Borgarráð Reykjavíkur
Tjarnagötu 11
101 Reykjavík

Reykjavík, 29. júní 2026
USK24090201

Hér með sendist útskrift úr fundargerð umhverfis- og skipulagsráðs dags. 24. júní 2026 um eftirfarandi mál:

Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - Nýtt deiliskipulag

Að lokinni auglýsingu er lögð fram að nýju tillaga umhverfis- og skipulagssviðs að nýju deiliskipulagi fyrir göturými Suðurlandsbrautar frá gatnamótum við Skeiðarvog og til vesturs að gatnamótum við Lágmúla. Tillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu og er í samræmi við markmið og stefnu landsskipulagsstefnu, svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2040, Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 og rammahluta Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 - Fyrsta lota Borgarlínu: Ártún - Fossvogsbrú. Samkvæmt tillögunni fer Borgarlínan um Suðurlandsbraut á tveimur miðjusettum sérakreinum (almenningssamgangna) og er gert ráð fyrir göngu- og hjólastígum beggja vegna göturýmisins og gróðri á svæðum inn á milli. Þrjár Borgarlínustöðvar verða á svæðinu, við Glæsibæ, Laugardalshöll og Lágmúla, samkvæmt uppdráttum Yrki arkitekta, dags. 28. nóvember 2025, uppf. 27. mars 2026, og greinargerð Yrki arkitekta, dags. 28. nóvember 2025, uppf. 27. mars 2026. Einnig er lagt fram minnisblað Borgarlínunnar, dags. 16. október 2023, um vinstri beygjur við gatnamót Álfheima/Suðurlandsbrautar, samantekt Borgarlínunnar, dags. 31. mars 2026, um umferð á Suðurlandsbraut og bílastæðagreining VSB verkfræðistofu, dags. 2. apríl 2025 og samantekt, dags. 16. janúar 2026. Tillagan var auglýst frá 29. janúar 2026 til og með 12. mars 2026. Athugasemdir og umsagnir bárust. Einnig er lögð fram umsögn skipulagsfulltrúa, dags. 31. mars 2026.
Tillögunni er synjað með fimm atkvæðum fulltrúa Sjálfstæðisflokksins, Viðreisnar, Framsóknarflokksins og Miðflokksins gegn tveimur atkvæðum fulltrúa Samfylkingarinnar.

Lögð fram svohljóðandi bókun fulltrúa Sjálfstæðisflokksins, Viðreisnar og Framsóknarflokksins:

> Meirihluti Sjálfstæðisflokks, Viðreisnar og Framsóknarflokks telur ekki forsendur til að samþykkja fyrirliggjandi deiliskipulagstillögu fyrir Suðurlandsbraut sem hluta af 1. lotu Borgarlínu. Tillagan þrengir að atvinnustarfsemi á svæðinu og byggir á forsendum samgönguuppbyggingar sem verður tekin til endurskoðunar á næstu vikum og mánuðum. Suðurlandsbraut gegnir lykilhlutverki í samgöngukerfi Reykjavíkur og mikilvægt er að breytingar á göturýminu taki mið af heildarhagsmunum borgarbúa, umferðarflæði, atvinnustarfsemi og aðgengi. Því telur meirihlutinn rétt að endurmeta fyrirhugaðar framkvæmdir á þessum kafla í samhengi við endurskoðun Samgöngusáttmálans og framtíðarsýn nýrrar borgarstjórnar um þróun samgangna í Reykjavík áður en teknar eru ákvarðanir sem hafa varanleg áhrif á einn mikilvægasta samgönguás borgarinnar. Rétt er að taka fram að mikilvægt er að rösklega verði unnið við nýtt deiliskipulag svo það tefji

Reykjavík

ekki aðra uppbyggingu á svæðinu s.s Þjóðarhöll og fleiri verkefni.

Lögð fram svohljóðandi bókun fulltrúa Samfylkingarinnar:

> Fulltrúar Samfylkingarinnar harma að tillaga að deiliskipulagi Suðurlandsbrautar hafi verið felld. Með því er bráðnauðsynlegum samgöngubótum stefnt í uppnám og innleiðing Borgarlínu tafin verulega með því að setja hönnunarferlið á Suðurlandsbraut aftur á byrjunarreit. Eðlilegri farvegur hefði verið að taka þær athugasemdir sem fram komu í auglýsingu deiliskipulagsins til skoðunar og aðlaga tillöguna útfrá þeim sjónarmiðum sem þar komu fram án þess að stefna markmiðum verkefnisins í tvísýnu. Úr því sem komið er leggja fulltrúar Samfylkingarinnar áherslu á að nýta tímann vel. Mikilvægt er að hlusta á raddir hagaðila við Suðurlandsbraut og íbúa í nágrenninu og finna útfærslur sem koma sem best til móts við ólík sjónarmið, en tryggja á sama tíma að heildarsýn og framgangur Borgarlínu haldist í takt við fyrri áform. Til að mæta áhyggjum rekstraraðila og ná fram meiri sátt um breytingu Suðurlandsbrautar og þeim framkvæmdum sem þeim fylgja leggja fulltrúar Samfylkingarinnar til að samhliða nýju deiliskipulagi verði lögð fram skýr og áfangaskipt framkvæmdaáætlun. Eins verði skoðað að skilgreina nánar áfangaskiptingu um umbreytingu göturýmisins sunnan götunnar þannig að tryggt verði að göngu- og hjólastígar og aukin gróður og umhverfisgæði verði þar enn tryggð í skipulagi götunnar þó uppbygging þeirra geti mögulega byggst upp í seinni áföngum framkvæmdarinnar.

Glóey Helgudóttir Finnsdóttir
Skrifstofa stjórnsýslu og gæða
Umhverfis- og skipulagssvið

Fylgiskjöl: uppdráttum Yrki arkitekta, dags. 28. nóvember 2025, uppf. 27. mars 2026, greinargerð Yrki arkitekta, dags. 28. nóvember 2025, uppf. 27. mars 2026, minnisblað Borgarlínunnar, dags. 16. október 2023, samantekt Borgarlínunnar, dags. 31. mars 2026, bílastæðagreining VSB verkfræðistofu, dags. 2. apríl 2025 og samantekt, dags. 16. janúar 2026, innsendar athugasemdir og umsögn skipulagsfulltrúa, dags. 31. mars 2026.

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Skipulagsstofnun bendir á að það er ekki lögbundið hlutverk stofnunarinnar að gefa umsögn um tillögur að deiliskipulagi á kynningartíma og telur því ekki tilefni til að gefa almenna umsögn um tillöguna á þessu stigi máls.

Höfundur: Íris Hlíðkvist Bjarnadóttir

Sent inn þann: 29.01.2026 , **Fyrir hönd:** Skipulagsstofnun

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Hvers vegna í ÓSKÖPUNUM þarf að búa til annan hjólastíg þarna?
Ég hjóla þarna oft í vinnuna og það er ekki það mikil hjólaumferð að það þurfi að tvöfalda.
Bílar eru og verða hluti af samgöngum á höfuðborgarsvæðinu hvað sem óvinir einkabílsins halda og segja.
Umferðarstíflur á bíla-akbrautinni eru algengar þarna á annatímum en ekki á hjólabrautinni. Gerið smá raunveruleikatékk áður en þessi vitleysa er sett í gang.

Höfundur: Jón Guðmundur Guðmundsson

Sent inn þann: 29.01.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Bent er á að það vantar að merkja inn allar fornleifar á skipulagsuppdráttinn. Fornleifar voru skráðar fyrir Borgarlínu sjá skýrslu 230. Fornleifaskráning vegna Borgarlínu - Lotu 1. Ártúnshöfði – Fossvogur 2024.

https://borgarsogusafn-api.prod.thon.is/uploads/Borgarsoegusafn_Skyrsla_230_Fornleifaskraning_vegna_Borgalinu_Lotu_1_Artunshoefdi_Fossvogur_2838_d4680bf986.pdf

Hægt er að sækja gögnin til Verkefnastofu Borgarlínu.

Höfundur: Anna Lísa Guðmundsdóttir

Sent inn þann: 29.01.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Til einföldunar og minnkunar á mögulegum árekstrum milli hjólandi og akandi ætti hjólastefna á þessum deiliskipulagskafla að vera samhliða akandi umferð. Það reynir nægilega mikið á akandi að gæta að hjólandi umferð sem ferðast samhliða þeim og erfitt fyrir akandi að huga einnig að hjólandi umferð úr annarri átt.

Ég lendi oft í því að ekið er í veg fyrir mig ef ég er að hjóla gegn akstursstefnu á tvístefnu hjólastígum. Þetta mætti koma í veg fyrir með því að hafa hjólastígana einstefnustíga með akstursstefnu. Núverandi stígur Laugardalsmegin fengi þá hjólastefnu úr austri til vesturs og nýr stígur fengi hjólastefnuna vestur til austurs.

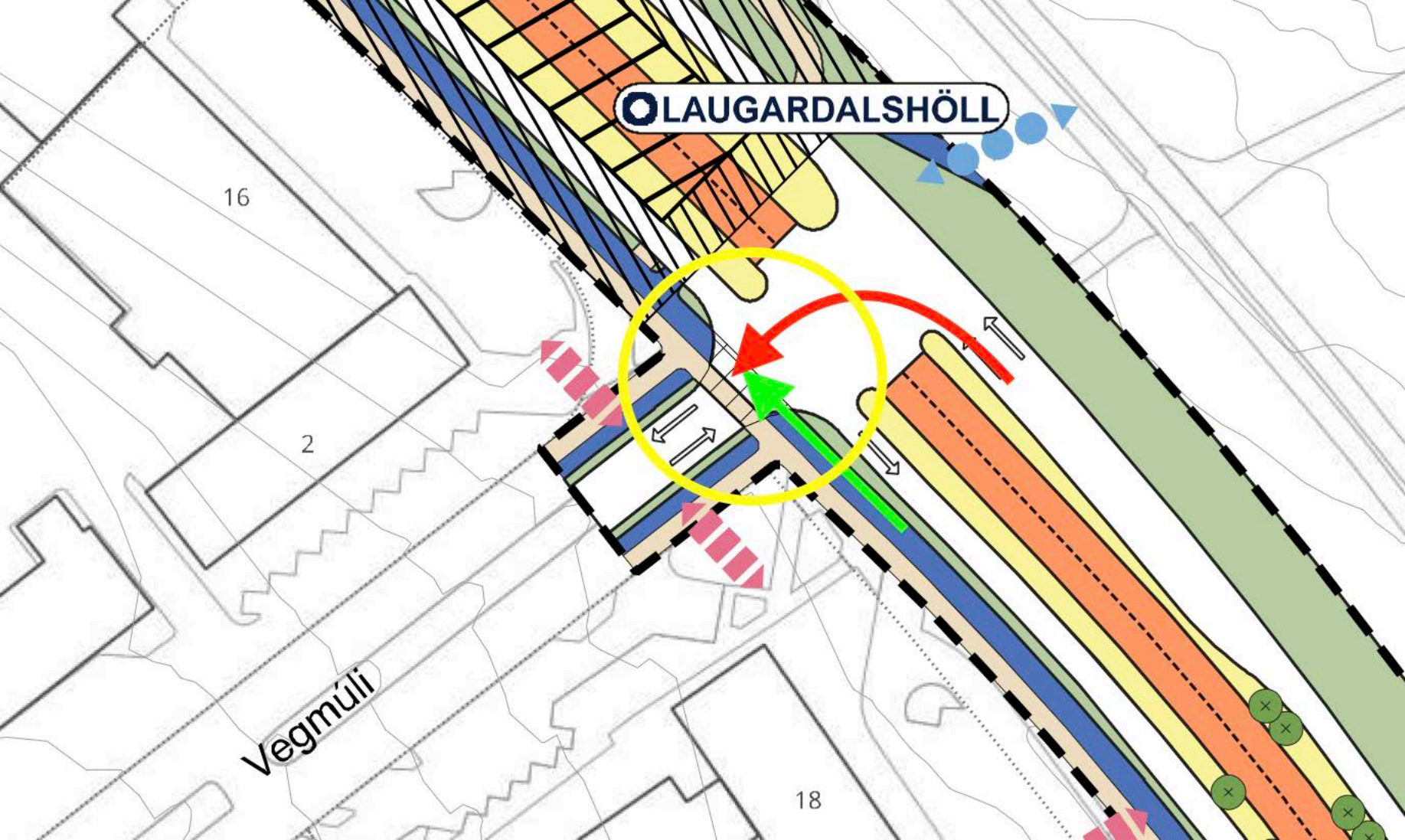
Í fylgiskjali má sjá einn af mörgum stöðum í deiliskipulaginu þar sem auknar líkur eru á árekstri milli hjólandi og akandi með auglýstu fyrirkomulagi. Rauð lína táknar akandi umferð og græn hjólandi gegn akstursstefnu. Sambærileg hætta er á öllum gatnamótunum með auglýstu fyrirkomulagi.

Höfundur: Axel Kaaber

Sent inn þann: 29.01.2026

Viðhengi:

4.1.Athugasemd DSK Suðurlandsbraut - Hjo´lasti´gar.png


LAUGARDALSHÖLL
16
2
18
Vegmúli

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Sem atvinnurekandi á Suðurlandsbraut 30 og íbúi og eigandi fasteignar á enda Langholtsvegar, við Suðurlandsbraut, **mótmæli ég harðlega fyrirhuguðum breytingum**!
Allir sem vijla vita að í kringum Glæsibæ og fyrir framan rúmlega 600 nýjar íbúðir neðst á Grensásvegi eru nú þegar miklar umferðartafir, sérstaklega á álagstímum. Að auki eru fyrirhugaðar nokkur hundruð íbúðir til viðbótar með verulega auknum umferðarþunga fyrir svæðið!
.
Á þessum slóðum eru fyrirmyndar göngu- og hjólastígar sem þola MJÖG VEL töluvert meiri umferð ... því er engin ástæða til að bæta við þá stíga sem fyrir eru.
.
Að taka í burtu 2 akgreinar á Suðurlandsbraut er í besta falli afar illa ígrundað ... nær því að vera (afsakið orðbragðið) heimska!
.
Ekki má gleyma að þessi vanhugsaða framkvæmd kemur til viðbótar öllum þeim vanhugsuðu framkvæmdum sem borgin hefur ráðist í undanfarin ár ... þar er af nógu að taka!

Höfundur: Magnús Grétarsson

Sent inn þann: 29.01.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Ég keyri Suðurlandsbraut reglulega og hún má alls ekki við því að missa akgrein í sitthvora átt. Það mun þýða mikla umferðartöf ef það gerist enda er þetta mikil umferðargata. Ef það er hægt að bæta þetta svæði eitthvað þá fínt en ekki gera það með að taka sitthvora akgrein af einkabílnum.

Höfundur: Friðrik Ásmundsson

Sent inn þann: 29.01.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Alveg skelfilegt! Vorkenni fólkinu sem eru með fyrirtæki á Suðurlandsbraut. Það er erfitt að finna stæði þarna nú þegar og fer maður þarna og verslar við fyrirtækin þarna bara í neyð.
Èg get ekki séð fyrir mér að maður mun einhverntíman geta farið þangað og verslað við þessi fyrirtæki þegar stæðum verða minnkuð um helming ! Og ræðum ekki umferðina sem verður þarna.
Þvílík forræðishyggja er þetta þegar borgin er að taka ákvörðun fyrir almenning að hætta að nota bíla og sjá til þess að það er næstum því ómögulegt að nota bíl. Er þetta í ALVÖRU stefnan sem Reykjavík eða ríkið vill? Annaðhvort hættið þið að nota bíla eða við sjáum til þess að þið getið ekki notað bíla!

Höfundur: Hafdís Gréta Þórsdóttir

Sent inn þann: 29.01.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Mér virðist þetta allt svo vitlaust að það varla hægt að tala um það. Suðurlandsbrautin er ein af álagsleiðum um borgina og er umferðin eftir henni alveg nógu hæg með tvær akreinar í hvora átt.
Halda menn að Reykjavík sé einhver Köben eða Amsterdam með því veðurfari og þeim fólksfjölda sem þar er að finna. Reykjavík er tiltölulega fámenn bílaborg, sem greinlega er ætlunin að breyta með handafli. Ég sé bara hreint klúður í uppsiglingu. Ég get fráleitt séð að jafn fámenn borg geti staðið undir svona borgarlínu. Hvað halda menn að Reykjavík sé? Ég veit fátt ömurlegra en að klofa í snjó og hálku til að komast á næstu stoppistöð til að híma í brunagaddi til að taka strætó að tengistöð til að híma þar eftir næsta strætó. Er svona mikil hjólreiðaumferð í bænum að þurfi að búa til þessar hjólreiðahraðbrautir? Svo hef ég gjarnan borið saman grænar og stórhuggulegar tölvumyndir og síðan farið á staðinn að framkvæmdum loknum. Gjarnan er sami gráminn og veðurhryssingurinn og áður. Ekkert mannlíf og varla hræða á öllum þessum fínu bekkjum. Allir eru flúnir inn úr kuldanum. Allt sem þessi borgarstjórameirihluti hefur snert undanfarin kjörtímabil hefur orðið að skít!

Höfundur: Sveinn Arnar Nikulásson

Sent inn þann: 29.01.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Ég mótmæli því harðlega að akreinum sé fækkað í eina hvoru megin, bílastæðum fækkað og að þarna eigi að koma nýr hjólastígur. Það er mjög góð aðstaða fyrir hjólandi og gangandi Laugardalsmegin við Suðurlandsbrautina og mun skemmtilegra að hjóla þeim megin. Ég get ekki ímyndað mér af hverju fólk myndi frekar velja sér að hjóla eða ganga nær bílastæðunum og fyrirtækjunum. Það mun hafa neikvæð áhrif á fyrirtæki og rekstur að fækka þarna bílastæðum. Umferðin má heldur ekki við því að meira sé þrengt að henni. Ég vona að það verði hlustað á borgarbúa því að af umsögnum sem eru þegar komnar virðast þessar breytingar ekki leggjast vel í þá.

Höfundur: Ingveldur Halla Kristjánsdóttir

Sent inn þann: 29.01.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Ég er íbúi við Háaleitisbraut og fagna þessum breytingum heilshugar.

Laugardalurinn er næsta útivistasvæði við hverfið, og mikill fjöldi barna sækir íþróttir, útivist, og sund í honum. Aðgengi að því er hins vegar skelfilegt, sérstaklega fyrir börn. Þung umferðargata, með beygjuljós sem eru græn á sama tíma og gönguljós á gangbrautum eru græn. Að þessu er ótrúleg slysahætta, og hef ég amk tvisvar verið mjög nærri því að lenda í því að bíll keyri á mig og dóttur mína við að þvera götuna.

Suðurlandsbraut í núverandi formi er stórhættuleg fyrir gangandi og hjólandi sem þurfa að komast úr Háaleitishverfi, og gerir ómögulegt fyrir börn að nálgast útivista og íþróttasvæðið. Hverfið er lokað inni af þungum umferðargötum, sem takmarkar gríðarlega möguleika barna á útivist og að sækja íþróttir sjálfstætt.

Með því að minnka umferð um götuna, og fjarlægja beygjuljós sem loga græn samhliða gönguljósum, mun aðgengi íbúa hverfisins að mikilvægum lífsgæðum stórbatna.

Með því að veita strætó sérakgrein, munu almenningssamgöngur um borgina stórbatna.

Höfundur: Kristleifur Þorsteinsson

Sent inn þann: 29.01.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Alls alls ekki þrengja meira að bifreiðum á þessu svæði (við Suðurlandsbraut), hvorki með fækkun akgreina né bílastæða.

Rök:

• Fyrirtæki í nágrenninu munu líða fyrir aðþrengingar að bílaumferð, því færri munu kjósa að eiga í viðskiptum við þau ef hvergi er hægt að nálgast bílastæði í nágrenninu
• Nóg er af grænum svæðum í Laugardalnum í næsta nágrenni. Það er alveg óþarfi að fjölga þeim enn frekar
• Nú þegar er nóg landrými og innviðum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur á svæðinu, sérstaklega norðan megin við Suðurlandsbrautina (Laugardalsmegin)
• Það er gefið mál að áfram muni a.m.k stór meirihluti fólks sem kemur inn á svæðið ferðast þangað á bifreið, hvort sem það er á einkabíl, deilibíl eða atvinnubíl. Töluverð umferð er nú þegar um þetta svæði og það er því nánast gefið mál að umferðartafir munu aukast verði af þessum framkvæmdum eins og lagt er upp með hér.

Ef umferð gangandi og hjólandi vegfarenda telst hættuleg við Suðurlandsbraut má bæta það með því að útbúa t.d undirgöng þannig að gangandi og hjólandi þurfi einfaldlega ekki að þvera götuna í miklum umferðarþunga.

Viljum við ekki alveg örugglega gera Reykjavík að betri borg? Ekki erum við allavega að leitast við að gera hana verri, er það?

Höfundur: Gunnar Ingi Briem

Sent inn þann: 29.01.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Þarf tvöfaldan hjólastíg? í dag er hjólastígur/göngustígur þarna norðanmegin sem virkar mjög vel og er að hluta til varin með trjágróðri. Tel það bruðl á plássi að vera með tvisvar sinnum hjólastíg.
Ég nota mikið þennan núverandi hjólastíg og þar er ekki mikil umferð. Hefði líka verið hægt að færa þetta til norðurs þar sem á stórum hluta er pláss fyrir t.d. akgrein þar. (frá Reykjavegi að Grensásvegi)
Einnig mótmæli ég fækkun á bílastæðum við Suðurlandsbraut. Tel það vera mínus fyrir fyrirtækin þarna sem reiða sig á bílastæði fyrir viðskiptavini. Myndi ég ætla að rekstraraðilar t.d. með veitingastaðina hugsi sinn gang ef það er ekki hægt að leggja þarna fyrir utan.

Höfundur: Hildur Bjarnadóttir

Sent inn þann: 30.01.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Í ljósi athugasemda hér verð ég aðeins að taka upp hanskann fyrir Borgarlínu og þessu skipulagi.

Það er kominn tími til að Reykjavík og höfuðborgarsvæðið færi sig inn í nútímann með skilvirkum almenningssamgöngum og góðu umhverfi fyrir vegfarendur sem ekki ferðast með bíl. Loksins er einhver framtíðarsýn í þessum málum. Borgir sem gera allt fyrir einkabílinn eru óskilvirkar, ljótar og kostnaðarsamar. Þetta snýst um að gefa fólki frelsi til að velja fararmáta, þar á meðal bíl ef fólk vill. Með Borgarlínu
er ekki verið að neyða fólk í strætó, eins og staðan er núna þá er verið að neyða fólk til þess að keyra. Það er vegna þess að hinir valkostirnir eru ekki nógu góðir. Það lagast hægt og rólega með öllum lotum Borgarlínu og uppbygging strætókerfisins og hjólastíga. Fyrir fólk og atvinnurekendur sem hafa áhyggjur af fækkun bílastæða vil ég benda á að það er fólk sem verslar og sækir þjónustu, ekki bílar.

Ég vona að ég þurfi aldrei að heyra þessa ógeðfelldu setningu aftur: " Ísland hefur alltaf verið bílaþjóð og við munum alltaf vera bílaþjóð". Fyrir utan að það er einfaldlega ekki rétt, þá langar mig að spyrja fólk sem aðhyllist bílastefnuna, hver
er framtíðarsýnin? Í hverri viku bætast við 70-90 bílar á götur höfuðborgarsvæðisins. Hvernig sjáið þið borgina fyrir ykkur eftir 20 ár? Kerfið er núþegar komið að þolmörkum, þar þyrfti að tvöfalda eða fjórfalda allar stofnbrautir á Höfuðborgarsvæðinu(og það yrði ennþá umferð). Er það borg eða sveitarfélög sem fólk vill búa í? Það er ekki að ástæðulausu að þegar samgöngusáttmálin var undirritaður var þverpólítísk sátt um þetta verkefni. Fyrir fólk sem segir að
Borgarlína sé of dýr, ég vona að þið gerið ykkur grein fyrir því hversu dýrt er að byggja og halda uppi þessu sprungna vegakerfi sem við búum við. Allur þessi kostnaður bara til þess að sitja fastur í umferð á leiðinni heim eftir vinnu.

Auðvitað mun þessi framkvæmd ekki ganga hnökralaust fyrir sig og það tekur tíma fyrir skilvirknina að koma í ljós. En hún mun gera það.

Ég vona bara að neikvæðnin og mótþróinn sigri ekki og við getum loksins verið með gæða samgöngur á höfuðborgarsvæðinu.

Höfundur: Mikael Sturla Sigurðarson

Sent inn þann: 30.01.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Þessi breyting er hættuleg fyrir öryggi íþróttasvæðis í Laugardal og heftir aðgengi fyrir neyðaraðstoð. Rýming svæðis verður ekki möguleg. Minni afkastageta mun valda töfum á umferð frá Borgartúni upp að Miklubraut vegna beygjuakreina sem nú þegar er til verulegra vandræða og ýta umferð inn í íbúðahverfin. Fyrirtæki á svæðinu líða fyrir slæmt aðgengi og flýja Borgina sem lækkar skatttekjur verulega. Ef mjög vel tekst til munu 15% borgarbúa nota Borgarlínu og hvernig eiga hinir þá að komast á milli staða? Verulega illa ígrunduð aðgerð sem virðist vera hugsuð af fólki sem lifir frekar einföldu lífi með stuttum vinnudegi, þarf ekki að sinna börnum í skóla og tómstundastarfi ásamt öldruðum foreldrum sem búa jafnvel í hverfum án bílastæða fyrir gesti. Þið sem skipuleggið þetta eruð í þjónustu við Borgarbúa!

Höfundur: Björn Gunnar Birgisson

Sent inn þann: 30.01.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Ég mótmæli að Suðurlandsbraut verði breytt í eina akrein á hvora átt, nauðsynlegt er að hafa 2 akreinar fyrir bíla.
Deiliskipulag Borgarlínu um Suðurlandsbraut í auglýsingu — Borgarlínan (https://www.borgarlinan.is/utgefid-efni/frettir/deiliskipulag-borgarlinu-um-sudurlandsbraut-i-auglysingu)
Ennfremur bendi ég á lygar sem koma fram á borgarlinan.is

Eftir að búið er að þrengja að umferð, þá verður aldrei svona lítið af bílum og laus bílastæði. Ef þið viljið lýsa það sem verður þá er það umferðaröngþveiti og öll bílastæði upptekin. Lagt víða.

Höfundur: Vignir Bjarnason

Sent inn þann: 31.01.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Ég er íbúi við umrætt svæði og tek þessum skipulagstillögum fagnandi.

Ég fagna því sérstaklega að skilyrði fyrir gangandi umferð á svæðinu séu stórlega bætt og að sérrými strætisvagna sé komið fyrir í göturými Suðurlandsbrautar.

Ýmsar umsagnir sem þegar hafa borist bera þess merki að viðkomandi hafi annað hvort ekki lesið eða skilið kynningargögn málsins. Hér á ég til dæmis við dramatískar yfirlýsingar um algjöra tortímingu bílastæða eða endalokum bíla og fyrirtækja á svæðinu. Í kynningarefni kemur skýrt fram að tillagan gengur út á að **heildarfjöldi bílastæða á Suðurlandsbraut 4-32 minnkar um 12-14%**, eða úr ca 1500 niður í ca 1300 bílastæði, með því að fjarlægja þau 188 bílastæði sem fyrir eru á borgarlandi og nýta rýmið betur til bættra samgangna. Greining á bílastæðanýtingu út frá bæði drónamyndum og talningum í bílastæðahúsum leiddi í ljós að **meðalnýting stæða fór aldrei yfir 85%** yfir þann virka dag í marsmánuði sem talið var, og að **alltaf var laust bílastæði innan 200 m göngufæris** við þessar lóðir. Út frá greiningunni þykir mér ljóst að þessi tillaga um fækkun bílastæða er hófleg og mun ekki valda þeim ragnarökum sem sumir halda á lofti.

Sem íbúi á svæðinu þarf ég oft í viku að þvera Suðurlandsbraut eða Grensásveg gangandi, gjarnan til að sækja verslun og þjónustu. Breytingarnar munu stórauka líkurnar á því að ég sæki meira í verslanir við Suðurlandsbrautina sjálfa, en það er vitað mál að aðgengi fyrir gangandi og hjólandi hefur þar lengi verið afleitt með afar slitróttu kerfi gangstétta og stíga. Ég hvet fyrirtæki og lóðarhafa við Suðurlandsbraut til að huga að ört stækkandi hóps nágrannafólks sem býr í grenndinni og er í kjöraðstöðu til að sækja þeirra þjónustu með öðrum ferðamáta en bíl. Aðlögunarhæfni þeirra til borgarþróunar svæðisins mun ráða miklu um það hvort þau fá til sín þessa viðskiptavini eða ekki.

Ég vona að skipulagsaðilar taki mark á athugasemdum um öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Sérstaklega þarf að tryggja öryggi við vinstri beygjur bíla yfir gangbrautir (á Suðurlandsbraut við Grensásveg er nú slysagildra af því tagi). Þá vona ég að umbætur fyrir virka ferðamáta verði einnig að veruleika við gatnamót Grensásvegar og Ármúla/Skeifunnar þar sem fyrirséð er að gangandi umferð mun stóraukast á næstu árum.

Heilt á litið langar mig að skila hrósi fyrir ítarlegar og vel ígrundaðar tillögur sem eru til marks um framsýni fyrir borgarskipulag svæðisins, með íbúa og fólk í huga og alla þá ferðamáta sem eru og eiga að vera í boði.

Höfundur: Jóhann Örn Sigurjónsson

Sent inn þann: 01.02.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Sæl.
Er gersamlega á móti enn einni þrengingu á götum, gáttum og gluggum í hausborginni, sem líður fyrir stefnu enn verandi meirihluta.
Þessu deiluskipulagi verði frestað um ókomin ár, svo þeir í Múlahverfinu verið ekki einangraðir um aldur og ævi, og þeir sem ætla að fara um Suðurlandsbrautina geti á sæmilegum tíma farið þar um, sem nú þegar er orðið illfært á köflum.
Kv. Pétur Þorsteinsson kt. 050555-3219 og í síma 860-1955

Höfundur: Pétur Þorsteinsson

Sent inn þann: 02.02.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Sæl.
Er gersamlega á móti enn einni þrengingu á götum, gáttum og gluggum í hausborginni, sem líður fyrir stefnu enn verandi meirihluta.
Þessu deiluskipulagi verði frestað um ókomin ár, svo þeir í Múlahverfinu verið ekki einangraðir um aldur og ævi, og þeir sem ætla að fara um Suðurlandsbrautina geti á sæmilegum tíma farið þar um, sem nú þegar er orðið illfært á köflum.
Kv. Pétur Þorsteinsson kt. 050555-3219 og í síma 860-1955

Höfundur: Pétur Þorsteinsson

Sent inn þann: 02.02.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Ég lýsi yfir eindregnum stuðningi við þessi áform. Ég vinn á þessum hluta Suðurlandsbrautar og er líka íbúi í nágrenninu.

Ég hjóla yfirleitt í vinnuna og það er nánast ómögulegt að hjóla eða ganga sunnanmegin við Suðurlandsbraut. Ég þarf að hjóla á bílastæðum þar sem er stöðug hætta á að einhver bakki bílnum sínum á mig. Aðstæður fyrir gangandi eru ekki mikið betri, mjóar gangstéttir upp við húsin og stórhættulegar inn- og útkeyrslur á nokkurra metra fresti.

Þá er einnig mjög hættulegt fyrir gangandi og hjólandi að fara yfir Suðurlandsbraut en í núverandi skipulagi eru stígar fyrir hjólandi og gangandi norðan megin við götuna, en öll þjónustan er sunnanmegin sem þýðir töluverða umferð yfir götuna. Gönguljós eru iðulega græn á sama tíma og beygjuljós fyrir akandi umferð sem skapar mikla hættu og hef ég nokkrum sinnum verið nánast keyrð niður þegar ég geng eða hjóla yfir á grænu gönguljósi. Jafnvel gönguljós sem stoppa umferðina eru ekki örugg þar sem bílar keyra þar iðulega yfir á rauðu á miklum hraða með tilheyrandi hættu fyrir vegfarendur, eins og nýlegt banaslys er sorglegt dæmi um. Það er því þörf á hjólastígum og göngustígum sunnan Suðurlandsbrautar.

Þá vil ég benda á að bílaumferð á Suðurlandsbraut er ekki mjög mikil. Á háannatíma geta stundum myndast teppur vegna flöskuhálsa við Skeifuna, en þess utan er alls ekki mikil umferð, og gæti ein akrein í hvora átt vel annað henni. Í nýlegri grein á Vísi kemur fram að það eigi einungis að fækka bílastæðum um 10% við þessar breytingar, og einungis í borgarlandi. Langflest bílastæðin eru á eignarlandi fyrirtækja á svæðinu sem hafa mörg hver heimildir til að bæta við bílastæðum á lóðum sínum.

Það er líka vert að minnast á að almenningssamgöngur og innviðir fyrir hjólaumferð eru nokkuð góð þarna í samanburði við önnur hverfi höfuðborgarsvæðisins og margir samstarfsmenn mínir koma til vinnu með strætó eða á hjóli, jafnvel þó þau búi langt frá. Það má því búast við að með enn betri almenningssamgöngum og innviðum muni fleiri starfsmenn á svæðinu sjá sér fært að koma til vinnu með þeim hætti, sem þýðir fleiri bílastæði fyrir þá sem sækja þjónustu á svæðið. Þessar breytingar myndu líka greiða fyrir umferð þegar viðburðir eru í Laugardal.

Þessi skipulagsbreyting er mikið framfaraskref og mun stórbæta samgöngur og umferðaröryggi á svæðinu sem og hljóðvist og loftgæði, og verður niðurstaðan skemmtilegara borgarumhverfi sem setur fólk í forgang en ekki bíla.

Höfundur: María Guðmundsdóttir

Sent inn þann: 06.02.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Ég fer fram á að kostning verði haldin þá ekki einvörðungu fyrir reykvíkinga heldur allra á höfuðborgarsvæðinu þar sem má segja að allir sem búa á höfuðborgarsvæðinu séu akandi um Suðurlandsbraut beint eða óbeint og eru þal. viðriðnir þessar ákvarðannir !

Til vara fer ég fram á að kosning verði í Reykjavík allri um þetta mál, mál sem fæstir reykvíkingar vilja fá, en varðar þá mikið !

Þrenging mun skapa gríðarlega mikil vandamál td. vegna aðkomu þeirra sem aka vestur Suðurlandsbraut þurfa að þvera hvoru tveggja akbrautr strætisvagna sem eru tvær akgreinar sem og akbraut í austur, þessi skurður mun krefjast þess að á þeim fjöldamörgum stöðum sem þvera verður veginn þarf ljósastýrð ljós einnig þarf ljós fyrir gangandi á þó nokkrum stöðum ellegar mun fólk hlaupa yfir og lenda fyrir strædó eða bíl, ég sé ekki að hugað sé vel að þessum málum.

Ég mótmæli harðlega að þrengja Suðurlandsbraut, ekkert segir okkur að það þurfi að gera og segi ég blákalt að hér er einhver brenglun átt sér stað hjá skipulaginu og að hugsun um framtíð án bíla er eitthvað sem aldrei mun eiga sér stað íslendingar nota ekki strædó það ætti öllu skinsemisfólki að vera orðið ljóst, nægir að lesa sig til um allar þær talningar sem hafa verið framkvæmdar og ætti að nota til stuðnings en notkun hefur dregist saman það mikið að í raun er hún nánast engin í dag nema það yrði frítt í vagnana og að þú þröngvar ekki fólki til að gera hluti sem því mislíkar, reynið að vera með fólki en ekki á móti. En nú nálgast breytingar og kosningar framundan og vonandi kemur skinnsamt fólk við stjórnvölinn og stoppa þessa vitleysu sem hér er í kynningu !

virðingarfyllst
Rafn Einarsson
kt. 2812564679

Höfundur: Rafn Einarsson

Sent inn þann: 07.02.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Ég styð þessa tillögu heilshugar og hlakka til að koma hjólandi úr næsta hverfi til að heimsækja veitingastaði, verslun og þjónustu við Suðurlandsbraut en það er mikilvægt að hafa líka hjólastíg sunnan megin (eins og er í tillögunni) fyrir þá sem eru ekki bara að hjóla í gegnum svæðið, heldur ætla að stoppa við.

Höfundur: Brynja Kemp Guðnadóttir

Sent inn þann: 09.02.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Held að þetta verði stórt vandamál frá 1st degi, Þarna fer mikill hluti fólks á leið til og frá vinnu. Það á að vera hægt að halda núverandi götumynd og koma fyrir 2+1 fyrir Borgarlínu norðan Suðurlandsbrautar.

En svo kannski skiptir ekki máli hvað er ákveðið á þessu kjörtímabili. Þið verðið öll kosin burt og nýtt fólk gerir þetta af viti en ekki vitleysu.

Höfundur: Birgir Örn Guðjónsson

Sent inn þann: 09.02.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Sem atvinnurekandi fyrirtækis þar sem viðskiptvinar þurfa að koma og eiga erindi við okkur og sem eru að koma og fara allan daginn mótmæli ég harðlega þessum breytingum að taka í burtu eina akrein í hvora átt. Okkar viðkiptavinir eru aðrir atvinnurekendur sem þurfa að komast til og frá okkur á mjög greiðan hátt. Þessir aðilar munu ekki að nota almenningssamgöngur. Mjög mörg önnur þjónustufyrirtæki eru af sama meiði og við. Að vera með staðsetningu við þessa verslunar og þjónustugötu er eftirsókarvert og staðsetningin er miðsvæðis. Í mínum huga er þetta gerræðisleg ákvörðun sem mun hafa í för með sér að þetta blómlega samfélag fyritækja við götuna mun líða undir lok ef af þessum fyrirætlunum verður og hús munu koma til með að standa tóm.
Ég vísa í orð Baldurs Péturssonar sem skrifaði svo réttilega á fésbókina:
"Niðurstaðan er skýr og óumdeilanleg: Borgarlína er nauðsynleg, en Borgarlína í miðju akreina er dýr mistök. Lausn til hægri er hagkvæm, framkvæmanleg og forðar varanlegum samfélagskostnaði".
Ég vænti þess að skynsemi verði ofan á.

