þá mögulega yfir stærra svæði en hið eiginlega framkvæmdasvæði.</p> <p>Fjallað er um þrjár lausnir fyrir leið Borgarlínu á vegkaflanum milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka. Ein þeirra, að Borgarlína liggja í austurkanti Reykjanesbrautar, getur verið útfærð þannig að legan verður mjög nálægt innsta hluta Elliðaárvogar og vestari kvísl Elliðaánna.</p> <p>Tvær meginútfærslur á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar verða til skoðunar í umhverfismatinu. Önnur útfærslan felur í sér frárein inn á brú sem mun liggja yfir Reykjanesbraut til að tryggja vinstri beygju inn á Bústaðaveg. Sú útfærsla mun krefjast þess að fara inn í Elliðaárdal og valda þar raski í mikilli nálægð við vestari kvísl Elliðaánna. Hin útfærslan felur í sér mun minna rask.</p> <p>Þá ber að geta þess að möguleiki er til staðar fyrir allar útfærslur að Reykjanesbraut sé hliðrað til vesturs og þar með lengra frá viðkvæmum náttúrusvæðum. Jákvætt er að þetta sé almennt skilgreint sem möguleiki því þannig er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum allra útfærsla sem koma til greina á náttúru Elliðaárdalsins.</p> <p>Náttúrufræðistofnun gerir ekki athugasemdir við áformað mat á helstu áhrifaþætti sem tengjast fagsviði stofnunarinnar þ.e. jarðmyndanir,</p>	<p>Í samræmi við umsögn Náttúrufræðistofnunar verða áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf metin fyrir hina mismunandi valkosti og verður matið byggt á fyrirbyggjandi gögnum. Áhersla verður lögð á fuglalíf í vestari kvísl Elliðaáa.</p>

	<p>landslag og sjónræna þætti, vatnafar og vatnalíf og mun fá tækifæri til að veita álit sitt um samanburð á valkostum í umhverfismatsskýrslunni.</p> <p>Ekki er stefnt að því að frekari umfjöllun um gróður eða fugla og spendýr. Að mati Náttúrufræðistofnunar ætti að fjalla um áhrif á fugla þar sem fuglalíf í Elliðaárvogi og á vestari kvísl Elliðaánna er allnokkuð og m.a. sjaldgæfar fuglategundir sem halda þar til eins og gulendur á veturna. Slæmt væri að fjalla ekkert um möguleg áhrif þeirra valkosta sem fara mjög nærri þessum svæðum á fuglalífið, ekki síður en á vatnalíf. Gögn um fuglalíf ættu að vera nægjanleg til að hægt sé að leggja mat á áhrifin og því ólíklegt að þörf sé á ítarlegri úttekt.“</p>	
<p><b>3</b></p>	<p><b>Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur, dags. 27. apríl 2023</b></p>	
<p>3.1</p>	<p>„HER telur að almennt sé vel gert grein fyrir því hvernig matið verður unnið, hvaða þættir verða metnir og hvaða valkostir verða metnir. HER gerir þó athugasemdir við nokkur atriði:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Í kafla 2.3. um fyrirliggjandi skipulagsáætlanir og aðrar opinberar stefnur eru taldar upp þær stefnur sem framkvæmdin skal taka mið af. HER telur að hér mætti bæta við Hreint loft til framtíðar - áætlun um loftgæði á Íslandi 2018-2029.</li> <li>• Komið er inn á það í kafla 2.5. um leyfisveitingar að ákveðnir þættir framkvæmdarinnar, s.s. tímabundin aðstaða eins og vinnubúðir, séu háðir starfsleyfi HER. HER bendir einnig á að leyfi þarf fyrir mögulegum efnisgeymslu eða efnisvinnslusvæðum.</li> <li>• Í kafla 5.1.2. um umferð á framkvæmdatíma er komið inn á mengun vegna umferð vinnuvéla og tilgreint að gerð verði grein fyrir fyrirkomulagi vegna þessa. HER tekur fram að undir þessum þætti þarf að tilgreina mótvægisáðgerðir, ekki aðeins á framkvæmdasvæðinu sjálfu heldur einnig við efnisflutninga í gegnum borgina.</li> <li>• Í kafla 5.2.2.4. um staðbundin loftgæði þarf að tilgreina að einnig verði fjallað um mótvægisáðgerðir vegna</li> </ul>	<p>Framkvæmdaraðili þakkar ábendingarnar. Við mat á áhrifum framkvæmdarinnar verður tekið mið af eftirfarandi áætlun: <i>Hreint loft til framtíðar - áætlun um loftgæði á Íslandi 2018-2029</i>. Í umhverfismatsskýrslu verður jafnframt tekið fram að framkvæmdin sé háð leyfi fyrir mögulegum efnisgeymslum eða efnisvinnslusvæðum. Þá verður fjallað um mótvægisáðgerðir vegna mengunar á framkvæmdatíma í tengslum við umferð vinnuvéla, efnisflutninga og geymslusvæði, sem og öryggismál á framkvæmdasvæðinu.</p> <p>Lögð verði áhersla að efnisflutningar verði í lágmarki og að það sem til fellur verði nýtt á svæðinu í sem mestu mæli.</p>

	<p>loftmengunar, sérstaklega er varðar ryk- og útblástursmengun á framkvæmdatíma.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>HER bendir á að sé þörf á geymslusvæðum fyrir tæki, búnað og efni þarf að velja slíkum svæðum stað þar sem þau valda sem minnstri hættu á mengun, óþægindum og ónæði fyrir almenning og umhverfi. Tryggja þarf einnig að öryggismál séu í lagi, að ekki sé slyshætta af slíkum geymslusvæðum.</li> </ul> <p>HER áskilur sér rétt á að koma með frekari athugasemdir síðar í matsferlinu.“</p>	
<b>4</b>	<b>Hafrannsóknarstofnun, dags. 3. maí 2023</b>	
4.1	<p>„Hafrannsóknastofnun bendir á að þær lausnir (valkostir) fyrir legu Borgarlínu, sem til skoðunar eru, fara mjög mismunandi nálægt Vesturkvísl Elliðaáa. Lausn 6 (N3) liggur t.d. mjög nálægt vesturbakka Vesturkvíslar á svæðinu frá ós og upp að Bústaðavegi og gæti haft áhrif á lífríki kvíslarinnar. Lífríki Vesturkvíslar Elliðaánna hefur ekki verið vakt að með reglubundnum hætti frá árinu 2010 en vitað er að þar var mikill þéttleiki af seiðum laxfiska (urriða og lax), sérstaklega eftir að farið var í aðgerðir til að endurheimta búsvæði laxfiska í Elliðaám neðan Árbæjarstíflu á árunum 2003-2004 (Þórólfur Antonsson og Friðþjófur Árnason 2011). Í umhverfismati þarf að gera grein fyrir hvernig meta skal áhrif af Borgarlínu, milli Vogabyggðar og Mjóddar, á lífríki Vesturkvíslar Elliðaáa og mögulegum mótvægisáðgerðum.“</p>	<p>Verði valkostur 6 valin, þ.e. Borgarlína í austurkanti Reykjanesbrautar, gæti hún lent nálægt vestari kvísl Elliðaáa. Reiknað er með að Borgarlína aki að mestu leyti í hæð Reykjanesbrautar en geti verið tekin niður í Elliðaárdal til að koma fyrir Borgarlínustöðvum.</p> <p>Í umhverfismatskýrslu verður lagt mat á áhrif mismunandi valkosta fyrir legu Borgarlínu á vatnalíf og lagðar til viðeignandi mótvægisáðgerðir ef þurfa þykir.</p>
4.2	<p>„Einnig vekur Hafrannsóknastofnun athygli á að sú framkvæmd (matsáætlun) sem hér er til umfjöllunar er aðeins ein af mörgum framkvæmdum sem fyrirhugaðar eru, eða eru þegar hafnar, á vatnasviði Elliðaáa (t.d. þverun Borgarlínu á ósasvæði Elliðaáa, landfyllingar við Elliðaárvoga og Sundabraut). Samlegðaráhrif margra framkvæmda geta verið mikil þó áhrif einstakra framkvæmda sé metin ásættanleg.“</p>	<p>Í umhverfismatskýrslu verður gerð grein fyrir öðrum framkvæmdum sem fyrirhugaðar eru á vatnasviði Elliðaáa og við mat á áhrifum á vatnalíf verður í umhverfismatskýrslu tekið tillit til samlegðar með öðrum framkvæmdum. Skoða þarf samhengi við aðrar deiliskipulagsáætlanir og hvort frekari vöktun á vestari kvíslar Elliðaáa þurfi að eiga sér stað.</p>
<b>5</b>	<b>Reykjavíkurborg, dags. 4. maí 2023</b>	
5.1	<p>„Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðveggar og að útfæra leið Borgarlínu á leggnum</p>	<p>Allir útreikningar á afköstum við gatnamótin hafa miðast við aukningu í umferð til ársins 2025, nokkurn veginn á þeim tíma sem áætlað er að</p>

milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka. Í þessu felst að efla samgöngur allra ferðamáta, minnka umferðartafir á háannatíma og auka umferðaröryggi. frá matsáætlunni:

„Reykjanesbraut (þjóðvegur 41) liggur frá mislægum gatnamótum Miklubrautar, Sæbrautar og Vesturlandsvegur að Keflavíkurlflugvelli og er einn fjölfarnasti vegur landsins. Sá hluti Reykjanesbrautar sem framkvæmdin nær til, liggur frá Súðarvogi að mislægum gatnamótum við Stekkjarbakka. Gatnamót Bústaðavegar og Reykjanesbrautar eru innan þess vegkafla, en í dag eru þau í plani og ljósastýrð. Mynd 2.1 sýnir fyrirhugað framkvæmdasvæði og næsta nágrenni þess.

Reykjanesbraut/Sæbraut er í grunninn 2+2 akreina vegur með 7 m breiðan miðdeili á kaflanum frá Súðarvogi að Bústaðavegi. Leyfilegur hámarkshraði er 60 km/klst. Undir brúm á Vesturlandsvegi/Miklubraut bætast við fléttureinar gatnamótanna. Sunnan gatnamóta Miklubrautar verða að- og fráreinar að sjálfstæðum akreinum þannig að í reynd eru 3+3 akreinar frá gatnamótum Miklubrautar að Bústaðavegi.“

Reykjavíkurborg vill áréttta, að gert er ráð fyrir að íbúum höfuðborgarsvæðisins fjölgi um 70.000 til ársins 2040 m.v. mannfjölda árið 2019 skv. miðspá úr AR2040 sem tekur mið af landsspá Hagstofu Íslands, þar af er gert ráð fyrir að íbúum Reykjavíkur fjölgi um 32.500. Íbúafjöldi Reykjavíkurborgar var 127.411 árið 2019 og 100.820 í nágrennasveitarfélögum. Sama ár voru 73% ferða íbúa Reykjavíkur sem bílstjóri eða farþegi í einkabíl en 74% ferða alls höfuðborgarsvæðisins, svo 75,3% ferða nágrennasveitarfélaga hafa verið sem bílstjóri eða farþegi í einkabíl. Markmið í Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar 2040 er að 50% ferða innan Reykjavíkur verði í einkabíl en markmið svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins er að 58% ferða að hámarki verði farnar í einkabíl. Ef meðalfjöldi ferða á einstakling breytist ekki (3,9 ferðir/einstakling í Rvk og 3,8 ferðir/einstakling á hbsv) má heildarfjöldi bílferða einungis hækka um rétt rúm 2% til ársins 2040 til að uppfylla markmið um breyttar ferðavenjur.

2019

2040

framkvæmdum ljúki. Til að mæta ferðaþörf íbúa er mikilvægt að bæta samgöngur allra, og þar með talið Borgarlínu. Einhverra aðgerða er þörf við gatnamótin, óháð útfærslu, til að koma Borgarlínu þar í gegn. Framkvæmdin miðar því ekki einungis að því að breyta flæði við gatnamótin heldur einnig að útfæra leið Borgarlínu milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka. Í einhverjum útfærslum er einnig verið að bæta göngu- og hjólaleiðir milli Elliðaárdals og Vogabyggðar. Aðgerðin má því teljast sem mikilvægur liður í því að efla samgöngur fyrir alla vegfarendahópa.

	<p><i>Íbúafjöldi</i></p> <p><i>Reykjavíkurborg</i>            127.411            159.911</p> <p><i>Nágrannasamfélög</i>        100.820            138.320</p> <p><i>Hlutfall ferða í bíl</i></p> <p><i>Reykjavíkurborg</i>            73%                50%</p> <p><i>Höfuðborgarsvæðið</i>        74%                58%</p> <p><i>Nágrannasveitarfélög</i>    75,26%            67,25%</p> <p><i>Fjöldi ferða í bíl</i></p> <p><i>Reykjavíkurborg</i>            362.739            311.826</p> <p><i>Nágrannasveitarfélög</i>    288.347            353.470</p> <p><i>Heildarfjöldi ferða</i>        651.087            665.297</p> <p>“</p>	
<b>6</b>	<b>Veitur, dags. 15. maí 2023</b>	
6.1	<p>„Veitur fengu senda ítrekun um umsagnarbeiðni 3.maí  Veitur gera ekki athugasemd við það hvernig framkvæmdaraðili hyggst vinna að umhverfismati framkvæmdarinnar. Veitur skoðuðu valkosti með Vegagerðinni mars – maí á síðasta ári og munum vera í frekara samstarfi á seinni stigum skipulagsvinnunar.“</p>	Umsögnin krefst ekki viðbragða.
<b>7</b>	<b>Samgöngustofa, dags. 19. maí 2023</b>	
7.1	„Samgöngustofa hefur ekki athugasemdir“	Umsögnin krefst ekki viðbragða.
<b>8</b>	<b>Elmar Freyr Torfason, dags. 19. apríl 2023</b>	
8.1	„Hér fer skoðun leikmanns, íbúa í Reykjavík og áhugamanns um skipulagsmál.“	Í matsáætlun eru kynntir nokkrir valkostir fyrir útfærslu gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, og leið Borgarlínu á milli fyrirhugaðrar Vogastöðvar og Stekkjarbakka. Aðeins einn valkostur kemur til með að hafa áhrif á núverandi göngu- og hjólaleið vestan