Höfundur: Áslaug Einarsdóttir

Sent inn þann: 09.02.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Aðili: Lífeyrissjóður starfsmanna ríkisins (LSR), Engjateigi 11, 105 Reykjavík

1. Inngangur og hagsmunir
Lífeyrissjóður starfsmanna ríkisins (LSR) gerir athugasemd við tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir göturými Suðurlandsbrautar. LSR er með starfsemi á Engjateigi 11 og telur sig eiga verulega og lögmæta hagsmuni af fyrirkomulagi aðkomu, öryggi og rekstrarskilyrðum á svæðinu.

2. Athugasemd
Samkvæmt greinargerð tillögunnar er gert ráð fyrir að loka aðkomu að Engjateigi um Suðurlandsbraut og að gatnamótum Suðurlandsbrautar og Engjateigs verði lokað. Þessi breyting skerðir að mati LSR aðgengi að Engjateigi 11 verulega, sérstaklega fyrir þá sem treysta á akandi aðkomu.

3. Áhrif að mati LSR
LSR telur að lokun aðkomu frá Suðurlandsbraut muni hafa eftirfarandi neikvæðu áhrif:

- Veruleg skerðing aðgengis fyrir sjóðfélaga og gesti sem koma með bíl, þ.m.t. fólk sem á erfitt með að nýta virka ferðamáta eða almenningssamgöngur.

- Óhagræði og aukinn ferðatími fyrir starfsfólk og þjónustuaðila (t.d. afhendingar, viðhald, sorphirðu/ þjónustu).
- Áhætta og öryggi, aðkoma neyðarbíla og viðbragðtími þeirra vegna færri valkosta um akandi aðkomu.
- Aukin umferð og flækjustig á öðrum aðkomuleiðum (t.d. um Kringlumýrarbraut/Reykjaveg), sem getur bæði aukið slysahættu og álag á nærliggjandi gatnakerfi.

4. Krafa LSR / tillögur að úrbótum
LSR fer fram á að tillagan verði endurskoðuð þannig að:
Akandi aðkoma að Engjateigi frá Suðurlandsbraut verði áfram tryggð, t.d. með öruggri útfærslu (hægri beygja inn/út, eða önnur útfærsla sem uppfyllir kröfur um forgang Borgarlínu og umferðaröryggi).
Ef ekki reynist unnt að halda núverandi gatnamótum opnum: að skilgreind, sambærileg og virk akandi aðkoma að Engjateigi 11 verði hönnuð og fest í skipulagi (ekki aðeins sem óljós framtíðarútfærsla í verkhönnun).
Að Reykjavíkurborg leggi fram skýra umferðargreiningu á áhrifum lokunarinnar á aðkomu að Engjateigi (ferðatími, dreifing umferðar, þjónustu- og neyðarakstur), og að LSR og aðrir lóðarhafar fái tækifæri til raunverulegs samráðs um útfærslu.

5. Niðurstaða
Með vísan til framangreinds mótmælir LSR lokun aðkomu að Engjateigi um Suðurlandsbraut og óskar eftir að tillagan verði breytt þannig að aðgengi að Engjateigi 11 skerðist ekki stórlega. LSR er reiðubúið til samráðs um lausn sem styður markmið Borgarlínu en tryggir jafnframt eðlilega þjónustu- og rekstrarhæfni á Engjateigi.

Virðingarfyllst, fh. Lífeyrissjóðs starfsmanna ríkisins,

Einar Birkir Einarsson
sviðsstjóri

Höfundur: Einar Birkir Einarsson

Sent inn þann: 10.02.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Á 143. fundi svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins var erindið til umræðu og bókað í fundargerð vegna þess. Meðfylgjandi er umsögn svæðisskipulagsnefndar og fylgibréf með bókun fundarins.

Virðingarfyllst f.h. svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins.
Ásdís Ólafsdóttir

Höfundur: Ásdís Ólafsdóttir

Sent inn þann: 18.02.2026 , **Fyrir hönd:** Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins

Viðhengi:

25.1.Fylgibréf vegna umsagnar svæðisskipulagsnefndar 0099-2026.pdf

25.2.Umsögn Svæðisskipulagsnefndar -Suðurlandsbraut Tillaga að nýju deiliskipulagi.pdf

Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins

Reykjavíkurborg
Ráðhús
Tjarnargata 11
101 Reykjavík

Kópavogi, 18. febrúar 2026
Málsnr. 2601005
ÁÓ

Efni: Mál 99/2026 Borgarlína 1. lota – Suðurlandsbraut, tillaga að nýju deiliskipulagi

Á 143. fundi svæðisskipulagsnefndar sem fór fram föstudaginn 13. febrúar 2026 var ofangreint til umræðu og eftirfarandi bókað í fundargerð vegna þess:

> ***2601005 - RVK Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut***
>
> *Fyrirliggjandi er umsagnarbeiðni úr Skipulagsgátt Skipulagsstofnunar frá Reykjavíkurborg dags. 29. janúar 2026 varðandi ofangreint.*
>
> *Fyrirliggjandi til samþykktar eru drög að umsögn svæðisskipulagsnefndar.*
>
> *Umsögnin var samþykkt samhljóða og svæðisskipulagsstjóra falið að senda hana.*
>
> *Andri Steinn Hilmarsson, Ásgeir Sveinsson, Björg Fenger, Hákon Jónsson, Hildur Björnsdóttir, Lovísa Björg Traustadóttir og Sævar Birgisson leggja fram eftirfarandi bókun: „Fyrirliggjandi umsögn tekur einungis til svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og tekur því ekki afstöðu til deiliskipulagsins við Suðurlandsbraut. Telja fulltrúarnir mikilvægt að ekki sé þrengt að bílaumferð á höfuðborgarsvæðinu enda mikilvægt að tryggja greiðar samgöngur og draga úr umferðartöfum."*

Tilkynnist ofangreint hér með.

Virðingarfyllst,
Fyrir hönd svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins

Ásdís Ólafsdóttir

Ásdís Ólafsdóttir
svæðisskipulagsstjóri höfuðborgarsvæðisins

Meðfylgjandi:
Umsögn Svæðisskipulagsnefndar -Suðurlandsbraut Tillaga að nýju deiliskipulagi

Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins

Málsnr. 2601005 /ÁÓ

Umsögn

Til: Svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins
Frá: Ásdísi Ólafsdóttur, svæðisskipulagsstjóra
Efni: Umsögn deiliskipulag Borgarlínu – Tillaga að nýju deiliskipulagi (99/2026)
Dags: 11. febrúar 2026

Svæðisskipulagsnefnd barst erindi úr Skipulagsgátt Skipulagsstofnunar frá Reykjavíkurborg þar sem óskað var umsagnar varðandi ofangreint.

Í kynningu er tillaga að nýju deiliskipulagi fyrir göturými Suðurlandsbrautar frá gatnamótum við Skeiðarvog og til vesturs að gatnamótum við Lágmúla. Samkvæmt tillögunni fer Borgarlínan um Suðurlandsbraut á tveimur miðjusettum sérakreinum (almenningssamgangna) og er gert ráð fyrir göngu- og hjólastígum beggja vegna göturýmisins og gróðri á svæðum inn á milli. Þrjár Borgarlínustöðvar verða á svæðinu við Glæsibæ, Laugardalshöll og Lágmúla. Nánar um tillöguna vísast til kynningargagna.

Svæðisskipulagsnefnd er bundin af svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Umsögn þessi hefur miðað að því að leggja mat á samræmi við svæðisskipulagið, með síðari breytingum, sem öll sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa samþykkt og skuldbundið sig til að framfylgja.

Umsögn

Borgarlínan er afrakstur umfangsmikils og náins samstarfs sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar. Borgarlínan er hryggjarstykkið í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins og lykilverkefni í samgöngum á svæðinu. Hágæða almenningssamgöngur eru hagkvæm og vistvæn leið til að auka flutningsgetu á milli sveitarfélaganna og gera þeim kleift að mæta aukinni fjölgun íbúa og ferðamanna án þess að stofnvegakerfið aukist í sama hlutfalli.[1] Borgarlína er þannig grundvöllur þess að sveitarfélögin geti þétt byggð í miðkjörnum og þróunarásum, og náð markmiðum svæðisskipulagsins.[2]

Í svæðisskipulaginu er kveðið á um að sveitarfélögin í samvinnu við Vegagerðina skuli ákveða legu Borgarlínu og festa í sínum skipulagsáætlunum. Einnig er kveðið á um að sveitarfélögin innleiði helstu stoppistöðvar í aðalskipulagsáætlanir. Útfæra þarf sérrými fyrir Borgarlínubrautir í göturýminu. Sérrými Borgarlínu tryggir áreiðanleika og aukin ferðahraða, vagnarnir haldi sínu striki óháð öðrum umferðartöfum. [3]

Í rammahluta *Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 Borgarlínan Fyrsta lota Borgarlínu, Ártún – Fossvogsbrú* (staðfestur af Skipulagsstofnun 11. október 2025) voru settar fram almennar forsendur framkvæmda við Borgarlínu, bindandi stefna um legu hennar og staðsetningu kjarnastöðva, ásamt leiðbeiningum um forgangsröðun ferðamáta og skipulag göturýmis. Jafnframt voru kynnt almennu hönnunarviðmið sem líta ber til við útfærslu Borgarlínunnar. Nákvæm útfærsla Borgarlínunnar er síðan ákvörðuð í deiliskipulagi fyrir hvern legg línunnar og eru fyrirliggjandi tillögur að deiliskipulagi svæðisins liður að því að festa legu og útfærslu Borgarlínunnar í skipulagsáætlunum Reykjavíkurborgar.

[1] Sjá nánar *Svæðisskipulagið Höfuðborgarsvæðið 2040,* Breytingu á svæðisskipulagi frá 2018.

[2] Meðal annars markmið *um raunhæft val um skilvirka samgöngumáta. (2.1) Hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum innan svæðisins árið 2040 verður a.m.k. 12%. (2.2) Hlutdeild göngu- og hjólreiða í öllum ferðum innan svæðisins árið 2040 verður a.m.k. 30%. (2.3), Meginstofnvegir tryggja greiða og örugga umferð fólks og vöru. (2.4)*

[3] *Svæðisskipulagið Höfuðborgarsvæðið 2040,* Breytingu á svæðisskipulagi frá 2018. Aðgerð 2.2.4. Nánar bls 4, 6 og 9.

Ekki eru gerðar athugasemdir við deiliskipulagstillöguna, enda er uppbygging Borgarlínu í samræmi við áherslur svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins.

Virðingarfyllst f. h. svæðisskipulagsnefndar,



Ásdís Ólafsdóttir
svæðisskipulagsstjóri höfuðborgarsvæðisins

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Ég vil mótmæla borgarlínu alveg. Á bara eftir að verða til vandræða. Ég nota strætó eiginlega daglega, eina sem þarf að gera til að fá fólk til að nota almenningssamgöngur er að bæta strætó eins og hann er núna. Þarf að keyra á 10-15 mínútna fresti alla daga allan daginn. Svo þar að skoða sumar leiðir sem fara mjög stóra hringi. það sem ég er búin að skoða varðandi borgarlínu þarf að labba mikið lengra til að finna stoppistöð. Meiri vesin að komast leiðar sinnar.
Ég er ekki í standi til að labba langa leið til að finna borgarlínu táli ekki um þegar allt er á kafi í snjó eða hálka og maður þarf að komast í búðina.
svo sé ég að sumir hér nefna undirgögn til að komast yfir götu. Það er hlutur sem ég vil forðast. Það er ráðist á fólk í undirgöngum. Betra að hafa brú yfir.
Ég virkilega vona að það verði hætt við þessa miklu peningasóun, það er margt sem er meiri nauðsynlegt en borgarlína hér á landi.

Höfundur: Edith Sigríður Gísladóttir

Sent inn þann: 22.02.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Ì hönnun virðist ekki vera gert ráð fyrir þeim notendum götunnar sem fyrir eru á svæðinu núna. Þar sem landrými er nægilegt á umræddu svæði er mögulegt að setja Suðurlandsbrautina í stokk, n.k. undirgöng fyrir gegnumstreymisumferð en hafa efra skipulag fyrir léttari umferð sem á erindi að verslunum, Laugardal og/eða íbúðarsvæði með svipuðum hætti og er kynnt í skipulaginu. Þannig skipulag er víða erlendis enda er verið að hugsa um flæði fyrir alla notendur, jafnt þau sem geta nýtt sér almenningssamgöngur, göngu og hjólreiðar eða einkabíl. Hugsunin er algild hönnun (e. Inclusive design) þar sem strax í upphafi er tekið tillit til allra hópa notenda, hugað að heildar flæði og þörfum notenda. Oft er hófleg gjaldtaka á svona flýtileiðum sem hvetur þau sem geta nýtt sér almenningssamgöngur til að gera það.

Með því að hefta flæði af Suðurlandsbraut inn í hverfið í Skeifunni og Laugardal má gera ráð fyrir því að umferð við aðrar götur svo sem Ármúla, Háaleitisbraut og Fellsmúla muni aukast. Eins má gera ráð fyrir því að umferð aukist á Sundlaugavegi þar sem ekki verður hægt að komast aðra leið að Laugardalslauginni frá Háaleiti og Múlum þar sem beygju akreinum verður lokað. Hvorki Háaleitisbraut, Fellsmúli né Sundlaugavegur mega við meiri umferð í óbreyttri mynd.

Hvað varðar stoppistöðvar er talað um að hægt sé að hafa skáhalla að þeim báðu megin. Mikilvægt að mati undirritaðrar að tryggja aðgengi fatlaðra og gera kröfu um að skáhalli verði að vera samhliða tröppum ef biðskýlin eru hækkuð upp.

Höfundur: Anna María Einarsdóttir

Sent inn þann: 26.02.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Ég starfa á Suðurlandsbraut 24 og fer um Suðurlandsbraut í- og úr vinnu. Ég lýsi yfir ánægju með fyrirhugaðar breytingar. Þær koma til með að auðvelda ferðir um Suðurlandsbraut á umhverfisvænan hátt, bæta aðgengi og minnka hávaða. Það er alltaf heil röð af lausum bílastæðum fyrir utan Suðurlandsbraut 24 og ég hef aldrei lent í því að eiga erfitt með að finna stæði á þeim fjórum árum sem ég hef unnið í húsinu, svo ég hef litlar áhyggjur af því. Mest hlakka ég til að geta komist auðveldlegar með umhverfisvænum hætti í vinnuna og að vinna við minni hávaða frá umferðinni.

Höfundur: Jóhannes B. Urbancic Tómasson

Sent inn þann: 05.03.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Sjá umsöng í viðhengi.

Höfundur: Sólrún Svava Skúladóttir

Sent inn þann: 09.03.2026

Viðhengi:

29.1.sudurlandsbraut usk2409201 straeto.pdf

Reykjavík, 9.3.2026

Efni: Borgarlína 1.lota – Suðurlandsbraut – USK24090201

Strætó lítur á þessar breytingar sem verulega framfarir fyrir almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu. Mikilvægt er að tryggja greiðar, stuttar og öruggar gönguleiðir að stoppistöðvum, auk þess sem nauðsynlegt er að allar almenningssamgöngur njóti forgangs á umferðarljósum.

Virðingarfyllst, fh. Skipulagsdeildar Strætó bs.
Sólrún Svava Skúladóttir

Strætó bs.
Hesthála 14
110 Reykjavík
S. 540-2700
strætó.is

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er athugsemd við kynnta tillögu fyrir hönd Klasa fasteignaþróunarfélags

Höfundur: Sólveig Helga Jóhannsdóttir

Sent inn þann: 10.03.2026

Viðhengi:

30.1.Athugasemd Klasa.pdf

Athugasemd við tillögu að nýju deiliskipulagi, Borgarlína 1. lota – Suðurlandsbraut. Athugasemd vegna áhrifa breytinga á lóð nr. 49 við Álfheima

Dags. 10.03.2026

Klasi ehf, fasteignaþróunarfélag, fyrir hönd dótturfélags síns og lóðarhafa, BBL-179 ehf., kt. 701221-0600, gerir hér athugasemdir við tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu 1. lota – Suðurlandsbraut sem nú er í auglýsingu.

Auglýst tillaga er ekki í samræmi við mörk gildandi deiliskipulags í Langholti (1956) og hefur áhrif á lóðarmörk Álfheima 49. Verið er að skerða lóðina og taka út inn- og útkeyrslur frá Suðurlandsbraut inn á lóð Álfheima 49 og í raun er verið að gera lóð ónothæfa fyrir núverandi rekstur.

Í tillögunni kemur fram að samhliða verði lögð fram breyting á mörkum þeirra deiliskipulagssvæða sem liggja að deiliskipulagi borgarlínu. Þrátt fyrir að lóðarhafi hafi verið með deiliskipulag í vinnslu á sinni lóð undanfarin ár þá hefur sú breyting ekki verið tekin fyrir hjá sveitarfélaginu. Ekki var haft samráð við lóðarhafa vegna þessarar tillögu sem nú er í auglýsingu en lóðarhafi var boðaður á upplýsingafund eftir að tillaga fór í auglýsingu, eftir að hafa bent á það við fulltrúa borgarinnar að samráð hafi ekki átt sér stað.

Því er gerð athugasemd við breytt lóðarmörk, skerðingu á lóð og aðgengi að og frá lóð án þess að samhliða sé tekið fyrir breyting á deiliskipulagi á lóð lóðarhafa sem hefur verið í vinnslu undanfarin ár og tillaga legið fyrir i langan tíma.

Með þessari tillögu er verið að skerða hagsmuni lóðarhafa og núverandi rekstraraðila verulega. Skal nú að þessu vikið nánar.

1. *Lögbundin skylda til samráðs ekki virt.*

Í greinargerð sem fylgir tillögunni kemur fram að samráð hafi verið haft við lóðarhafa og eigendur fasteigna þar sem breyting á aðkomu bíla og bílastæða meðfram Suðurlandsbraut verður. Ekkert samráð né kynning á breytingu hefur hins vegar átt sér stað frá Reykjavíkurborg né Betri Samgöngum við lóðarhafa. Upplýsingafundur með fulltrúum lóðarhafa var boðaður eftir að vakin var athygli á þessu misræmi sem fram kemur í tillögunni um samráð.

Samkvæmt gr. 5.2.1. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013 skal við gerð deiliskipulags eftir föngum leita eftir sjónarmiðum þeirra sem hagsmuna eiga að gæta. Í 3. mgr. ákvæðisins segir að ef tillaga að deiliskipulagi eða tillaga að breytingu tekur til svæðis sem liggur að lóðamörkum, landamörkum eða sveitarfélagamörkum skuli haft samráð við eiganda þess lands, lóðarhafa eða viðkomandi sveitarfélag *áður en tillagan er samþykkt til auglýsingar.*

Þessari skyldu til samráðs við lóðarhafa, áður en deiliskipulagstillagan var auglýst, var ekki fullnægt.

2. *Skörun skipulagssvæða.*

Hér að neðan eru klippur úr tillögu að deiliskipulagi þar sem er tilgreint hvaða deiliskipulagssvæði tillagan hefur áhrif á, hvaða gildandi deiliskipulagsáætlanir þarf að gera breytingu á vegna tillögunnar auk samráðs.

3. DEILISKIPULAG BORGARLÍNU UM SUÐURLANDSBRAUT

Hér er sett fram deiliskipulagstillaga fyrir 1. lotu Borgarlínu um Suðurlandsbraut frá gatnamótum við Skeiðarvog og að Lágmúla. Skipulagssvæðið er í eigu Reykjavíkurborgar.

Samhliða þessu deiliskipulagi eru gerðar breytingar á aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum; *Deiliskipulag Heimahverfis, skipulag í Langholti, Álfheimar, Goðheimar; Deiliskipulag Álfheima 74, Glæsibær; Dsk stgr. 1.46, Skeifan – Fenin; Deiliskipulag Laugardals; Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 30, 32 og 34 og Ármúla 29 og 31; Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 18-28 og Ármúla 15-27; Deiliskipulag Suðurlandsbrautar, Hallarmúla, Ármúla, og Vegmúla; Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 2; Deiliskipulag stgr. 1.366, Sigtúnsreitur*. Sjá kafla 3.2.2 hér aftar.

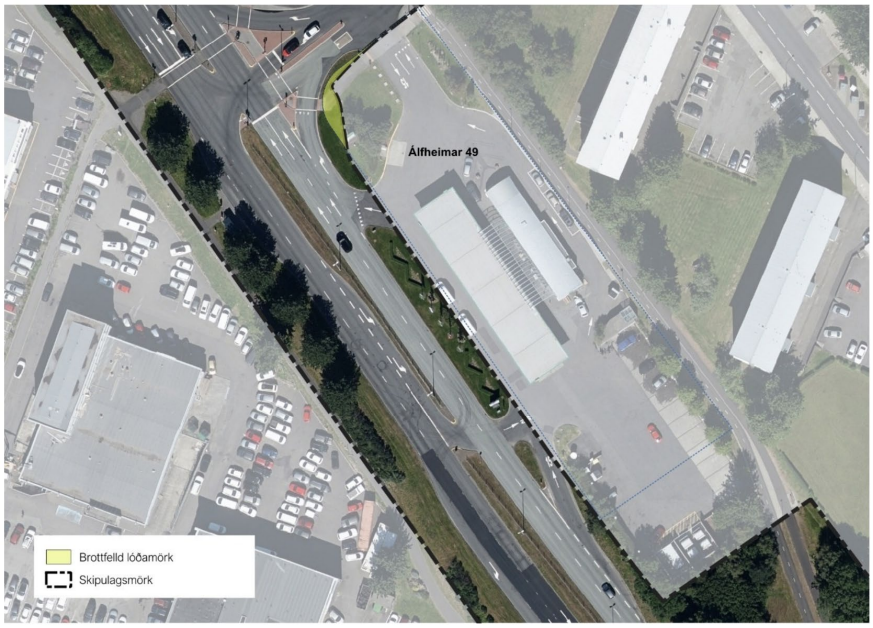
Samhliða þessari tillögu er lögð fram breyting á mörkum þeirra tíu aðliggjandi deiliskipulaga sem hafa áhrif á tillöguna, til að samræma skipulagsmörk.

3.1.1. Breytt lóðamörk

Lóðamörk eru sýnd á deiliskipulagsuppdrætti, bæði núverandi og breytt lóðamörk. Breyta þarf lóðamörkum Álfheima 49 og Engjavegi 10A vegna breytinga á göturýminu, til að tryggja rými fyrir göngu- og hjólastíga.

Núverandi lóðamörk ná inn á skipulagssvæðið en með breyttum lóðamörkum verða þau utan skipulagsmarka.

Lóð	Starfsemi	Stærð lóðar FYRIR	Stærð lóðar EFTIR
Álfheimar 49	Bensínstöð Olís	5.540 m^2	5.296 m^2
Engjavegur 10A	Borholuhús	340,2 m^2	279,8 m^2



Eins og fyrr greinir þá liggur ekki fyrir tillaga samhliða að breyttu deiliskipulagi fyrir lóðina Álfheima 49 sem tekur á lóðamarkabreytingu og sú breyting hefur ekki verið tekin fyrir. Lóðin tilheyrir deiliskipulagi Langholts. Sú breyting hefur ekki verið auglýst né tekin fyrir hjá skipulagsfulltrúa.

Samkvæmt gr. 5.3.1 í skipulagsreglugerð nr. 90/2013 mega deiliskipulagssvæði ekki skarast. Þannig er Reykjavíkurborg ekki heimilt að samþykkja deiliskipulag sem nær yfir svæði annars deiliskipulags sem er enn í gildi. Þá er ljóst að ekki geta samtímis verið í gildi tvö deiliskipulög

sem mæla fyrir um ólík mörk sömu lóðar, eins og raunin verður ef deiliskipulagstillagan verður samþykkt.

Eins og rakið er nánar hér neðar þá felur tillagan í sér breytt lóðarmörk, skerðingu á lóð og aðgengi að og frá lóð án þess að samhliða sé tekið fyrir breyting á deiliskipulagi á lóð lóðarhafa. Lóðarhafi gerir því athugasemd við það að mörk skipulagssvæðis samkvæmt hinni auglýstu deiliskipulagstillögu skarist við aðliggjandi deiliskipulag, sem nú eru í gildi, og að ekki sé fyrir hendi samræmi milli aðliggjandi deiliskipulagsreita hvað lóðamörk og aðgengi varðar.

Áréttað skal að lóðarhafi hefur verið með deiliskipulagstillögu í vinnslu á sinni lóð undanfarin ár en hefur sú breyting ekki verið tekin fyrir hjá sveitarfélaginu. Nauðsynlegt hefði verið að hafa virkt samráð við lóðarhafa varðandi skipulag fyrir svæðið og samræma þá breytingar á þessum tveimur skipulagssvæðum í samræmi við samkomulag aðila þar um og auglýsa á sama tíma.

3. *Athugasemdir við breytingu á lóðarmörkum, skerðingu á lóð og aðgengi.*

Lóðarhafi gerir því athugasemd við það að deiliskipulagstillagan skerði lóð hans án þess að skipulag fyrir lóðina Álfheima 49 sé klárað samhliða og þá í samræmi við uppbyggingasamninga sem gerðir hafa verið, en þeir gera ráð fyrir breytingu lóðamarka og breyttu aðgengi. Uppfylla þarf því þá samninga áður en lóð er skert eða að sérstakt samkomulag sé gert um það en ekki var leitað eftir samþykki lóðarhafa fyrir þessari skerðingu. Með þessari tillögu er verið að skerða hagsmuni lóðarhafa og núverandi rekstraraðila verulega þar sem lóðin verður ónothæf fyrir núverandi rekstur.

Hér fyrir neðan er klippa úr uppdrætti tillögunnar með breyttum lóðarmörkum. Auk þess sem búið er að loka fyrir innkeyrslu af Suðurlandsbraut inn á lóð Álfheima 49 og útkeyrslu út af lóðinni inn á Suðurlandsbraut. Eina aðkoman inn á lóðina verður því frá Álfheimum og aðeins með möguleika á hægri beygju til norðurs. Þessi útfærsla hefur gífurlega neikvæð áhrif á rekstraraðila lóðarinnar.



***

Samkvæmt framangreindu er þess óskað að Reykjavíkurborg endurskoði umrædda deiliskipulagstillögu með tilliti til athugasemda og andmæla lóðarhafa, sem fram koma í bréfi þessu, og taki framangreindar kröfur til greina og auglýsi þá umrætt skipulag og þá breytingu sem er í vinnslu varðandi Álfheima 49 samhliða. Eru annars slíkir annmarkar á tillögunni, bæði að formi og efni, að ógildingu varðar.

Áskilinn réttur til að koma á framfæri á síðari stigum frekari athugasemdum og andmælum eða þá kröfum ef deiliskipulag verður samþykkt eftir því sem tilefni kann að gefast til.

Fyrir hönd Klasa ehf

Sólveig Jóhannsdóttir
verkefnastjóri

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Við deiliskipulag **Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201** má gera fjölmargar athugasemdir og eru þessar þær helstu, þó ekki tæmandi listi.

Innkeyrsla frá Suðurlandsbraut inn á bílastæði fyrirtækja og stofnanna.
Innkeyrslukvöð inn á lóðir á Suðurlandsbraut er ekki hluti af þessu skipulagi og er þar um verulegan ágalla að ræða þar sem skilin er eftir opin bók opinberra fulltrúa til að haga málum eftir eigin hagsmunum hverju sinni. Það er skorað á að bæta við innkeyrslukvöðum við deiliskipulagið svo að frekari sátt geti myndast meðal fasteignaeigenda og rekstraraðila á Suðurlandsbraut.
Aðgengi að verslunum og skrifstofum er lífæð rekstrar á svæðinu og skerðing á þessu aðgengi getur haft veruleg áhrif á fyrirtæki og mögueika þeirra til að starfa óskert.

Ekkert samráð við rekstaraðila.
Ekkert samráð hefur verið haft við rekstraraðila á Suðurlandsbraut þar sem fjölmargir eru leigjendur húsnæðist og flokkast því ekki undir samráð við fasteignareigendur. Það er minnt á að verslun og þjónusta eru ndirstaða svæðisins.

Fjölgun hjólastíga að sunnanverðu.
Ekki hefur undir neinum kringumstæðum verið sýnt fram á að umferðarþungi hjólandi og gangandi sé svo mikill þörf sé fyrir frekar göngu og hjólaleiðir að sunnarnverðu.

Slysahætta við hjóla og göngustíg í suðri.
Að draga hjóla og göngustíg inn í umferðargötu getur ekki talist vænlegt til árangurs, sérstaklega þegar nægt pláss er til að bæta við hjóla og göngustíga að norðanverðu.

Framkvæmdaráætlun liggur ekki fyrir.
Gerð er alvarleg athugasemd við að áætlað er að fara í framkvæmdir sem er áætlað að taki 24 mánuði án þess að framkvæmdaráætlun liggi fyrir.
Framkvæmdir eiga að fara af stað á árinu 2027 og þegar þessi athugasemd er rituð eru innan við 9 mánuðir í árið 2027, án þess að framkvæmdaáætlun liggi fyrir.

Að gera breytingar án þess að fá meirihluta borgarbúa með sér er ekki vænlegur kostur og hefði auðveldlega mátt leggja til breytingarnar í skrefum.
Innleiðing borgarlínu án þess að skerða önnur gæði og án þess að bæta við gróðri og hjólastígum hefði mátt gera í mikilli sátt.
Hjólastígar og gróður hefði getað komið á seinni stigum þegar búið er að sanna ágæti borgarlínu og bílaumferð hefur minnkað.

Deiliskiplagið er til þess valdið að mynda sundrung frekar en sameiningu og er þess beint til borgaryfirvalda og hlutaðeigandi að draga deiliskipulagið til baka og endurskoða það í samvinnu við alla hagsmunaaðila.

Vísa í viðhengi

Höfundur: Ásgeir Einarsson

Sent inn þann: 10.03.2026

Viðhengi:

31.1.Umso¨gn Suðurlandsbraut .pdf

Við deiliskipulag **Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201** má gera fjölmargar athugasemdir og eru þessar þær helstu, en þó ekki tæmandi listi.

Innkeyrsla frá Suðurlandsbraut inn á bílastæði fyrirtækja og stofnanna.

a. Innkeyrslukvöð inn á lóðir á Suðurlandsbraut er ekki hluti af þessu skipulagi og er þar um verulegan ágalla að ræða þar sem skilin er eftir opin bók opinberra fulltrúa til að haga málum eftir eigin hagsmunum hverju sinni.
b. Það er því skorað á að bæta við innkeyrslukvöðum við deiliskipulagið svo að frekari sátt geti myndast meðal fasteignaeigenda og rekstraraðila á Suðurlandsbraut.
a. Aðgengi að verslunum og skrifstofum er lífæð rekstrar á svæðinu og skerðing á þessu aðgengi getur haft veruleg áhrif á fyrirtæki og mögueika þeirra til að starfa óskert.
b. Gerð er athugasemd við mögulega skerðingu á aðgengi að og frá lóðum á Suðurlandsbraut og hvatt til að aðgengi verði óskert frá því sem nú er.

Ekkert samráð við rekstaraðila.

a. Ekkert samráð hefur verið haft við rekstraraðila á Suðurlandsbraut þar sem fjölmargir eru leigjendur húsnæðist og flokkast því ekki undir samráð við fasteignareigendur. Það er minnt á að verslun og þjónusta er undirstaða svæðisins og ef hún þrífst ekki við götuna verður óþarfi að leggja Borgarlínu við Suðurlandsbraut.

Fjölgun hjólastíga að sunnanverðu.

a. Ef beita á þeim rökum að Borgarlína auki nauðsynlegt flæði fólks á milli staða vegna mikils umferðarþunga, verður að beita sömu rökum á hjóla og göngustíga. Ekki hefur undir neinum kringumstæðum verið sýnt fram á að umferðarþungi hjólandi og gangandi sé svo mikill þörf sé fyrir frekar göngu og hjólaleiðir að sunnarnverðu.

Slysahætta við hjóla og göngustíg í suðri.

b. Að draga hjóla og göngustíg inn í umferðargötu getur ekki talist vænlegt til árangurs, sérstaklega þegar nægt pláss er til að bæta við hjóla og göngustíga að norðanverðu.

Framkvæmdaráætlun liggur ekki fyrir.

c. Gerð er alvarleg athugasemd við að áætlað er að fara í framkvæmdir sem er áætlað að taki 24 mánuði án þess að framkvæmdaráætlun liggi fyrir.
d. Framkvæmdir eiga að fara af stað á árinu 2027 og þegar þessi athugasemd er rituð eru innan við 9 mánuðir í árið 2027, án þess að framkvæmdaáætlun liggi fyrir.
e. Rekstraraðilar við Suðurlandsbraut geta ekki aðlagað sig að framvæmdum nema fyrirvarar og áætlanir um framkvæmdir verði á þannig tímaramma að hægt sé að undirbúa með fyrirvara.

Að gera breytingar án þess að fá meirihluta borgarbúa með sér er ekki vænlegur kostur og hefði auðveldlega mátt leggja til breytingarnar í skrefum.

a. Innleiðing borgarlínu án þess að skerða önnur gæði og án þess að bæta við gróðri og hjólastígum hefði mátt gera í mikilli sátt.

b. Hjólastígar og gróður hefði getað komið á seinni stigum þegar búið er að sanna ágæti borgarlínu og bílaumferð hefur minnkað.
c. Áfangaskipting framkvæmdanna hefði leitt af sér sönnun á þeim rökum að Borgarlínan minnki bílaumferð og í framhaldi hefði verið einfald mál að bæta við gróðri og hólastígum.

Deiliskiplagið er til þess valdið að mynda sundrung frekar en sameiningu og er þess beint til borgaryfirvalda og hlutaðeigandi að draga deiliskipulagið til baka, endurskoða það í samvinnu við alla hagsmunaaðila og skipa vinnuhópa með öllum hagsmunaaðilum, sem hafa það að markmiði að koma Borgarlínunni á sem sameiginlegu verkefni án þess að skerða gæði þeirra ferðamáta sem val stendur um.

Það er ljóst á umræðu og athugasemdum við deiliskipulagið undanfarnar vikur að mikil andstaða er við breytingarnar og er hér með skorað á borgaryfirvöld að fresta deiliskipulagi, hið minnsta fram yfir kosningar og að auki finna leiðir sem auka sátt um skipulagið og framkvæmdina.

Undirritaður áskilur sér rétt til að leita leiða til að fá bættan þann skaða sem kann að verða ef deiliskipulagið fer óbreytt í gegn.

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn frá mér, íbúa í Langholtshverfi og daglegum vegfaranda um Suðurlandsbraut. Ég styð fyrirhugaðar breytingar á götunni heilshugar. Þær munu bæta aðstæður fyrir virka ferðamáta verulega, bæta tengingar frá Múlahverfi að Laugardal og Langholtshverfi að verslunarsvæðinu í Skeifunni. Svæðið í kringum Suðurlandsbrautina er að taka miklum breytingum og umbreyting götunnar styður við hana.

Til viðbótar vil ég benda á áhugaverða samantekt um raunstöðu bílastæðamála við Suðurlandsbraut í dag: https://www.eoe.is/2026/02/13/bilastaedin-vid-sudurlandsbraut/

Höfundur: Arnar Þór Ingólfsson

Sent inn þann: 11.03.2026

Viðhengi:

32.1.UmsögnAÞI.pdf

Umsögn um breytt skipulag Suðurlandsbrautar vegna Borgarlínu 11/3/2026

Arnar Þór Ingólfsson, íbúi í Langholtshverfi

Höfuðborgarsvæðið er í umbreytingarfasa. Fyrir rúmum áratug ákváðu sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu, í sameiningu, að tímabært væri að leita nýrra leiða til þess að skipuleggja samgöngur og uppbyggingu – innleiða nýja hugsun um það hvernig borgin getur virkað næstu áratugina og svo áfram löngu eftir okkar dag.

Þessi sameiginlega stefna allra sveitarfélaganna, útlistuð í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins frá 2015, fól í sér að setja borgarsvæðinu vaxtarmörk og leggja áherslu á að byggja borgina upp innan þeirra og inn á við, með þéttari byggð umhverfis miðkjarna hverfa og nýjum uppbyggingarreitum á samgöngu- og þróunarásum meðfram legu nýs almenningssamgöngukerfis, Borgarlínu.

Lagt var upp með að nýir uppbyggingarreitir í grennd við Borgarlínuna, samgöngumiðuð þróunarsvæði, gætu orðið þéttbyggðari en eldri íbúasvæði og uppbyggingarreitir í jaðri byggðarinnar, vegna góðs aðgengis að öflugum almenningssamgöngum. Í kringum miðpunkta gætu orðið til öflugir hverfiskjarnar, sem myndu styðja við eldri byggð í nágrenninu. Þannig gætu íbúar höfuðborgarsvæðisins fengið sterkari hverfi, með betri nærþjónustu og raunverulegu vali um samgöngumáta.

Þverpólitísk sátt hefur að mestu ríkt um að þéttari byggð og bættar almenningssamgöngur séu rétta leiðin áfram. Það er vel, enda ætti skynsamleg borgarþróun í grunninn ekki að vera einhver hægri/vinstri spurning. Verkefnið er einfaldlega að flytja fólk með sem hagkvæmustum og skjótustum hætti, og tryggja á sama tíma mannvæna byggð og sterk hverfi sem ýta undir góða þjónustu við íbúana.

Það vill enginn verja tíma í að vera vera fastur í umferð og öll þurfum við að komast leiðar okkar, að sinna daglegu amstri. Ef við ætlum öll að keyra allra okkar ferða með 1,2 farþega í hverjum bíl þá situr allt fast á háannatíma og ferðatíminn eykst með auknum bílafjölda á götunum, sama hvað við setjum mikið fé í vegaframkvæmdir.

Breytinga er þörf

Vinna sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu fyrir röskum áratug var meðal annars undirbyggð af greiningum frá verkfræðistofunni Mannviti, sem dró upp mismunandi sviðsmyndir um framtíðina með tilliti til þess hvernig við þróuðum byggðina.

Sú vinna leiddi í ljós að ef hagkvæmar og umhverfisvænar samgöngur væru markmiðið væri „ljóst að samgöngu- og skipulagsyfirvöld eiga að stefna að uppbyggingu þéttari byggðar og leggja um leið áherslu á eflingu almenningssamgangna, göngu og hjólreiða“.

Dregið var fram að umferðarspár bentu til að „erfitt“ yrði að „uppfylla ferðaþarfir fólks með góðu móti fram til ársins 2040 eingöngu með uppbyggingu umferðarmannvirkja“. Ef höfuðborgarsvæðið héldi áfram að stækka út á við og ferðamátaval íbúa héldist óbreytt myndi „bílaumferð aukast langt umfram íbúafjölgun“ og tíminn sem fólk eyddi að meðaltali í

umferðinni aukast um 25% og „tafir einnig verulega þrátt fyrir miklar fjárfestingar í umferðarmannvirkjum“.

Sem betur fer er löngu búið að velja aðra leið. Árið 2019 var skrifað undir Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins, sem felur í sér stórtækar stofnvegaframkvæmdir innan höfuðborgarsvæðisins til að liðka fyrir umferð og uppbyggingu miklu betri almenningssamgangna í formi Borgarlínu; hraðvagnakerfis með mikilli tíðni sem gengur í sérrými að stórum hluta og mun því ekki festast í umferðinni á morgnana og síðdegis og þannig gera almenningssamgöngur að áreiðanlegum valmöguleika fyrir miklu fleiri íbúa höfuðborgarsvæðisins en í dag.

Samgöngusáttmálinn var stóra málamiðlunin og sameiginlega lausnin við umferðarvandanum sem skipulag höfuðborgarsvæðisins hefur kallað yfir okkur öll. Um þetta hefur skynsamt fólk, frá hægri og yfir til vinstri, frá Mosfellsbæ og niður í Hafnarfjörð, verið sammála.

Umræðan um breytingar á Suðurlandsbrautinni, sem á að taka stakkaskiptum með tilkomu Borgarlínunnar, gefur tækifæri til þess að ræða stóru sýnina. Tillaga að breyttu deiliskipulagi Suðurlandsbrautar vegna Borgarlínu gerir ráð fyrir því, eins og lagt hefur verið upp með árum saman, að akreinar Borgarlínu verði miðjusettar og akreinum fyrir bílaumferð verði fækkað niður í eina í hvora átt, nema á gatnamótum þar sem áfram verða beygjuakreinar.

Þetta er ekki bara dregið upp úr einhverjum hatti, heldur byggir vinnan í kringum Suðurlandsbrautina á stórri sýn um betra, mannvænna borgarumhverfi, með blöndu íbúabyggðar og fjölbreyttri þjónustu og verslun.

Suðurlandsbrautin í huga flestra er auðvitað bara umferðaræð með stakstæðum stærðarinnar skrifstofubyggingum, raftækjaverslunum og hótelum og bílastæðum allt umhverfis húsin. Svæðið allt er hins vegar að breytast.

Við horn Grensásvegar og Suðurlandsbrautar eru þegar risin stór hús sem hundruð manna koma til með að búa í og sá reitur er bara að hálfu byggður. Ef við þræðum okkur til austurs er lagt upp með að bensínstöðin við Álfheima 49 muni víkja fyrir nýju fjölbýlishúsi og handan Suðurlandsbrautarinnar, í Skeifunni 7-9 á að byggja upp hundruðir íbúða. Á Metró-reitnum, sem kenndur er samnefndan hamborgarastað, eru spennandi uppbyggingaráform og rammaskipulag Skeifunnar í heild sinni felur í sér gríðarlega spennandi framtíðarsýn.

Ég bý sjálfur í Langholtshverfi og sé fyrir mér að á næstu árum verið smám saman undið ofan af því vonda skipulagi sem Skeifan einkennist af, samfara því sem hún þróist og verði meiri hluti af austari hluta Laugardalsins, Langholtshverfi og Vogum og að þægilegra verði að fara þangað að sinna erindum án þess að þurfa að ræsa bílinn. Hugmyndir um að bæta tveimur akreinum Borgarlínu við þær fjórar akreinar fyrir almenna umferð sem eru þarna fyrir yrðu agalegar fyrir þau sem þurfa að fara yfir Suðurlandsbrautina með virkum ferðamátum í daglegu amstri. Hið saman á við um alla þá sem ætla að frá Múlahverfi og inn í Laugardal.

Umsögn um breytt skipulag Suðurlandsbrautar vegna Borgarlínu 11/3/2026

Arnar Þór Ingólfsson, íbúi í Langholtshverfi

Ef við förum að hinum enda Suðurlandsbrautarinnar eru áform um töluverða uppbyggingu á bak við Hilton-hótelið og sömuleiðis hafa verið settar fram stórar hugmyndir um uppbyggingu við hlið þess, á reit á mörkum Lágmúla og Kringlumýrarbrautar. Í næsta nágrenni er bensínstöðvarreitur við Háaleitisbraut þar sem íbúðauppbygging er fyrirhuguð. Niðri í Sigtúni er mikil húsnæðisuppbygging í gangi á hinum svokallaða Blómavalsreit bakvið Grand Hótel.

Ef við horfum svo á nærliggjandi svæði handan Kringlumýrarbrautar má nefna að uppbygging á lóð Sjálfstæðisflokksins við Valhöll og svo á Heklureitnum er að fjölga íbúum á þessu svæði borgarinnar allnokkuð. Gera má ráð fyrir því að Múlarnir muni breytast mikið, með uppbyggingu húsnæðis fyrir fólk í bland við blómlega verslun og aðra atvinnustarfsemi.

Suðurlandsbrautin verður þannig til framtíðar lykilsvæði í breyttu hverfi, samgönguásinn sem hún myndar gátt íbúanna á svæðinu að borginni allri, að því ógleymdu að íbúar á svæðinu munu þurfa að fara yfir Suðurlandsbrautina til að komast niður í Laugardal til að njóta útivistar.

Stóra myndin sem blasir við okkur er sú að í smáum skrefum er verið að umbreyta ferlega illa skipulögðu svæði í miðri borginni í blómlegt, lifandi borgarsvæði.

Gæti umferðarléttari Suðurlandsbraut virkað betur?

Þegar fólk er ekki með augun á þessari stóru mynd er auðvitað þægilegt að halla sér aftur og segja, í von um stundarvinsældir, að fólk vilji ekki „þrengja að annarri umferð“ og gera þess í stað kröfu um að akreinarnar á Suðurlandsbrautinni verði alls sex talsins þegar að Borgarlínan verður búin að bætast við. Það er hins vegar óráð.

Við umbreytingu götunnar og fækkun akreina mun gegnumstreymisumferð leita annað, yfir á Miklubraut og Sæbraut þar sem einmitt er verið að ráðast í umfangsmiklar aðgerðir til að auka flæði umferðar. Það þurfa ekki allir vegspottar innan borgarinnar að vera hraðbrautir.

Fólk mun áfram fara á Suðurlandsbraut ef það á erindi á Suðurlandsbraut og hver veit nema að umferð þeirra sem þangað eiga erindi á háannatíma hreinlega léttist, þegar gegnumstreymisumferðin finnur sér annan farveg. Það verður miklu fljótlegra og áreiðanlegra að komast þangað með almenningssamgöngum og aðgengi gangandi og hjólandi verður frábært. Umhverfi götunnar, með færri akreinum og miðlægum sérakreinum Borgarlínu mun styðja við það að fólk komi þangað með almenningssamgöngum. Þúsundir munu geta streymt að Laugardalnum stórviðburði, með strætisvögnum sem ganga á hárri tíðni úr flestum hverfum höfuðborgarsvæðisins. Ef þú kemur svo einn daginn hjólandi að kaupa þér ísskáp lætur þú bara senda þér hann heim.

Ef Suðurlandsbrautin verður ekki endurgerð á næstu árum og breytt í takt við þá þróun sem fyrirsjáanleg er á svæðunum í kring er fullkomlega fyrirsjáanlegt að borgarstjórnarkosningarnar í Reykjavík um öldina miðja gætu snúist um það hvort setja skuli Suðurlandsbrautina í stokk,

með tilheyrandi kostnaði, til að hún hætti að vera farartálmi á milli Múlahverfis og Laugardals og Heimahverfis og Skeifunnar.

Því fylgja áskoranir þegar borg breytist, en í því felast líka tækifæri. Þannig hefur það alltaf verið. Reykjavík er ekki fyrsta borgin sem gengur í gegnum umbreytingatímabil. Það þarf bæði staðfestu og pólitískt hugrekki til að leiða langtímabreytingar í þágu betri borgar. Þeim geta fylgt tímabundin óþægindi. En fólk mun aðlagast og breyta ferðavenjum sínum, velja sér nýjar leiðir eða fararmáta.

Kannanir hafa sýnt að mikil eftirspurn er eftir því að almenningssamgöngur verðir raunhæfur valkostur og að mikil eftirspurn eftir búsetu miðsvæðis í borginni. Umbreyting Suðurlandsbrautar og nálægra svæða er veigamikill þáttur í því að svara óskum fólks um hvoru tveggja, valfrelsi í samgöngum og búsetu í innri hverfum borgarinnar.

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Í viðhengi er umsögn Félags atvinnurekenda.

Höfundur: Ólafur Stephensen

Sent inn þann: 11.03.2026

Viðhengi:

33.1.Reykjavi´kurborg Suðurlandsbraut 120326.pdf

FÉLAG ATVINNUREKENDA

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Helena Stefánsdóttir verkefnastjóri
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

SENT Á SKIPULAGSGÁTT

Reykjavík, 12. marz 2026

Efni: Umsögn um tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu um Suðurlandsbraut

Félag atvinnurekenda (FA) vísar til ofangreindrar deiliskipulagstillögu, sem birtist í Skipulagsgátt 29. janúar sl.

FA gætir hagsmuna fjölda fyrirtækja við Suðurlandsbraut og í Múlahverfi. Um er að ræða eitt helzta verzlunar- og þjónustusvæði Reykjavíkur. Á svæðinu starfa vel á annað þúsund fyrirtæki, með a.m.k. 5.500 starfsmenn og yfir 400 milljarða króna veltu. Fyrirtækin eiga að sjálfsögðu mikið undir því að aðgengi að hverfinu sé gott, jafnt fyrir starfsfólk og viðskiptavini, og umferð greið.

Í skipulagsferlinu hefur Reykjavíkurborg átt ýmis samskipti við húseigendur við Suðurlandsbraut. Þeir hafa komið á framfæri margvíslegum sjónarmiðum og tillögum við umhverfis- og skipulagssvið, sem lítið mark virðist hafa verið tekið á. Atvinnurekendum hefur verið sagt að þeir megi koma með tillögur, en þær verði að rúmast innan þess stífa ramma, sem þegar hafi verið ákveðinn. Borgin hefur ekki átt samskipti að eigin frumkvæði við eigendur fyrirtækja í Múlahverfi um fyrirhugaðar breytingar, þótt þær hafi augljós áhrif á hagsmuni þeirra.

Rétt er að taka fram að Félag atvinnurekenda, og félagsmenn þess almennt, styðja eindregið áform um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu, þar með talin áformin um Borgarlínu. Félagið telur hins vegar að stífni borgaryfirvalda við útfærslu Borgarlínu, ekki sízt hvað varðar legu hennar um Suðurlandsbraut, stefni stuðningi við verkefnið í hættu. Að mati félagsins verða borgaryfirvöld að vera reiðubúin að hlusta á áhyggjur, ábendingar og tillögur atvinnurekenda í borginni ef áform um eflingu almenningssamgangna eiga að ganga eftir og njóta stuðnings.

Eftirfarandi eru meginathugasemdir og ábendingar FA.

I. Fækkun akreina á Suðurlandsbraut

Fækkun akreina fyrir bílaumferð á Suðurlandsbraut úr fjórum í tvær er stórlega misráðin. Sú leið er ekki farin á öðrum aðalleiðum Borgarlínu miðað við þær áætlanir, sem FA hefur séð. Það blasir við að þrengri Suðurlandsbraut mun ekki anna umferð, enda gera spár þær, sem skipulagstillögunni fylgja, ekki ráð fyrir að bílum sem fara um götuna fækki mikið á milli áranna 2019 og 2040 (úr 26.000 í 21.000). Þessar spár virðast auk þess byggjast á þeim forsendum að framkvæmdir við Miklubrautargöng, Sæbrautarstokk og Sundabraut gangi eftir. Hins vegar er gert ráð fyrir framkvæmdum við Suðurlandsbraut 2027-2030, en hinar framkvæmdirnar eru mun lengra inni í framtíðinni. Þannig eru framkvæmdir við Miklubrautargöng áformaðar 2032-2038. Rætt hefur verið um að Sæbrautarstokkur yrði gerður 2027-2030, en augljóslega er ekkert vit í að fara við

Skeifunni 11 | 108 Reykjavík | Sími 588 8910
atvinnurekendur@atvinnurekendur.is | www.atvinnurekendur.is
Kt. 530169-5459 | Banki 01515-26-6440

framkvæmdir við hann á sama tíma og við Suðurlandsbrautina. Varðandi Sundabraut er ekkert fast í hendi. Þarna er því verið að byrja á öfugum enda.

Þessi forgangsröðun í framkvæmdum mun að öllum líkindum þýða umferðarteppur og tafir á Suðurlandsbraut og að umferð leiti annarra leiða, t.d. í gegnum Múlahverfið, með tilheyrandi teppum og töfum á því svæði. Af öllu þessu hafa atvinnurekendur í hverfinu stórar áhyggjur.

FA hvetur Reykjavíkurborg til að leita allra leiða til að koma Borgarlínu fyrir á Suðurlandsbraut án þess að fækka akreinum og þrengja stórlega að bílaumferð. Full ástæða til að skoða hvort þörf er t.d. á nýjum hjóla- og göngubrautum norðan götunnar, eins og gert er ráð fyrir í skipulagstillögunni. Greiðar leiðir fyrir gangandi og hjólandi eru nú þegar sunnan götunnar og að mati FA og félagsmanna við Suðurlandsbraut ætti fremur að horfa til þess að bæta aðgengi á gönguleiðinni meðfram byggingunum sjálfum sunnan Suðurlandsbrautar. Þá er ástæða til að endurskoða það rými, sem gefa á gróðri við götuna.

II. Fækkun bílastæða fyrir viðskiptavini

Í skipulagstillögunni er gert ráð fyrir að bílastæðum fyrir framan byggingar á Suðurlandsbraut, sem viðskiptavinir nota helzt, fækki úr 554 í 366, eða um rúmlega þriðjung. Atvinnurekendur við Suðurlandsbraut hafa áhyggjur af því að skortur á bílastæðum við Suðurlandsbraut fæli viðskiptavini frá viðskiptum. Fyrirtæki í Múlahverfi hafa áhyggjur af að viðskiptavinir fyrirtækja á Suðurlandsbraut leggi í vaxandi mæli í hliðargötum Suðurlandsbrautar og öðrum götum í Múlahverfinu, með tilheyrandi álagi á bílastæði fyrirtækja sem þar starfa.

Bent hefur verið á að fallið hafi verið frá áformum um bílastæðahús nærri nýrri Þjóðarhöll í Laugardal, á lóð sunnan við hús ÍSÍ og ÍBR. Bílastæðahús við Þjóðarhöllina hefði getað nýtzt starfsfólki og að einhverju leyti viðskiptavinum fyrirtækja við Suðurlandsbraut. Verði það ekki reist um leið og höllin, blasir hins vegar við að samfara fækkun á bílastæðum við götuna aukist ásókn í þau vegna stórviðburða í Þjóðarhöllinni.

FA hvetur Reykjavíkurborg til að leita leiða til að tryggja að bílastæðum við Suðurlandsbraut fækki ekki, en mæta slíkri fækkun ella með því að reisa bílastæðahús við Þjóðarhöllina.

III. Rask á framkvæmdatíma

Atvinnurekendur við Suðurlandsbraut hafa miklar áhyggjur af því raski, sem fylgja mun breytingum á götunni á framkvæmdatíma. Bent er á skelfileg fordæmi t.d. frá endurnýjun Hverfisgötu, þar sem framkvæmdir töfðust misserum saman með afar neikvæðum afleiðingum fyrir rekstur fyrirtækja við götuna.

Jafnframt hafa atvinnurekendur í hverfinu miklar áhyggjur af því að framkvæmdir við nýju Þjóðarhöllina séu áformaðar á sama tíma og umbreyting Suðurlandsbrautar samkvæmt deiliskipulagstillögunni. Sú staðreynd að reisa verður höllina fyrir árið 2031, þegar Ísland á að halda heimsmeistaramót í handbolta, þýðir að tímabil þessara tveggja framkvæmda skarast að verulegu leyti. Byggingu hallarinnar fylgir veruleg þungaumferð og rask. Þessar aðstæður auka enn á

mikilvægi þess að áætlanir séu vandaðar, skýrar, aðgengilegar, kynntar með góðum fyrirvara og að þeim megi treysta.

FA kallar eftir því að þegar endanleg útfærsla breytinganna liggur fyrir, gangist borgin fyrir virku samráði og samtali við fyrirtækin í hverfinu um útfærslu framkvæmda og leitist við að læra af fyrri mistökum. Nauðsynlegt er að fyrirkomulagið verði kynnt með a.m.k. hálfs árs fyrirvara. Um leið þarf Reykjavíkurborg að birta áreiðanlega tímaáætlun fyrir einstaka verkþætti og svæði, þar sem m.a. komi fram hvernig lokunum og aðgangi að húsnæði fyrirtækjanna fyrir viðskiptavini verði háttað. FA undirstrikar enn að þetta samráð verður að fara fram við fyrirtæki í öllu hverfinu, ekki eingöngu við húseigendur á Suðurlandsbraut.

IV. Að lokum

FA leggur áherzlu á að fundnar verði leiðir til að leggja Borgarlínu um Suðurlandsbraut án þess að fækka akreinum úr fjórum í tvær. Sömuleiðis þarf að leita leiða til að draga úr fækkun bílastæða við götuna eða mæta henni með bílastæðahúsi í Laugardal. Að mati félagsins er gríðarlega mikilvægt að læra af mistökum við fyrri endurgerð gatna, t.d. Hverfisgötu, og standa betur að áætlanagerð, samstarfi og samráði við atvinnurekendur við Suðurlandsbraut. FA kallar sömuleiðis eftir því að samráð verði haft við húseigendur og atvinnurekendur bæði við götuna sjálfa og í Múlahverfi og hlustað eftir sjónarmiðum og ábendingum atvinnulífsins.

FA áskilur sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum. Þá er félagið að sjálfsögðu reiðubúið að funda með umhverfis- og skipulagssviði ásamt félagsmönnum sínum í hverfinu.

Virðingarfyllst,



Ólafur Stephensen
framkvæmdastjóri FA

Skeifunni 11 | 108 Reykjavík | Sími 588 8910
atvinnurekendur@atvinnurekendur.is | www.atvinnurekendur.is
Kt. 530169-5459 | Banki 01515-26-6440

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Höfundur: Margrét María Leifsdóttir

Sent inn þann: 11.03.2026 , **Fyrir hönd:** Veitur

Viðhengi:

35.1.0099- 2026 Borgarlína 1.lota - Suðurlandsbraut.pdf

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12 - 14
105 Reykjavík

Reykjavík, 11.mars 2026

Efni: Umsögn Veitna vegna skipulagstillögu fyrir Borgarlínu 1.lotu - Suðurlandsbraut

Veitur hafa farið yfir tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu 1. lotu um Suðurlandsbraut frá Skeiðarvogi að Lágmúla.

Suðurlandsbraut er ein af meginstofnæðum veitukerfa í Reykjavík og meðfram henni liggja helstu stofnlagnir hitaveitu, vatnsveitu, fráveitu og rafveitu. Um er að ræða innviði sem þjóna ekki eingöngu nærliggjandi lóðum heldur stórum hluta borgarinnar. Fyrirhuguð uppbygging og þétting byggðar á þróunarsvæðum meðfram götunni mun kalla á aukið álag á veitukerfin og í mörgum tilvikum styrkingu og stækkun stofninnviða.

Veitur óska eftir að tryggt verði nægilegt og afmarkað rými fyrir lagnaleiðir í deiliskipulaginu. Í ljósi þess að aðliggjandi skipulög og lóðir liggja þétt upp að skipulagssvæði Borgarlínunnar er ljóst að borgarlínusvæðið verður í reynd eina samfellda rýmið þar sem unnt verður að koma fyrir helstu stofnlögnum veitukerfa til framtíðar. Af þeim sökum er mikilvægt að gert sé ráð fyrir nægilegu svigrúmi fyrir núverandi og framtíðar lagnaleiðir, mögulegar stækkanir lagna og tengd mannvirki. Slíkar lagnaleiðir ættu að vera sýnilegar í skipulagsgögnum, annað hvort á deiliskipulagsuppdráttum eða í greinargerð með skýringarmyndum.

Veitur fagna því að gert sé ráð fyrir blágrænum ofanvatnslausnum í skipulaginu en leggja jafnframt áherslu á að rými fyrir slíkar lausnir verði skýrt afmarkað á uppdráttum og samræmt ofanvatnskerfum svæðisins.

Veitur leggja áherslu á áframhaldandi gott samráð við frekari hönnun og útfærslu verkefnisins.

Virðingarfyllst,
f.h. Veitna

Margrét María Leifsdóttir

EBV-150-02

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Umsögn frá Egill Árnason ehf
Sjá viðhengi.

Höfundur: Ásgeir Einarsson

Sent inn þann: 11.03.2026

Viðhengi:

36.1.Athugasemdir við deiliskipulagstillo¨gu Borgarli´nu.pdf

Athugasemdir við deiliskipulagstillögu Borgarlínu – Suðurlandsbraut
(USK24090201)

Undirritaður er rekstraraðili á Suðurlandsbraut og vill með þessu koma á framfæri athugasemdum við auglýsta deiliskipulagstillögu vegna Borgarlínu á Suðurlandsbraut.

Tillagan felur í sér mjög umfangsmiklar breytingar á einni helstu samgöngu- og atvinnugötu borgarinnar. Breytingarnar munu hafa bein áhrif á aðgengi, rekstrarforsendur fyrirtækja og daglegt líf þeirra sem starfa eða sækja þjónustu á svæðinu.

Hér á eftir eru helstu athugasemdir:

1. Umfangsmiklar breytingar án áfangaskiptingar
Tillagan gerir ráð fyrir mjög umfangsmiklum breytingum á göturými Suðurlandsbrautar í einu skrefi. Að mati undirritaðs er slík nálgun varhugaverð.
Innleiðing Borgarlínu væri hægt að framkvæma í áföngum þannig að hægt væri að meta áhrif breytinganna áður en ráðist er í frekari umbreytingar á götuýminu og án þess að ráðast samhliða í allar breytingar á hjólastígum, gróðri og öðrum samgönguinnviðum. Með slíkri áfangaskiptingu hefði verið hægt að afla raunverulegra gagna um áhrif á bílaumferð, aðgengi og umferðarflæði áður en ráðist væri í frekari breytingar á götusniði, hjólastígum og öðrum innviðum. Slík nálgun hefði einnig getað stuðlað að meiri sátt meðal þeirra sem starfa á svæðinu og bera áhættu af breytingunum.
2. Aðgengi að fyrirtækjum og lóðum
Í deiliskipulagstillögunni er ekki með skýrum hætti fjallað um aðkomu að lóðum og innkeyrslur frá Suðurlandsbraut að bílastæðum fyrirtækja og stofnana við götuna sem er grundvallaratriði fyrir rekstur fyrirtækja á svæðinu. Verslun, þjónusta og skrifstofustarfsemi við Suðurlandsbraut byggir að verulegu leyti á því að viðskiptavinir geti komist að húsunum og lagt bifreiðum sínum í nágrenni þeirra.
Í tillögunni er hins vegar gert ráð fyrir breytingum á götuýminu sem kunna að hafa veruleg áhrif á aðkomu að lóðum og bílastæðum. Slíkar breytingar geta haft bein áhrif á rekstrarforsendur fyrirtækja á svæðinu og á aðsókn viðskiptavina að þeirri þjónustu sem þar er veitt.
Af þeim sökum er mikilvægt að deiliskipulagið taki með skýrum hætti afstöðu til aðkomu að lóðum og tryggt verði að aðgengi að fyrirtækjum skerðist ekki umfram það sem nauðsynlegt er.
3. Skortur á samráði við rekstraraðila
Að mati undirritaðs hefur samráð við þá sem starfa við Suðurlandsbraut verið mjög takmarkað. Margir sem reka fyrirtæki á svæðinu eru leigjendur atvinnuhúsnæðis og hafa því ekki endilega komið að samráði sem hefur fyrst og fremst beinst að fasteignaeigendum. Þrátt fyrir það eru rekstraraðilar sá hópur sem verður fyrir mestum áhrifum af breytingunum, bæði á framkvæmdatíma og til framtíðar.Samráð ætti ekki aðeins að felast í kynningu á þegar mótuðum tillögum heldur raunverulegri umræðu um útfærslur og mögulegar breytingar sem geta dregið úr neikvæðum áhrifum á starfsemi á svæðinu.
4. Hjóla- og göngustígar sunnan megin Suðurlandsbrautar

Í tillögunni er gert ráð fyrir verulegri uppbyggingu hjóla- og göngustíga sunnan megin Suðurlandsbrautar. Ef slíkar breytingar eiga að byggja á aukinni umferð gangandi og hjólandi væri eðlilegt að þær væru studdar með skýrum gögnum og greiningum um raunverulegt umferðarálag.
Að mati undirritaðs hefur ekki verið sýnt fram á með skýrum hætti að umferð gangandi og hjólandi á þessum hluta Suðurlandsbrautar sé þess eðlis að nauðsynlegt sé að bæta við nýjum hjólastígum sunnan megin götunnar.
Einnig er ljóst að slíkar breytingar geta haft áhrif á umferðarflæði og aðgengi að fyrirtækjum við götuna.

5. Fækkun bílastæða og áhrif á starfsemi

Samkvæmt deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut, þar á meðal stæða sem í dag eru mikið nýtt af viðskiptavinum fyrirtækja á svæðinu.
Aðgengi að bílastæðum er ein af grundvallarforsendum rekstrar atvinnuhúsnæðis af þessu tagi. Fjöldi fyrirtækja við Suðurlandsbraut reiðir sig á að viðskiptavinir geti lagt bifreiðum sínum í nágrenni húsanna.
Fækkun bílastæða getur því haft bein áhrif á aðsókn viðskiptavina og þar með á rekstrarforsendur fyrirtækja á svæðinu.

6. Framkvæmdatími og áhrif á rekstur

Mikil óvissa ríkir um framkvæmdatíma verkefnisins og hvernig aðgengi að fyrirtækjum verður tryggt á meðan framkvæmdir standa yfir.
Ef framkvæmdir standa yfir í langan tíma og aðgengi að húsum og fyrirtækjum skerðist verulega getur það haft alvarleg áhrif á rekstur fyrirtækja á svæðinu.
Ef aðgengi að húsum verður verulega skert í nokkur ár er raunveruleg hætta á að viðskiptavinir leiti annað og að fyrirtæki á svæðinu missi mikilvægan hluta af sínum viðskiptum.
Slík áhrif geta haft langvarandi afleiðingar bæði fyrir rekstraraðila og fasteignaeigendur.

7. Þörf á frekari yfirferð og raunverulegu samráði

Tillagan felur í sér mjög umfangsmiklar breytingar á mikilvægu atvinnu- og þjónustusvæði borgarinnar.
Ljóst er af umræðu síðustu vikna að verulegar áhyggjur eru meðal þeirra sem starfa við Suðurlandsbraut vegna fyrirhugaðra breytinga. Af þeim sökum er mikilvægt að gefa svigrúm til frekari umræðu og endurskoðunar áður en endanleg ákvörðun verður tekin.
Einnig er mikilvægt að við innleiðingu slíks verkefnis sé tekið tillit til þeirra sem starfa og reka fyrirtæki á þeim svæðum sem breytingarnar hafa bein áhrif á.
Undirritaður og rekstur sem hann tengist áskilja sér jafnframt rétt til að leita réttar síns verði breytingarnar samþykktar með þeim hætti að þær valdi tjóni á starfsemi eða verðmæti eigna.

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn/athugasemd frá Olís er varðar lóðina Álfheima 49.

Höfundur: Þorvaldur Þorláksson

Sent inn þann: 11.03.2026

Viðhengi:

37.1.Álfheimar 49 breyting á lóðarmörkum, 26.03.11.pdf

Umhverfis og skipulagssvið Reykjavíkurborgar

Borgartúni 12-14

105 Reykjavík

Skilað á Skipulagsgátt

Varðar: Vegna deiliskipulags Borgarlínu, 1 lotu: Suðurlandsbraut /Breyting á lóðarmörkum á lóð Álfheima 49.

Reykjavík, 11. mars 2026

Vegna deiliskipulags Borgarlínu, 1 lotu: Suðurlandsbraut sem er í kynningu vill Olís ehf, kt. 500269-3249 koma eftirfarandi athugasemd á framfæri varðandi breytingu á lóðarmörkum á lóðinni Álfheimar 49 sem lýst er á bls 9 og 10 í greinargerð um Deiliskipulag Borgarlínu um Laugaveg, sjá nánar mynd hér að neðan:



***Mynd 3-2** Brottfelld lóðamörk við Álfheima 49.*

Á meðan rekstur bensínstöðvar við Álfheima 49 skv leyfi frá Reykjavíkurborg er heimilaður þarf að tryggja að aðkoma og útkeyrsla til og frá lóð sé með þeim hætti sem nú er þar sem aðkoma til og frá lóð eru grundvallarþáttur varðandi rekstur stöðvarinnar.

f.h. Olís ehf

Þorvaldur Þorláksson

Forstöðumaður fasteigna- og þróunar - Hagar hf

netfang: thorvaldur@hagar.is

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Sjá hér athugasemdir Heima hf.

Höfundur: Óskar Sigurðsson

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

38.1.2026 03 12 - Borgarlínan - Athugasemdir við skipulag.pdf

38.2.Fylgiskjal 1 - minnisblað Tark.pdf

38.3.Fylgiskjal 2 - kynning Tark.pdf

LEX
LÖGMANNSSTOFA

Reykjavíkurborg
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 12. mars 2026

Efni: Athugasemdir við auglýsta deiliskipulagstillögu Borgarlínu – Suðurlandsbraut

1. Inngangur

Heimar hf. kt. 630109-1080, („**Heimar**“) Hagasmára 1, 201, Kópavogi vilja koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og andmælum við tillögu að deiliskipulagi fyrir göturými Suðurlandsbrautar, sem er hluti af 1. lotu Borgarlínu (hér eftir „**deiliskipulagstillagan**“), en tillagan var auglýst í Skipulagsgátt frá 29. janúar 2026 til 12. mars 2026.

Heimar eru eigandi fasteignar að Suðurlandsbraut 14, sem deiliskipulagstillagan nær til. Samkvæmt tillögunni fer Borgarlínan um Suðurlandsbraut á tveimur miðjusettum sérakreinum (almenningssamgangna) og er gert ráð fyrir göngu- og hjólastígum beggja vegna göturýmisins og gróðri á svæðum inn á milli. Heimar þykja nauðsynlegt að gera eftirfarandi athugasemdir við deiliskipulagstillöguna og setja fram kröfur um breytingar á henni áður en hún verður afgreidd, þar sem hinar fyrirhuguðu breytingar munu hafa veruleg áhrif á fasteignaeigendur við Suðurlandsbraut.

2. Áhrif á fasteignir og starfsemi við Suðurlandsbraut

Heimar telja að deiliskipulagstillagan muni hafa veruleg áhrif á starfsemi og fasteignir við Suðurlandsbraut. Þrátt fyrir þá miklu og fjölbreyttu þjónustustarfsemi sem fer fram við brautina er fyrirhugað að fækka aðkomu og bílastæðum fyrir Borgarlínuna. Í dag er staðan sú að bílastæðin við Suðurlandsbraut eru mikið nýtt og afar nauðsynleg fyrir þá starfsemi sem þar er rekin. Nú eru bílastæðin um 532 talsins, þar af er helmingur þeirra utan lóðarmarka fasteignaeigenda og helmingur innan lóðarmarka. Samkvæmt deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir að bílastæðunum fækki í 366 og að þau verði að stærstum hluta innan lóðarmarka.

Heimar eru eigandi að fasteign við Suðurlandsbraut 14 og telja ljóst að fækkun bílastæða, sérstaklega þar sem þau eru mikið nýtt, muni rýra verðgildi fasteignar þeirra og hafa veruleg áhrif á þá fjölbreyttu starfsemi sem fer fram við brautina. Aðgengi að bílastæðum er mjög mikilvægt fyrir atvinnuhúsnæði af þessu tagi, enda byggir starfsemi við Suðurlandsbraut að verulegu leyti á greiðu aðgengi viðskiptavina og þeirra sem þar sækja þjónustu. Fækkun bílastæða mun hafa í för með sér að erfiðara verður fyrir viðskiptavini að sækja þjónustu sem þar er veitt og aðsóknin mun þar af leiðandi minnka. Fækkunin mun því hafa veruleg áhrif til framtíðar og rýra verðgildi fasteignanna.

LEX
LÖGMANNSSTOFA

Heimar og aðrir fasteignaeigendur við Suðurlandsbraut njóta verndar eignarréttarákvæðis 72. gr. stjórnarskrárinnar, þar sem fram kemur að eignarrétturinn sé friðhelgur og engan megi skylda til þess að láta af hendi eign sína nema almenningsþörf krefji. Þurfi þá til þess lagafyrirmæli og komi fullt verð fyrir. Í því sambandi er grundvallaratriði að meðalhófs og jafnræðis sé gætt við töku slíkrar ákvörðunar, sbr. umfjöllun hér að neðan. Verði deiliskipulagstillagan samþykkt munu Heimar og aðrir fasteigneigendur verða fyrir tjóni sem felst fyrst og fremst í því að eignarréttur þeirra takmarkist með deiliskipulaginu, en fasteignaeigendur eiga ekki að þurfa að þola slíka takmörkun bótalaust.

Verði deiliskipulagstillagan samþykkt óbreytt, kann Reykjavíkurborg að vera skaðabótaskyld á grundvelli 51. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Í 1. mgr. ákvæðisins segir að leiði skipulag eða breyting á skipulagi til þess að verðmæti fasteignar skerðist verulega, umfram það sem á við um sambærilegar eignir í næsta nágrenni, á sá er getur sýnt fram á tjón af þeim sökum rétt á bótum frá viðkomandi sveitarfélagi. Tilgangur þessarar reglu er að tryggja að fasteigna-eigendur fái bætur fyrir fjárhagslegt tjón sem þeir verða fyrir vegna skipulagsákvarðana sem skerða verðmæti eignar þeirra. Um er að ræða hlutlæga bótareglu og því þarf ekki að sýna fram á saknæma háttsemi sveitarstjórnar eða háttsemi starfsmanna sveitarfélags. Við mat á ákvörðun fjárhæðar bóta skv. 51. gr. a. laganna er svo sérstaklega litið til þess hvaða kröfur séu gerðar um bifreiðastæði. Í stað bóta hafa fasteignaeigendur einnig heimild samkvæmt 4. mgr. 51. gr. laganna til þess að krefjast yfirtöku eignar gegn fullu verði, enda taki tjónið til eignar í heild eða sá hluti hennar sem eftir stendur verður ekki nýtilegur á eðlilegan og sanngjarnan hátt sem sjálfstæð fasteign.

Heimar telja að hinar fyrirhuguðu framkvæmdir muni hafa áhrif á starfsemi og fasteignir við brautina á meðan þær standa yfir. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir vegna verkefnisins taki töluverðan tíma, sem getur gert viðskiptavinum erfiðara fyrir að komast að fasteignunum og sækja þjónustu á framkvæmdartíma. Það getur haft í för með sér verulegt tjón fyrir þá sem reka fyrirtæki við brautina og jafnvel leitt til þess að einhver fyrirtæki muni ekki lifa framkvæmdirnar af. Ástæða þess að mikið líf er á Suðurlandsbraut og þjónusta þrífst þar vel er vegna góðs aðgengis og bílastæðamála eins og þau eru í dag. Reykjavíkurborg kann þannig einnig að verða skaðabótaskyld vegna tjóns sem rekja má til skerts aðgengis að fasteignunum á meðan framkvæmdum stendur yfir og þeirra fækkunar viðskiptavina sem af því kann að leiða. Í því samhengi er óhjákvæmilegt að benda á að ekki liggja fyrir skýrar upplýsingar um útfærslu svæðisins á framkvæmdartíma, og telja Heimar nauðsynlegt að sett verði fram ítarlega og áfangaskipta áætlun fyrir framkvæmdirnar þar sem m.a. sé sýnt með skýrum hætti hvernig tjón og röskun á framkvæmdartíma verði lágmarkað.

Þá gera Heimar athugasemd við það að akreinum á Suðurlandsbraut verði fækkað. Á brautinni eru nú tvær akreinar í hvora átt, fjögur umferðarljós og hámarkshraði 60 km/klst. Samkvæmt deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir að akreinum fyrir almenna bílaumferð verði fækkað úr tveimur í eina í hvora átt og að hámarkshraði verði lækkaður úr 60 km/klst í 40 km/klst. Þetta mun hafa í för með sér verulega umferð við Suðurlandsbraut. Meðfylgjandi er minnisblað frá Tark arkitektum (fskj. 1) þar sem fram kemur að forsendur deiliskipulagsins séu ekki nægilega traustar, einkum hvað varðar þá ályktun að ein akrein í hvora átt muni geta annað allri þeirri bílaumferð sem gert er ráð fyrir árið 2040.