	<i>Þessi gatnamót hafa verið mér mjög hugleikin undanfarin ár, sú meining að setja mislæg gatnamót með því raski á Elliðaánum og Elliðaárdal sem þeim fylgja er að mínu mati algerlega ósættanleg, vestasti áll Elliðaáa og göngu og hjólaleið vestan Elliðaáa verða fyrir óbætanlegu tjóni.“</i>	Elliðaáa, það er valkostur 6a, Borgarlína í austurkanti Reykjanesbrautar m.v. núverandi legu Reykjanesbrautar. Fyrir þann valkost er gert ráð fyrir að göngu- og hjólaleið verði færð til austurs, yfir í hólmann. Fyrir aðra valkosti er ekki gert ráð fyrir að breytingar verði gerðar á legu göngu- og hjólaleiða. Gerð hefur verið flóðagreining á þessum breytingum og verður tekið tillit til þeirra í mati á umhverfisáhrifum. Í umhverfismatsskýrslu verður lagt mat á áhrif framkvæmdarinnar og útivist og vatnafar þar sem þetta verður skoðað.
8.2	<i>„Sennilega kæmi það best út fyrir akandi umferð á Reykjanesbraut og eftir atvikum Ártúnsbrekku og Miklubraut að loka þarna fyrir vinstri beygju af Bústaðavegi á Reykjanesbraut sem og vinstri beygju af Reykjanesbraut á Bústaðveg.“</i>	Einn af þeim valkostum sem kynntur er í matskýrslu og verður til skoðunar í umhverfismatinu er svokölluð „hægri inn, hægri út“ lausn sem gerir ráð fyrir því að vinstri beygjum verði lokað.
8.3	<i>„Almenningssamgöngur að og frá Bústaðahverfi (Bústaðaveg) mætti leysa með því að opna á milli Stjörnugrófar og Fossvogsbrúnar inná hringtorg við Stekkjarbakka og þaðan á Reykjanesbraut.“</i>	Slík framkvæmd er fyrir utan skoðunarsvæði gatnamótanna. Ábendingunni verður komið áleiðis.
<b>9</b>	<b>Florian Stascherck, dags. 18. apríl 2023</b>	
9.1	<i>„Ég er með umsögn varðandi tengingu Borgarlínu við Vogabyggð í lausn 6, N2-N4, sérstaklega N2: Er tryggt að beygjuradíusar í N2 (en líka í N3 &amp; N4) leyfa Borgarlínu að keyra á fullu hraða? (80km/klst eða 90km/klst, hvaða hraði er áætluð?).“</i>	Beygjuradíusar í öllum lausnum uppfylla veghönnunarstaðla fyrir hönnunarhraða. Leyfilegum hámarkshraða á Reykjanesbrautinni verður ekki breytt.
9.2	<i>„Hvaða áhrif hefur N2-N4 í lausn 6 vs N1 í lausn 5 eða 7 á ferðatími borgarlínunnar?“</i>	Mismunur á ferðatíma milli lausna liggur bæði í mögulegri Borgarlínustöð í Elliðaárdal þegar Borgarlína liggur austan Reykjanesbrautar, og mismunandi aksturshraða. Ferðatími og bætt þjónusta eru mikilvægir þættir sem mun verða horft til við ákvörðun um legu Borgarlínu.
<b>10</b>	<b>Anna Magnúsdóttir, dags. 25. apríl 2023</b>	
10.1	<i>„Ég er íbúi í Kúrlandi og vil koma á framfæri óánægju með fyrirhugað afnám vinstribeygja á gatnamótum Bústaðavegar og Reykjanesbrautar.“</i>	Ekki er unnt að leysa vinstri beygju af Bústaðavegi inn á Reykjanesbraut án þess að fara inn á verndarsvæði Elliðaárdals. Auk þess myndi vinstri beygja á brú frá Bústaðavegi inn á Reykjanesbraut enda í of lítilli

*Það er að mínu mati skerðing á lífsgæðum þeirra sem búa austarlega í Fossvoginum ef vinstribeygjuni frá Bústaðavegi yfir á Reykjanesbraut verður lokað varanlega enda mun það til dæmis lengja akstursleiðina út úr bænum um Vesturlandsveg.*

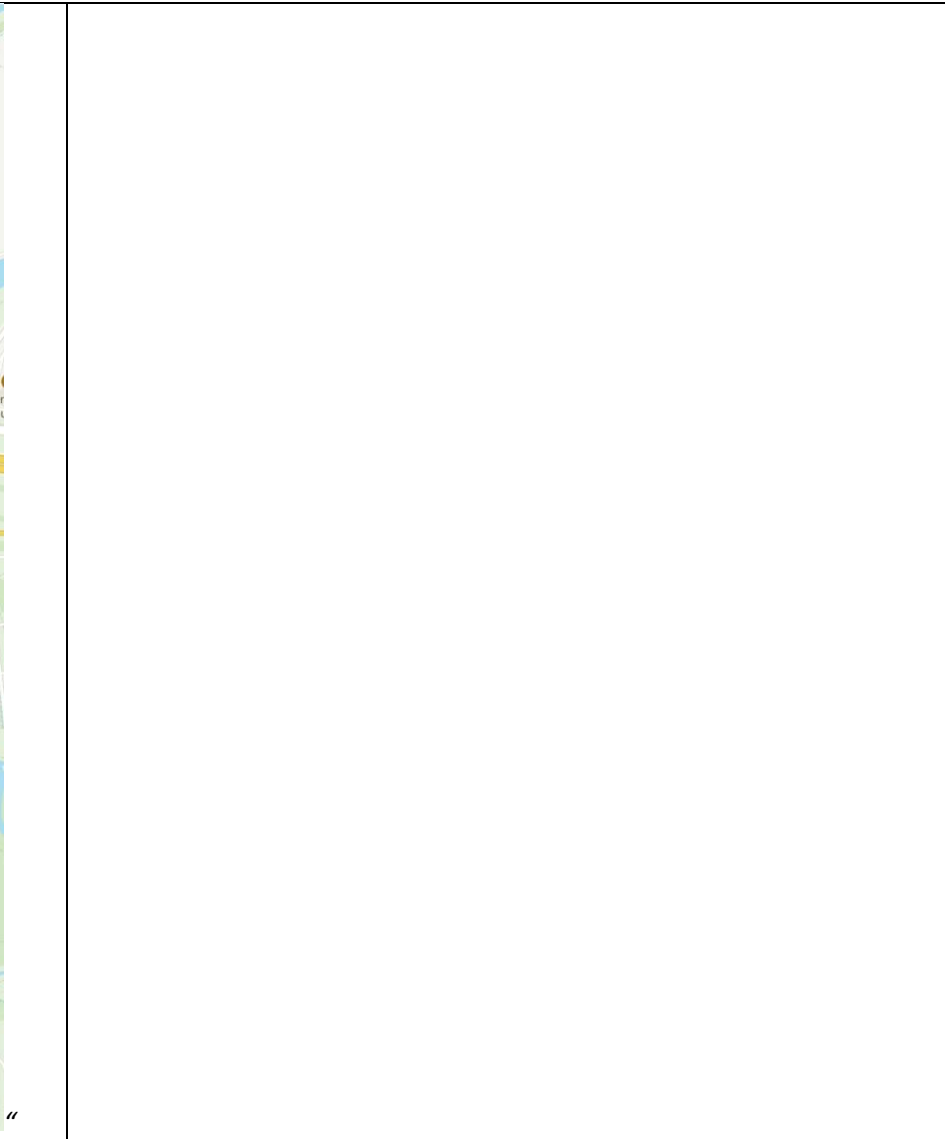
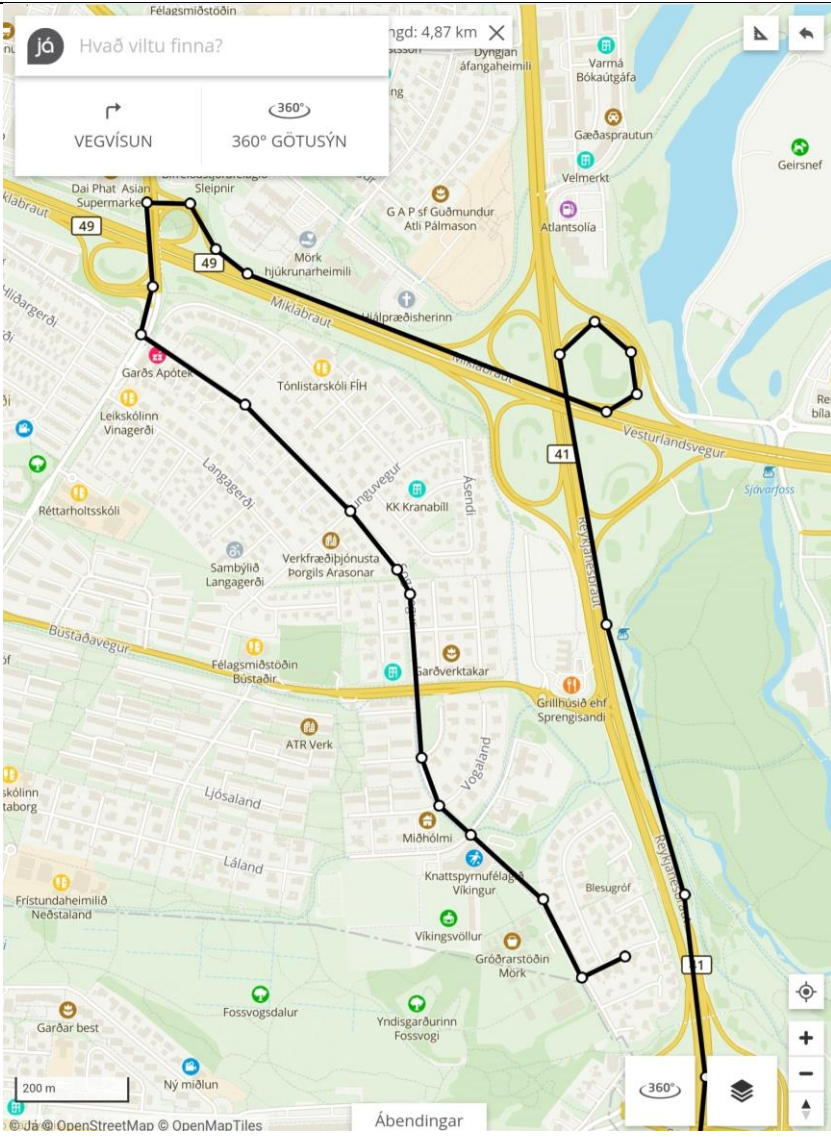
*Þá finnst mér algjörlega óásættanlegt að afnema vinstribeygju af Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg. Þeir sem koma akandi norður Reykjanesbraut og ætla til dæmis inn í Blesugróf þurfa þá að taka krókinn sem sést á meðfylgjandi mynd og lengir það leið þeirra um meira en 2,5 km miðað við ef beygt væri inn á Bústaðaveg. Auk þess sem sú umferð færirist m.a. yfir á íbúðagötuna Sogaveg. Ég fæ alls ekki séð að það að keyra þennan langa aukakrók í hvert sinn samræmist því markmiði að „efla samgöngur allra ferðamáta, minnka umferðartafir á háannatíma og auka umferðaröryggi“ eins og minnst er á í skýrslunni undir liðnum „Tilgangur og markmið“!*

*Það má alveg koma hér fram að ég er ekki ein af þeim sem sjá enga aðra samgöngukosti en einkabílinn enda samgönguhjóla ég allan ársins hring og mín fimm manna fjölskylda hefur alla tíð aðeins átt einn bíl í senn. Maki og þrjú fullorðin börn taka gjarnan strætó, hjóla, hlaupahjóla eða ganga.*

*En nú finnst hjólreiðamanneskjunni þrengrt um of að bílaumferð með þessum breytingum, sérstaklega ef útfærslan „hægri inn/hægri út“ verður að veruleika.*

fjarlægð frá gatnamótum Miklubrautar og Reykjanesbrautar (slafu gatnamót). Göng kæmu heldur ekki til greina með tilliti til flóðamála.

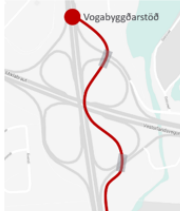


Ekki hefur verið tekin afstaða til þess hvaða lausn verður valin fyrir gatnamótin, þ.e. vinstri beygja á brú eða engar vinstri beygjur en til hliðsjónar liggja greiningar á áætluðum áhrifum mismunandi útfærsla á ferðatíma.