LEX
LÖGMANNSSTOFA

Samkvæmt minnisblaði Tark mun hin fyrirhugaða útfærsla aðeins geta annað um 14.400 bílum á sólarhring, á meðan umferðarspár gera ráð fyrir allt að 21.000 bílum á sólarhring, eða 17.500 bílum þegar tekið hefur verið tillit til áhrifa Sundabrautar. Í því sambandi þarf einnig að hafa í huga að um er að ræða langtímaspá til 14 ára sem felur í sér töluverða óvissu. Þá gerir deiliskipulagstillagan ráð fyrir göngustíg og 2,5-3 metra breiðum hjólreiðarstíg beggja vegna Borgarlínu. Heimar telja að Reykjavíkurborg hafi ekki sýnt fram á nauðsyn slíkrar útfærslu miðað við þá umferðarspá sem liggur fyrir árið 2040. Heimar telja því eðlilegra að hinar fyrirhuguðu breytingar verði innleiddar í áföngum fremur en einu skrefi. Lagt er til að færa Borgarlínuna til norðurs og leggja af eða fresta fyrirætlunum um hjóla- og göngustíga sunnan Suðurlandsbrautar. Með slíkri útfærslu væri hægt að halda tveimur akreinum í hvora átt að framkvæmdum loknum og draga úr umferð.

Heimar telja nauðsynlegt að vekja athygli á þessum áhrifum, þar sem deiliskipulagstillagan getur haft í för með sér umtalsvert tjón fyrir fasteignaeigendur við brautina. Tillagan mun hafa veruleg áhrif bæði á meðan framkvæmdum stendur og til frambúðar. Verði deiliskipulags-tillagan samþykkt telja Heimar að minnsta kosti nauðsynlegt að Reykjavíkurborg leitist við, eftir fremsta megni, að stytta framkvæmdatíma til að lágmarka tjón fasteignaeigenda.

3. Val á leið og sjónarmið um meðalhóf

Í ljósi þess að núverandi deiliskipulagstillaga mun hafa veruleg áhrif á starfsemi og fasteigna-eigendur við Suðurlandsbraut, telja Heimar nauðsynlegt að sá valkostur verði skoðaður nánar að færa Borgarlínuna lengra til norðurs, í stað þess að færa mörkin með þeim hætti sem gert er ráð fyrir í deiliskipulagstillögunni og fækka bílastæðum við fasteignir á svæðinu.

Líkt og rakið er að framan eru bílastæðin við Suðurlandsbraut mikið nýtt og fækkun þeirra mun gera viðskiptavinum erfiðara fyrir að sækja þá þjónustu sem þar er veitt. Jafnframt er hætta á að slík fækkun leiði til rýrnunar á verðmæti þeirra fasteigna sem um ræðir. Reykjavíkurborg hefur bent á að ekki sé hægt að færa Borgarlínuna lengra til norðurs þar sem þar sé of mikill hæðamunur og hefur í því sambandi einnig vísað til „kostnaðar, röskunar á svæðinu og stefnu borgarinnar“. Þessi afstaða hefur þó hvorki verið rökstudd með fullnægjandi hætti, né hefur verið skýrt hvers vegna nauðsynlegt sé að fækka vel nýttum bílastæðum við Suðurlandsbraut í stað þess að kanna aðra raunhæfa valkosti.

Í þessu sambandi er bent á að þótt sveitarfélög fari með víðtækt skipulagsvald á grundvelli skipulagslaga nr. 123/2010 og hafi almennt vald til þess að taka ákvörðun um að breyta eða fækka bílastæðum, eru sveitarfélög ekki með óbundnar hendur í þeim málum, sér í lagi þegar breytingin hefur í för með sér skerðingu á hagsmunum fasteignaeigenda. Við töku slíkra ákvarðana þurfa stjórnvöld að gæta að því að málefnaleg sjónarmið búi að baki ákvörðun og sjá til þess að taka ekki íþyngjandi ákvörðun fyrr en öll úrræði hafa verið skoðuð með ítarlegum hætti. Sveitarfélögum ber að kanna alla þá valmöguleika sem í boði eru, sérstaklega þegar deiliskipulagstillaga hefur í för með sér veruleg áhrif á fasteignaeigendur. Reglur stjórnsýsluréttarins, þar á meðal meðalhófsreglan, jafnræðisreglan og rannsóknarreglan, hafa mikla þýðingu í málum af þessum toga og brot gegn þeim getur leitt til skaðabótaskyldu sveitarfélaga.

Meðfylgjandi er kynning frá Tark arkitektum, þar sem bent er á að rétt væri að skoða þann valkost að færa Borgarlínuna 3 metra til norðurs, þannig að áhrifin á bílastæði við Suðurlandsbraut yrðu sem minnst. Að þeirra mati ætti slík hliðrun hvorki að vera verulega kostnaðarsöm né fræðilega flókin (fskj. 2).

Heimar telja að Reykjavíkurborg hafi ekki kannað með ítarlegum og greinargóðum hætti þann valkost að færa Borgarlínuna lengra til norðurs. Nauðsynlegt er, með hliðsjón af meðalhófsreglu stjórnsýsluréttarins, að Reykjavíkurborg endurskoði deiliskipulagstillöguna með það í huga að færa Borgarlínuna lengra í norður. Óskað er eftir tæknilegri yfirferð á fyrrnefndum röksemdum borgarinnar og að sá kostnaður slíkrar tilfærslu sé settur í samhengi við heildarkostnað fyrirhugaðra framkvæmda við Suðurlandsbraut. Jafnframt þarf að setja þann kostnað í samhengi við það tjón sem er fyrirsjáanlegt fyrir fasteignareigendur vegna fyrirhugaðra fækkunar bílastæða, en það tjón yrði í það minnsta takmarkað með tilfærslu Borgarlínunnar til norðurs.

Það er hluti af rannsóknarskyldu borgarinnar að útfæra deiliskipulagið í smáatriðum og kanna alla þá valkosti sem í boði eru, sérstaklega þegar um er að ræða umfangsmikið verkefni, eins og Borgarlínan, sem mun hafa veruleg áhrif á þá miklu og fjölbreyttu starfsemi sem nú fer fram við Suðurlandsbraut.

Með hliðsjón af framangreindu telja Heimar nauðsynlegt að Reykjavíkurborg kanni aðra valkosti nánar með ítarlegum og greinargóðum hætti og velji þá leið sem best samrýmist meðalhófi.

4. Skylda til samráðs

Heimar telja að Reykjavíkurborg hafi við gerð deiliskipulagstillögunnar ekki gætt að skyldu sinni til samráðs við fasteignaeigendur á Suðurlandsbraut, sem deiliskipulagstillagan nær til. Sem fyrr segir mun deiliskipulagið hafa í för með sér veruleg áhrif á fasteignaeigendur við Suðurlandsbraut, bæði til framtíðar vegna fækkunar bílastæða og á meðan framkvæmdum stendur. Reykjavíkurborg var lögum samkvæmt skylt að hafa virkt og raunverulegt samráð við Heima áður en deiliskipulagstillagan var auglýst, til að tryggja að unnt væri að ná samkomulagi um útfærslu sem hlutaðeigandi aðilar gætu sætt sig við.

Samkvæmt gr. 5.2.1. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013 skal við gerð deiliskipulags eftir föngum leita eftir sjónarmiðum og tillögum íbúa, umsagnaraðila og annarra þeirra sem hagsmuna eiga að gæta og skal það gert með virkri samvinnu við íbúa og aðra hagsmunaaðila gegnum allt skipulagsferlið. Í 3. mgr. ákvæðisins segir að ef tillaga að deiliskipulagi eða tillaga að breytingu á því tekur til svæðis sem liggur að lóðamörkum, landamörkum eða sveitarfélagamörkum skuli haft samráð við eiganda þess lands, lóðarhafa eða viðkomandi sveitarfélag *áður en tillagan er samþykkt til auglýsingar.*

Heimar telja að Reykjavíkurborg hafi ekki fullnægt framangreindri skyldu sinni til samráðs við þau áður en deiliskipulagstillagan var auglýst. Heimar eru eigandi að fasteign við Suðurlandsbraut 14 og hefur þannig verulega hagsmuni af því að koma athugasemdum sínum

á framfæri. Þar sem að þessu hefur ekki verið gætt er þess farið á leit við Reykjavíkurborg að deiliskipulagstillagan verði endurskoðuð í samráði við Heima.

*****

Samkvæmt öllu framangreindu er þess óskað að Reykjavíkurborg endurskoði umrædda deiliskipulagstillögu fyrir Borgarlínu við Suðurlandsbraut með tilliti til þeirra athugasemda og andmæla Heima, sem fram koma í bréfi þessu, og taki framangreind atriði til skoðunar. Eru slíkir annmarkar á tillögunni, bæði að formi og efni, að ógildingu varðar, verði kröfur Heima ekki teknar til greina. Tillagan hefur ekki verið útfærð í smáatriðum, enda hafa ekki allir valkostir verið kannaðir með ítarlegum og greinargóðum hætti. Slíkt er nauðsynlegt í ljósi þeirra hagsmuna sem í húfi eru fyrir fasteignaeigendur við Suðurlandsbraut.

Óhjákvæmilegt er að Heimar áskilji sér rétt til að krefjast bóta ef umrætt deiliskipulag fyrir Suðurlandsbraut hefur í för með sér skerðingu á eignarréttindum Heima eða valdi tjóni að öðru leyti. Þá er áskilinn réttur til að koma að frekari athugasemdum og andmælum á síðari stigum eftir því sem tilefni kann að gefast til, sem og til að setja fram tillögur að úrbótum á deiliskipulaginu að auglýsingatíma loknum.

Virðingarfyllst,
LEX Lögmannsstofa

Óskar Sigurðsson hrl.

Fylgiskjöl:

1. Minnisblað frá Tark arkitektum, dags. 6. mars 2026
2. Suðurlandsbraut – deiliskipulag Borgarlínu, kynning frá Tark arkitektum, dags. 5. febrúar 2026

T.ark

06.03.2026

Minnisblað

Viðtakandi: Reykjavíkurborg
Sendandi: Tark - arkitektar

Efni: Athugasemd við tillögu að deiliskipulagi Suðurlandsbrautar vegna Borgarlínu

Forsaga máls

Deiliskipulag er ein af grundvallarforsendum þess að unnt sé að ráðast í opinberar framkvæmdir af þeirri stærðargráðu sem hér um ræðir. Í deiliskipulagi eru mótaðar þær lykilákvarðanir sem varða útfærslu mannvirkja, legu samgöngukerfa, staðsetningu stöðva og aðgengi ólíkra hópa vegfarenda að hinu byggða umhverfi. Slíkar áætlanir hafa því veruleg áhrif á skipulag borgarrýmis, umferðarflæði, umferðaröryggi og daglegt líf íbúa, rekstraraðila og annarra notenda svæðisins.

Þegar hafa níu deiliskipulagsáætlanir verið samþykktar þar sem gert er ráð fyrir uppbyggingu Borgarlínu. Þær ná meðal annars til Fossvogsbrúar, Nauthólsvíkur, Háskólans í Reykjavík, Nauthólsvegar, Nýs Landspítala, Hlemms, efri hluta Laugavegar og tveggja svæða á Ártúnshöfða. Fyrsti áfangi Borgarlínu, sem liggur frá Ártúnshöfða að Hamraborg um Fossvogsbrú, spannar alls um 12 kílómetra innan Reykjavíkur og er því um að ræða viðamikla breytingu á samgöngukerfi höfuðborgarinnar.

Fyrirliggjandi deiliskipulagsbreyting fyrir Suðurlandsbraut felur í sér verulegar og margþættar breytingar á einni af mikilvægustu samgönguæðum borgarinnar. Gert er ráð fyrir sérakreinum Borgarlínu á miðju götunnar, þremur nýjum stöðvum, breytingum á akreinum fyrir almenna bílaumferð, aukinni áherslu á göngu- og hjólreiðainnviði, breytingum á gatnamótum og verulegri endurskipulagningu bílastæða við Suðurlandsbraut 4–32. Jafnframt er breytingunum ætlað að styðja við markmið aðalskipulags um þéttingu byggðar og aukna nýtingu svæða í nálægð við þróunarás Borgarlínu.

Af gögnum málsins verður ráðið að tilgangur breytinganna sé meðal annars að bæta umferðaröryggi, auka greiðfærni almenningssamgangna, efla virka ferðamáta og styðja við langtímamarkmið stjórnvalda og sveitarfélaga um breytt ferðavenjumynstur á höfuðborgarsvæðinu. Á sama tíma er þó ljóst að breytingarnar munu hafa veruleg áhrif á núverandi umferðarskipan, aðgengi að lóðum og bílastæðum, sem og á dreifingu umferðar um nærliggjandi gatnakerfi. Slíkar breytingar kalla á skýrar forsendur, vandað mat og gagnsæjan rökstuðning.

Með hliðsjón af umfangi framkvæmdarinnar, áhrifum hennar á samgöngur, umferðaröryggi og aðgengi, sem og þeim langtímaforsendum sem byggt er á, teljum við nauðsynlegt að farið verði yfir þær forsendur sem deiliskipulagið byggist á með gaumgæfilegum hætti. Athugasemdir þær sem hér fara á eftir lúta einkum að því hvort nægilegt samgöngumat hafi farið fram, hvort forsendur um afkastagetu og umferðardreifingu standist og hvort útfærsla breytinganna sé í samræmi við meðalhóf, raunhæfar spár, hagsmuni þeirra sem svæðið nota daglega og hvort framkvæmd og áfangaskipting séu nægilega skýrt útfærðar.

T.ARK ARKITEKTAR ehf
HÁTÚN 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Athugasemdir við samgöngumat og forsendur skipulags

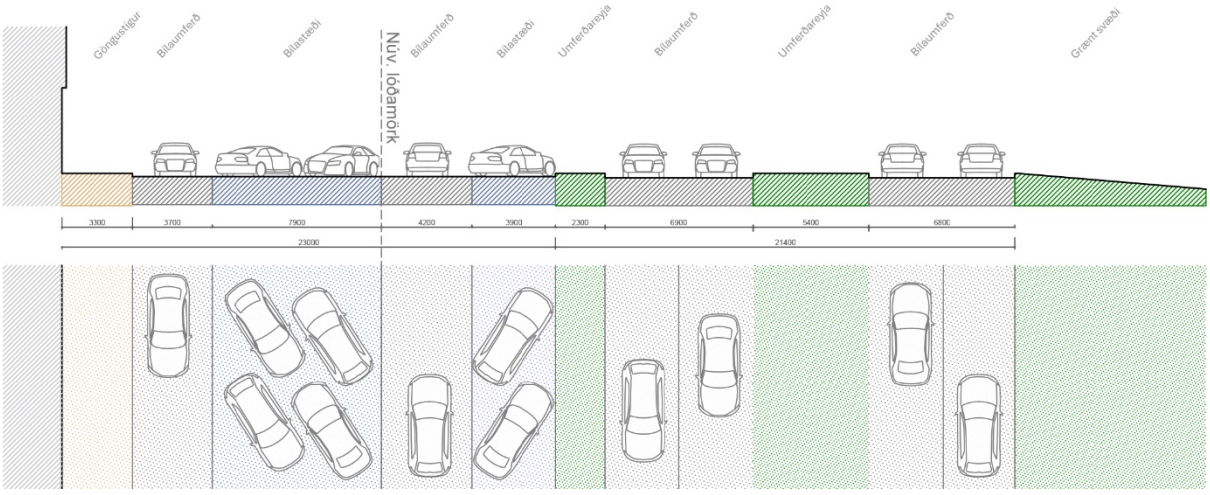
Ekki liggur fyrir, á grundvelli fyrirliggjandi tillögu að deiliskipulagi, hvort sérstakt samgöngumat hafi verið unnið vegna þeirra breytinga sem þar eru lagðar til. Hér með er óskað eftir að slíkt mat verði lagt fram sem hluti af gögnum málsins, eða að öðrum kosti að settur verði fram skýr og efnislegur rökstuðningur fyrir því hvers vegna ekki var talið nauðsynlegt að vinna það.

Sú ósk byggist meðal annars á því að fyrirhugaðar breytingar kunna að hafa neikvæð áhrif á umferðaröryggi, einkum ef bílaumferð mun í auknum mæli dreifast um aðrar götur en nú er. Jafnframt verður að líta til þess að samkvæmt viðeigandi viðmiðum getur sveitarfélag kallað eftir samgöngumati þótt það teljist ekki sjálfkrafa nauðsynlegt, meðal annars þegar uppbygging er staðsett nærri svæði þar sem umferð er þegar þung og tafir algengar á álagstímum, þegar fyrirsjáanlegt er að fyrirhuguð landnotkun leiði til umferðar vöruflutninga að kvöldi, snemma morguns eða í nálægð við íbúðarhverfi, og þegar hætta er talin á neikvæðum áhrifum á umferðaröryggi.

Að okkar mati eiga þessi sjónarmið við í þessu máli. Suðurlandsbraut er ein af stærri samgönguæðum borgarinnar og þegar fyrir er umtalsverð umferð um svæðið. Fyrirhugaðar breytingar á akreinum, gatnamótum og aðkomu að lóðum geta haft áhrif langt út fyrir hið afmarkaða skipulagssvæði, bæði á umferðarflæði og dreifingu umferðar um nærliggjandi götur. Af þeim sökum teljum við ríka ástæðu til að leggja fram sérstakt samgöngumat eða rökstyðja með mjög skýrum hætti hvers vegna slíkt mat hafi ekki verið talið nauðsynlegt.

Jafnframt er mikilvægt að við mat á framkvæmdinni verði tekið mið af bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkur, sem og heildstæðu samhengi skipulags og framkvæmda vegna Borgarlínu á Suðurlandsbraut.

Núverandi staða Suðurlandsbrautar



Mynd.01 Núverandi staða Suðurlandsbrautar

Á Suðurlandsbraut eru nú tvær akreinar í hvora átt, fjögur umferðarljós og hámarkshraði 60 km/klst. Samkvæmt viðmiðum úr HBS getur ein akrein í þéttbýli, við mjög góð skilyrði, ótruflað flæði og 60 km/klst. hámarkshraða, annað allt að 1.800 bifreiðum á klukkustund. Afkastageta götunnar í núverandi

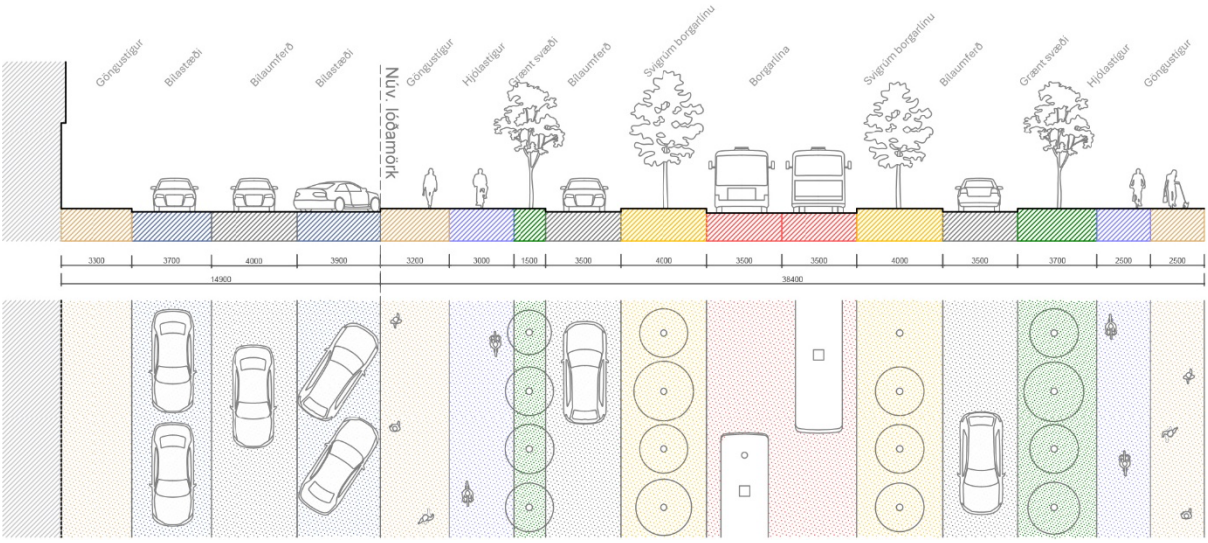
T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

mynd er því fræðilega allt að 3.600 bílar á klukkustund í hvora átt, eða samtals 7.200 bílar á klukkustund í báðar áttir.

Við flæðisreikninga er algengt að miða við mestu klukkustund umferðar að morgni eða síðdegi, sem yfirleitt nemur 8–12% af heildarumferð sólarhrings. Hér er stuðst við 10% sem þumalputtareglu. Ef gert er ráð fyrir að umferðarljós dragi úr afkastagetu um 50% má áætla að raunhæf afkastageta sé um 900 ökutæki á klukkustund á hverja akrein.

Sé sólarhringsumferð 17.500 ökutæki samsvarar það um 1.750 ökutækjum á mestu klukkustund í báðar áttir, eða um 875 ökutækjum á klukkustund í hvora átt. Það er mjög nálægt þeim þolmörkum sem ætla má að gatan búi við ef miðað er við 900 ökutæki á klukkustund á akrein.

Fyrirhugað breytt fyrirkomulag



Mynd.02 Breytt ástand skv. tillögu að deiliskipulagi Suðurlandsbrautar vegna Borgarlínu

Samkvæmt tillögunni er gert ráð fyrir að akreinum fyrir almenna bílaumferð verði fækkað úr tveimur í eina í hvora átt og að hámarkshraði verði lækkaður úr 60 km/klst. í 40 km/klst.

Afkastageta einnar akreinar í þéttbýli við mjög góð skilyrði og 40 km/klst. hámarkshraða er almennt metin allt að 1.600 bifreiðar á klukkustund. Heildarafkastageta Suðurlandsbrautar yrði því, með einni akrein í hvora átt, um 3.200 bílar á klukkustund í báðar áttir.

Ef jafnframt er tekið tillit til tafa vegna umferðarljósa, og afkastagetan lækkuð um 50% í samræmi við hefðbundnar forsendur, yrði raunhæf afkastageta um 1.600 bílar á klukkustund samtals í báðar áttir. Í þeirri nálgun hefur þó ekki verið tekið tillit til frekari tafa sem líklegt er að hljótist af gönguljósum við biðstöðvar Borgarlínu.

Ljóst er að gönguljós við stöðvar Borgarlínu munu stöðva umferð reglulega. Tíðni vagna er áætluð einn vagn á sjö mínútna fresti í hvora átt, eða samtals allt að 17 ferðir á klukkustund auk strætó á 15 mínúta fresti eða 4 sinnum á klukkustund.. Þetta á við um allar þrjár fyrirhugaðar stöðvar á svæðinu. Af því leiðir að umferð getur stöðvast í nokkrar mínútur á hverri klukkustund við hverja stöð, sem dregur enn frekar úr afkastagetu götunnar.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Við mat á sólarhringsumferð er oft miðað við að hún sé 8–10 sinnum meiri en umferð á mestu klukkustund. Hér er stuðst við margfaldarann 9. Með þeirri forsendu væri afkastageta götunnar um 14.400 bílar á sólarhring, þegar tekið hefur verið tillit til tafa vegna umferðarljósa.

Samkvæmt umferðaspá frá árinu 2024 var gert ráð fyrir yfir 21.000 bílum á sólarhring. Sú spá var endurskoðuð árið 2025 og lækkuð í 17.500 bíla á sólarhring.

Hjólaumferð og hjólreiðastígar

TAFLA 4 Lágmarksbreidd sameiginlegs stígs (S), göngustígs (G) og hjólastígs (H) og leiðbeiningar hvenær ætti að skilja að gangandi og hjólandi vegfarendur. Sé göngustígur þétt upp við samfellda hliðarhindrun svo sem girðingu eða húsvegg er æskilegt að hann sé a.m.k. 0,5 m breiðari en hér kemur fram.

Breidd [m]		Gangandi á klst*				
		<15	15-50	50-100	100-200	>200
Hjólandi á klst *	<15	S: 3,0	S: 3,0	S: 3,0	S: 3,5	S: 3,5
	15-50	S: 3,0	S: 3,0	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,5 H: 2,5
	50-100	S: 3,0	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,5 H: 2,5
	100-300	S: 3,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,5 H: 2,5
	300-750	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,5 H: 3,0
	>750	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,5 H: 3,5

* Áætluð umferð á hámarksklukkustund. Eðlilegt er að horfa nokkur ár fram í tímann við áætlun umferðar.

Mynd.03 Tala: Lágmarksbreidd sameiginlegs stígs (S), göngustígs (G) og hjólastígs (H) og leiðbeiningar hvenær ætti að skilja að gangandi og hjólandi vegfarendur. Sé göngustígur þétt upp við samfellda hliðarhindrun svo sem girðingu eða húsvegg er æskilegt að hann sé a.m.k. 0,5 m breiðari en hér kemur fram.

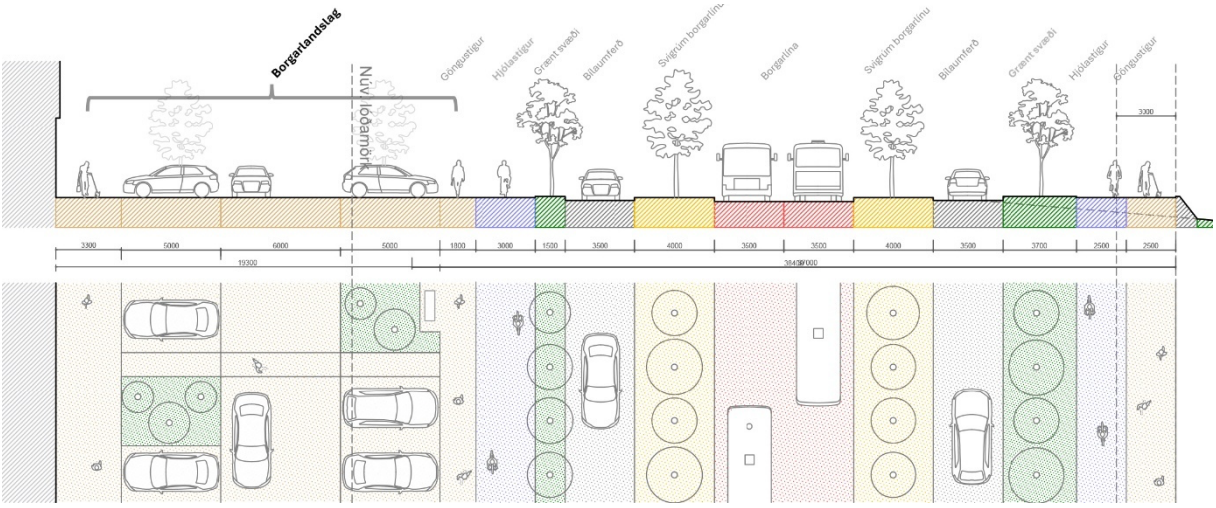
Samkvæmt deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir 2,5–3 metra breiðum hjólreiðastígum beggja vegna Borgarlínu.

Við góð skilyrði má áætla að 1,5 metra breiður hjólastígur í hvora átt, eða samtals 3 metra breiður stígur fyrir umferð í báðar áttir, geti annað um 750 hjólreiðamönnum á klukkustund. Hér er eingöngu átt við einn slíkan stíg öðrum megin við Borgarlínu.

Áætluð hjólaumferð árið 2025 er um 130.000 hjól á ári. Á annatímum getur hún numið allt að 150 hjólum á klukkustund. Gert er ráð fyrir að hlutdeild hjólreiða aukist úr 20% í 30% fram til ársins 2040, sem samsvarar 50% aukningu frá núverandi stöðu. Miðað við þær forsendur gæti hjólaumferð á annatíma orðið um 225 hjól á klukkustund árið 2040. Af því leiðir að einn 3 metra breiður hjólastígur fyrir umferð í báðar áttir, öðrum megin við Borgarlínu, ætti að geta annað þeirri umferð með fullnægjandi hætti.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Færsla á Borgarlínu að Engjateig verði tekin inn sem raunhæfur kostur



Mynd.04 Tillaga að áfangaskiptingu, áfangi 2

Að okkar mati ber að skoða sérstaklega hvort unnt sé að færa legu Borgarlínu með sambærilegum hætti vestan við Vegmúla, að Engjateig, og þegar hefur verið gert austan við gatnamótin. Þar sem legunni hefur þegar verið hnikað austan megin virðist eðlilegt að kanna hvort hófleg færsla, um þrjá metra, geti einnig verið raunhæf vestan megin. Hugsanlegt er að beita sömu lausn, með hlöðnum vegg, og þegar hefur verið mótuð og verður nýtt við útfærslu Borgarlínunnar á Laugavegi eða steypublokkum.

Slík lausn gæti dregið úr röskun á núverandi aðstöðu, einkum hvað varðar aðkomu, bílastæði og starfsemi við götuna, án þess að ganga gegn meginstefnu um sérakreinar Borgarlínu og þróun Suðurlandsbrautar sem borgargötu. Hún gæti jafnframt skapað svigrúm til frekari endurskipulagningar síðar, þegar reynsla hefur fengist af nýju fyrirkomulagi og bílastæðaþörf hugsanlega minnkar.

Við teljum því að þessi útfærsla eigi að vera tekin inn í skipulagsferlið sem raunhæfur valkostur og metin á faglegan og gagnsæjan hátt samhliða annarri útfærslu.

Framkvæmdatími verði leystur með skýrri verndaráætlun fyrir starfsemi og aðgengi

Framkvæmdatími Borgarlínu er ekki aukaatriði heldur sjálfstæður og úrslitaþáttur í því hvort verkefnið geti talist ásættanlegt. Ef gatan verður í reynd lokuð, að hluta eða öllu leyti, í þrjú ár eða lengur, blasir við að rekstrarforsendur starfsemi við hana bresta. Við slíkar aðstæður mun engin eðlileg verslunar- eða þjónustustarfsemi þrífast. Sum fyrirtæki kunna mögulega að flytja starfsemi sína og takmarka tjón sitt, en önnur munu einfaldlega ekki lifa framkvæmdartímann af. Húseigendur verða jafnframt fyrir verulegu tekjutapi vegna skertra eða glataðra leigutekna.

Af þessum sökum er engan veginn nægilegt að vísa almennt til þess að unnt verði að nota svæði núverandi bílastæða sem einhvers konar umferðarlausn á framkvæmdatíma. Slík ráðstöfun er að okkar mati ekki fullnægjandi lausn og mætir hvorki þörfum atvinnustarfsemi, aðgengis né eðlilegs umferðarflæðis. Nauðsynlegt er að gera skýra og trúverðuga verndaráætlun fyrir hvern framkvæmdaráfanga, þar sem fram komi með afdráttarlausum hætti hvernig tryggja eigi aðgengi, rekstrarskilyrði, vörumóttöku, umferð, öryggi og lágmörkun raskana á meðan framkvæmdir standa yfir.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Að okkar mati er ekki nægilegt að leggja fram einungis lokahönnun. Nauðsynlegt er að skilgreina hönnun og framkvæmd fyrir hvern áfanga fyrir sig, með skýrum markmiðum, afmörkuðum vinnusvæðum, tímasetningum, umferðarfyrirkomulagi, hjáleiðum og mótvægisaðgerðum. Án slíkrar áfangahönnunar skapast sú hætta að raunveruleg áhrif verkefnisins verði metin á ófullnægjandi grunni, þar sem tímabundið ástand getur staðið árum saman og haft meiri áhrif á notendur svæðisins en lokalausnin sjálf.

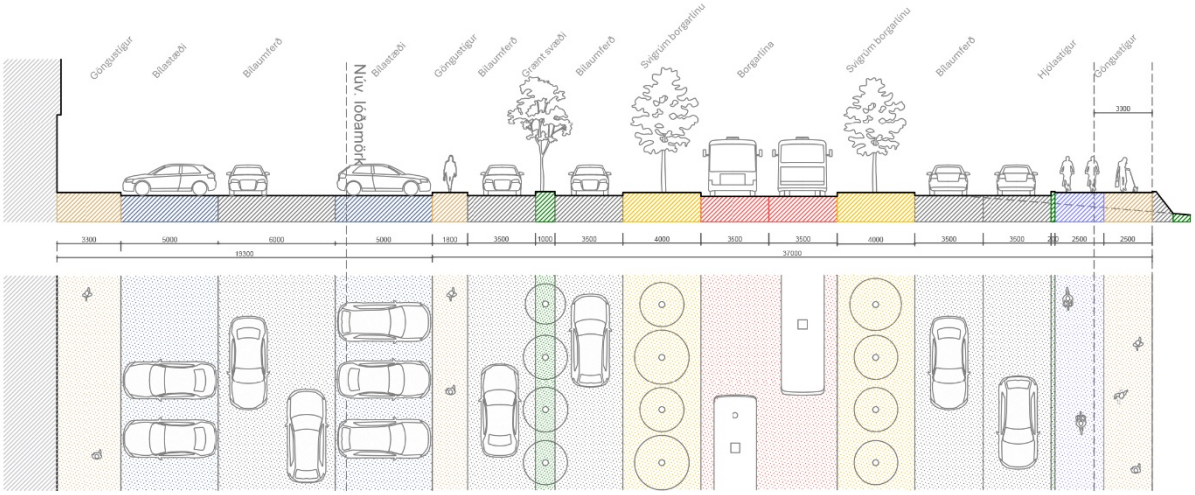
Þetta á sérstaklega við um:

- aðgengi að lóðum, starfsemi og vöruafgreiðslu,
- tímabundin bílastæði og hleðslusvæði,
- öruggar göngu- og hjólaleiðir á framkvæmdatíma,
- stjórn á ryki, hávaða og efnisflutningum,
- leiðarvísun og læsileika fyrir viðskiptavini, starfsfólk og vegfarendur,
- samfellda framvindu framkvæmda þannig að rasksvæði verði ekki stærri en nauðsyn krefur.

Hagaðilar eiga rétt á ítarlegri framkvæmda- og mótvægisáætlun sem sýnir með skýrum hætti hvernig lágmarka eigi tjón og röskun á framkvæmdatíma. Án slíkrar áætlunar er raunveruleg hætta á verulegu tekjutapi, rekstrartruflunum eða jafnvel stöðvun starfsemi fyrirtækja á svæðinu. Ef nýta þarf lóðir sem hjáleiðir eða vinnusvæði þarf jafnframt að skilgreina tímabundin bílastæði og tryggja aðgengi að þjónustu og vöruafgreiðslu allan tímann.

Af þessum sökum teljum við að verkefnið eigi að vera sett fram sem röð skilgreindra framkvæmdaáfanga, þar sem hvert stig sé útfært og metið sem sjálfstætt tímabundið ástand með tilheyrandi gæðakröfum, teikningum og rekstraráætlun.

Niðurstaða



Mynd.04 Tillaga að áfangaskiptingu

Niðurstaða okkar er sú að forsendur deiliskipulagsins séu ekki nægilega traustar, einkum hvað varðar þá ályktun að ein akrein í hvora átt muni geta annað allri þeirri bílaumferð sem gert er ráð fyrir árið 2040.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Samkvæmt framangreindum forsendum virðist slík útfærsla aðeins geta annað um 14.400 bílum á sólarhring, á meðan umferðaspár gera ráð fyrir allt að 21.000 bílum á sólarhring, eða 17.500 bílum þegar tekið hefur verið tillit til áhrifa Sundabrautar. Þá ber einnig að hafa í huga að um er að ræða langtímaspá til 14 ára, sem felur í sér verulega óvissu. Af þeim sökum teljum við eðlilegra að breytingarnar verði innleiddar í áföngum fremur en í einu skrefi.

Að sama skapi teljum við að ekki hafi verið sýnt fram á nauðsyn þess að leggja tvo 3 metra breiða hjólastíga miðað við þá umferðarspá sem lögð er til grundvallar fyrir árið 2040.

Við leggjum því til að í fyrsta áfanga verði áfram tvær akreinar fyrir almenna bílaumferð í hvora átt. Jafnframt verði hönnun svæðisins þannig úr garði gerð að auðvelt verði síðar að breyta syðri akrein í hjólastíg og nýta norðursvæðið sem grænt svæði, ef umferðarspár ganga eftir og jákvæð reynsla fæst af innleiðingu Borgarlínu.

Við leggjum því til eftirfarandi:

1. *Að lagt verði fram sérstakt samgöngumat vegna tillögunnar, eða að öðrum kosti skýr og efnislegur rökstuðningur fyrir því hvers vegna slíkt mat var ekki talið nauðsynlegt.*
2. *Að forsendur um akandi og hjólandi umferð verði endurmetnar með raunhæfum umferðarlíkönum og með tilliti til tafa vegna umferðarljósa, stöðva og gönguljósa.*
3. *Að færsla Borgarlínu vestan við Vegmúla, að Engjateig, verði tekin til skoðunar sem raunhæfur valkostur.*
4. *Að Suðurlandsbraut verði hönnuð með skýrum hætti sem borgargata í samræmi við stefnumótandi markmið um þróunarás, sterk hverfi og mannvænt göturými.*
5. *Að framkvæmdin verði skipulögð og lögð fram í skýrum áföngum, með ítarlegri framkvæmda- og mótvægisáætlun fyrir hvern áfanga.*
6. *Að tryggt verði að aðgengi að lóðum, starfsemi, vöruafgreiðslu og bílastæðum haldist virkt á framkvæmdatíma og að gert verði ráð fyrir viðeigandi mótvægisaðgerðum.*

Með slíkri nálgun teljum við unnt að ná fram betri, vandaðri og varanlegri lausn fyrir borgina, draga úr óþarfa tjóni og röskun, lágmarka ágreining og tryggja að núverandi starfsemi og aðgengi séu ekki sett í óþarfa hættu.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

SUÐURLANDSBRAUT

DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

Vinnufundur 01



T.ark

05/02/2026

Verkþættir

Gátlisti

Spurning A: (Spurning 1 í svari borgarinnar)

-Mun Suðurlandsbraut, að teknu tilliti til þeirra breytinga sem lagðar eru til, bera þá umferð sem gert er ráð fyrir?
-Er gerlegt að halda umferð um götuna opinni á framkvæmdatíma með takmörkuðu raski?
-Eru áætlanir um 18 mánaða framkvæmdatíma raunhæfar, miðað við umfang, áfangaskiptingu og umferðarstýringu?

T.ark Verkfræðistofa

Spurning B: (Spurning 3 í svari borgarinnar)

-Er það, eins og haldið er fram í svari borgarinnar, verulega flókið eða óraunhæft að færa „götusniðið“ norðar austan Vegmúla?
-Óskað er eftir tæknilegri yfirferð á öllum röksemdum sem fram koma í svarinu.
-Einnig er óskað eftir því að viðbótarkostnaður slíkrar tilfærslu verði settur í samhengi við heildarkostnað fyrirhugaðra framkvæmda við Suðurlandsbraut.
-Myndi tilfærsla norðar geta dregið úr röskun á framkvæmdatíma?

BETRI SAMGÖNGUR Verkfræðistofa

T.ark

Spurning C: (Spurning 4 í svari borgarinnar)

-Er fækkun bílastæða óhjákvæmileg afleiðing Borgarlínu um Suðurlandsbraut, miðað við þá hönnun sem lögð er til?
-Hvernig breytast forsendur ef eingöngu væri lagður göngu- og hjólastígur öðru megin brautarinnar, en ekki beggja vegna?
-Myndi slík útfærsla skapa svigrúm til að halda í fleiri bílastæði og/eða færa götusnið norðar?

T.ark

Spurning D: (Athugasemdir 5 og 6 í svari borgarinnar)

-Myndu undirgöng við stoppistöðvar Borgarlínunnar á Suðurlandsbraut (tvær stöðvar) hafa í för með sér verulega breytingu á kostnaðaráætlun?
-Óskað er eftir mati á stærðargráðu kostnaðar, ásamt ábendingum um helstu tæknilegar áskoranir/áhættu.

Verkfræðistofa

Spurning E:

-Borgarlína: legukostur og rýmisnýting: Mætti spara pláss með því að færa Borgarlínuna norður fyrir Suðurlandsbraut í stað þess að miðjusetja hana?
-Er rétt, með hliðsjón af samræmi í heildarhönnun, að halda áfram með miðjusetta lausn þar sem Borgarlínan verður þannig á leið frá Laugavegi að Kringlumýrarbraut?
-Myndi breyting á legu/útfærslu raska kostnaðaráætlun verulega og ef svo, með hvaða hætti?

T.ark Verkfræðistofa

Spurning F:

-Framkvæmdatímar og samfelld umferðarröskun: Fram kemur í kynningu að framkvæmdir vestan Grensásvegar séu fyrirhugaðar árin 2027–2029, en austan Grensásvegar 2028–2030.
-Er ekki ljóst, út frá umferðarlegum tengslum og flæðisgreiningu, að verulegt rask haldist áfram þótt framkvæmdum ljúki vestan Grensásvegar, meðan framkvæmdir standa austan hans?

BETRI SAMGÖNGUR

Spurning G:

-Hjólastígar, tvístefna vs. einstefna og rýmisráðstöfun: Samkvæmt uppdráttum virðist gert ráð fyrir sama heildarrými fyrir hjólandi umferð og almenna akandi umferð (2 × 6 m fyrir hvort). Munurinn er sá að bæði norðan og sunnan brautar er reiknað með tvístefnu hjólastíg, en fyrir akandi umferð er ein akrein í hvora átt, sitt hvoru megin við Borgarlínu.
-Mælir eitthvað tæknilegt, öryggislegt eða rekstrarlegt gegn því að hafa einstefnu hjólastíga?
-Ef einstefna væri valin, hversu mikið rými gæti þá losnað (eða nýst öðruvísi)?

T.ark

Spurning H:

-Græn svæði og almennt rými utan akbrauta/stíga: Beggja vegna Borgarlínu er lagt til þriggja metra grænt svæði.
-Er þörf á svo miklu rými, og almennt svo miklu plássi fyrir annað en akbrautir eða stíga, miðað við markmið verkefnisins og aðstæður á svæðinu?
-Tengist þetta með beinum hætti möguleikum á rýmisnýtingu og valkostum sem nefndir eru í lið 3 hér að framan?

T.ark

Umferðartölur og afkastageta

Athugun

AFKASTAGETA Í DAG - 2026

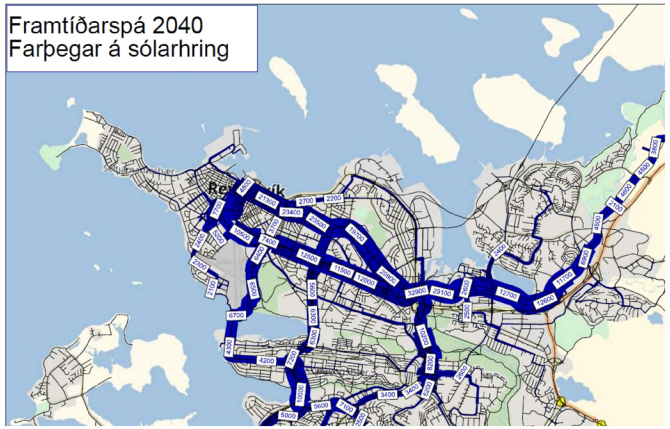
- 60 km hámarkshraði
- 2 akreinar í hvora átt
- *Hvaða áhrif hafa núverandi ljós á umferðaflæði?*

AFKASTAGETA EFTIR ENDANLEGA BREYTINGU - 2040

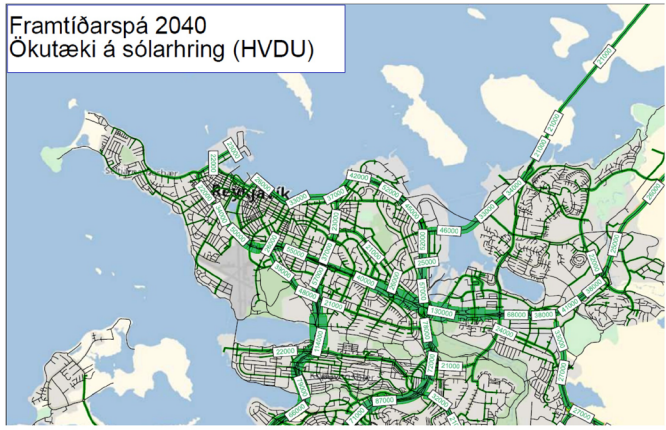
- 40 km hámarkshraði
- 1 akrein í hvora átt
- *Hvaða áhrif hafa framtíðar ljós á umferðaflæði?*
- *Hvaða áhrif hefur tíðni viðkomu Borgalínu (34 stopp á klst.)?*

Fjöldi sem ferðast um Suðurlandsbraut

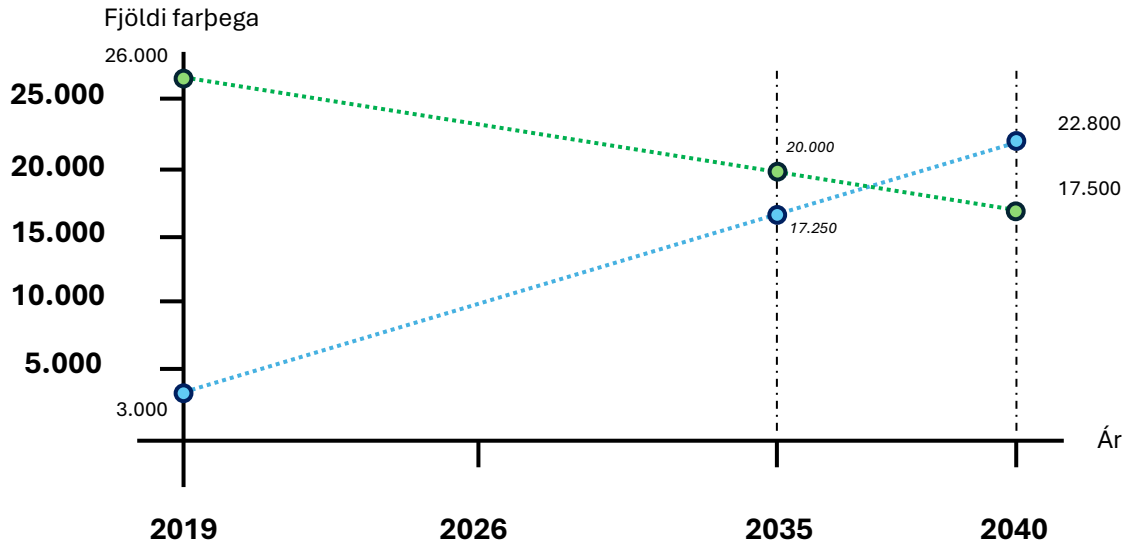
Fjöldi farþega á sólarhring í almenningssamgöngum
- → 2019: 3.000
- → 2040: 21.000 skv. uppfærðri spá (2024)
- → 2040: 22.800 skv. uppfærðri spá (2025)



Fjöldi bíla á sólarhring (HVDU)
- → 2019: 26.000
- → 2040: 21.000 skv. uppfærðri spá (2024)
- → 2040: 17.500 skv. uppfærðri spá (2025)



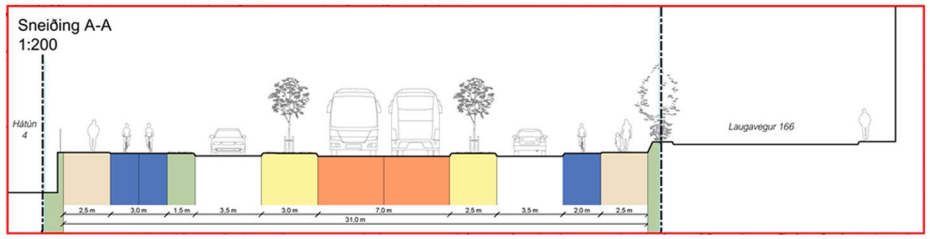
- Hvernig mun umferðaflæði líta út á tímabilinu 2035–2040?
- Er afkastagetan nægileg skv. reiknilíkani fyrir þetta tímabil?
- Skv. kynningarmyndbandi er einnig gert ráð fyrir flæði strætisvagna. Er það einnig tekið með í reiknilíkaninu?
- Skv. umferðagreiningu er gert ráð fyrir tilkomu Sundabrautar. Hversu raunhæft er að byggja á þeirri forsendu og taka það með í reiknilíkanið?



Borgarlínuhönnun

Athugun

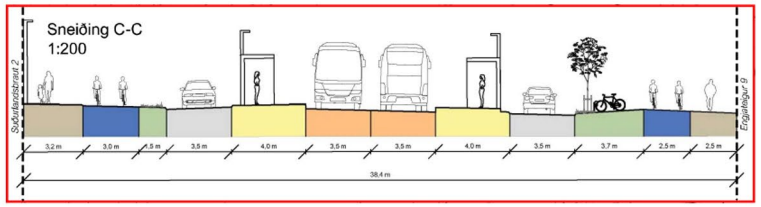




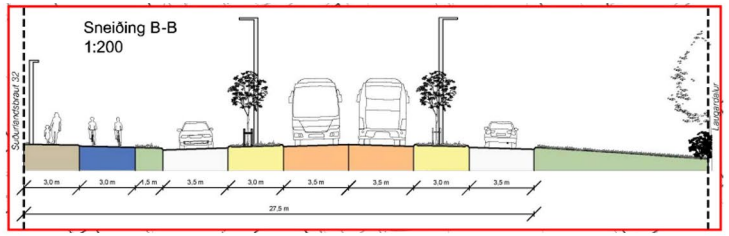
31 m



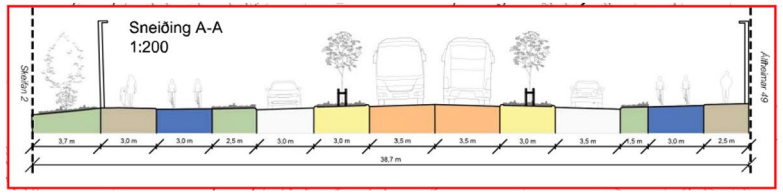
37 m



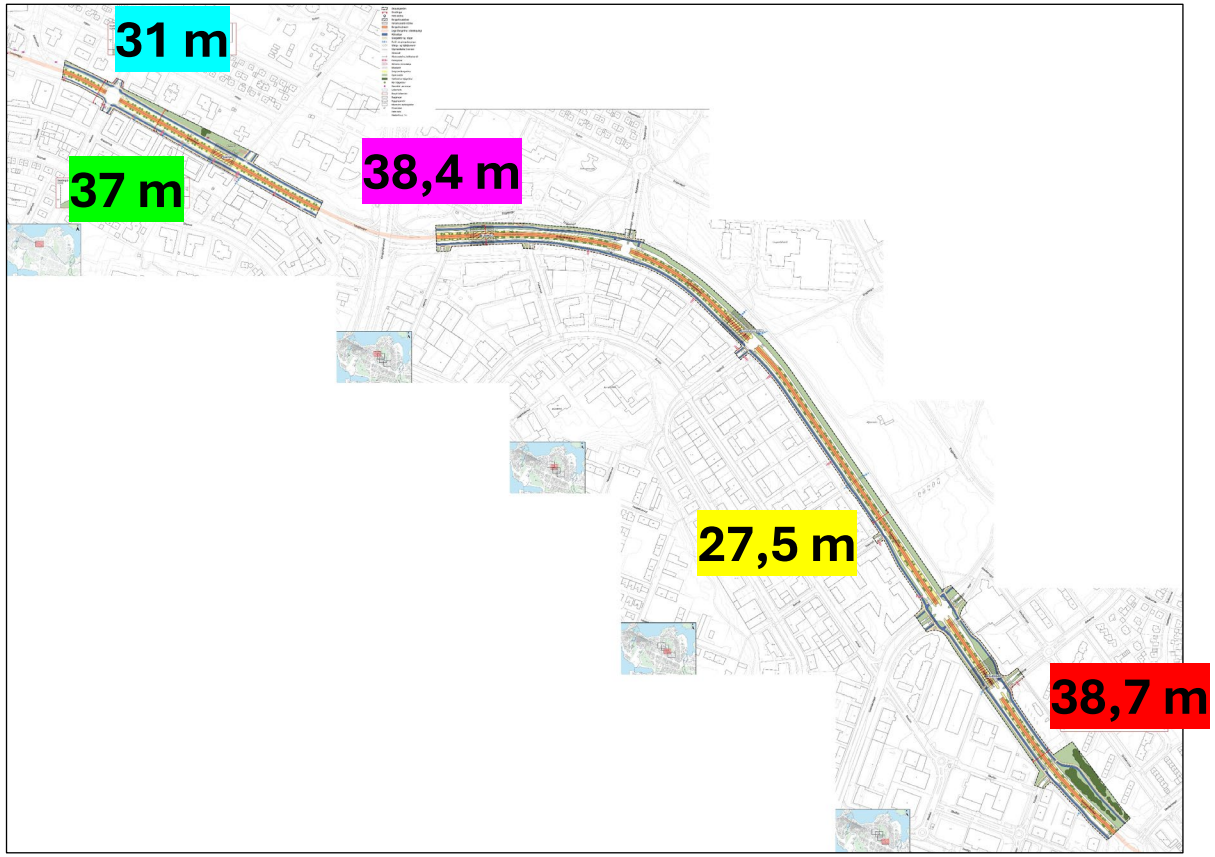
38,4 m



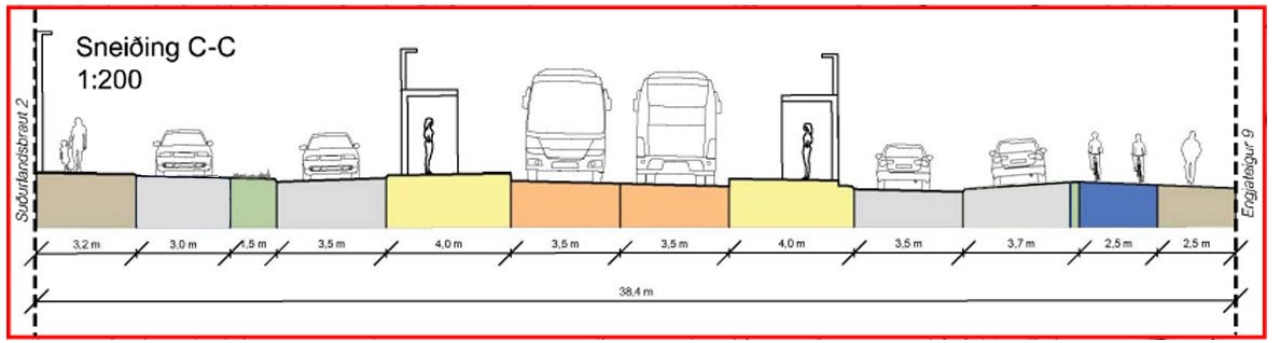
27,5 m



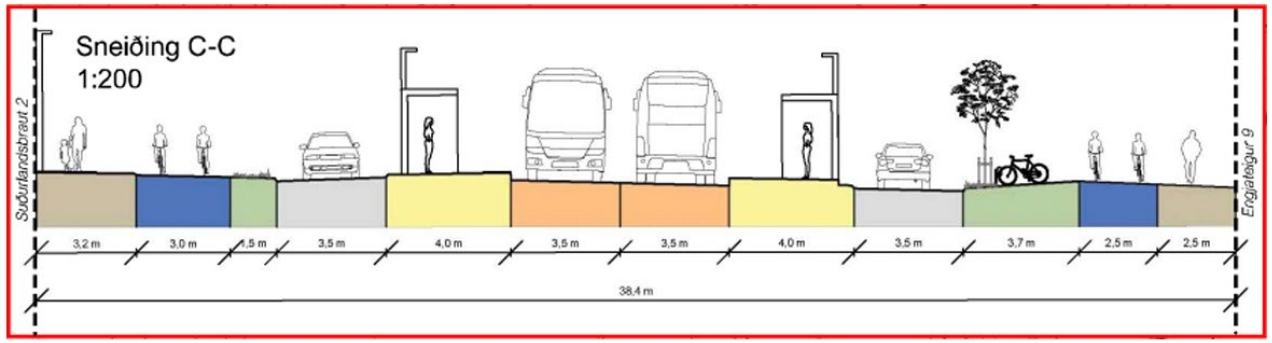
38,7 m



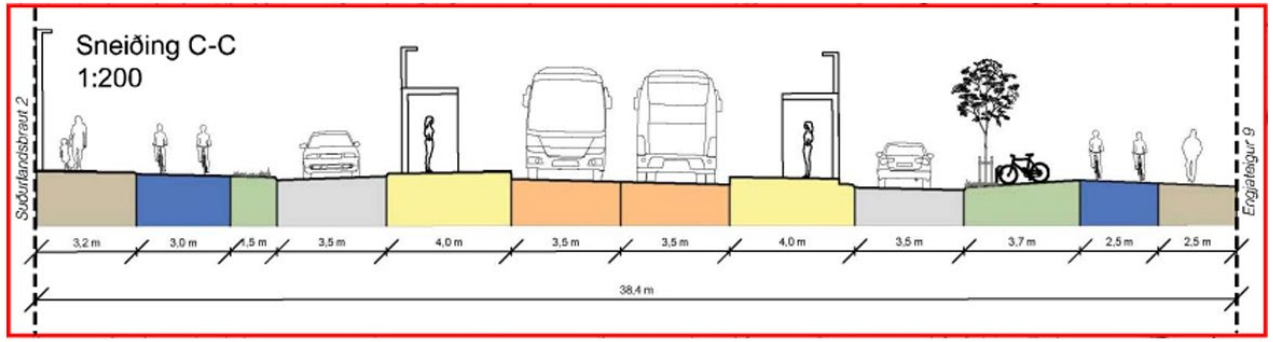
2030


Sneiðing C-C
1:200
Suðurlandsbraut 2
Engjateigur 9
3,2 m
3,0 m
4,5 m
3,5 m
4,0 m
3,5 m
3,5 m
4,0 m
3,5 m
3,7 m
2,5 m
2,5 m
38,4 m

2040


Sneiðing C-C
1:200
Suðurlandsbraut 2
Engjateigur 9
3,2 m
3,0 m
4,5 m
3,5 m
4,0 m
3,5 m
3,5 m
4,0 m
3,5 m
3,7 m
2,5 m
2,5 m
38,4 m

2040

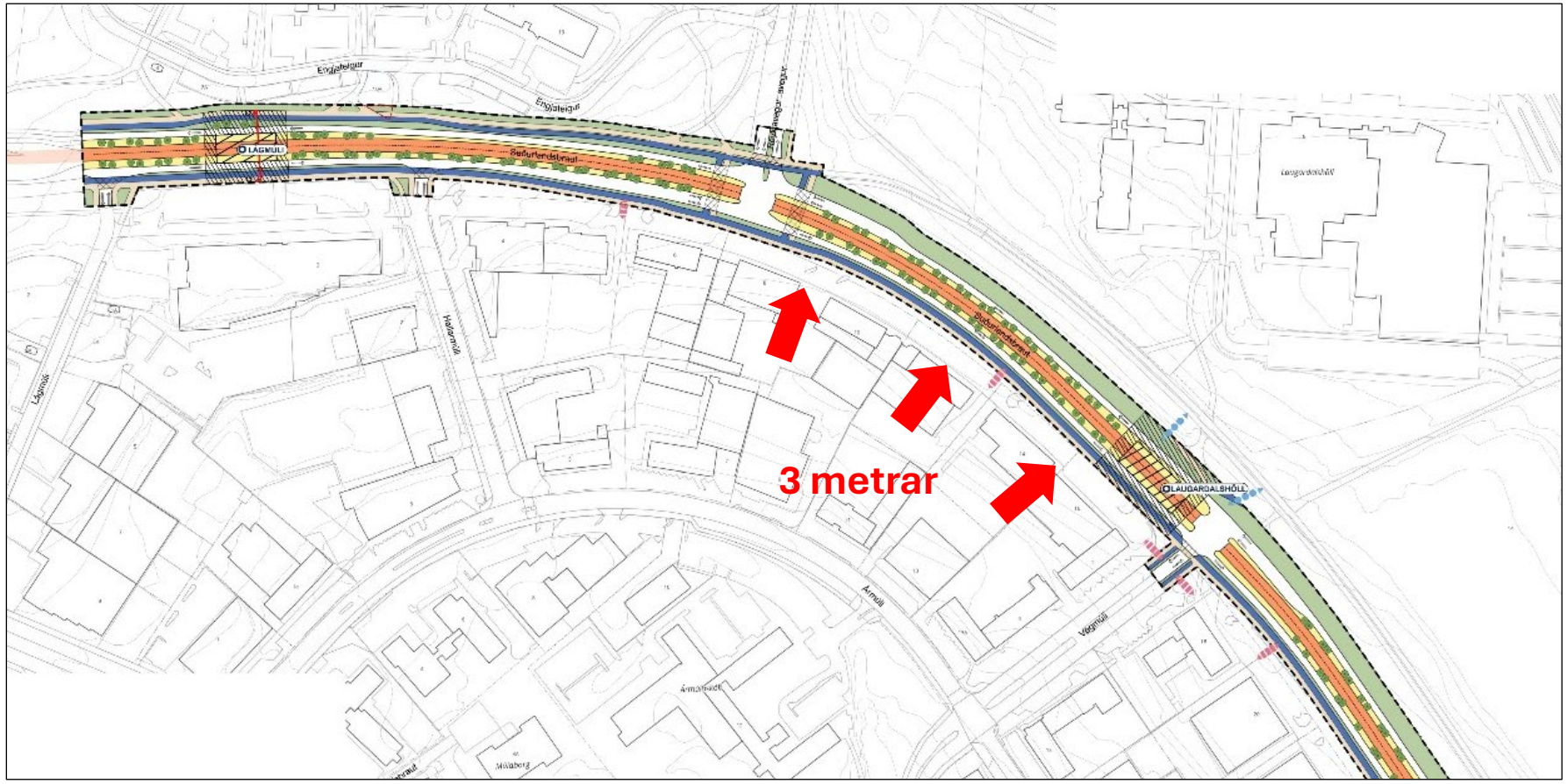


- Er mögulegt að minnka breidd hjóla- og göngustíga meðfram Suðurlandsbraut, úr 3,0 m í 2,5 m og úr 3,2 m í 2,5 m?
- Þá myndum við vinna 1,2 m, ef það gengur upp.

Borgarlínubrautir/sérrými almenningssamgangna – Suðurlandsbraut
• Tvær sérakreinar saman, miðjusettar alla leið í gegnum skipulagsvæðið frá gatnamótum Skeiðarvogs að Lágmúla • Breidd sérrýmis, tvær sérakreinar, með kanti: 7 m

Hjólastígar – Suðurlandsbraut
Lágmarksbreiddir: • Tvístefnu hjólastígar 3 m samsíða göngustígum • Einstefnustígar 2 m samsíða göngustígum • Yfirborð slétt Þar sem hjólastígur liggur meðfram eða þverar svæði við stöð eða göngusvæði þarf að tryggja gott aðgengi hjólandi og gangandi vegfaranda með eftirfarandi hætti: • Tryggja gott öryggissvæði bakvið stöðvar

Göngustígar – Suðurlandsbraut
• Almenn breidd göngustíga við Suðurlandsbraut er að lágmarki 2,5 m • Núverandi göngustígar norðan Suðurlandsbrautar eru notaðir eins og hægt er • Yfirborð skal vera slétt, annaðhvort hellulagt eða steypt



- Við teljum rétt að kanna þann kost að færa Borgarlínuna um 3 metra til norðurs, þannig að áhrif á bílastæði við Suðurlandsbraut verði sem minnst.

- Að okkar mati ætti slík hliðrun hvorki að vera verulega kostnaðarsöm né verkfræðilega flókin.

- Hugsanlegt er að beita sömu lausn, með hlöðnum vegg, og þegar hefur verið mótuð og verður nýtt við útfærslu Borgarlínunnar á Laugavegi eða steypublokkum.

2026

⇩

2029-2040

⇩

2040



?



- Hvað gerist á svæðinu á meðan framkvæmdum stendur, þ.e. á tímabilinu 2029–2040?
- Hvaða áhrif munu framkvæmdirnar hafa á fyrirtækin, bæði verslun og þjónustu á 1. hæð og skrifstofur á efri hæðum?
- Um er að ræða um 60.000 m^2 meðfram allri Suðurlandsbraut.

Takk fyrir

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Athugasemd frá Eignaumsjón hf. Suðurlandsbraut 30
Eignaumsjón hf. er umsvifamesta fyrirtæki landsins í þjónustu við hús- og rekstrarfélög. Það er brautryðjandi í þessari þjónustu hér á landi og hefur umsjón með daglegum rekstri yfir 1350 félaga með í 32.000 eignarhlutum/fasteignum.
Í meðfylgjandi viðhengi/skjali er lagt mat á hvert líklegt tjón Eignaumsjónar yrði af þessum völdum og óttast er að vinnustaðurinn verði aldrei sá sami og þjónusta með öðru og lakara sniði vegna fyrirhugaðra breytinga á Suðurlandsbraut.
Daníel Árnason
Eignaumsjón hf.

Höfundur: Daníel Unnsteinn Árnason

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

39.1.Borgarlína áhrif - Eignaumsjón hf. athugasemdir 10.mars2026.pdf

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Borgarlína 1. lota – Suðurlandsbraut -USK24090201.

Um Eignaumsjón

Eignaumsjón hf. er umsvifamesta fyrirtæki landsins í þjónustu við hús- og rekstrarfélög. Það er brautryðjandi í þessari þjónustu hér á landi og hefur umsjón með daglegum rekstri yfir 1350 félaga með í 32.000 eignarhlutum/fasteignum.

Hjá Eignaumsjón starfar öflugur hópur fólks með fjölbreyttan bakgrunn, menntun, víðtæka reynslu og þekkingu í rekstri fjöleignarhúsa, bæði atvinnu- og íbúðarhúsnæðis. Fjöldi starfsfólks er 70 og áhersla er lögð á vönduð vinnubrögð, teymavinnu, góðan starfsanda, jákvæð samskipti, hagnýtingu upplýsingatækni og umhverfi þar sem starfsfólki líður vel og það er metið að verðleikum.

Eignaumsjón hlaut viðurkenningu VR sem fyrirmyndarfyrirtæki 2025. Fyrirtækið er einnig á lista Viðskiptablaðsins og Keldunnar yfir fyrirmyndarfyrirtæki í rekstri árið 2021-2025, Framúrskarandi fyrirtæki Creditinfo 2024-2025 og hlaut viðurkenningu HR Monitor sem mannauðshugsandi fyrirtæki árin 2023-2025.

Umferð starfsfólks:

Um 85% starfsfólks kemur daglega akandi til vinnu virka daga, eða um 60 af 70 manns. Stærstur hluti þess hóps mun þurfa að koma akandi á bíl þar sem það starfsfólk býr fjarri vinnustað og /eða getur ekki nýtt sér almenningssamgöngur, sjá nánar:

Búseta starfsfólks Eignaumsjónar						
Reykjavík, vesturhluti	9	13%		**Skipting eftir samgöngumáta**		
Reykjavík, austurhluti	24	34%		Akandi	61	87%
Nágrannasveitarfél (4)	29	41%		Strætó	2	3%
Suðurland	4	6%		Gangandi	1	1%
Landsbyggð	3	4%		Hjólandi	2	3%
Erlendis	1	1%		Vinna heima	4	6%
Samtals fjöldi starfsfólks	70	100%		Samtals	70	100%

Umferð viðskiptavina:

Fjöldi viðskiptavina heimsækir daglega skrifstofu Eignaumsjónar, að meðaltali um 30 heimsóknir á dag, en flestir þeirra koma akandi.

Umferð fundargesta - Fundaþjónusta:

Eignaumsjón heldur mikinn fjölda hús- og aðalfunda húsfélaga í sérhannaðri fundamiðstöð á Suðurlandsbraut 30. Fundirnir eru flestir haldnir á virkum dögum á bilinu frá kl. 16:oo til kl. 21:oo. Árið 2025 voru haldnir um 1000 hús- og aðalfundir og sóttu þá um 12.500 eigendur fasteigna á

höfuðborgarsvæðinu. Árið 2026 er gert ráð fyrir að haldnir verði um 1250 slíkir fundir og má ætla að þá sæki um 14-15 þúsund manns. Yfirgnæfandi meirihluti fundargesta kemur akandi úr austurhluta höfuðborgarinnar og nágrannasveitarfélögum en árlega eru um 32.000 eigendur fasteigna boðaðir til funda.

Fundamiðstöð Eignaumsjónar er Suðurlandsbrautar 30 og samanstendur af 5 fundarsölum í 443 m2 húsnæði í bakhúsi með - aðgangi að um 130 bílastæðum í óskiptri sameign hússins.

Samantekt umferðar:

Dagleg umferð akandi virka daga, viðmið mars 2026:			
	fjöldi	hlutf.akandi	
Starfsfólk	61	87%	
Viðskiptavinir	33	90%	
Fundargestir	128	100%	
Alls akandi pr.virkan dag	**222**	94%	

Taflan sýnir að um 220 koma daglega akandi á Suðurlandsbraut 30 einungis á vegum Eignaumsjónar, sem leigir um 30% hússins.

Einstefna til austurs við húsin á Suðurlandsbraut:

Miðað við útfærslu Borgarlínu verður ekki unnt að taka vinstri beygju á vesturleið af Suðurlandsbraut sem nú er hægt um akursleið við Heimilistæki (S26). Því má búast torsóttari og tímafrekari akursleið fyrir starfsfólk, viðskiptavini og fundargesti sem koma frá austurhluta borgarinnar. Slík umferð verður væntanlega um Grensásveg, Ármúla og Vegmúla og síðan upp/austur Suðurlandsbraut í hús nr. 30.

Ætla má að ferðatími meirihluta starfsfólks og viðskiptavina lengist umtalsvert. Samkvæmt skoðanakönnun meðal starfsfólks hyggjast flestir þeirra mæta áfram akandi í vinnu þrátt fyrir aukinn ferðatíma en 20% starfsfólks kvaðst leita sér atvinnu nær heimili.

Röskun á framkvæmdatíma:

Óljóst er hversu lengi framkvæmdir hamla umferð að og frá húsinu Suðurlandsbraut 30 en búast má við að þar verði umtalsverð truflun sem gæti þýtt að starfsfólk verði beðið að vinna heima eða á annarri starfsstöð sem leigja þyrfti undir starfsemina og þjónustuna. Ljóst er að þjónusta og tengsl við viðskiptavini verður með öðrum hætti en nú er og ekki í samræmi við stefnu félagins um persónulega þjónustu.

Umhverfisáhrif:
Lengri ferðatími akandi starfsmanna á vinnustað hefur afar neikvæð umhverfisáhrif.

Tjón:
Eignaumsjón leigði 1.173 m2 hæð á Suðurlandsbraut 30 af Eik-fasteignafélagi í júlí 2024 til allt að 20 ára eða til ársins 2044. Eftir gagngerar 80 millj.króna endurbætur húsnæðisins á kostnað leigutakans Eignaumsjónar er um að ræða frábæran vinnustað hvað varðar búnað og skrifstofuaðstöðu. Fundarmiðstöðin þjónar þar ríkum tilgangi. Áætlað var að umræddar endurbætur væru a.m.k. 10-15 ára fjárfesting.

Kostnaður og verðmæti samnings Eignaumsjónar við Eik-fasteignafélag er metinn þannig: 20 ár x 49,3 m.kr. ársleiga = 985,3 mkr, ásamt 80 m.kr. endurbótum, **alls 1.086,3 m.kr.**

Það lítur út fyrir að forsendur bresti fyrir núverandi nýtingu annars vegar skrifstofunnar og hins vegar fundaraðstöðu.

Fyrir liggur að finna verður nýjan stað fyrir fundamiðstöð Eignaumsjónar með tilheyrandi viðbótarkostnaði og stofnkostnaði.

Kostnaður Eignaumsjónar vegna skuldbindinga við leigusamning húsnæðis, annars vegar minnkandi nýtingar skrifstofuhúsnæðis (20%) og hins vegar þess að þurfa að leita annars húsnæðis á höfuðborgarsvæðinu og sitja jafnframt uppi með fyrri fundaraðstöðu, er áætlaður um 200 milljónir króna á 10 ára tímabili.

Fjárhagslegt tjón á framvkæmdatíma (2 ár)			rýrnun	rýrnun	Heild
	stærð m2	árleg leiga/kostn	nýtingar	virðis á ári	2 ár
Skrifstofa, 20% afföll stf	730	30.660.000	40%	12.264.000	24.528.000
Fundamiðstöð, 50%	443	18.606.000	80%	14.884.800	29.769.600
	1173	49.266.000		27.148.800	**54.297.600**
Fjárhagslegt tjón utan framkvæmdatíma (8 ár)			rýrnun	rýrnun	Heild
	stærð m2	árleg leiga/kostn	nýtingar	virðis á ári	8 ár
Skrifstofa, 20% afföll stf	730	30.660.000	20%	6.132.000	49.056.000
Fundamiðstöð, 50%	443	18.606.000	50%	9.303.000	74.424.000
	1173	49.266.000			**123.480.000**
Fjárfesting rýrnar		Endurbætur	rýrnun	Heild	
	stærð m2	kr 68.200 pr/m2	nýtingar		
Skrifstofa, 20% afföll stf	730	49.786.871	20%	9.957.374	
Fundamiðstöð, 50%	443	30.213.129	50%	15.106.564	
	1173	80.000.000			**25.063.939**
		Heildarvirðisrýrnun út leigutímann			**202.841.539**

Lokaorð:
Hér að ofan er lagt mat á hvert líklegt tjón Eignaumsjónar yrði af þessum völdum og óttast er að vinnustaðurinn verði aldrei sá sami og þjónusta með öðru og lakara sniði.

Óski skipulagsyfirvöld eða aðrir sem fjalla um áhrif Borgarlínu á atvinnustarfsemi og þjónustu við Suðurlandsbraut eftir upplýsingum eða samtali um verkefnið verður því tekið með jákvæðum hætti hér í Eignaumsjón.

Reykjavík 10. mars 2026

Daníel Árnason
framkvæmdastjóri Eignaumsjón hf.

Ps. aðeins skilað á Skipulagsgátt

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Í viðhengi er umsögn Félags atvinnurekenda. Skjalið er sent aftur vegna villu í fyrra skjali.

Höfundur: Ólafur Stephensen

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

40.1.Reykjavi´kurborg Suðurlandsbraut 120326.pdf

FÉLAG ATVINNUREKENDA

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Helena Stefánsdóttir verkefnastjóri
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

SENT Á SKIPULAGSGÁTT

Reykjavík, 12. marz 2026

Efni: Umsögn um tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu um Suðurlandsbraut

Félag atvinnurekenda (FA) vísar til ofangreindrar deiliskipulagstillögu, sem birtist í Skipulagsgátt 29. janúar sl.

FA gætir hagsmuna fjölda fyrirtækja við Suðurlandsbraut og í Múlahverfi. Um er að ræða eitt helzta verzlunar- og þjónustusvæði Reykjavíkur. Á svæðinu starfa vel á annað þúsund fyrirtæki, með a.m.k. 5.500 starfsmenn og yfir 400 milljarða króna veltu. Fyrirtækin eiga að sjálfsögðu mikið undir því að aðgengi að hverfinu sé gott, jafnt fyrir starfsfólk og viðskiptavini, og umferð greið.

Í skipulagsferlinu hefur Reykjavíkurborg átt ýmis samskipti við húseigendur við Suðurlandsbraut. Þeir hafa komið á framfæri margvíslegum sjónarmiðum og tillögum við umhverfis- og skipulagssvið, sem lítið mark virðist hafa verið tekið á. Atvinnurekendum hefur verið sagt að þeir megi koma með tillögur, en þær verði að rúmast innan þess stífa ramma, sem þegar hafi verið ákveðinn. Borgin hefur ekki átt samskipti að eigin frumkvæði við eigendur fyrirtækja í Múlahverfi um fyrirhugaðar breytingar, þótt þær hafi augljós áhrif á hagsmuni þeirra.

Rétt er að taka fram að Félag atvinnurekenda, og félagsmenn þess almennt, styðja eindregið áform um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu, þar með talin áformin um Borgarlínu. Félagið telur hins vegar að stífni borgaryfirvalda við útfærslu Borgarlínu, ekki sízt hvað varðar legu hennar um Suðurlandsbraut, stefni stuðningi við verkefnið í hættu. Að mati félagsins verða borgaryfirvöld að vera reiðubúin að hlusta á áhyggjur, ábendingar og tillögur atvinnurekenda í borginni ef áform um eflingu almenningssamgangna eiga að ganga eftir og njóta stuðnings.