10.2	„Aðal strætó okkar hverfis tekur einmitt vinstribeygju inn á Bústaðaveg á leið sinni úr Mjódd og sé ég ekki annað en að strætósamgöngur hér í austurhluta Fossvogs muni versna til muna við breytinguna.“	Ábending móttekin, verið er að vinna að þessum þætti í því verkefni sem snýr að gerð nýs leiðanets Strætó.
<b>11</b>	<b>Íbúaráð Háaleitis- og Bústaðahverfis, dags. 26. apríl 2023</b>	
11.1	<p>„Breytingar á umræddum gatnamótum Bústaðavegar og Reykjanesbrautar og tilheyrandi rask vegna framkvæmda við þær munu hafa talsverð áhrif íbúa í Háaleitis- og Bústaðahverfi. Á framkvæmdatíma má ætla að rask verði talsvert vegna breytinga á flæði bílaumferðar, hávaða og loftmengunar frá framkvæmdasvæðinu og aðgengis gangandi og hjólandi vegfarenda að Elliðaárdalnum svo eitthvað sé nefnt. Leggur íbúaráð Háaleitis- og Bústaðahverfis áherslu á það að á framkvæmdatíma verði horft til eftirfarandi atriða:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Truflun á hljóðvist og loftgæðum í nágrenni framkvæmdasvæðisins verði haldið í lágmarki.</li> <li>- Gæta þarf vel að því að tímabundnar breytingar á flæði bílaumferðar dragi ekki úr öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda í hverfinu.</li> <li>- Tryggja þarf að almenningsamgöngur um hverfið raskist ekki og að gott aðgengi verði að biðskýlum.</li> <li>- Elliðaárdalurinn er mikilvægt útivistarsvæði íbúa hverfisins auk þess sem að í gegnum framkvæmdasvæðið liggur einn af stofnstígum Reykjavíkur. Tryggja þarf aðgengi íbúa að Elliðaárdalnum á framkvæmdatíma og gæta þess að öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda um svæðið verði tryggt.“</li> </ul>	Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um hljóðvist og loftgæði og lagðar til viðeignandi mótvægisaðgerðir til að lágmarka áhrif á framkvæmdatíma. Einnig verður gerð grein fyrir því hvernig umferð og aðgengi verði háttáð á framkvæmdatíma.
11.2	„Í matsáætluninni eru taldar til ólíkar útfærslur á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar og legu sérreinar Borgarlínunnar í þversniði Reykjanesbrautarinnar. Þeim er lýst með grófum hætti en að svo stöddu engin frekari gögn dregin fram sem lýsa þeim ólíku kostum og göllum sem fylgja hverri útfærslu. Ótímabært er því að draga fram einhver sjónarmið um hverja útfærslu. Við frekari þróun tillagnanna og við val á tiltekinni útfærslu til framkvæmdar vill íbúaráð Háaleitis- og	Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um aðgerðir til að draga úr hljóð- og loftmengun, ef þurfa þykir, byggt á niðurstöðum umhverfismatsins. Einnig verður lagt mat á áhrif á samgöngur og m.a. skoðað hvernig umferð kemur til með að breytast innan Háaleitis- og Bústaðahverfis m.t.t. mismunandi lausna fyrir gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar og gerð grein fyrir fyrirkomulagi Borgarlínustöðva. Þá

	<p><i>Bústaðahverfis aftur á móti draga skýrt fram mikilvægi þess að horft verði til þeirra sjónarmiða sem íbúar í hverfinu hafi fram að færa um framkvæmdina. Leggur íbúaráðið í því samhengi áherslu á að horft verði á eftirfarandi atriði:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Mikil hljóð- og loftmengun hlýst af allri þeirri bílaumferð sem ekur um Reykjanesbraut. Draga þarf með sem mestum hætti úr þeim neikvæðu áhrifum sem af hljóð- og loftmenguninni hlýst, bæði í aðliggjandi íbúabyggð en einnig í Elliðaárdalnum.</i></li> <li>- <i>Breytingar á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar munu augljóslega hafa áhrif á bílaumferð innan hverfisins. Velja ætti þá útfærslu sem er líklegust til að draga úr óþarfa bílaumferð um og í gegnum hverfið.</i></li> <li>- <i>Ólíkar útfærslur á legu sérreina Borgarlínunnar munu hafa áhrif á mögulegt aðgengi íbúa hverfisins að leiðakerfi Borgarlínunnar. Velja ætti þá útfærslu sem er líklegust til að tryggja gott aðgengi íbúa að Borgarlínunni og um leið notenda Borgarlínunnar að Háaleitis- og Bústaðahverfi, Elliðaárdal og Fossvogsdal.</i></li> <li>- <i>Ólíkar útfærslur á legu sérreina Borgarlínunnar munu einnig hafa ólík áhrif á umhverfi Elliðaárdalsins. Elliðaárdalurinn er mikilvægt útivistarsvæði íbúa hverfisins og mikilvægt að staðið verði vörð um umhverfi hans og aðgengi íbúa að dalnum.“</i></li> </ul>	<p>verða áhrif á Elliðaárdal og Elliðaárnar metin, s.s. áhrif á útivist, náttúruminjar, vatnafar og vatnalíf.</p>
<p><b>12</b></p>	<p><b>Landssamtök hjólréiðamanna, dags. 27. apríl 2023</b></p>	
<p>12.1</p>	<p><i>„LHM vilja minna á að samkvæmt grunnþversniði Borgarlínu eiga að vera göngu og hjólastígar samsíða Borgarlínu. Ef þessi hluti Borgarlínu býður ekki upp á að hafa göngu- og hjólastíga samsíða Borgarlínu vegna t.d. umferðarhávaða, mengunar eða umferðarhættu þarf að gera ráð fyrir göngu- og hjólastígum eftir sama ási sem eru af fullkomnum gæðum og bjóða upp á beinar, greiðar og öruggar göngu- og hjólaleiðir.</i></p>	<p>Fyrir lausn 6 þar sem Borgarlína er í austurkanti Reykjanesbrautar og tengist Vogabyggð með lausnum N3 eða N4 (sjá mynd hér að neðan) er mögulegt að hafa göngu- og hjólastíg samsíða Borgarlínu sem síðan tengjast núverandi stígakerfi í Elliðaárdal. Fyrir aðrar lausnir verður núverandi stígakerfi haldið óbreyttu í þessu verki. Í lausn N2 er ekki unnt að leysa göngu- og hjólastíga samsíða Borgarlínu vegna þrengsla undir núverandi brú Miklubrautar.</p>

	<p>LHM vilja jafnframt benda á að mislæg slaufugatnamót Reykjanesbrautar, Miklubrautar, Vesturlandsvegur og Sæbrautar eru mikill farartálmi fyrir alla virka vegfarendur í borginni. Reynt hefur verið að skapa leiðir austur-vestur og norður-suður í kringum gatnamótin en þær leiðir eru oft í raun lykkja á leið virkra vegfarenda. Lykkjur sem lagðar eru á leið virkra vegfarenda eru líklegar til að draga úr hlutfalli virkra ferðamáta í ferðavenjum. Æskilegt er að til verði beinar, greiðar og öruggar leiðir gangandi og hjólandi í gegnum þessi gatnamót. Leið Borgarlínu í gegnum gatnamótin gæti orðið eins slík leið norður-suður.“</p>	<p>Í útfærslum 5a+b2 og 6a+b2, er gert ráð fyrir að núverandi undirgöng undir Reykjanesbraut, við Blesugróf, verði breikkuð og sjónlengdir bættar. Í Lausn 6a2 er hins vegar gert ráð fyrir að færa þurfi göngu og hjólastíga austur í dalinn.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>LAUSN N2</p>  <p>Undir slaufurnar og brýr Miklubrautar</p> <p>Borgarlína í austurkanti Reykjanesbrautar fer í 2 göngum undir Reykjanesbraut. og meðfram stólpum núverandi brúar á Miklubraut.</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>LAUSN N3</p>  <p>Astur fyrir Reykjanesbraut og Miklubraut</p> <p>Borgarlína í austurkanti Reykjanesbrautar. Rampar færðir til. Fer í göngum undir Miklubraut.</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>LAUSN N4</p>  <p>Undir slaufurnar og Vesturlandsveg</p> <p>Borgarlína í austurkanti Reykjanesbrautar. Fer í göngum undir rampa. Kemur upp á milli slaufa.</p> </div> </div>
<p>12.2</p>	<p>„LHM vilja minna á að nauðsynlegt er að bjóða upp á beinar, greiðar og öruggar hjáleiðir framhjá framkvæmdasvæðinu ef framkvæmdir skerða núverandi stíga gangandi og hjólandi á framkvæmdatíma.</p> <p>LHM fer fram á að tekið verði tillit til þessara atriða í umhverfismati fyrirhugaðra framkvæmda.“</p>	<p>Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir því hvernig umferð verður háttáð á framkvæmdatíma.</p>
<p>13</p>	<p>Árni Davíðsson, dags. 27. apríl 2023</p>	
<p>13.1</p>	<p>„Ég legg til að bætt verði við þeim möguleika í umhverfismatinu að þróa byggð á slaufunum þar sem Miklabraut, Vesturlandsvegur, Reykjanesbraut og Sæbraut mætast. Þarna er um 13 ha svæði á besta stað í bænum með frábærar samgöngur til allra átta. Af þeim koma engin fasteignagjöld né útsvar. Það er skynsamlegt að skoða og meta hvort ekki sé hægt að þróa þetta svæði sem núna stendur autt og engum til gagns hvorki mönnum né dýrum. Þessum hugmyndum hef ég lýst í stuttri blaðgrein, Elliðaárborg. <a href="https://heimildin.is/grein/6517/ellidaarborg/">https://heimildin.is/grein/6517/ellidaarborg/</a>.“</p>	<p>Til að byggja á svæði umræddra gatnamóta þarf fyrst að breyta þeim, og því myndi það verða að öðru verkefni sem ekki rúmast innan samgöngusáttmála. Þakkað er fyrir ábendinguna.</p>

14	Samgöngur fyrir alla, dags. 26. apríl 2023	
14.1	<p>„Samtökin Samgöngur fyrir alla, SFA, gera athugasemd við eftirfarandi úr kafla 4.1 í matsáætluninni. Í lausn 4 var gert ráð fyrir að Borgarlína myndi aka í blandaðri umferð á Reykjanesbraut milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka. Ákveðið var að hafa þá lausn ekki með í mati á umhverfisáhrifum vegna þess að lausnin uppfyllir ekki þær kröfur sem gerðar eru til Borgarlínu, enda geri leiðarnet Borgarlínu ráð fyrir að hún aki í sérrými.</p> <p>Eitt af meginmarkmiðum samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins er að umferð á vegum verði greið. Fyrir SV-hornið og raunar landið allt er mjög mikilvægt að tryggja greiða umferð um alla stofnvegi á leiðinni Reykjanesbraut-Sæbraut-Sundabraut. Ekki er hægt að fallast á að kröfur um Borgarlínu gangi framur kröfum um greiða umferð um stofnvegi, enda engin ákvæði þess efnis í Samgöngusáttmálanum. Ákvörðun um sérrými Borgarlínu þarna ætti enn fremur að taka mið af heildstæðri skoðun á umferð um stofnvegi á Höfuðborgarsvæðinu öllu.</p> <p>Miðað við þá forsendu að umferð á stofnvegum verði greið er engin ástæða til að Borgarlínan aki í sérrými á þessari leið. Lausn 4 á því að vera með í mati á umhverfisáhrifum.</p> <p>Um nánari skýringar og rökstuðning fyrir ofanrituðu vísast til meðfylgjandi greinargerðar.</p>	<p>Í umhverfismatinu verða skoðaðar þrjár lausnir fyrir leið Borgarlínu og til samanburðar horft til svokallaðs núllkostar. Núllkostur er sá kostur að halda vegkaflanum á milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka óbreyttum. Þetta þýðir að engin uppbygging á sér stað vegna Borgarlínu og mun hún því aka í blandaðri umferð. Í umhverfismati er því í raun verið að bera saman lausn þar sem Borgarlína er í blandaðri umferð, við aðrar lausnir. Óháð því, í valkosti þar sem Borgarlína ekur í blandaðri umferð þarf að leysa aðkomu hennar frá Vogabyggð inn á Reykjanesbraut. Slík útfærsla myndi alltaf krefjast þess að Borgarlína væri í sérrými á Reykjanesbraut einhvern hluta leiðarinnar.</p>



## Greinargerð

vegna athugasemdar við matsáætlun fyrir umhverfismat vegna fyrirhugaðra mislægra gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar.

### Inngangur

Lita verður svo á að með Samgöngusáttmálanum og stofnun fyrirtækisins Betri samgöngur ohf hafi ríkið og sveitarfélög höfuðborgarsvæðisins samið um að byggja upp og bæta allar samgöngur á höfuðborgarsvæðinu fyrir alla samgöngumáta á grundvelli heildstæðrar áætlunargerðar og hlotið til þess samþykki Alþingis. Eitt megin hlutverk félagsins er að fara með heildstæða áætlanagerð og áhættustýringu. Þó svo að þetta hlutverk félagsins sé einkum mótað í tengslum við áformaða samninga þess við Vegagerðina er það ekki takmarkað þar við en í greinargerð með frumvarpi laganna segir: „Félagið ber eftir sem áður ábyrgð á uppbyggingunni í heild sinni í samræmi við hlutverk þess.“

Nú stendur yfir endurskoðun á áætlunum um bættu umferð á höfuðborgarsvæðinu og í samræmi við ofan ritað á hún að byggjast á heildstæðri áætlunargerð þar sem leitast er við að finna eðlilegt og hagkvæmt áherslujafrvægi milli hinna ýmsu fararmáta. Þar mega þarfir eins fararmáta ekki ganga svo á svigrúm annarra að verulega sé vikið frá hagkvæmstu uppbyggingu.