Eftirfarandi eru meginathugasemdir og ábendingar FA.

I. Fækkun akreina á Suðurlandsbraut

Fækkun akreina fyrir bílaumferð á Suðurlandsbraut úr fjórum í tvær er stórlega misráðin. Sú leið er ekki farin á öðrum aðalleiðum Borgarlínu miðað við þær áætlanir, sem FA hefur séð. Það blasir við að þrengri Suðurlandsbraut mun ekki anna umferð, enda gera spár þær, sem skipulagstillögunni fylgja, ekki ráð fyrir að bílum sem fara um götuna fækki mikið á milli áranna 2019 og 2040 (úr 26.000 í 21.000). Þessar spár virðast auk þess byggjast á þeim forsendum að framkvæmdir við Miklubrautargöng, Sæbrautarstokk og Sundabraut gangi eftir. Hins vegar er gert ráð fyrir framkvæmdum við Suðurlandsbraut 2027-2030, en hinar framkvæmdirnar eru mun lengra inni í framtíðinni. Þannig eru framkvæmdir við Miklubrautargöng áformaðar 2032-2038. Rætt hefur verið um að Sæbrautarstokkur yrði gerður 2027-2030, en augljóslega er ekkert vit í að fara við

Skeifunni 11 | 108 Reykjavík | Sími 588 8910
atvinnurekendur@atvinnurekendur.is | www.atvinnurekendur.is
Kt. 530169-5459 | Banki 01515-26-6440

framkvæmdir við hann á sama tíma og við Suðurlandsbrautina. Varðandi Sundabraut er ekkert fast í hendi. Þarna er því verið að byrja á öfugum enda.

Þessi forgangsröðun í framkvæmdum mun að öllum líkindum þýða umferðarteppur og tafir á Suðurlandsbraut og að umferð leiti annarra leiða, t.d. í gegnum Múlahverfið, með tilheyrandi teppum og töfum á því svæði. Af öllu þessu hafa atvinnurekendur í hverfinu stórar áhyggjur.

FA hvetur Reykjavíkurborg til að leita allra leiða til að koma Borgarlínu fyrir á Suðurlandsbraut án þess að fækka akreinum og þrengja stórlega að bílaumferð. Full ástæða til að skoða hvort þörf er t.d. á nýjum hjóla- og göngubrautum sunnan götunnar, eins og gert er ráð fyrir í skipulagstillögunni. Greiðar leiðir fyrir gangandi og hjólandi eru nú þegar norðan götunnar og að mati FA og félagsmanna við Suðurlandsbraut ætti fremur að horfa til þess að bæta aðgengi á gönguleiðinni meðfram byggingunum sjálfum sunnan Suðurlandsbrautar. Þá er ástæða til að endurskoða það rými, sem gefa á gróðri við götuna.

II. Fækkun bílastæða fyrir viðskiptavini

Í skipulagstillögunni er gert ráð fyrir að bílastæðum fyrir framan byggingar á Suðurlandsbraut, sem viðskiptavinir nota helzt, fækki úr 554 í 366, eða um rúmlega þriðjung. Atvinnurekendur við Suðurlandsbraut hafa áhyggjur af því að skortur á bílastæðum við Suðurlandsbraut fæli viðskiptavini frá viðskiptum. Fyrirtæki í Múlahverfi hafa áhyggjur af að viðskiptavinir fyrirtækja á Suðurlandsbraut leggi í vaxandi mæli í hliðargötum Suðurlandsbrautar og öðrum götum í Múlahverfinu, með tilheyrandi álagi á bílastæði fyrirtækja sem þar starfa.

Bent hefur verið á að fallið hafi verið frá áformum um bílastæðahús nærri nýrri Þjóðarhöll í Laugardal, á lóð sunnan við hús ÍSÍ og ÍBR. Bílastæðahús við Þjóðarhöllina hefði getað nýtzt starfsfólki og að einhverju leyti viðskiptavinum fyrirtækja við Suðurlandsbraut. Verði það ekki reist um leið og höllin, blasir hins vegar við að samfara fækkun á bílastæðum við götuna aukist ásókn í þau vegna stórviðburða í Þjóðarhöllinni.

FA hvetur Reykjavíkurborg til að leita leiða til að tryggja að bílastæðum við Suðurlandsbraut fækki ekki, en mæta slíkri fækkun ella með því að reisa bílastæðahús við Þjóðarhöllina.

III. Rask á framkvæmdatíma

Atvinnurekendur við Suðurlandsbraut hafa miklar áhyggjur af því raski, sem fylgja mun breytingum á götunni á framkvæmdatíma. Bent er á skelfileg fordæmi t.d. frá endurnýjun Hverfisgötu, þar sem framkvæmdir töfðust misserum saman með afar neikvæðum afleiðingum fyrir rekstur fyrirtækja við götuna.

Jafnframt hafa atvinnurekendur í hverfinu miklar áhyggjur af því að framkvæmdir við nýju Þjóðarhöllina séu áformaðar á sama tíma og umbreyting Suðurlandsbrautar samkvæmt deiliskipulagstillögunni. Sú staðreynd að reisa verður höllina fyrir árið 2031, þegar Ísland á að halda heimsmeistaramót í handbolta, þýðir að tímabil þessara tveggja framkvæmda skarast að verulegu leyti. Byggingu hallarinnar fylgir veruleg þungaumferð og rask. Þessar aðstæður auka enn á

mikilvægi þess að áætlanir séu vandaðar, skýrar, aðgengilegar, kynntar með góðum fyrirvara og að þeim megi treysta.

FA kallar eftir því að þegar endanleg útfærsla breytinganna liggur fyrir, gangist borgin fyrir virku samráði og samtali við fyrirtækin í hverfinu um útfærslu framkvæmda og leitist við að læra af fyrri mistökum. Nauðsynlegt er að fyrirkomulagið verði kynnt með a.m.k. hálfs árs fyrirvara. Um leið þarf Reykjavíkurborg að birta áreiðanlega tímaáætlun fyrir einstaka verkþætti og svæði, þar sem m.a. komi fram hvernig lokunum og aðgangi að húsnæði fyrirtækjanna fyrir viðskiptavini verði háttað. FA undirstrikar enn að þetta samráð verður að fara fram við fyrirtæki í öllu hverfinu, ekki eingöngu við húseigendur á Suðurlandsbraut.

IV. Að lokum

FA leggur áherzlu á að fundnar verði leiðir til að leggja Borgarlínu um Suðurlandsbraut án þess að fækka akreinum úr fjórum í tvær. Sömuleiðis þarf að leita leiða til að draga úr fækkun bílastæða við götuna eða mæta henni með bílastæðahúsi í Laugardal. Að mati félagsins er gríðarlega mikilvægt að læra af mistökum við fyrri endurgerð gatna, t.d. Hverfisgötu, og standa betur að áætlanagerð, samstarfi og samráði við atvinnurekendur við Suðurlandsbraut. FA kallar sömuleiðis eftir því að samráð verði haft við húseigendur og atvinnurekendur bæði við götuna sjálfa og í Múlahverfi og hlustað eftir sjónarmiðum og ábendingum atvinnulífsins.

FA áskilur sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum. Þá er félagið að sjálfsögðu reiðubúið að funda með umhverfis- og skipulagssviði ásamt félagsmönnum sínum í hverfinu.

Virðingarfyllst,



Ólafur Stephensen
framkvæmdastjóri FA

Skeifunni 11 | 108 Reykjavík | Sími 588 8910
atvinnurekendur@atvinnurekendur.is | www.atvinnurekendur.is
Kt. 530169-5459 | Banki 01515-26-6440

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er athugsemd við kynnta tillögu fyrir hönd Kísiliðjunnar hf., Alskila hf., Kollekta ehf. og Lögborgar ehf.

Höfundur: Jón Ármann Guðjónsson

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

41.1.Athugasemdir við skipulagstillögu USK24090201 um Suðurlandsbraut.pdf

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Aðeins skilað á Skipulagsgátt

Fyrir hönd eftirtalinna fyrirtækja sem að undirritaður tengist og eru með rekstur á Suðurlandsbraut 30 er skipulagstillögu merkt USK24090201 um Suðurlandsbraut mótmælt :
Kísiliðjan hf.
Alskil hf.
Kollekta ehf.
Lögborg ehf.

Miðað við útfærslu Borgarlínu verður ekki unnt að taka vinstri beygju á vesturleið af Suðurlandsbraut sem nú er hægt um akstursleið við Heimilistæki (S26). Því má búast torsóttari og tímafrekari akstursleið fyrir starfsfólk, viðskiptavini og fundargesti sem koma frá austurhluta borgarinnar. Slík umferð verður væntanlega um Grensásveg, Ármúla og Vegmúla og síðan upp/austur Suðurlandsbraut í hús nr. 30. Ætla má að ferðatími meirihluta starfsfólks og viðskiptavina lengist umtalsvert. Samkvæmt skoðanakönnun meðal starfsfólks hyggjast flestir þeirra mæta áfram akandi í vinnu þrátt fyrir aukinn ferðatíma en 20% starfsfólks kvaðst leita sér atvinnu nær heimili.

Röskun á framkvæmdatíma:
Óljóst er hversu lengi framkvæmdir hamla umferð að og frá húsinu Suðurlandsbraut 30 en búast má við að þar verði umtalsverð truflun sem gæti þýtt að starfsfólk verði beðið að vinna heima eða á annarri starfsstöð sem leigja þyrfti undir starfsemina og þjónustuna. Ljóst er að þjónusta og tengsl við viðskiptavini verður með öðrum hætti en nú er og ekki í samræmi við stefnu félagins um persónulega þjónustu.
Sporin hræða með t.d. Landsspítalaverkefni sem enginn sér enn fyrir endann á, hvorki í tíma né kostnaði, og fjölmörgum smærri framkvæmdum í Reykjavík sem dregist hafa úr hömlu. Má þar nefna t.d. neðri hluta Hverfisgötu og Vatnsstíg. Hvoru tveggja lítil og afmörkuð verkefni sem lítil eða engin stjórn hefur virst á og drógust úr hömlu, með alvarlegum afleiðingum fyrir þá sem þar stunda rekstur.
Þá hefur ekki verið tekið inn í forsendur RVK að á sama tíma stendur til að reisa þjóðarhöll, sem á að rísa í jaðri Suðurlandsbrautar og Reykjavegar. Framkvæmdir við þessi verkefni bæði á sama tíma munu enn frekar raska um ferð um Suðurlandsbraut og væntanlega þá líka Reykjaveg og Engjateig.
Ekkert hefur verið gefið upp um hvernig staðið verður að framkvæmdum – verður þetta gert í einum áfanga frá Kringlumýrarbraut og upp að Grensásvegi eða bútað niður – verður opið fyrir umferð um Suðurlandsbraut meðan á framkvæmdum stendur ?

Umhverfisáhrif:
Lengri ferðatími akandi starfsmanna á vinnustað og langtíma kyrrstaða bíla í lausagangi hefur afar neikvæð umhverfisáhrif.

Könnun á öðrum möguleikum :
Ekki hefur verið upplýst um hvort að aðrir möguleikar hafi verið kannaði í þaula, svo sem að hafa eina akrein fyrir borgarlínu sem að hefur forgang niður/vestur Suðurlandsbraut í morgunumferðinni og upp/austur Suðurlandsbraut í síðdegisumferð. Eða hvort hægt er að útfæra aðrar leiðir til að færa til akreinar eftir tíma dags, þannig að megi fjölga þeim í þá átt sem umferð er mest eftir tíma dags.

Forsendur Reykjavíkurborgar um umferð og nýtingu:
Í forsendum virðist vera gert ráð fyrir að nýting almenningssamgangna (borgarlínu) fari úr 4% í 12%. Engar upplýsingar liggja fyrir um hvernig sú tala er fundin út. Hingað til hafa auknir fjármunir og átök sem sett hafa verið í gang ekki skilað sér í hærri prósentunýtingu og alls óvíst að þessar breytingar muni skila þeim árangri. Ekkert hefur verið gert t.d. til að „venja“ aðila við að nota strætó, svo sem að allir sem eru í námi fái frítt í strætó og búa þannig til nýja notendur. Skv. ávarpi stjórnarformanns Strætó

árið 2023 voru fargjaldatekjur liðlega 2 milljarðar, sem var um 21% af tekjum og niðurstaða rekstrar sú að meira fé þyrfti í reksturinn eða sem oftast verður fyrir valinu að skerða þjónustuna. Skv. uppfærðri áætlun um borgarlínu er gert ráð fyrir að framkvæmdakostnaður við borgarlínu nemi 136 milljörðum. Hvergi hef ég fundið í fljótu bragði áætlun um kostnað við endurnýjun og fjölgun vagna til að keyra eftir hinum nýju leiðum og engar áætlanir um rekstrarkostnað þeirra, sem að hlýtur að vera umtalsverður. Og sagan hræðir, þar sem að þau átök sem að hingað til hefur verið farið í, hafa ekki skilað sér í hærri prósentunýtingu vagna eða meiri tekjum.

Þá var í upphaflegum kynningum Reykjavíkurborgar um umferðargreiningu miðað við að árið 2019 hafi fjöldi bíla á sólarhring verið 26 þúsund og spáin fyrir 2040 er 21 þúsund bílar, sem að virðist nú hafa verið lækkaður í spá um 17.500 bíla árið 2040. Nú liggur fyrir að miðað við núverandi fjölda, sem að RVK segir að sé um 26 þús. bílar, að á álagstímum morgna og síðdegis er umferð þung og hæg. Það að leggja upp með skipulag til næstu 15 ára, þar sem að gert er ráð fyrir að fækka akreinum um 50%, lækka hámarkshraða úr 60 í 40, fækka beygjuakreinum/afreinum og auka við umferð gangandi og hjólandi um og yfir götuna, virðist vera yfirlýsing RVK um að þegar að framkvæmdum lýkur, hvort sem það verður eftir 3 ár eða 6 eins og virðist vera algengast í framkvæmdum borgarinnar, þá er umferðarmódelið sem að þeir eru að leggja til algjörlega sprungið. Það eru ekki góð vinnubrögð að leggja í verkefni eins og þetta, sem að menn vita að er sprungið áður en lagt er upp í verkefnið.

Bílastæðamál :
Samkvæmt greiningunni er fjöldi bílastæða á lóðum Suðurlandsbrautar 4-32, 1.595. Bílastæði fyrir framan húsin eru sögð 554 og 178 þeirra utan lóðamarka húsanna, á borgarlandi, en 376 á lóðum fasteignanna.
Samkvæmt deiliskipulagstillögunni verða öll bílastæði á borgarlandi fjarlægð og þess utan 10 stæði á lóðum húseigenda. Stæðum fyrir framan húsin fyrir viðskiptamenn fækkar því úr 554 í 366 skv. deiliskipulagstillögunni, eða um 34%.

Engar mótvægisaðgerðir hafa verið kynntar til að leysa úr þessum breytingum. Á sama tíma er gert ráð fyrir að reisa Þjóðarhöll fyrir íþróttir þar sem heldur er ekki gert ráð fyrir neinum bílastæðum. Vel mætti sjá fyrir sér bílastæðahús neðanjarðar á grænum reit gegn orkureitnum, sem gæti haldið grænu útliti með grasþaki ofan á einni hæð ofanjarðar og 2-3 neðanjarðar sem gæti tekið 3-500 bíla. Slíkt hús gæti nýst bæði fyrir íbúðir og fyrirtæki við Suðurlandsbraut auk þess að nýtast fyrir viðburði sem munu fara fram í hinni nýju þjóðarhöll.

<u>Því er skipulagstillögu merkt USK24090201 um Suðurlandsbraut mótmælt.</u>

F.h. eftirtaldra fyrirtækja á Suðurlandsbraut 30

Kísiliðjan hf.
Alskil hf.
Kollekta ehf.
Lögborg ehf.

Jón Ármann Guðjónsson

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Umsögn Eikar fasteignafélags hf. vegna tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu um Suðurlandsbraut

Eik fasteignafélag hf. gerir alvarlegar athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að deiliskipulagi vegna Borgarlínu um Suðurlandsbraut.
Svæðið við **Suðurlandsbraut 4–32** er eitt stærsta atvinnusvæði Reykjavíkur. Þar eru um **15 atvinnuhúsnæði með um 70.000 m² atvinnuhúsnæði**, þar sem starfa um **2.400 manns** og árstekjur fyrirtækja nema um **166 milljörðum króna**. Áætlað verðmæti fasteigna á svæðinu er **40–60 milljarðar króna**. Eik á um **35% af heildarfermetrum svæðisins**, eða um **24.000 m²**, og hefur því verulega hagsmuni af þeirri skipulagsbreytingu sem nú er til umfjöllunar.

Skortur á samgöngumati
Tillagan felur í sér verulegar breytingar á einni mikilvægustu samgönguæð borgarinnar. Þrátt fyrir það liggur **ekki fyrir samgöngumat** sem metur áhrif breytinganna á umferðarflæði, dreifingu umferðar á nærliggjandi gatnakerfi, aðgengi að fyrirtækjum og áhrif á vöruflutninga til og frá þeim. Bent hefur verið á að áhrif breytinganna á umferð og aðgengi hafi ekki verið metin með fullnægjandi hætti. Slík greining er að mati félagsins grundvallarforsenda áður en ráðist er í breytingar af þessari stærðargráðu.

Framkvæmdatími og áhrif á atvinnustarfsemi
Framkvæmdir við Borgarlínu á Suðurlandsbraut munu að öllum líkindum standa yfir **í nokkur ár**. Á framkvæmdatíma er fyrirsjáanlegt að aðgengi að fyrirtækjum skerðist verulega og truflun verði á umferð og vöruflutningum. Slíkar aðstæður geta haft veruleg áhrif á rekstur fyrirtækja á svæðinu. Reynsla af fyrri gatnaframkvæmdum í Reykjavík, meðal annars við **Hverfisgötu og Vatnsstíg**, sýnir jafnframt að framkvæmdir geta dregist verulega á langinn og haft neikvæð áhrif á atvinnustarfsemi. Ekki liggur fyrir skýr áætlun um framkvæmdir eða áfangaskiptingu verkefnisins

Bílastæði og aðgengi
Samkvæmt tillögunni mun **bílastæðum fyrir framan fyrirtæki við Suðurlandsbraut fækka úr 554 í 366**, eða um **34%**. Fækkunin verður jafnframt **mest á vestari hluta svæðisins, við Suðurlandsbraut 4–16 eða allt að 70 % fyrir framan sum húsin**. Að mati Eikar mun slík fækkun bílastæða skerða aðgengi viðskiptavina og hafa bein áhrif á rekstur fyrirtækja á svæðinu með verulega neikvæmum hætti, þar sem stór hluti starfsemi byggir á greiðu aðgengi með bíl.

Niðurstaða
Með hliðsjón af framangreindu telur Eik að **forsendur skipulagsins séu ekki nægjanlega skýrar** og að áhrif þess á atvinnulíf, umferð og aðgengi hafi ekki verið metin með fullnægjandi hætti.
Félagið telur að áður en tillagan verður samþykkt þurfi að liggja fyrir:

- samgöngumat á áhrifum breytinganna
- skýr og trúverðug framkvæmdaáætlun
- áfangaskipting framkvæmda sem lágmarkar röskun á rekstri
- raunverulegt samráð við fasteignaeigendur og fyrirtæki á svæðinu þar sem **hlustað** er á hagsmunaaðila og **tekið tillit** til þeirra
- að bílastæðum við fyrirtæki á svæðinu verði ekki fækkað
- að akreinum um Suðurlandsbraut verði ekki fækkað

Jafnframt **áskilur Eik fasteignafélag hf. sér rétt til að krefjast bóta vegna þess tjóns sem það kann að verða fyrir vegna þessara stórfelldu breytinga á Suðurlandsbraut og svo vegna fækkunar á bílastæðum** , ef fyrirhugaðar skipulagsbreytingar eða framkvæmdir leiða til fjárhagslegs tjóns bæði fyrir Eik sem eiganda fasteigna sem og leigutaka okkar við SUðurlandsbraut.

Samhliða þessum mótmælum þá skilar félagið inn athugasemdum sem Mörkin logmannsstofa hefur unnið fyrir alla eigendur fasteigna við Suðurlandsbraut 4-32 þar er ítarlega gert grein fyrir athugasemdum allra fasteignaeigenda við Suðurlandsbraut 4-32

Höfundur: Sturla Gunnar Eðvarðsson

Sent inn þann: 12.03.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Umsögn lóðarhafa Skeifunnar 13a er að finna í viðhengi.

Höfundur: Ágúst Valfells

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

43.1.Umsögn.pdf

Borgarlína 1. lota – Suðurlandsbraut – USK24090201

Umsögn

Skeifan er ein helsta þungamiðja verslunar og þjónustu á höfuðborgarsvæðinu, bæði vegna miðlægrar staðsetningar og þess að þar er að finna fjölbreytta verslun, þjónustu og starfsemi sem þjónar íbúum alls höfuðborgarsvæðisins. **Greitt og öruggt aðgengi** er því lykilforsenda þess að samkeppnishæfni Skeifunnar haldist óskert, bæði fyrir rekstraraðila og neytendur.

Sérstaklega skiptir máli að tryggja gott aðgengi fyrir þá viðskiptavini sem kaupa vörur í því magni eða umfangi að **ferð á bíl er nauðsynleg**. Því er mikilvægt að aðgengi bílaumferðar að svæðinu verði ekki skert, jafnvel þótt markmiðið sé að bæta aðgengi með öðrum ferðamátum samhliða.

Líklegt er að framkvæmdir vegna Borgarlínu við Suðurlandsbraut muni raska aðgengi að Skeifunni á framkvæmdatíma og jafnvel eftir að framkvæmdum lýkur, meðal annars vegna breytinga á umferðarrýmum og mögulegrar fækkunar akreina á Suðurlandsbraut. **Lóðarhafi leggur því ríka áherslu á að sjónarmið eigenda á svæðinu, bæði við Suðurlandsbraut og í Skeifunni, verði tekin alvarlega**, sérstaklega hvað varðar lágmörkun rasks á framkvæmdatíma til að tryggja áframhaldandi rekstrargrundvöll á svæðinu.

Óvissa er eitt það sem reynir mest á rekstur. Verði af framkvæmdinni er því algert lykilatriði að **kortleggja í þaula fyrirfram** hvernig staðið verður að verkinu og tryggja virkt og reglubundið samráð við lóðarhafa. Þetta á jafnt við um framkvæmdina sjálfa, fjármögnun hennar og þær mótvægisaðgerðir sem nauðsynlegar eru til að draga eins og kostur er úr óhjákvæmilegri röskun á framkvæmdatímanum.

Við deilum áhyggjum eigenda fasteigna við Suðurlandsbraut af áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á umferð og aðgengi og **tökum undir þær tillögur sem fram koma í umsögn þeirra**, sem lögð hefur verið fram af Mörkinni lögmannsstofu og T.Ark arkitektum, um að endurskoða hvernig framkvæmdinni skuli háttað til að tryggja sem minnst rask og sem besta niðurstöðu fyrir svæðið í heild.

Reykjavík 12. mars 2026,

Lóðarhafar að Skeifunni 13a

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Höfundur: Svava Svanborg Steinarsdóttir

Sent inn þann: 12.03.2026 , **Fyrir hönd:** Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkurborgar

Viðhengi:

44.1.HER_umsögn_Borgarlína_lota1_11_03_26.pdf

Reykjavík, 11. mars 2026

HER-202601-6138

Skrifstofa skipulags- og byggingamála
Borgartúni 12-14

105 Reykjavík

Efni: Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um mál nr. 99/2026 í skipulagsgátt, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201. Tillaga að deiliskipulagi.

Vísað er til máls nr. 99/2026 í skipulagsgátt, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201. Tillaga að deiliskipulagi. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur farið yfir gögn málsins og veitir eftirfarandi umsögn.

HER gerir almennt ekki athugasemdir við deiliskipulagstillöguna en vill taka fram að nauðsynlegt er að skilja eftir rými til að koma fyrir gróðri meðfram akbrautum til að draga úr svifryksmengun, sérstaklega þar sem íbúðarbyggð liggur að götum. Eins þarf að vera rými til að koma fyrir hávaðavörnum ef nauðsynlegt er vegna íbúðarbyggðar.

F.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri í vöktun

VOTTUN HF
ÍST ISO 14001

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur
heilbrigdiseftirlit@reykjavik.is
www.reykjavik.is/heilbrigðiseftirlit
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Höfundur: Sveinn Valfells

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

46.1.Umso¨gnBorgarli´na 1. lota – Suðurlandsbraut -USK24090201.pdf

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Varðar: Borgarlína 1. lota – Suðurlandsbraut -USK24090201

Aðeins skilað á Skipulagsgátt

Efni: Umsögn Vesturgarðs ehf. – Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda við Suðurlandsbraut á Skeifusvæðinu

Vesturgarður ehf. er eigandi og rekstraraðili atvinnuhúsnæðis að Skeifunni 13, 13a, 15 og Faxafen 8. Í þessum húsum starfar fjölbreyttur hópur fyrirtækja sem reiða sig á greiða og örugga aðkomu viðskiptavina, starfsfólks og þjónustuaðila að svæðinu.

Verði áform Reykjavíkurborgar og Betri samgangna um fyrirhugaðar framkvæmdir við Borgarlínu og breytingar á umferðarskipulagi Skeifusvæðisins að veruleika mun sú framkvæmd óhjákvæmilega setja umferð og aðgengi í Skeifunni í uppnám. Fyrirsjáanlegt er að fyrirtæki á svæðinu, þar á meðal þau sem starfa í húsnæði Vesturgarðs ehf., verði fyrir verulegu tjóni.

Skeifan er eitt stærsta þjónustu- og verslunarsvæði borgarinnar og byggir rekstur þar að verulegu leyti á því að viðskiptavinir geti nálgast þjónustuna auðveldlega með bíl. Í dag eru bílastæði og greiðar akstursleiðir forsenda fyrir eðlilegum rekstri fyrirtækjanna, og hafa verið það frá upphafi uppbyggingar svæðisins. Þjónusta, verslun og sérhæfð starfsemi sem þar er rekin getur ekki sinnt hlutverki sínu án öruggs aðgengis.

Áform um víðtækar framkvæmdir, lokanir og umferðartakmarkanir á löngu framkvæmdatímabili sem og að framkvæmdatímabili loknu munu óhjákvæmilega leiða til þess að aðgengi að húsum í Skeifunni skerðist verulega. Slík skerðing er sérlega alvarleg fyrir rekstraraðila sem eru háðir komum viðskiptavina og hraðri vöru- og þjónustuflutninga. Fyrirtæki í Skeifunni starfa á samkeppnismarkaði og viðskiptavinir munu í flestum tilvikum velja sér þjónustu þar sem aðgengi er betra. Það er því ljóst að rekstrartekjur munu dragast saman og í mörgum tilvikum skapast hætta á rekstrarstöðvun með tilheyrandi áhrifum á starfsfólk fyrirtækjanna.

Vesturgarður ehf. telur yfirvofandi tjón eigenda og leigutaka innan Skeifunnar verða verulegt, verði framkvæmdunum fram haldið í þeirri mynd sem nú liggur fyrir. Slíku tjóni verður ekki litið fram hjá við undirbúning eða ákvörðun um skipulag og framkvæmd og fellur undir skaðabótaskyldu stjórnvalda samkvæmt 51. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, enda mun röskunin leiða til þess að eignir verða ekki nýttar á eðlilegan hátt í samræmi við hefðbundna notkun sambærilegra eigna.

Fyrirtækið ítrekar mikilvægi þess að gerð verði heildstæð greining á áhrifum framkvæmdanna á rekstur og verðmæti fasteigna í Skeifunni áður en ákvörðun er tekin. Þá krefst Vesturgarður ehf. raunverulegs samráðs við eigendur og rekstraraðila, þar sem teknar verða til skoðunar aðrar framkvæmdaleiðir, hönnunarkostir og framkvæmdaáætlanir sem gætu takmarkað tjón eigenda fasteigna og þeirra sem þar stunda atvinnurekstur.

Reykjavík,

12. mars 2026.

Fyrir hönd Vesturgarðs ehf.

_____

Sæmundur H. Sæmundsson, framkvæmdastjóri

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn Vegagerðarinnar

Höfundur: Cecilía Þórðardóttir

Sent inn þann: 12.03.2026 , **Fyrir hönd:** Vegagerðin - Höfuðborgarsvæði

Viðhengi:

47.1.099_2026 Borgarlína 1_ lota - Suðurlandsbraut.pdf

Nýtt deiliskipulag
Umsögn Vegagerðarinnar

Móttakandi:	
Sveitarfélag:	Reykjavíkurborg
Nafn:	Helena Stefánsdóttir

Nýtt deiliskipulag:	
Nafn skipulags:	**Borgarlína 1. lota – Suðurlandsbraut – USK24090201**
Hönnuður:	**Yrki arkitektar**
Dags. gagna:	**28.11.2025**
Málsnúmer á skipulagsgátt:	**99/2026**

Vegagerðin hefur yfirfarið ofangreint efni með hliðsjón af hlutverki stofnunarinnar.

Vegir sem skipulagið hefur áhrif á:

Nafn vegar:	**Hafnarfjarðarvegur (Kringlumýrarbraut)**
Númer-kafli:	40-00
Vegflokkur:	Stofnvegur
Vegtegund:	A34
Breidd veghelgunarsvæðis *	30m

*mælt til hvorrar handar frá miðlínu vegar.
**sjá Veghönnunarreglur.

Vegagerðin gerir **ekki athugasemdir** við deiliskipulagið en minnir á að hönnun á gatnamótum Suðurlandsbrautar við Kringlumýrarbraut er ólokið.

Því eru möguleg áhrif þeirrar hönnunar á deiliskipulag Suðurlandsbrautar ekki vituð.

Virðingarfyllst
f.h. Vegagerðarinnar
Cecilía Þórðardóttir
Verkefnastjóri hjá Höfuðborgarsvæði

Vegagerðin
Suðurhrauni 3
210 Garðabæ
+354 522 1000

SNI-2306-1

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Í fylgiskjali eru athugasemdir og mótmæli Sjónvarpsmiðstöðvarinnar ehf., eiganda Suðurlandsbrautar 26, vegna deiliskipulagstillögu fyrir Suðurlandsbraut, Borgarlína 1.

Höfundur: Guðmundur Ómar Hafsteinsson

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

48.1.Bréf Sjónvarpsmiðstöðin - athugasemdir vegna deiliskipulagstillögu fyrir Suðurlandsbraut.pdf

48.2.Bréf Reykjavíkurborg - athugasemdir vegna skipulagslýsingar fyrir Suðurlandsbraut.pdf

48.3.Tölvuóstur f.h. Sjónvarpsmiðstöðvarinnar dags. 17.11.2025.pdf

NOVUM
LÖGFRÆÐIÞJÓNUSTA

Reykjavíkurborg
Skrifstofa skipulagsfulltrúa
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

Reykjavík, 12. mars 2026

Varðar: Athugasemdir og mótmæli eiganda Suðurlandsbrautar 26, vegna tillagna um breytingu á deiliskipulagi fyrir Suðurlandsbraut.

Til mín hefur leitað Sjónvarpsmiðstöðin ehf., kt. 680380-0319, Síðumúla 2, 108 Reykjavík, eigandi fasteignarinnar Suðurlandsbraut 26, Reykjavík vegna tillögu um breytingu á deiliskipulagi fyrir Suðurlandsbraut frá Skeiðavogi til Lágmúla, Borgarlína, 1. lota. Með auglýsingu dags. 29. janúar sl. var hagmunaaðilum gefinn kostur á að koma á framfæri athugasemdum við tillögurnar og frestur gefinn í því skyni til og með 12. mars 2026.

Almennt um umsagnaraðila og fasteignir við Suðurlandsbraut.
Umbjóðandi minn er eigandi fasteignarinnar Suðurlandsbraut 26. Reykjavík, sem er verslunarhúsnæði, vel á þriðja þúsund fermetrar að stærð. Húsnæði umbjóðanda míns hýsir nú þrjár verslanir, Heimilistæki, Tölvulistann og verslun Ásbjörns Ólafssonar. Þá eru skrifstofur fyrir öll ofangreind fyrirtæki í húsinu. Daglega fara að meðaltali hundruð viðskiptavina um verslanir í húsnæði umbjóðanda míns og bílaumferð og notkun bílastæða er mikil. Um 50 starfsmenn starfa í húsinu. Að framangreindu virtu er ljóst að umbjóðandi minn og eigendur hans hafa verulegra hagsmuna að gæta varðandi allar breytingar á umferð um Suðurlandsbraut.

Aðstæður við Suðurlandsbraut eru með þeim hætti að sunnan Suðurlandsbrautar frá Suðurlandsbraut 4 – 32 standa fimmtán hús sem bera fleiri húsnúmer. Húsin eiga það öll sammerkt að vera atvinnuhúsnæði fyrir verslun, þjónustu og skrifstofur. Samtals nemur heildarstæð húsnæðisins tæplega 70.000 fermetrum og þar vinna 2.400 manns. Þá liggur fyrir að viðskiptavinir sem sækja þjónustu á Suðurlandsbraut á hverjum degi skipta þúsundum. Er því ljóst að um gríðar stórt atvinnusvæði er að ræða auk þess sem að hagsmunir fyrirtækja á svæðinu af því að viðskiptavinir þeirra komist greiðlega að fyrirtækjunum, sem og að starfsmenn fyrirtækjanna komist vinnu, eru einnig miklir.

Athugasemdir umbjóðanda míns við framkomnar skipulagstillögur.
Áður en lengra er haldið er rétt að taka fram að umbjóðandi minn mótmælir harðlega framkominni deiliskipulagstillögu sem hann telur hafa verulega skaðleg áhrif á verð- og notagildi fasteignar hans, auk þess sem að hún muni valda rekstraraðilum í húsinu verulegu tjóni. Er því krafist að fallið verði frá tillögunni eða hún endurskoðuð að verulegu leiti.

Umbjóðandi minn hefur falið undirrituðum lögmanni að koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og mótmælum við framkomnum tillögum, sbr. ákvæði 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og 5.6.2. gr. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013

Fækkun akreina á Suðurlandsbraut og aðkomuleiða að Suðurlandsbraut 26

Í fyrsta lagi bendir umbjóðandi minn á að í tillögu að deiliskipulagi er gert ráð fyrir að akreinum við Suðurlandsbraut verð fækkað úr fórum í tvær og akbraut fyrir Borgarlínu komi milli akreinanna. Deiliskipulagstillagan felur einnig í sér að aflögð verður vinstribeygja af akbraut Suðurlandsbrautar frá austri til vesturs, inn á bílastæði við Suðurlandsbraut 26 og aðkoma að fasteigninni þannig skert verulega.

Fyrirhuguð breyting á akreinum og akstri um Suðurlandsbraut mun án efa valda umferðaröngþveiti á Suðurlandsbraut, með tilheyrandi töfum og bílaröðum. Fyrir liggur að umferð um Suðurlandsbraut er mikil og á álagstímum er umferðin þannig að allar fjórar akreinarnar eru í fullri notkun og bíll við bíl í báðar áttir. Samkvæmt umferðargreiningu Reykjavíkurborgar fóru 26.000 bílar um Suðurlandsbraut á sólarhring árið 2019. Síðan þá hefur átt sér stað veruleg uppbygging á svæðinu og um tæplega 700 íbúðir íbúða bæst við á Orkureit og lóð Grensásvegar 1. Þá er fyrirhuguð veruleg íbúðauppbygging á svæðinu þar sem nú er Skeifan. Er því annars vegar ljóst að forsendur borgarinnar varðandi bílaumferð um Suðurlandsbraut eru úreltar og stórkostlega vanáætlaðar og hins vegar ljóst að bílaumferð um Suðurlandsbraut mun bara aukast á komandi árum.

Að ofangreindu virtu telur umbjóðandi minn fráleitt að fækka akreinum um helming á Suðurlandsbraut og skapa þannig umferðaröngþveiti fyrir þá bílaumferð sem þarf að komast að verslunum, þjónustufyrirtækjum, skrifstofum og íbúðum sem eru á svæðinu. Sá tími sem það mun taka viðskiptavini að komast í viðkomandi verslun eða til þjónustuaðila mun þar af leiðandi margfaldast.

Leigjendur umbjóðanda míns eru í harðri samkeppni við aðrar tölvu-, raftækja og búsáhaldaverslanir og því ljóst að ef að viðskiptavinir þeirra þurfa að sitja í löngum röðum með tilheyrandi töfum, munu þeir einfaldlega leita annað. Viðskiptavinir leigjenda umbjóðanda míns sem koma úr austri þurfa einnig að taka á sig verulegan aukakrók, því ekki verður lengur hægt að taka vinstribeygju inn á bílastæði umbjóðanda míns af akreinum frá austri til vesturs. Þurfa þeir því að aka að Vegmúla og taka þar U beygju, sem í miklum umferðarþunga er einnig seinlegt. Keppinautar leigjanda umbjóðanda míns, reka verslun í Kópavogi sem er við stofnbraut þar sem er greið aðkoma bíla til og frá og næg bílastæði. Telur umbjóðandi minn því augljóst að viðskiptavinir muni leita á staði þar sem umferð og aðkoma er betri. Mun það valda leigjendum umbjóðanda míns stórtjóni og minnkuðum viðskiptum.

Reykjavíkurborg hefur svarað umræddum áhyggjum umbjóðanda míns með því að viðskiptavinir muni ferðast í verslanir í húsinu með Borgarlínu. Umbjóðandi minn telur þá afstöðu borgarinnar óraunhæfa og ranga. Umbjóðandi minn bendir á því sambandi að nánast allir viðskiptavinir sem versla í verslunum í húsnæði umbjóðanda míns nota einkabíla þegar þeir koma í verslanir í húsinu. Er þetta þrátt fyrir að við Suðurlandsbraut

stoppi nokkrar leiðir Strætó. Umbjóðandi minn fær því ekki séð að bylting verði á þessu með tilkomu Borgarlínu. Hefur borgin sömuleiðis ekki getað lagt fram nein gögn eða haldbærar rannsóknir sem að styðja þessar fullyrðingar.