Sú greinargerð sem hér fer á eftir fjallar um lítinn hluta stofnvegakerfis höfuðborgarsvæðisins, það er Reykjanesbraut frá Stekkjarbakka að Sæbraut. Þessi vegarkafli þverar einn mikilvægasta hnútpunkt þessa kerfis þar sem hann mun tengja Vesturland gegnum Sundahöfn, Suðurland og Reykjanes allt til Keflavíkurflugvallar auk þess að tengda saman vestur og austur hluta Reykjavíkur. Umferð um þennan hnútpunkt er undir sterkum gagnvirkum áhrifum frá öðrum hnútapunktum stofnvegakerfisins á svæðinu. Það er því mikilvægt þegar útfærslan á þessum stað er skoðuð að leggja strax áherslu á heildstæða skoðun á öllu stofnvegakerfinu og athuga hvernig hún getur haft áhrif á ákvarðanir komandi kynslóða um landnotkun og skipulag á höfuðborgarsvæðinu.

### Almennt

Hér er fjallað um tiltölulega stuttan kafla stofnvegag gegnum höfuðborgarsvæðið sem tengir Reykjanes og Keflavíkurflugvöll við Suðurland, Vesturland og Sundahöfn.

Í Matsáætlun er felld út lausn 4 þar sem gert var ráð fyrir að Borgarlína myndi aka í blandaðri umferð á Reykjanesbraut milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka. „Ákveðið var að hafa þá lausn ekki með í mati á umhverfisáhrifum vegna þess að lausnin uppfyllir ekki þær kröfur sem gerðar eru til Borgarlínu, enda geri leiðarmet Borgarlínu ráð fyrir að hún aki í sérrými.“ Svo virðist sem hér sé vísað til hönnunar og útfærslna svo nefndrar frumdragaskýrslu en það er einmitt sú hönnun og útfærslur sem nú eru til endurskoðunar.



SFA telur að lausn 4 hafi góðar líkur á að vera hagkvæmasta lausnin á þessum kafla og telur enn fremur að með þeim rökstuðning sem gefin er í matsáætluninni séu sjónarmiðum Borgarlínu gefið of mikið vægi gagnvart sjónarmiðum um greiða umferð á stofnbrautum.

Gæði lausna verða metin samkvæmt þrem mælikvörðum Samgöngusáttmálans.

- a. **Skilvirkni umferðar.** Sérakreinar Borgarlínu verða illa nýttar miðað við þá dreifingu notkunar sem fyrirsjáanlegt er með því að flytja fólk inn að borgarmiðju að morgni og til baka að kvöldi án þess að geta keppt við einkabilinn um farþega á öðrum tímum. Það er því fyrir fram verulegar líkur á að þessi mælikvarði komi best út með Borgarlínu í blandaða umferð.
- b. **Minnkun kolefnislosunar.** Enn hefur engin heildstæð athugun verið gerð á því hvort sú tegund almenningsamgangna sem Borgarlína er, sparar svo mikla losun kolefnis að vegi upp á móti þeirri aukning á losun sem ójafn hægari umferð veldur á stöðum þar sem tafir verða meiri vegna sérakreina hennar eða annars fyrirkomulags. Það er allt eins líklegt að þessi mælikvarði komi út með neikvæðan ábata. Skipti yfir í hreinorkuvagna geta ekki reiknast Borgarlínu til ábata, það gæti alveg eins verið ábati Strætó.
- c. **Minnkun slysa.** Það getur ekki talist breyta slysaættu eða kostnaði hennar vegna mikið til eða frá eftir því hvort Borgarlína er á sérakreina eða blandaðri umferð. Þess mælikvarði verður því tæplega ráðandi.

Að öllu saman lögðu er því líklegt að skilvirkni umferðar og flæði þar verði ráðandi þáttur en það að hafa akreinar almennrar umferðar færri vegna sérakreina Borgarlínu getur ekki bætt flæðið, aðeins gert það verra.

Þrátt fyrir þetta álit telur SFA að sérakreinar fyrir Borgarlínu til hliðar við aðreinar og fráreinar beri almennt að skoða vegna tíðra biðraða á slíkum stöðum enda hafi Borgarlína forgang inn við akreinaskipti eins og strætó í dag. Sá forgangur mun einnig auðvelda ferðir Borgarlínu í blandaðri umferð.

### Heildstætt mat umferðarkerfis og helstu hnútpunkta

Við samanburð tveggja kosta í vegakerfinu þar sem búast má við að forsendur breytist með sama hætti, breytist þær á annað borð, eru félagslegar greiningar taldar fullnægjandi aðferð. Þá er allur kostnaður og ábati framkvæmdatímans og næstu 30 ára núvirtur til samanburðar á efnahagslegum forsendum og síðan gerð næmnigreining. Ef umferðartafa er farið að gæta að ráði er það oftast nær ábatinn vegna styttri ferðatíma sem verður ráðandi í þeim reikningum og við umferðarhraða sem er undir 70 km/klst fellur kostnaður eða ábati vegna CO<sub>2</sub> losunar á sömu hlið og tafakostnaður eða ábati.

Samgöngusáttmálinn fjallar hins vegar um viðtækar breytingar á kerfum umferðar á heilu borgarsvæði. Hér er um að ræða breytingar á umferð með almenningsamgöngum og virkum ferðamatum ásamt ferðum og flutningum með bílum. Þessar breytingar geta haft afgerandi áhrif á möguleika til landnotkunar og stækkun búsvæða sem framtíðar kynslóðir þurfa að ákveða. Þá er þörf á að horfa til lengri tíma og gerð heildstæðra greininga á umferð ásamt áhættumati til að leiða í ljós þörf á sveigjanleika.