Umbjóðandi minn bendir einnig á að leigjendur umbjóðanda míns versla með stór tæki svo sem þvottavélar, sjónvörp, ísskápa, tölvuskjái og fleiri vörur sem ógerningur er að ferðast með í strætó eða vögnum Borgarlínu. Þá eru einnig fjölmargar af vörum sem seldar eru í verslunum að Suðurlandsbraut 26, afgreiddar í vöruhúsi í Klettagörðum og því ómögulegt að ljúka viðskiptum við verslanir í húsi umbjóðanda míns með almenningssagöngum. Umbjóðandi minn telur því augljóst að umræddur málflutningur Reykjavíkurborgar er haldlaus.

Að öllu framangreindu virtu telur umbjóðandi minn ljóst að fyrirhugaðar breytingar á deiliskipulagi, sem fela í sér fækkun akreina við Suðurlandsbraut og verulega þrengingu á aðkomumöguleikum að fasteign umbjóðanda míns, að Suðurlandsbraut 26, muni leiða til verulegrar fækkunar viðskiptavina í verslunum húsnæðisins og þar með hruns í veltu leigjenda hans. Liggur því í augum uppi að umræddar tillögur, komi þær til framkvæmdar, munu kippa rekstrargrundvellinum undan verslunum og þar með útleigumöguleikum umbjóðanda míns á húsnæðinu. Mun það valda umbjóðanda mínum verulegu tapi á leigutekjum og verðrýrnun á fasteigninni.

Fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut 26

Í öðru lagi mótmælir umbjóðandi minn harðlega tillögu deiliskipulagsins um fækkun bílastæða. Deiliskipulagstillagan sem óskað er umsagnar um gerir ráð fyrir að bílastæðum fyrir framan fasteign umbjóðanda míns verði fækkað um þriðjung og tekin sú lína af bílastæðum sem liggur að Suðurlandsbrautinni.

Umbjóðandi minn telur augljóst að umræddar breytingar munu fela í sér verulegt tjón fyrir umbjóðanda minn og rýrnun á verðmæti fasteignarinnar. Þá er einnig ljóst að fækkun á bílastæðum, sem verulegur skortur er á fyrir, mun leiða til þess að viðskiptavinir muni ekki koma í verslanir í fasteign umbjóðanda míns, heldur leita annað þar sem eru fleiri bílastæði. Vísast í því sambandi til fyrra dæmis um verslun verslanir samkeppnisaðila leigjenda umbjóðanda míns.

Umbjóðandi minn bendir sömuleiðis á að nýjar tillögur gera ráð fyrir tvístefnu á bílastæðum við fasteignina sem mun leiða til verulegs óhagræðis og umferðarvandamála á bílastæðinu.

Þá telur umbjóðandi minn umrædda breytingu sérstaklega óeðlilega þar sem að Reykjavíkurborg hefur á undanförnum árum skipulagt og selt byggingareiti fyrir á fimmta hundrað íbúðir á Orkureitnum sem er nokkrum húsum frá fasteign umbjóðanda míns. Deiliskipulag fyrir Orkureitinn gerir ráð fyrir að meðaltali 0,6 bílastæðum á íbúð og því ljóst að verulegur skortur er á bílastæðum fyrir íbúa. Umbjóðandi minn hefur fundið verulega fyrir þessu undanfarið ár, en íbúar í umræddum íbúðum hafa ítrekað lagt í miklu mæli í bílastæði fyrir framan verslanir í húsi umbjóðanda míns. Er nú svo komið að umbjóðandi minn mun líklega neyðast til að taka upp gjaldskyldu með ærni fyrirhöfn og

fælingu fyrir viðskiptavini. Í ljósi þessa telur umbjóðandi minn fráleitt að fækka um þriðjung bílastæðum fyrir framan fasteign umbjóðanda míns. Felur slík ákvörðun í sér verulega skammsýni og skort á raunveruleikatengingu, auk augljóss óhagræðis og vandkvæða fyrir umbjóðanda minn.

Þá liggur fyrir að fasteigninni að Suðurlaudsbraut 26 fylgir byggingaréttur ofan á húsið. Við umræddar breytingar og minnkun á lóð fasteignarinnar mun sá byggingaréttur sem nýtingarhlutfall af lóðinni skerðast. Felur sú staðreynd einnig í sér tjón fyrir umbjóðanda minn sem er umtalsvert.

Að öllu framangreindu virtu telur umbjóðandi minn ljóst að framkomin deiliskipulagstillaga og sú fækkun bílastæða, sem hún felur í sér, er til þess fallin að valda umbjóðanda mínum, sem og verslunum að Suðurlandsbraut 26, stórtjóni. Felur tjónið í sér rýrnun á verðmæti fasteignarinnar sem og fækkun viðskiptavina í verslunum í húsinu.

Málsmeðferð Reykjavíkurborgar

Í þriðja lagi gerir umbjóðandi minn alvarlegar athugasemdir við málsmeðferð og kynningu Reykjavíkurborgar á fyrirhuguðum breytingum á deiliskipulagi. Fyrir liggur að hagsmunaaðilar og eigendur fasteigna við Suðurlandsbraut voru boðaðir á kynningarfundi í apríl 2025, október 2025 og desember 2025. Á fundina mættu aðallega starfsmenn Borgarlínu og utanaðkomandi ráðgjafafyrirtækja. Engir kjörnir fulltrúar mættu til fundar við eigendur.

Á umræddum fundum voru settar fram alvarlegar athugasemdir við deiliskipulagsdrög sem þá lágu fyrir og voru nokkurn vegin samhljóða núverandi tillögum. Á öllum fundum fulltrúa borgarinnar með eigendum komu fram einróma alvarlegar athugasemdir og mótmæli við fyrirhuguðum tillögum. Bentu eigendur allir á að tillögurnar myndu skapa umferðaröngþveiti við götuna og valda eigendum miklu tjóni. Komu á fundunum fram allar þær athugasemdir sem að ofan hafa verið raktar.

Þá setti umbjóðandi minn og aðrir eigendur fram fjölmargar tillögur um breytingar og aðrar lausnir á legu Borgarlínu, t.d. að hún yrði færð norður fyrir Suðurlandsbraut eða að tekið yrði stærra svæði undir Borgarlínu, inn í Laugardal, þannig að halda mætti fjórum akreinum á Suðurlandsbraut.

Umbjóðendur mínir og aðrir eigendur óskuðu bókað í fundargerð um afstöðu þeirra. Sömuleiðis sendi undirritaður lögmaður sérstakar athugasemdir með tölvupósti, dags. 17. nóvember 2025 þar sem athugasemdum eigenda var lýst. Þá var ítrekað óskað eftir að athugasemdunum og mótmælum yrði komið á framfæri við kjörna fulltrúa, sem og að þeir kæmu til fundar við eigendur.

Það er skemmst frá því að segja að á öllum fundunum sættu tillögur eigenda mikilli mótstöðu og voru þær slegnar af sem ómögulegar eða í andstöðu við hugmyndir um Borgarlínu. Þá var gert lítið úr áhyggjum eigenda um verðrýrnun eigna þeirra og erfiðleika varðandi aðgengi viðskiptavina og starfsmanna að atvinnuhúsnæði við Suðurlandsbraut. Varð því ljóst af umræddum fundum að þegar hafði verið tekin

ákvörðun um fyrirkomulag og útfærslu á Borgarlínu og umræddir samráðsfundir voru fyrst og fremst hugsaðir þannig að hægt væri að segja að samráð hafi verið haft við eigendur.

Þess ber þó að geta að gerð var lítileg breyting á tillögunum og akbrautirnar færðar um nokkra metra inn í Laugardalinn (þótt áður væri búið að ítrekað að það væri ekki hægt) þannig að hægt væri að koma við fleiri bílastæðum á lóðum en upphaflega var gert ráð fyrir. Umrædd breyting var þó óveruleg og hefur eingin áhrif á það umfang tjóns sem að fyrirhugaðar breytingar munu valda.

Það var svo endanlega ljóst við auglýsingu á tillögu að deiliskipulagi að ekki var ætlunin að verða við mótmælum, tilmælum eða ábendingum eigenda við Suðurlandsbraut heldur voru tillögurnar lagðar fram nánast óbreyttar frá fyrstu kynningu.

Umbjóðandi minn bendir á að skv. 5.2.1. gr. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013, ber sveitarfélögum að hafa samráð við eigendur nærliggjandi fasteigna og fasteigna á svæðinu. Telur umbjóðandi minn að í orðalaginu samráð skv. reglugerðinni felist að stjórnvöldum beri skylda til að taka raunverulegt tillit til lögmætra sjónarmiða og mótmæla sem fram koma af hálfu eigenda. Skylda til samráðs er því ekki formregla um skyldu til að halda samráðsfundi heldur efnisregla sem felur í sér að sveitarfélögum ber við samráð að taka tillit til hagsmuna eigenda og ber að haga skipulagstillögum í samræmi við hagsmuni eigenda.

Þrátt fyrir að stjórnsýslulög nr. 37/1993 gildi ekki um deiliskipulög gilda ólögfestar meginreglur stjórnsýsluréttar um meðalhóf og lögmæti um málsmeðferðina, sjá í þessu sambandi úrskurð UUA í máli nr. 101/2014. Sömuleiðis verður að taka tillit til að eignarréttur fasteignareigenda er stjórnarskrárvarinn og verður aðeins skertur ef málefnalög og lögmæt sjónarmið búa að baki slíkri skerðingu. Umbjóðandi minn telur framkomna tillögu ganga miklu mun lengra en tilefni er til og skerða hagsmuni fasteignareigenda umfram nauðsyn. Er því ljóst að tillögurnar brjóta gegn meðalhófsreglu stjórnsýsluréttar. Þá felur deiliskipulagstillagan einnig í sér ólögmæta skerðingu á eignarétti umbjóðanda míns.

Umbjóðandi minn telur því að málsmeðferð og einhliða ákvörðun Reykjavíkurborgar um gerð og legu skipulags við Suðurlandsbraut, og höfnun borgarinnar á því að koma til móts við eigendur, brjóta gegn reglum um málsmeðferð skipulagstillagna og er hún því ólögmæt.

Tillögur um breytingar á framkomnu skipulagi.

Þrátt fyrir mótmæli umbjóðanda míns og afstöðu hans til framkominnar deiliskipulagstillögu, vill hann benda á að hægt er að gera breytingar á framkominni deiliskipulagstillögu til að koma til móts við eigendur og minnka verulega það tjón sem að verður af fyrirhuguðum breytingum og lagningu Borgarlínu um Suðurlandsbraut.

Umbjóðandi minn bendir á að til norðurs við Suðurlandsbraut, frá gatnamótum Suðurlandsbrautar og Grensásvegar að gatnamótum Suðurlandsbrautar og

Kringlumýrarbrautar er opið svæði sem taka má undir Borgarlínu. Annars vegar er hægt að halda akbrautum um Suðurlandsbraut óbreyttum og leggja Borgarlínu norðan við núverandi akbrautir. Tengja má síðan Borgarlínu við húsin sunnan Suðurlandsbrautar með undirgöngum eða göngubrúm. Hins vegar má leggja Borgarlínu milli akreinanna, en þá halda tveimur akreinum sitt hvorum megin við Borgarlínu.

Umbjóðandi minn mótmælir að hæðarmunur eða nálægð við gatnamót komi í veg fyrir þetta, enda hægt að byggja stoðveggi eða jafna hæðarmun á svæðinu. Ef Borgarlína verður lögð norðan við Suðurlandsbraut, en tengd við fasteignir sunnan við Suðurlandsbraut með undirgöngum, er sömuleiðis ekkert því til fyrirstöðu að Borgarlína standi lægra í landinu

Í þessu sambandi er einnig á það bent að hægt er að takmarka landsvæði sem fer undir Borgarlínu og akbrautir, með því að taka eða minnka umferðareyjar eða gróðurbelti sem liggja eiga milli akreina og þannig koma fyrir nauðsynlegum akreinafjölda á minna svæði.

Ofangreindar tillögur eru raunhæfar tillögur sem að myndu sameina kosti Borgarlínu og núverandi fyrirkomulag bílaumferðar á Suðurlandsbraut og þannig tryggja hagsmuni fasteignareigenda og fyrirtækja á svæðinu.

Bótaábyrgð Reykjavíkurborgar og tjón eigenda.
Eins og áður hefur verið rakið telur umbjóðandi minn ljóst að hinar auglýstu deiliskipulagstillögur muni valda honum, sem og leigjendum hans verulegu tjóni. Ber þar helst að nefna að skert aðgengi mun valda þess að eftirspurn eftir húsnæði hans sem er að stærstum hluta verslunarhúsnæði verður mun minni. Fyrirséð er að þær verslanir sem í húsinu eru verði að minnka umsvif sín eða leita að öðru húsnæði. Leiguverðmæti fasteignarinnar og möguleikar hans á útleigu munu þar af leiðandi minnka og þar með verðmæti fasteignar umbjóðanda míns.

Samkvæmt 1. og 2. mgr. 51. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 ber sveitarfélag skaðabótaábyrgð gagnvart fasteignareigendum vegna rýrnunar á verðmæti fasteigna að völdum skipulagsbreytinga. Sömuleiðis getur sveitarfélag orðið skaðabótaskylt vegna rekstrartjóns.

Verði hinar auglýstu skipulagstillögur samþykktar óbreyttar mun umbjóðandi minn sækja rétt sinn gangvart borginni að fullum þunga og krefjast skaðabóta vegna þess tjóns sem þær fela í sér og áður hefur verið rakið.

Sömuleiðis áskilur umbjóðandi minn sér rétt til að kæra málsmeðferðina og deiliskipulagið til Úrskurðarnefndar í umhverfismálum og krefjast ógildingar á skipulaginu, sbr. 2. gr. laga nr. 130/2011 um úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála.

Mótmæli annarra eigenda og leigutaka við Suðurlandsbraut.
Umbjóðandi minn vill að lokum benda á að fjölmargir aðrir aðilar hafa sett fram mótmæli við framkomnum tillögum, sbr. athugasemdir Markarinnar lögmannsstofu f.h. eigenda

Suðurlandsbrautar 4-32 sameiginlega, dags. 12. mars 2026, sem og athugasemdir Félags atvinnurekenda, dags. 12. mars 2026. Umbjóðandi minn tekur undir allar þær athugasemdir, mótmæli og tillögur til úrbóta sem þar koma fram og gerir þær að sínum.

Þá eru ítrekuð mótmæli og athugasemdir sem að umbjóðandi minn setti fram í mótmælum við skipulagsáætlun með bréfi, dags. 15. desember 2021.

Athugasemdum þessum ásamt fylgigögnum er skilað í skipulagsgátt Reykjavíkurborgar.

Virðingarfyllst,

Guðmundur Ómar Hafsteinsson hrl.

Meðfylgjandi eru eftirfarandi gögn:

1. Athugasemdir umbjóðanda míns vegna skipulagsáætlunar, dags. 15. desember 2021.
2. Athugasemdir í tölvupósti vegna fundargerðar kynningarfundar, dags. 17. nóvember 2025.

Reykjavíkurborg
Skrifstofa skipulagsfulltrúa
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

Reykjavík, 15. desember 2021

Varðar: Athugasemdir eiganda Suðurlandsbrautar 26, vegna skipulagsáætlunar fyrir Suðurlandsbraut og Laugaveg.

Til mín hefur leitað Sjónvarpsmiðstöðin ehf., kt. 680380-0319, Síðumúla 2, 108 Reykjavík, eigandi fasteignarinnar Suðurlandsbraut 26, Reykjavík vegna fyrirhugaðra breytinga á deiliskipulagi fyrir göturými Suðurlandsbrautar og Laugavegs vegna Borgarlínu, skv. skipulagsáætlun sem samþykkt var á fundi samgöngu- og skipulagsráðs Reykjavíkurborgar þann 10. nóvember 2021.

Í auglýsingu um kynningu á skipulagslýsingunni var óskað eftir athugasemdum fasteignareigenda á svæðinu og frestur gefinn til 15. desember 2021 í því skyni.

Umbjóðandi minn er eigandi fasteignarinnar Suðurlandsbraut 26, Reykjavík, sem er verslunarhúsnæði, vel á þriðja þúsund fermetrar að stærð. Húsnæði umbjóðanda míns hýsir nú þrjár verslanir, Heimilistæki, Tölvulistann og Innlifun innréttingaverslun. Verslanirnar Heimilistæki og Tölvulistinn eru í eigu systurfyrirtækja umbjóðanda míns. Daglega fara hundruð viðskiptavina um verslanir í húsnæði umbjóðanda míns og bílaumferð og notkun bílastæða er mikil. Að framangreindu virtu er ljóst að umbjóðandi minn og eigendur hans hafa verulegra hagsmuna að gæta varðandi allar breytingar á umferð um Suðurlandsbraut.

Í þriðja kafla fyrirliggjandi skipulagslýsingar, er fjallar um áherslur og fyrirætlanir við gerð fyrirhugaðs deiliskipulags, segir eftirfarandi um breytingar sem ætlunin er að gera á umferð og bílastæðum um Suðurlandsbraut:

„Í frumdragaskýrslu Borgarlínunnar er lagt út með þá útfærslu að akreinum fyrir bílaumferð verði fækkað úr fjórum akreinum í tvær. Gert er ráð fyrir að sérrými borgarlínunnar verði að mestu miðlæg og ein akrein í hvora átt fyrir bílaumferð. Sú breyting er einnig lögð til að vinstri beygjur verði ekki lengur mögulegar nema á hluta gatnamóta.

Samhliða breytingum á göturýminu er gert ráð fyrir að bílastæðum fækki við Suðurlandsbraut. Þær aðgerðir sem lagðar eru til samhliða þessum breytingum eru til þess fallnar að auka gæði umhverfisins og bæta aðgengi við götuna. Er þá ekki síst horft á aðgengi virkra ferðamáta meðfram Borgarlínunni og að henni frá aðliggjandi hverfum. Meðfram skipulagssvæðinu eru fjölmargir þróunarreitir þar sem gert er ráð fyrir

talsverðri uppbyggingu íbúða, skrifstofu og þjónustu. Einnig eru mikil tækifæri til að virkja suðurhluta Laugardalsins og tengja hann betur við nærumhverfi sitt sunnan við Suðurlandsbraut."

Einnig kemur fram í skipulagslýsingunni að:

„Fækkun akreina fyrir bílaumferð við Suðurlandsbraut er stór breyting frá núverandi aðstæðum og liggur fyrir að þessi tiltekna breyting er ekki óumdeild. Skýra þarf hvaða valkostir eru til staðar og sýna hvernig óbreytt umferðarrýmd fyrir bíla á götunni hefði áhrif á greiðfærni borgarlínunnar og gæði borgarumhverfisins við Laugardal."

Umbjóðandi minn hefur farið yfir fyrrnefnda skipulagslýsingu, sem og frumdragaskýrslu fyrstu lotu Borgarlínunnar. Er það eindregin afstaða umbjóðanda míns að fyrirhugaðar breytingar á Suðurlandsbraut, þ.e. aðallega fækkun akreina úr fjórum í tvær og aflögn vinstribeygja, sem og fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut, séu algerlega óásættanlegar og til þess fallnar að valda fasteignareigendum og verslunareigendum við Suðurlandsbraut stórtjóni.

Varðandi fyrirhugaða fækkun akreina á Suðurlandsbraut og þær fyrirætlanir að Borgarlína verði miðlæg milli tveggja akreina í sitt hvora átt, er það afstaða umbjóðanda míns að sú breyting muni leiða til þess að umferðaröngþveiti skapist á götunni með tilheyrandi töfum og vandræðum fyrir viðskiptavini verslana við Suðurlandsbraut að komast til og frá verslununum. Mun þetta óhjákvæmilega hafa það í för með sér að viðskiptavinum fækkar eða leita frekar til samkeppnisaðila, með tilheyrandi fjárhagslegu tjóni fyrir verslunareigendur. Telja verslunareigendur að um verulegt fall á veltu geti verið að ræða.

Samhliða þessu telur umbjóðandi minn ljóst að húsnæði hans að Suðurlandsbraut 26, sem eingöngu er verslunarhúsnæði, muni samhliða falla í verði sem og muni leigumöguleikar sem og fjárhæð leigu óhjákvæmilega minnka vegna þessara fyrirhuguðu aðgengistakmarkanna.

Umbjóðandi minn telur að í umræddum skipulagstillögum sé algerlega litið framhjá því að verslanir við Suðurlandsbraut, sem og í aðliggjandi götum svo sem Ármúla og Skeifunni, eru margar hverjar stórverslanir, sem valið hafa verslunum sínum stað út frá þeirri staðreynd að þar sé aðgengi fyrir fjölda viðskiptavina með tilheyrandi umferðaraðgengi og bílastæðum. Telur umbjóðandi minn að fyrirliggjandi skipulagslýsing feli í sér algeran forsendubrest hvað þennan mikilvæga þátt varðar og muni valda verslunum eins og reknar eru í húsnæði umbjóðanda míns verulegu tjóni. Má skipulagsyfirvöldum og Reykjavíkurborg vera þetta að fullu ljóst.

Hvað varðar það fyrirkomulag sem lagt er upp með í skipulagstillögunni, þ.e. einföld akrein í hvora átt sitthvoru megin við tvær borgarlínuakreinar, fær umbjóðandi minn ekki skilið af hverju slíkt fyrirkomulag er lagt til, miðað við þá möguleika sem eru fyrir hendi. Telur umbjóðandi minn það afar slæman valkost, sem á engan hátt tekur mið af núverandi starfsemi við Suðurlandsbraut. Er þetta samdóma álit fjölda fasteigna- og

verslunareigenda við götuna. Umbjóðandi minn bendir á í því sambandi að norðan við Suðurlandsbraut, í Laugardalnum, er nægt svæði til að leggja Borgalínu við hlið núverandi götu sem gæti haldið sér í óbreyttri mynd. Yrði þá Borgarlína viðbót við aðgengi viðskiptavina að starfsemi á Suðurlandsbraut en ekki veruleg skerðing.

Hvað varðar fyrirhugaða fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut, er þeim áformum einnig mótmælt harðlega. Eins og staðan er í dag er nú þegar skortur á bílastæðum við Suðurlandsbraut. Með vísan til fyrri málflutnings er því ljóst að áform þau sem kynnt eru í skipulagstillögunni eru til þess fallin að valda umbjóðanda mínum, sem og öðrum fasteignar og verslunareigendum, verulegu tjóni.

Í áður tilvitnuðum texta í hinni nýsamþykktu skipulagsáætlun kemur fram að borgaryfirvöldum sé ljóst að fyrirhugaðar breytingar séu ekki óumdeildar. Eins og hér hefur verið rakið telur umbjóðandi minn ljóst að hægt sé að taka mun dýpra í árinni og segja að mikil andstaða sé meðal fasteignar- og verslunareigenda sem og annarra atvinnurekenda við Suðurlandsbraut við fyrirhugaðar breytingar á deiliskipulagi. Í ljósi þess er þess krafist af hálfu umbjóðanda míns og verslunareigenda að Suðurlandsbraut 26, að fallið verði frá umræddum áformum við deiliskipulagsgerð og settar verði fram nýjar tillögur sem gerir ráð fyrir: *„óbreyttri umferðarrýmd fyrir bíla á götunni“* og þannig komið í veg fyrir stórtjón fasteignar- og verslunareigenda.

Umbjóðandi minn vill að lokum taka það fram að hann telur að verði fyrirhugaðar breytingar að raunveruleika, muni þær leiða til bótaskyldu Reykjavíkurborgar, skv. 1. og 2. mgr. 51. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Áskilur umbjóðandi sér allan rétt til að leita réttar síns hvað það varðar.

Bréf þetta er sent með tölvupósti á netfangið skipulag@skipulag.is. og óskast móttaka þess staðfest.

Virðingarfyllst,

Guðmundur Ómar Hafsteinsson hrl.

Guðmundur Ómar Hafsteinsson

Frá: Guðmundur Ómar Hafsteinsson
Sent: 17 November 2025 17:10
Til: 'Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir'
Efni: RE: Suðurlandsbraut / Borgarlínan - nr. 18, 24, 26, 28 og 30

Sæl

Undirritaður gætir hagsmuna Heimilistækja þinglýsts eiganda Suðurlandsbrautar 26, Reykjavík og lóðarhafi.

A. Minnispunktar af fundi 2. október 2025.
Þann 14. október var umbjóðendum mínum sendir minnispunktar af fundi sem haldin var þann 2. október að Borgartúni 26. Umbjóðendur mínir hafa farið yfir minnispunkta sem gerðir voru af fundinum, en þar koma ekki fram andmæli umbjóðenda minna við framlögðum tillögum, hvorki um Borgarlínu né tillögu um breytingar frá fyrra skipulagi.

Umbjóðandi minn óskar eftir að **eftirfarandi afstaða hans sem látin var uppi á fundinum, verði tekin upp í fundargerð/minnispunkta fundarins**

Lóðarhafi Suðurlandsbrautar 26, fer yfir að hann telji fyrirhugaðar breytingar á skipulagi Suðurlandsbrautar í heild sinni gallað og til þess fallið að rýra verðmæti fasteigna við götuna. Er þá átt við þá ákvörðun að samhliða lagningu Borgarlínu verði akreinum í sitt hvora átt fækkað úr tveimur í eina og þrengt að möguleikum til að beygja inn á bílastæði við Suðurlandsbraut. Í ljósi umferðarmælinga sem Reykjavíkurborg hefur sjálf látið gera er ljóst að skapast mun umferðaröngþveiti við Suðurlandsbraut sem mun fæla viðskiptavini frá raftækjaverslun hans og þar með valda honum miklu tjóni. Þá telur hann að umræddar breytingar óþarfar og ítrekar fyrri tillögur að tekið verði land úr Laugardalnum undir tvöfalda akreinar og Borgarlínu, þannig að hægt sé að halda umferð um götuna óbreyttri.

Lóðarhafi Suðurlandsbrautar 26 vill einnig bóka undir liðnum Bílastæðagreining að hann telji kynntar tölur úreltar, þar sem að fjöldi íbúa á svæðinu hefur aukist verulega frá gerðri mælingu. Skorar hann á Reykjavíkurborg að gera nýja mælingu á bílastæðanotkun á svæðinu. Bendir hann á að vegna skipulags Reykjavíkurborgar varðandi bílastæðamál á íbúðarhúsum í grenndinni, sem gera ráð fyrir 0,6 bílastæði á íbúð, hafi notkun nýrra íbúa á bílastæðum fyrirtækja í grenndinni stóraukist.

Lóðarhafi Suðurlandsbrautar 26 vil bóka undir liðnum Tillögur hvað varðar lóðir, að þrátt fyrir að tillagan sé betri enn fyrri tillaga sem gerði ráð fyrir meiri skerðingu á bílastæðum, þá er ljóst að um verulega skerðingu á bílastæðum hans er að ræða. Telur hann ótvírætt að skerðingin muni valda honum tjóni í formi minni viðskipta og rýrnunar á verðmæti fasteignarinnar.

B. Tillögur Reykjavíkurborgar um framkvæmdaleiðir við bílastæði að Suðurlandsbraut.
Umbjóðandi minn lóðarhafi Suðurlandsbrautar 26, vill einnig gera eftirfarandi athugasemdir við tillögur sem sendar voru umbjóðanda mínum þann. 11. nóvember sl. Umbjóðandi minn tekur fram að hann telur allar tillögurnar valda honum tjóni og ítrekar fyrri málatilbúnað að það er ósk hans að engin skerðing verði á núverandi bílastæðum fyrir framan hús hans. Í því sambandi að hægt er að færa Suðurlandsbrautina enn lengra til norður en tillögurnar gera ráð fyrir, með tiltölulega lítilli fyrirhöfn, þannig að bílastæði verði óskert.

Hvað varðar einstaka tillögur vill umbjóðandi minn taka fram eftirfarandi.

a) **Tillaga 1**, að borgin taki yfir bílastæði og lóðamörk verði færð að húsvegg. Umbjóðandi minn telur þessa leið ekki þjóna hagsmunum sínum.
b) **Tillaga 2 og 3.** Af þeim tillögum er tillaga 2 ákjósanlegri.

Umbjóðandi minn mun ræða umræddar tillögur frekar á boðum fundi og gefa þá endanlega afstöðu sína varðandi hvaða kost hann telur fýsilegastan.

Umbjóðandi minn telur að lokum einnig rétt að fara fram á að heildarnálgun og tillögurnar á Borgarlínuna verði endurskoðaðar með tilliti til þess að á þeim fundum sem haldnir hafa verið hafa koma fram kröftug mótmæli eigenda fasteigna við götuna og fjölmargar ábendingar um fyrirsjáanlega misbresti á umferð og aðkomu að fasteignum við Suðurlandsbraut. Þá eru einnig ítrekuð þau tilmæli að þessum mótmælum verði komið á framfæri við kjörna fulltrúa í borginni.

Með kveðju / Best regards

Guðmundur Ómar Hafsteinsson
hæstaréttarlögmaður, LL.M. / Supreme Court Attorney, LL.M.
Sími / Tel no. +354 555-1550
gudmundur@novum.is
https://novum.is

NOVUM
LÖGFRÆÐIÞJÓNUSTA

Bæjarlind 4, 201 Kópavogi

Tölvupóstur þessi og viðhengi með honum gætu innihaldið trúnaðarupplýsingar, eingöngu ætlaðar þeim sem hann er stílaður á. Hafi tölvupósturinn ranglega borist yður, vinsamlegast tilkynnið sendanda það, gætið fyllsta trúnaðar og eyðileggið sendinguna.

This e-mail and its attachments may contain confidential and privileged information only intended for the person or entity to which it is addressed. If you are not the intended recipient, you should notify the sender and delete this message. Any disclosure, copying, or distribution of this message, or the taking of any action based on it, is strictly prohibited.

Frá: Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir <hildur@vsb.is>
Sent: 14 October 2025 15:26
Til: Hlíðar Þór Hreinsson <hlidar@ht.is>; Magnús Guðmundsson <magnus@pekron.is>; Sigurður Valtýsson <sv@pekron.is>; Guðjón Ármann Jónsson <gudjon@logborg.is>; Jón Ármann Guðjónsson <jon@logborg.is>; Erling Andersen <erlinga@siminn.is>; helgagr@siminn.is; Ólafur Már Hreinsson <olafur@ht.is>; Guðrún Ragna Yngvadóttir <gudrun@ask.is>; Guðmundur Ómar Hafsteinsson <gudmundur@novum.is>; magnusth@simnet.is; Birgir Þór Birgisson <birgir@reitir.is>; Ólöf Guðbjörg Söebech <olof.gudbjorg.soebech@reykjavik.is>; Ólöf Kristjánsdóttir <olof.kristjansdottir@borgarlinan.is>; Oddrún Helga Oddsdóttir <oddrun.helga.oddsdottir@reykjavik.is>; Betri samgöngur-Atli Björn E. Levy <atli@betrisamgongur.is>; Vilhjálmur Bergs <Vilhjalmur.Bergs@reykjavik.is>; Aron Elí Sævarsson <aron@reitir.is>
Efni: Suðurlandsbraut / Borgarlínan - nr. 18, 24, 26, 28 og 30

Góðan daginn

Í viðhengi er fundargerð og kynning frá fundi varðandi vinnslutillögu að deiliskipulags áætlun Suðurlandsbrautar, haldinn þann 2. október sl.

Næstu skref:
Tillaga að Deiliskipulagi Borgarlínu, Suðurlandsbraut fer fyrir ráðin innan tíðar og í auglýsingu í kjölfarið.
Lóðarhafa við Suðurlandsbraut og Reykjavíkurborg þurfa að sammælast um vegferð. Hver og einn yfirfer tillögu að nýrri útfærslu innan lóða/að deiliskipulagsmörkum Borgarlínu og sendir inn sjónarmið sín.

Kær kveðja / Best regards
Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir
Arkitekt / Skipulagsráðgjafi
VSB VERKFRÆÐISTOFA

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Í fylgiskjali eru athugasemdir og mótmæli Heimilistækja, Tölvulistans og Ásbjörns Ólafssonar, verslunareigenda að Suðurlandsbrautar 26, vegna deiliskipulagstillögu fyrir Suðurlandsbraut, Borgarlína 1.

Höfundur: Guðmundur Ómar Hafsteinsson

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

49.1.Bréf Heimilistæki, Tölvulistinn og Ásbjörn Ólafsson - athugasemdir vegna deiliskipulags fyrir Suðurlandsbraut..pdf

NOVUM
LÖGFRÆÐIÞJÓNUSTA

Reykjavíkurborg
Skrifstofa skipulagsfulltrúa
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

Reykjavík, 12. mars 2026

Varðar: Athugasemdir og mótmæli verslanaeigenda að Suðurlandsbraut 26, vegna tillagna um breytingu á deiliskipulagi fyrir Suðurlandsbraut.

Til mín hafa leitað Heimilistæki ehf., kt. 470400-3070, Tölvulistinn ehf., kt. 590902-2250 og Ásbjörn Ólafsson ehf., kt. 430169-2709, Suðurlandsbraut 26, 108 Reykjavík, leigjendur og verslunarrekendur að Suðurlandsbraut 26, Reykjavík vegna tillögu um breytingu á deiliskipulagi fyrir Suðurlandsbraut frá Skeiðavogi til Lágmúla, Borgarlína, 1. lota. Með auglýsingu dags. 29. janúar sl. var hagmunaaðilum gefinn kostur á að koma á framfæri athugasemdum við tillögurnar og frestur gefinn í því skyni til og með 12. mars 2026.

Almennt um umsagnaraðila og fasteignir við Suðurlandsbraut.
Umbjóðendur mínir eru reka samnefndar verslanir við Suðurlandsbraut 26, Reykjavík, sem er verslunarhúsnæði, vel á þriðja þúsund fermetrar að stærð. Heimilistæki reka verslun með raf- og heimilistæki, Tölvulistinn rekur verslun með raftæki og tölvuvörur, en Ásbjörn Ólafsson verslun með búsáhöld, rekstrarvörur og vörur fyrir hótel og veitingastaði. Þá eru skrifstofur fyrir öll fyrirtækin í húsinu. Daglega fara hundruð viðskiptavina um verslanir í eigu umbjóðenda minna og bílaumferð og notkun bílastæða er mikil. Um 50 starfsmenn starfa í húsinu. Að framangreindu virtu er ljóst að umbjóðendur mínir hafa verulegra hagsmuna að gæta varðandi allar breytingar á umferð um Suðurlandsbraut og aðgengi að verslunum þeirra.

Aðstæður við Suðurlandsbraut eru með þeim hætti að sunnan Suðurlandsbrautar frá Suðurlandsbraut 4 – 32 standa fimmtán hús sem bera fleiri húsnúmer. Húsin eiga það öll sammerkt að vera atvinnuhúsnæði fyrir verslun, þjónustu og skrifstofur. Samtals nemur heildarstæð húsnæðisins tæplega 70.000 fermetrum og þar vinna 2.400 manns. Þá liggur fyrir að viðskiptavinir sem sækja þjónustu á Suðurlandsbraut á hverjum degi skipta þúsundum. Er því ljóst að um gríðar stórt atvinnusvæði er að ræða auk þess sem að hagsmunir fyrirtækja á svæðinu af því að viðskiptavinir þeirra komist greiðlega að fyrirtækjunum, sem og að starfsmenn fyrirtækjanna komist vinnu, eru einnig miklir.

Athugasemdir umbjóðanda míns við framkomnar skipulagstillögur.
Áður en lengra er haldið er rétt að taka fram að umbjóðendur mínir mótmæla harðlega framkominni deiliskipulagstillögu sem þeir telja hafa verulega skaðleg áhrif á rekstur þeirra og aðgengi viðskiptavina að verslunarhúsnæðinu. Er því krafist að fallið verði frá tillögunni eða hún endurskoðuð að verulegu leiti.

Umbjóðendur mínir hafa falið undirrituðum lögmanni að koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og mótmælum við framkomnum tillögum, sbr. ákvæði 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og 5.6.2. gr. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013

Fækkun akreina á Suðurlandsbraut og aðkomuleiða að Suðurlandsbraut 26

Í fyrsta lagi benda umbjóðendur mínir á að í tillögu að deiliskipulagi er gert ráð fyrir að akreinum við Suðurlandsbraut verð fækkað úr fórum í tvær og akbraut fyrir Borgarlínu komi milli akreinanna. Deiliskipulagstillagan felur einnig í sér að aflögð verður vinstribeygja af akbraut Suðurlandsbrautar frá austri til vesturs, inn á bílastæði við Suðurlandsbraut 26 og aðkoma að fasteigninni og verslunum umbjóðenda minna þannig skert verulega.

Fyrirhuguð breyting á akreinum og akstri um Suðurlandsbraut mun án efa valda umferðaröngþveiti á Suðurlandsbraut, með tilheyrandi töfum og bílaröðum. Fyrir liggur að umferð um Suðurlandsbraut er mikil og á álagstímum er umferðin þannig að allar fjórar akreinarnar eru í fullri notkun og bíll við bíl í báðar áttir. Samkvæmt umferðargreiningu Reykjavíkurborgar fóru 26.000 bílar um Suðurlandsbraut á sólarhring árið 2019. Síðan þá hefur átt sér stað veruleg uppbygging á svæðinu og um tæplega 700 íbúðir íbúða bæst við á Orkureit og lóð Grensásvegar 1. Þá er fyrirhuguð veruleg íbúðauppbygging á svæðinu þar sem nú er Skeifan. Er því annars vegar ljóst að forsendur borgarinnar varðandi bílaumferð um Suðurlandsbraut eru úreltar og stórkostlega vanáætlaðar og hins vegar ljóst að bílaumferð um Suðurlandsbraut mun bara aukast á komandi árum.

Að ofangreindu virtu telja umbjóðendur mínir fráleitt að fækka akreinum um helming á Suðurlandsbraut og skapa þannig umferðaröngþveiti fyrir þá bílaumferð sem þarf að komast að verslunum, þjónustufyrirtækjum, skrifstofum og íbúðum sem eru á svæðinu. Sá tími sem það mun taka viðskiptavini að komast í viðkomandi verslun eða til þjónustuaðila mun þar af leiðandi margfaldast.