Þetta á einkum við um hönnunarforsendur mikilvægustu hnútpunkta kerfisins og staði þar sem hætta er á myndun flöskuhálsa í framtíðinni. Hnútpunkturinn þar sem Reykjanesbrautin þverar Miklubraut ásamt kafla Sæbrautar þaðan að Sundahöfn er einn af mikilvægustu stöðum umferðarkerfisins í þessu tilliti og nauðsyn á að hann sé metinn í heildar samhengi alls stofnvegakerfisins. Þarna er mögulegur alvarlegur flöskuháls ef fólksfjöldgun á svæðinu umfram spár gerir uppbyggingu til norðurs á Álfsnesi og Kjalarnesi nauðsynlega. Rétt er einnig að minna hér á endurvakin eldubrot á Reykjanesi og



vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins sem takmarka úrfærslu byggðar í aðrar áttir. Það eykur og nauðsyn heildstæðs mats til lengri tíma að á kaflanum að Sundahöfn er fyrirhugað að setja steyptan stokk, mannvirki sem hefur um 100 ára líftíma milli eðlilegrar viðhaldendurnýjana og verður ekki breytt nema með niðurrifi, endurbýggingu og miklu raski umferðar í langan tíma. Við slíkar aðstæður er rétt að horfa a.m.k. 50 ár fram í tímann og jafnvel lengra ef gagnvirk áhrif á landnot og stækkun byggða geta orðið mikil.

Við slíka heildstæða skoðun ber að líta á spár um mannfjölda til næstu 50 ára sem Hagstofan gerir, miðspá ásamt fráviksspám og meta eðlilega þróun umferðar með hliðsjón af þeim, hverri fyrir sig. Fjárfestingar verða ekki jafn knýjandi ef litið er á lágspána eins og ef litið er til þeirrar háu en áhrifin eru mismunandi. Til dæmis verða miðlæggar sérleiðir lítt knýjandi í lágspá og jafnvel óþarfar en nokkur tími líður áður en þær verða knýjandi í háspá. Aðrar, eins og ákvarðanir sem greiða fyrir umferð, minnka tafir og minnka um leið útblástur, verða knýjandi strax og fá því aukinn forgang. Alþjóðlegar skuldbindingar í loftslagsmálum auka einnig þrýsting á að aðgerðum sem minnka kolefnalosun verði flýtt.

Þegar þetta er skrifað liggja enn ekki fyrir Alþingi frumvörp til laga um umferðargjöld. Erlendis, í Bandaríkjum NA eru víða sérstakar akreinar nefndar HOT eða HOV (HOT lane (High-Occupancy Toll lane), HOV lane (High-Occupancy Vehicle lane)). Þessar akreinar eru yfirleitt í miðju vegar, eða vinstra megin í þversniði vegar. Á HOT akreinum skal greiða gjald af bílum með aðeins einum innanborðs og gjaldið haft breytilegt og það hátt að góður umferðarhraði haldist á þeim þó tafir séu á öðrum akreinum. Þetta hvetur mjög til samnýtingar farartækja. Slíkt fyrirkomulag opnar fyrir þann möguleika að gera einstakar akreinar þar sem blönduð umferð er smám saman að sérakreinum fyrir almenningsvagna eftir því sem þörf krefur og á þann hátt að umferðin nái betur að aðlagast með tímanum.

### Niðurstaða

Betri Samgöngur ohf stýrir nú í umboði eigenda lokahönnun á verkefnum samgöngusáttmálans og undirbúningi fyrir útbod. Á því hönnunarstigi ber að taka allar ákvarðanir um útfærslu einstakra atriða þó svo endurskoða geti þurft einhverjar í ljósi frávikstilboða. Ákvarðanir um hvort sérakreinar skuli vera fyrir Borgarlínu eða hún gangi í blandaðri umferð falla hér undir.

Betri samgöngur ohf var stofnað með heimild í lögum frá Alþingi þar sem meðal annars er kveðið á um það hlutverk og verkefni félagsins: „Að hafa yfirumsjón með samræmingu verkefna og meta forgangsröðun.“ Heildstæð greining samkvæmt þeirri aðferðafræði sem að framan greinir auðveldar mjög samræmdar ákvarðanir um bestu röðun, tímasetningu og útfærslu verkefna og tryggir þannig hagkvæma niðurstöðu heildar verkefnisins.

Mjög líkleg niðurstaða heildstæðrar greiningar er að sérakreinar séu mjög víða ekki knýjandi og miðlæggar sérakreinar enn síður. Því ber að taka lausn 4, Borgarlína í blandaðri umferð, með í matsáætlun fyrir Reykjanesbraut milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka.

15	Íbúaráð Breiðholts, dags. 3. maí 2023	
15.1	<p>„Matsáætlunin er upphafið frekari undirbúningi framkvæmdarinnar og fleiri tækifæri munu skapast fyrir hagsmunaaðila til að koma athugasemdum á framfæri. Eftir kynninguna vöknudu upp spurningar og vill íbúaráð Breiðholts koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gæta þarf vel að því að tímabundnar breytingar á flæði bílaumferðar dragi ekki úr öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda í hverfinu.</li> <li>• Tryggja þarf að almenningssamgöngur raskist ekki og að gott aðgengi verði að biðskýlum</li> <li>• Elliðaárdalurinn er mikilvægt útivistarsvæði íbúa hverfisins auk þess að í gegnum framkvæmdasvæðið liggur einn af stofnstígum hjólreiða, fjölmenn samgönguæð úr austur borginni inn í vestur hluta Reykjavíkur sem verður að huga að og tryggja aðgengi“</li> </ul>	<p>Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir því hvernig umferð og aðgengi verður háttað á framkvæmdatíma.</p>
15.2	<p>„Í matsáætluninni eru taldar til ólíkar útfærslur á gatnamótunum og legu sérbrautar Borgarlínunnar samhliða og við Reykjanesbraut. Þeim er lýst með grófum hætti en engin ýtarlegri gögn varpa ljósi á kosti og galla sem fylgja hverri útfærslu. Vekur það furðu íbúaráðsins í Breiðholti að engin útfærslanna er hugsuð með stoppustöð Borgarlínu sem leiðir annars vegar vegfarendur inn í útivistarparadís Elliðárdalsins og hinsvegar inn í Fossvogsdal að útivistarmöguleikum og íþróttamannvirkjum Víkings. Með því er verið að beina farþegum sem eiga leið inn á þessi tvö grænu svæði borgarinnna í gegnum skiptistöðina í Mjódd eða Vogabyggð. Báðar staðsetningarnar verða fjölmennar samgöngutengingar og löng leið fyrir gangandi inn á græn svæði, sérstaklega fyrir fólk með skerta hreyfigetu og börn. Í ljósi þessa vill ráðið hvetja til þess að stoppustöð verði hugsuð, sett inn í hugmyndavinnuna með hliðsjón að því stígakerfi inn í dalina báða og er þegar er tilstaðar einmitt til tryggja aðgang allra.“</p>	<p>Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir fyrirhuguðum Borgarlínustöðvum á kaflanum milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka. Við mat á áhrifum verður tekið tillit til staðsetninga stöðva eins og við á. Ábendingum vegna strætó- og Borgarlínustöðva verður komið áfram til þeirra sem vinna að nýju leiðaneti.</p>