Umbjóðendur mínir eru í harðri samkeppni við aðrar tölvu-, raftækja og búsáhaldaverslanir og því ljóst að ef að viðskiptavinir þeirra þurfa að sitja í löngum röðum með tilheyrandi töfum, munu þeir einfaldlega leita annað. Viðskiptavinir umbjóðenda minna sem koma úr austri þurfa einnig að taka á sig verulegan aukakrók, því ekki verður lengur hægt að taka vinstribeygju inn á bílastæði umbjóðanda míns af akreinum frá austri til vesturs. Þurfa þeir því að aka að Vegmúla og taka þar U beygju, sem í miklum umferðarþunga er einnig seinlegt. Keppinautar umbjóðenda minna sem t.d. reka verslun í Kópavogi, eru í allt annarri stöðu þar sem greið aðkoma bíla er til og frá húsnæðinu og næg bílastæði. Telur umbjóðendur mínir því augljóst að viðskiptavinir muni leita á staði þar sem umferð og aðkoma er betri. Mun það valda umbjóðendum mínum stórtjóni og minnkuðum viðskiptum.

Reykjavíkurborg hefur svarað umræddum áhyggjum umbjóðenda minna með því að viðskiptavinir muni ferðast í verslanir í húsinu með Borgarlínu. Umbjóðendur mínir telja þá afstöðu borgarinnar óraunhæfa og ranga. Umbjóðendur mínir benda á því sambandi að

nánast allir viðskiptavinir sem versla í verslunum umbjóðenda minna nota einkabíla þegar þeir koma í verslanirnar. Er þetta raunin þrátt fyrir að við Suðurlandsbraut stoppi nokkrar leiðir Strætó. Umbjóðendur mínir fá því ekki séð að bylting verði á þessu með tilkomu Borgarlínu. Hefur borgin sömuleiðis ekki getað lagt fram nein gögn eða haldbærar rannsóknir sem að styðja þessar fullyrðingar.

Umbjóðendur mínir benda einnig á að í verslunum þeirra eru seld stór tæki svo sem þvottavélar, sjónvörp, ísskápar, tölvuskjáir og fleiri vörur sem ógerningur er að ferðast með í strætó eða vögnum Borgarlínu. Þá eru einnig fjölmargar af vörum sem seldar eru í verslununum að Suðurlandsbraut 26, afgreiddar í vöruhúsi í Klettagörðum og því ómögulegt að ljúka viðskiptum við verslanir umbjóðenda minna með almenningssagöngum. Umbjóðendur mínir telja því augljóst að umræddur málflutningur Reykjavíkurborgar sé haldlaus.

Að öllu framangreindu virtu telja umbjóðendur mínir ljóst að fyrirhugaðar breytingar á deiliskipulagi, sem fela í sér fækkun akreina við Suðurlandsbraut og verulega þrengingu á aðkomumöguleikum að verslunum þeirra að Suðurlandsbraut 26, muni leiða til verulegrar fækkunar viðskiptavina og þar með hruns í veltu umbjóðenda minna. Liggur því í augum uppi að umræddar tillögur, komi þær til framkvæmdar, munu kippa rekstrargrundvellinum undan rekstri umbjóðenda minna.

Fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut 26

Í öðru lagi mótmæla umbjóðendur mínir harðlega tillögu deiliskipulagsins um fækkun bílastæða. Deiliskipulagstillagan sem óskað er umsagnar um gerir ráð fyrir að bílastæðum fyrir framan verslanir umbjóðenda minna verði fækkað um þriðjung og tekin sú lína af bílastæðum sem liggur að Suðurlandsbrautinni.

Umbjóðendur mínir telja augljóst að umræddar breytingar munu fela í sér verulegt tjón fyrir rekstur þeirra. Þá er einnig ljóst að fækkun á bílastæðum, sem verulegur skortur er á fyrir, mun leiða til þess að viðskiptavinir umbjóðenda minna muni ekki koma á Suðurlandsbraut, heldur leita annað þar sem eru fleiri bílastæði. Vísast í því sambandi til fyrra dæmis um verslun samkeppnisaðila umbjóðenda minna í Kópavogi.

Umbjóðendur mínir benda sömuleiðis á að nýjar tillögur gera ráð fyrir tvístefnu á bílastæðum við fasteignina sem mun leiða til verulegs óhagræðis og umferðarvandamála á bílastæðinu.

Þá telja umbjóðendur mínir umrædda breytingu sérstaklega óeðlilega þar sem að Reykjavíkurborg hefur á undanförnum árum skipulagt og selt byggingareiti fyrir á fimmta hundrað íbúðir á Orkureitnum sem er nokkrum húsum frá verslunum þeirra. Deiliskipulag fyrir Orkureitinn gerir ráð fyrir að meðaltali 0,6 bílastæðum á íbúð og því ljóst að verulegur skortur er á bílastæðum fyrir íbúa. Umbjóðendur mínir hafa fundið verulega fyrir þessu undanfarið ár, en íbúar í umræddum íbúðum hafa ítrekað lagt í miklu mæli í bílastæði fyrir framan verslanir þeirra. Er nú svo komið að eigandi fasteignarinnar í samstarfi við umbjóðendur mína mun líklega neyðast til að taka upp gjaldskyldu með ærni fyrirhöfn og fælingu fyrir viðskiptavini umbjóðenda minna. Í ljósi þessa telja

umbjóðendur mínir fráleitt að fækka um þriðjung bílastæðum fyrir framan verslanir þeirra. Felur slík ákvörðun í sér verulega skammsýni og skort á raunveruleikatengingu, auk augljóss óhagræðis og vandkvæða fyrir umbjóðendur mína.

Að öllu framangreindu virtu telja umbjóðendur mínir ljóst að framkomin deiliskipulagstillaga og sú fækkun bílastæða, sem hún felur í sér, er til þess fallin að valda umbjóðendum mínum, stórtjóni. Felur tjónið í sér fækkun viðskiptavina í verslunum í húsinu og tekjufall.

Málsmeðferð Reykjavíkurborgar

Í þriðja lagi gera umbjóðendur mínir alvarlegar athugasemdir við málsmeðferð og kynningu Reykjavíkurborgar á fyrirhuguðum breytingum á deiliskipulagi. Telja umbjóðendur mínir að verulega hafi skort á samráð við hagsmunaaðila á svæðinu og verslanir og þjónustufyrirtæki sem að verða fyrir miklum áhrifum af breytingunum. Þá hefur ekki verið tekið tillit til óska og mótmæla eigenda fasteigna við Suðurlandsbraut eða annarra hagsmunaaðila í aðdraganda auglýsingar deiliskipulagsins.

Tillögur um breytingar á framkomnu skipulagi.

Þrátt fyrir mótmæli umbjóðenda minna og afstöðu þeirra til framkominnar deiliskipulagstillögu, vilja þeir benda á að hægt er að gera breytingar á framkominni deiliskipulagstillögu til að koma til móts við eigendur og minnka verulega það tjón sem að verður af fyrirhuguðum breytingum og lagningu Borgarlínu um Suðurlandsbraut.

Umbjóðendur mínir benda á að til norðurs við Suðurlandsbraut, frá gatnamótum Suðurlandsbrautar og Grensásvegar að gatnamótum Suðurlandsbrautar og Kringlumýrarbrautar er opið svæði sem taka má undir Borgarlínu. Annars vegar er hægt að halda akbrautum um Suðurlandsbraut óbreyttum og leggja Borgarlínu norðan við núverandi akbrautir. Tengja má síðan Borgarlínu við húsin sunnan Suðurlandsbrautar með undirgöngum eða göngubrúm. Hins vegar má leggja Borgarlínu milli akreinanna, en þá halda tveimur akreinum sitt hvorum megin við Borgarlínu.

Umbjóðendur mínir mótmæla að hæðarmunur eða nálægð við gatnamót komi í veg fyrir þetta, enda hægt að byggja stoðveggi eða jafna hæðarmun á svæðinu. Ef Borgarlína verður lögð norðan við Suðurlandsbraut, en tengd við fasteignir sunnan við Suðurlandsbraut með undirgöngum, er sömuleiðis ekkert því til fyrirstöðu að Borgarlína standi lægra í landinu

Í þessu sambandi er einnig á það bent að hægt er að takmarka landsvæði sem fer undir Borgarlínu og akbrautir, með því að taka eða minnka umferðareyjar eða gróðurbelti sem liggja eiga milli akreina og þannig koma fyrir nauðsynlegum akreinafjölda á minna svæði.

Ofangreindar tillögur eru raunhæfar tillögur sem að myndu sameina kosti Borgarlínu og núverandi fyrirkomulag bílaumferðar á Suðurlandsbraut og þannig tryggja hagsmuni fasteignareigenda og fyrirtækja á svæðinu.

Bótaábyrgð Reykjavíkurborgar og tjón eigenda.
Eins og áður hefur verið rakið telur umbjóðendur mínir ljóst að hinar auglýstu deiliskipulagstillögur muni valda þeim verulegu rekstrartjóni. Ber þar helst að nefna að skert aðgengi mun valda þess að fjöldi viðskiptavina mun minnka og þar með tekjur og velta umbjóðenda minna. Þá er fyrirséð er að þær verslanir sem í húsinu eru verði að minnka umsvif sín eða leita að öðru húsnæði með tilheyrandi rekstrartapi og kostnaði.

Samkvæmt 1. og 2. mgr. 51. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 ber sveitarfélag skaðabótaábyrgð vegna rýrnunar á verðmæti fasteigna að völdum skipulagsbreytinga. Sömuleiðis getur sveitarfélag orðið skaðabótaskylt vegna rekstrartjóns.

Verði hinar auglýstu skipulagstillögur samþykktar óbreyttar mun umbjóðendur mínir sækja rétt sinn gangvart borginni að fullum þunga og krefjast skaðabóta vegna þess tjóns sem þær fela í sér og áður hefur verið rakið.

Sömuleiðis áskilja umbjóðendur mínir sér rétt til að kæra málsmeðferðina og deiliskipulagið til Úrskurðarnefndar í umhverfismálum og krefjast ógildingar á skipulaginu, sbr. 2. gr. laga nr. 130/2011 um úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála.

Mótmæli annarra eigenda og leigutaka við Suðurlandsbraut.
Umbjóðendur mínir vilja að lokum benda á að fjölmargir aðrir aðilar hafa sett fram mótmæli við framkomnum tillögum, sbr. athugasemdir eiganda Suðurlandsbrautar 26, dags. 12. mars 2026, athugasemdir Markarinnar lögmannsstofu f.h. eigenda Suðurlandsbrautar 4-32 sameiginlega, dags. 12. mars 2026, sem og athugasemdir Félags atvinnurekenda, dags. 12. mars 2026. Umbjóðendur mínir taka undir allar þær athugasemdir, mótmæli og tillögur til úrbóta sem þar koma fram og gera þær að sínum.

Virðingarfyllst,

Guðmundur Omar Hafsteinsson hrl.

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Vinsamlegast finnið í viðhengdu pdf skjali umsögn Markarinnar lögmannsstofu hf., fyrir hönd eigenda fasteignanna Suðurlandsbraut 4-32.
Einnig er viðhengd umsögn T.Ark arkitekta, sem fylgiskjal.

F.h. Markarinnar lögmannsstofu hf.

Gunnar Jónsson, hrl.

Höfundur: Gunnar Jónsson

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

50.1.Suðurlandsbraut umsögn endanleg.pdf

50.2.T.ARK umsögn 120326.pdf

MÖRKIN
LÖGMANNSSTOFA

Suðurlandsbraut 4,
108 Reykjavík

www.law.is
+354 414 4100

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Aðeins skilað á Skipulagsgátt

Borgarlína 1. lota – Suðurlandsbraut -USK24090201.

UMSÖGN

Skipulagstillaga undir ofangreindri yfirskrift var birt til auglýsingar í Skipulagsgátt Reykjavíkurborgar þann 29. janúar sl. Um er að ræða breytingar á deiliskipulagi Suðurlandsbrautar frá Lágmúla í vestri að Skeiðarvogi í austri, sem eru hluti 1. lotu fyrirhugaðrar Borgarlínu. Í auglýsingunni kemur fram að athugasemdum við tillögurnar skuli skila ekki síðar en 12. mars 2026.

Mörkinni lögmannsstofu hf. hefur verið falið að færa fram sameiginlegar athugasemdir eigenda fasteigna frá Suðurlandsbraut 4 að og með Suðurlandsbraut 32. Þær fara hér á eftir.

I. Almennt um Borgarlínuverkefnið.

1. Um er að ræða fyrsta hluta stærstu samgönguframkvæmdar sem í hefur verið ráðist á Íslandi. Að baki býr skipulagssýn eða stefna, sem snýst um að auka þátt almenningssamgangna og annarra ferðamáta en einkabíls, m.a. með því að þrengja verulega að honum.

2. Umfang verkefnisins og nýnæmi gerir það óhjákvæmilega háð mikilli óvissu varðandi skipulag, fjármögnun og framkvæmd.

3. Óvissan um árangur er enn meiri. Mun lífsstíll breytast og fólk kjósa almenningssamgöngur fremur en einkabílinn? Yfirlýst markmið er að hlutur almenningssamgangna aukist úr 4% árið 2015 í 12% árið 2040 og hlutur þeirra sem fara um akandi minnki úr 74% í 58% á sama tíma. Hefur verið gætt að því hver áhrif tækninýjunga svo sem orkuskipta og sjálfkeyrandi bíla verði? Er líklegt að áætlanir um notkun standist og fara þær saman við vilja fólks?

4. Fyrri tilraunir til að auka veg almenningssamgangna auka ekki bjartsýni. Deiliskipulagstillagan og uppdrættir í henni benda til þess að takmarkað mið sé tekið af íslenskum séraðstæðum svo sem fámenni, dreifðri byggð, rysjóttu veðurfari og tiltölulega almennri velmegun sem endurspeglast í bílaeign. Ákvörðun þarf að byggjast á gögnum og staðreyndum en ekki draumsýn um breyttan lífsstíl.

5. Eigendur fasteigna og fyrirtækja við Suðurlandsbrautina eru fjölmargir og ugglaust með mismunandi sýn á Borgarlínu. Hér verður því ekki fjallað um réttmæti verkefnisins eða skynsemi þess að ráðast í það. Til þess liggur pólitísk ákvörðun, sem útfærð hefur verið í samningi á milli ríkisins og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu. Svo mikil verðmæti eru undir og breytingar sem af hljótast svo gagngerar, að verkefnið hlýtur að vera háð sífelldri endurskoðun. Ekki gengur að halda því óbreyttu til streitu bara af því ákvörðun liggur fyrir, jafnvel þótt hnökrar blasi við.

6. Óvissa um Borgarlínuverkefnið, ekki síst þann þátt sem umsögnin snýst um, hefur enn aukist í aðdraganda komandi kosninga. Ýmsir málsmetandi frambjóðendur í Reykjavík hafa þegar lýst því yfir að fyrirætlanirnar gangi ekki upp eða að þeir geti ekki stutt þær óbreyttar. Þótt ekki væri annars vegna hlýtur að vera óvarlegt annað en hægja örlítið á ferðinni.

7. Ekkert er rekstri erfiðara en óvissa. Verði af verkinu er því algert lykilatriði, áður en í er ráðist, að kortleggja í þaula hvað gera skuli. Það á jafnt við um framkvæmdina og fjármögnun hennar og aðgerðir til þess að draga svo sem nokkur kostur er úr þeirri

röskun sem óhjákvæmilega verður á framkvæmdatímanum.

8. Góður undirbúningur á að geta tryggt vissu um verktíma. Hann verður að vera svo skammur sem nokkur kostur er. Framkvæmdin þarf að vera í nánu samráði við fyrirtæki á svæðinu. Með því geta allir lagst á eitt um að takmarka röskun sem af þeim hlýst.

9. Sporin hræða með t.d. Landsspítalaverkefni sem enginn sér enn fyrir endann á, hvorki í tíma né kostnaði, og fjölmörgum smærri framkvæmdum í Reykjavík sem dregist hafa úr hömlu. Má þar nefna t.d. neðri hluta Hverfisgötu og Vatnsstíg. Hvoru tveggja lítil og afmörkuð verkefni sem lítil eða engin stjórn virðist hafa verið á og með alvarlegum afleiðingum fyrir þá sem þar stunda rekstur. Ekki er vitað til þess að þeim hafi verið bættur skaðinn í nokkru. Þessi víti verður að varast ef ráðast á í framkvæmdir vegna Borgarlínu á Suðurlandsbrautinni.

10. Ekki gengur að tefla því fram sem rökstuðningi með deiliskipulagstillögunni að Sundabraut, Miklubrautargöng og Sæbrautarstokkur muni létta umferð af Suðurlandsbraut. Ekkert liggur fyrir um hvenær ráðist verður í gerð nefndra mannvirkja. Eina sem fyrir liggur um þau er að samkvæmt áætlun kæmu þau síðar í röðinni en fyrirhugaðar breytingar á Suðurlandsbraut, jafnvel áratugum síðar. Formleg ákvörðun um framkvæmd þeirra hefur ekki verið tekin.

11. Ef og þegar ráðist verður í gerð Miklubrautarganga og Sæbrautarstokks, hlýtur að verða að gera ráð fyrir því að hjáleiðar verði m.a. leitað um Suðurlandsbraut. Erfitt er að sjá hvernig það ætti að ganga með eina akrein í hvora átt.

II. Fjárhagslegir hagsmunir eigenda – fyrirsjáanlegt tjón.

12. Sunnan þess hluta Suðurlandsbrautar sem umsögnin tekur til standa 15 hús sem skiptast á fleiri húsnúmer. Umsögninni er skilað fyrir hönd eigenda þeirra, sem eru m.a. þrjú af fjórum fasteignafélögum skráð í kauphöllina og þau sem stærst eru, Eik, Heimar og Reitir. Einnig eru í hópnum önnur fasteignafélög, ekki skráð á markað, en öflug fyrirtæki engu að síður sem eiga stakar eignir eða hlut í þeim á Suðurlandsbrautinni eins og t.d. Mænir Reykjavík ehf., Þorgrímur fasteignafélag ehf., SB18 ehf. og Kísiliðjan hf. Loks eru í hópnum fyrirtæki og einstaklingar sem eru með eigin rekstur í fasteignunum. Má þar t.d. nefna Mörkina fasteign ehf., Investo ehf., Róshildi ehf., Rafha ehf., Glitur ehf., Eirvík fasteignir ehf., Stemmi ehf., og Lyfjaver ehf. Listinn er langt í frá tæmandi, en ætti að gefa nokkuð góða mynd af eigendum samt sem áður.

13. Eignirnar eiga það sammerkt að vera alfarið atvinnuhúsnæði. Samanlagður fermetrafjöldi þeirra er á sjöunda tug þúsunda og ætla verður að heildarverðmæti þeirra sé nærri fjörutíu milljörðum króna. Væri öllu haldið út til leigu næmu leigutekjur áreiðanlega vel á þriðja milljarð kr. á ári.

14. Fyrirtæki og stofnanir við Suðurlandsbrautina nema hundruðum, af öllum stærðum og gerðum. Creditinfo vann könnun á rekstri í eignum við Suðurlandsbrautina fyrir Samtök verslunar og þjónustu og Félag atvinnurekenda. Niðurstaða hennar var sú að samtals ynnu um 2.400 manns hjá fyrirtækjum og stofnunum við Suðurlandsbrautina og að samanlagðar árstekjur fyrirtækjanna næmu 166 milljörðum kr.

15. Samanlagðar árstekjur fyrirtækjanna eru því meira en fjórðungi meiri en heildarkostnaðaráætlun Borgarlínunnar. Miðað við það má ljóst vera að verðmæti eigna og fyrirtækja er gríðarlegt.

16. Miðað við meðallaun má reikna með að greidd laun til starfsmanna við Suðurlandsbraut nemi meira en 20 milljörðum kr. á ári.

17. Í deiliskipulagstillögunni, eða gögnum sem henni fylgja, örlar ekki á því að tilraun hafi verið gerð til þess að slá máli á þá þætti sem lýst er í málsgreinunum að framan og hver áhrif framkvæmdir við Borgarlínu muni hafa á þá. Það hefur verið staðfest af forsvarsmönnum verkefnisins. Með því vanrækja Reykjavíkurborg og Betri samgöngur ohf. þá rannsóknarskyldu sem á þeim hvílir við undirbúning Borgarlínunnar.

18. Reykjavíkurborg hlýtur að kappkosta um að vernda atvinnulíf í borginni. Blómleg fyrirtæki eru forsenda þess að fólk hafi vinnu og greiði útsvar. Án verðmætasköpunar fyrirtækjanna og starfsfólks þeirra er hætt við að erfitt yrði að fjármagna hvers kyns

opinbera þjónustu og velferð.

19. Stjórnvöldum, sem vilja koma pólitískri sýn sinni í framkvæmd, ber skylda til þess að meta mögulegar neikvæðar afleiðingar framkvæmdar áður en í hana er ráðist. Reykjavíkurborg byggir á því að Borgarlínan sé nauðsynleg vegna almannahagsmuna. Ekki verður tekist á um hvort svo sé hér. Almannahagsmunir verða hinsvegar ekki tryggðir á kostnað þröngs afmarkaðs hóps, svo sem eigenda eigna og fyrirtækja við Suðurlandsbraut, án þess að bætur komi fyrir það tjón sem af hlýst og tjón lágmarkað eins og kostur er. Sú vernd er tryggð með eignarréttarákvæði stjórnarskrárinnar.

20. Hvergi í deiliskipulagstillögunni er vikið að raski og óhagræði af framkvæmdunum fyrir þá sem við Suðurlandsbrautina eru. Forsvarsmenn verkefnisins hafa einnig staðfest að engin umræða um hugsanlegar bætur hafi átt sér stað við undirbúning verkefnisins, raunar virðist sem ekki hafi verið skeytt neitt um þessa hagsmuni. Þetta sýnir glöggt að yfirvöld hafa ekki sinnt lögboðinni rannsóknarskyldu sinni við undirbúning verkefnisins.

21. Verkefnið virðist hafa verið keyrt áfram án nokkurs tillits til þeirrar gríðarlegu röskunar, sem fyrirsjáanlegt er að verði á hverskyns starfsemi við Suðurlandsbrautina á framkvæmdatíma. Sjónarmiða um að lágmarka rask af framkvæmdum gætir hvergi í deiliskipulagstillögunni, rétt eins og þau skipti engu máli.

22. Engin raunveruleg tilraun hefur verið gerð til þess að ná sátt um framkvæmdina við þá sem stunda sinn rekstur við Suðurlandsbrautina. Fullyrðingar um víðtækt samráð eru einfaldlega rangar. Svonefnt samráð hefur í reynd falist í fundum þar sem gerð er grein fyrir því hvað sé fyrir höndum, svo sem nánar verður gerð grein fyrir síðar.

23. Þegar spurt hefur verið út í ráðstafanir til að draga úr raski á framkvæmdatíma verður fátt um svör. Viðkvæðið er að það verði ákveðið á hönnunarstiginu. Gallinn er sá að þegar þar verður komið sögu eiga þeir sem málið varðar ekki lengur lögvarinn rétt til þess að láta það til sín taka, eins og er með deiliskipulagstillögu. Verði deiliskipulagstillagan samþykkt er hætt við að viðkvæðið í framtíðinni verði að ákvörðun liggi fyrir.

24. Þeir sem stunda rekstur við Suðurlandsbrautina kjósa helst af öllu að leita sameiginlega lausna vegna rasks á framkvæmdatíma. Þeir vilja síður þola valdboð. Samkvæmt rannsóknarreglu stjórnsýslulaga ber Reykjavíkurborg og Betri samgöngum skylda til þess að afla upplýsinga um rask sem framkvæmdin veldur. Aðeins þannig fæst glögg mynd af því hvaða hagsmunir eru settir í uppnám gangi fyrirætlanir, svo sem þær eru kynntar í deiliskipulagstillögunni, eftir. Aðeins þannig væri rannsóknarskyldunni fullnægt.

25. Stærstur hluti fyrirtækja við Suðurlandsbrautina reiðir sig á komur viðskiptavina og greitt aðgengi með aðföng. Augljósu dæmin eru hótel, veitingastaðir, margskonar verslanir, banki, annað stærsta síma- og fjölmiðlafyrirtæki landsins, apótek og svo mætti áfram telja. Þess utan er þar ýmiskonar önnur þjónusta, s.s. lækna og sálfræðinga, verkfræðinga, lögmanna og fjármálaráðgjafa, svo fátt eitt sé talið. Þessi rekstur á það sammerkt að viðskiptavinir eiga auðvelt með að sækja sér þá þjónustu sem leitað er annað.

26. Samkvæmt deiliskipulagstillögunni er ætlunin að borgarlínan verði miðjusett á Suðurlandsbrautinni. Henni virðist því ætlað að liggja á miðju brautarinnar eins og hún liggur nú. Samanlögð breidd þess sem undir fer er ætluð verða 7 metrar.

27. Þá verða svokölluð svigrúm, sem eru gróðurbelti, til beggja handa við Borgarlínuna. Víðast þriggja metra breið en fjögurra metra við stoppistöðvar. Borgarlínan ein tekur þannig til sín 15 metra, sem er nokkurn veginn allt það svæði sem nú fer undir akreinarnar fjórar á Suðurlandsbrautinni, sumstaðar reyndar meira.

28. Handan svigrúmanna við Borgarlínuna verða akreinar fyrir bíla til austurs og vesturs, hvor um sig þrír og hálfur metri á breidd. Sunnan akreinarinnar til austurs verður annað svigrúm, einn og hálfur metri á breidd skv. uppdráttum. Sunnan þess verður síðan tvístefna hjólastígur, þrír metrar á breidd og loks göngustígur sunnan hjólastígsins, þrír metrar á breidd.

29. Alls er því fyrirhugað að taka 14 metra í ný samgöngumannvirki og svigrúm við þau, sunnan Borgarlínureinarinnar. Vestan til á Suðurlandsbrautinni munu þau skerða bílastæði fyrir framan eignir sem þar liggja um hartnær helming, eins og verkefnið er lagt upp.

30. Ekki er annað að sjá og heyra en til standi að leggja í allar þessar framkvæmdir í einu á þeim kafla Suðurlandsbrautarinnar sem undir er hverju sinni. Ætlunin mun að brjóta hana upp í framkvæmdasvæði frá austri til vesturs. Af fundum með forsvarsmönnum verkefnisins mátti skilja að vart væri við því að búast að framkvæmdir við hvert svæði gætu tekið minna en þrjú ár.

31. Sem lýsingar að framan bera með sér yrði lítið sem ekkert svigrúm fyrir aðgang að eignum við Suðurlandsbrautina á þeim kafla sem undir lægi hverju sinni, verði framkvæmt í samræmi við þá forskrift sem deiliskipulagstillagan felur í sér. Það fæli í reynd í sér að götunni yrði lokað. Það er ekki nokkur lausn að beina umferð um það svæði sem bílastæði eru nú á, sem forsvarsmenn Borgarlínunnar hafa nefnt sem mögulega lausn á framkvæmdatíma. Það er ígildi lokunar.

32. Lokun eins hluta götunnar felur í sér gríðarlega skerðingu aðkomu að þeim hluta hennar sem ekki yrði lokaður. Áætlanir virðast því standa til þess að Suðurlandsbraut verði lokað eða aðgangur að henni skertur verulega ekki skemur en í fimm ár.

33. Eins og vikið er að fyrr í umsögninni er verulegur hluti þess rekstrar sem fram fer á Suðurlandsbrautinni háður heimsóknum viðskiptavina og greiðu aðgengi fyrir aðföng. Við blasir að slíkur rekstur gæti ekki staðið af sér að búa við algera lokun og síðan verulega skert aðgengi um minnst fimm ára skeið. Viðskiptavinir, sem sótt gætu þjónustu annað, myndu gera það. Fá fyrirtæki mættu við slíkri röskun og tekjuleysi sem af hlytist um nokkurra vikna skeið og hvað þá lengri tíma. Til þess standa fyrirætlanir við Suðurlandsbrautina nú samkvæmt deiliskipulagstillögunni og upplýsingum frá forsvarsmönnum Borgarlínunnar.

34. Fyrirsjáanlegt tjón, verði af áætlunum eins og þær hafa verið kynntar, nemur milljarðatugum. Jafnvel þótt rekstur gæti fært sig um set, sem er alls ekki alltaf raunin, myndi fylgja því verulegur kostnaður fyrir þá sem flytja þyrftu og þar með yrði tjónið fært yfir á eiganda fasteignar sem ekki gæti nýtt hana.

35. Sem áður sagði staðfestu forsvarsmenn Borgarlínunnar að engin umræða hefði átt sér stað um mögulegar bætur til eigenda eigna við Suðurlandsbraut eða þeirra sem þar stunda rekstur. Þess sér heldur hvergi stað að leitað hafi verið leiða til þess að lágmarka tjón á framkvæmdatíma.

36. Svör forsvarsmanna Borgarlínu um aðgengi á framkvæmdatímanum hafa ekki verið hughreystandi. Eina sem fram hefur komið sem möguleiki til þess að halda *„einhverri umferð gangandi“* er að nota það svæði sem nú fer undir bílastæði til að anna umferð um Suðurlandsbrautina.

37. Ætlunin virðist því að keyra framkvæmdina í gegn, án tillits til hagsmuna þeirra sem við Suðurlandsbraut eru. Þó blasir við að ýmsar lausnir eru tækar, sem gera myndu þeim sem stunda rekstur við Suðurlandsbrautina lífið mun bærilegra á framkvæmdatíma. Nánar verður gerð grein fyrir hugmyndum í því efni síðar í umsögninni.

38. Stjórnvaldinu ber skylda til þess að fara vægari leið að markmiðinu, sé hún tæk, skv. meðalhófsreglunni sem það er bundið af. Tillögurnar, sem virðist eiga að keyra í gegn, og viðbrögð forsvarsmanna Borgarlínunnar bera ekki með sér að reglan sé þeim sem fyrir verkefninu fara ofarlega í huga.

39. Svörin eru aðallega þau, að framtíðin eftir lok framkvæmda verði svo björt að réttlæti

allar þjáningar á framkvæmdatíma. Vel má vera og vonandi er rétt að árið 2040 verði Suðurlandsbrautin orðin frábær. Reynslan hefur hinsvegar sýnt að erfitt er að sjá slíka hluti fyrir með nokkurri vissu. Forsendur deiliskipulagtillögunnar eru að eigendur og rekstraraðilar beri áhættuna af henni þó draumsýnin sé annarra. Eigendur fasteignanna myndu ekki skila þessari umsögn teldu þeir deiliskipulagstillöguna og kynntar áætlanir vera í þágu þeirra sérstaklega.

40. Vandasamt er líka að sjá hvernig Sundabraut, stokkur á Sæbraut og göng á Miklubraut, sem eru enn ekki annað en hugmyndir sem engar líkur eru á að ráðist verði í á næstu árum, muni létta umferð af Suðurlandsbraut þannig að ein akrein í hvora átt nægi. Enn síður munu þær nægja þegar ráðist verður í nefndar framkvæmdir og Suðurlandsbrautin verður hjáleið.

41. Rósrauð framtíð eftir fimmtán ár er lítil huggun þeim sem gefa upp andann á leiðinni, vegna framkvæmdarinnar. Það ber enginn rekstur klyfjarnar sem óbreytt framkvæmd ber með sér, í von um bjartari tíð eftir 15 ár.

42. Á bls. 21 í greinargerð með deiliskipulagstillögunni segir m.a. í lið 3.3.10:
„Ekki er gert ráð fyrir neinum bílastæðum innan deiliskipulagsmarkanna. Sunnan megin götu, utan skipulagsmarka, er núverandi bílastæðum við Suðurlandsbraut 2-32 breytt vegna breiðara götusniðs.“

43. Einnig kemur fram á bls. 11 í greinargerðinni, að aðkomu bíla og bílastæða við Suðurlandsbraut 4-32 verði breytt, sem skerðir aðgengi að húsum sunnan götunnar varanlega. Skipulagstillagan felur í sér að sá hluti bílastæða á Suðurlandsbraut 4-32, eða a.m.k. 4-16, sem liggur næst borgarlínunni víki fyrir nýjum göngu- og hjólastígum.

44. Nánar er fjallað um breytingu á bílastæðum í bílastæðagreiningu Suðurlandsbrautar, sem unnin var af þeim sem fara fyrir Borgarlínuverkefninu, ekki óháðum aðila. Eigendum var ekki gefinn nokkur kostur á því að taka þátt í þeirri vinnu eða koma sínum sjónarmiðum á framfæri.

45. Samkvæmt greiningunni er fjöldi bílastæða á lóðum Suðurlandsbrautar 4-32, 1.595. Bílastæði fyrir framan húsin eru sögð 554 og 178 þeirra utan lóðamarka húsanna, á borgarlandi, en 376 á lóðum fasteignanna.

46. Samkvæmt deiliskipulagstillögunni verða öll bílastæði á borgarlandi fjarlægð og 10 stæði á lóðum húseigenda að auki. Stæðum fyrir framan húsin fyrir viðskiptamenn fækkar því úr 554 í 366 skv. deiliskipulagstillögunni, eða um 34%.

47. Húsin við Suðurlandsbraut voru flest byggð um og fyrir 1960. Starfsemi sem í þeim er hvílir í langflestum tilfellum á þeirri forsendu að gott aðgengi sé að húsunum fyrir viðskiptamenn og þeir geti lagt bílum sínum við eignirnar. Bílastæði hafa verið við þær frá upphafi, flest á lóðunum sjálfum en hluti á borgarlandi. Það var á sínum tíma framlag borgarinnar til þess að tryggja blómlegan rekstur við Suðurlandsbrautina og í samræmi við það sem almennt hefur verið tíðkað. Eigendur hafa réttmætar væntingar til þess að svo verði áfram. Bótalaust, telja þeir borgina ekki geta einhliða skert þann rétt sem þeir hafa notið frá upphafi.

48. Fyrir liggur og er staðfest með greiningunni, að skortur er á stæðum á svæðinu eins og mál standa. Eigendur telja þann skort reyndar vangreindan í gögnunum. Sem áður sagði var eigendum hvorki gefinn kostur á því að taka þátt í greiningunni né var hún unnin af óháðum aðila.

49. Hverjum þeim sem kynnir sér málið hið minnsta verður þessi skortur á bílastæðum strax ljós. Fækkun bílastæðanna takmarkar augljóslega aðgengi að húsum við Suðurlandsbrautina og þar með fyrirtækjum og stofnunum sem þau hýsa. Rétt eins og yrði vegna röskunar á aðgengi vegna framkvæmda, myndi varanleg fækkun bílastæða leiða til þess að viðskiptamenn leituðu frekar þangað sem aðgengi væri betra. Eigendur trúa því varlega að betra aðgengi með Borgarlínu bæti það upp, hvað þá að menn komi hjólandi og gangandi til að eiga viðskipti við þá sem stunda sinn rekstur við götuna.

50. Meðal gagna sem lögð eru fram með deiliskipulagstillögunni er glærusýning sem ber yfirskriftina ***„Borgarlínan – hágæða almenningssamgöngukerfi Suðurlandsbraut umferðargreiningar“*** Á glæru þrjú segir m.a. að markmið svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins sé að hlutdeild almenningssamgangna aukist úr 4% í 12%, gangandi og hjólandi úr 20% í 30% og hlutur akandi minnki úr 74% í 58%.

51. Þar kemur reyndar einnig fram að gengið sé út frá því að íbúum á svæðinu fjölgi á tímabilinu um 100.000, sem myndi þýða að fjöldi þeirra sem ferðuðust á bílum ykist frá því sem nú er, jafnvel þótt hlutfall lækkaði. Hvernig ætlunin er að láta eina akrein í hvora átt, með 40 km. hámarkshraða í stað 60 og gangbrautarljósum sem yrðu í því sem næst stöðugri notkun, bera meiri umferð en tvær akreinar í hvora átt bera nú er óskiljanlegt. Reyndar er augljóst að það er ógerlegt, sérstaklega þar sem ekkert liggur fyrir um hvenær Sæbraut og Miklabraut verða til þess búnar að taka við aukinni umferð, hvað þá hvenær Sundabraut kemur í gagnið.

52. Sérstök ástæða er til þess að staldra við hlut hjólandi og gangandi. Greiningin var lögð fram með kynningu á deiliskipulagstillögum fyrir Suðurlandsbraut. Erfitt var því að draga aðra ályktun en þá að hún ætti að taka til Suðurlandsbrautarinnar, þótt

staðkunnugir ættu erfitt með að trúa tölunum. Aðspurðir upplýstu forsvarsmenn Borgarlínunnar að tölurnar væru byggðar á því sem kallað er „ferðavenjukönnun“ og er nokkurskonar skoðanakönnun, unnin af Gallup, send þátttakendum á aldursbilinu 6-80 ára.

53. Vart þarf að undrast að ferðavenjur 6-16 ára séu meira gangandi og hjólandi en annarra aldurshópa. Þá er augljóst að hlutur gangandi og hjólandi innan íbúðarhverfa getur verið verulegur, þar sem börn og unglingar ganga til skóla, íþróttaæfinga, vina og hvað nú er. Þá auka hundaeigendur hlut gangandi örugglega verulega, að ekki sé talað um þá fjölmörgu sem fara út að hlaupa eða hjóla sér til heilsubótar og skemmtunar.

54. Ferðavenjukönnunin segir hinsvegar ekkert um hlut gangandi og hjólandi um Suðurlandsbraut, hvað þá að hún réttlæti að fórna bílastæðum fyrir hjóla- og göngustíg sunnan götunnar, þegar slíka stíga er þegar að finna norðan hennar. Það ætti í öllu falli að blasa við út frá meðalhófssjónarmiðum að ekki komi til greina að leggja í framkvæmd við slíka stíga fyrr en annarri vinnu við Borgarlínu um Suðurlandsbraut væri lokið, jafnvel búið að staðreyna hvort þörf væri fyrir þá. Jafnt í því skyni að halda í bílastæði og greiða fyrir möguleikanum á því að halda umferð um götuna á framkvæmdatíma.

III. Samráð

55. Fram kemur Í deiliskipulagsgögnum að haldnir hafi verið samráðsfundir með eigendum. Ofrausn er að kalla þá fundi sem haldnir hafa verið samráðsfundi. Í reynd væri nær að kalla þá kynningarfundi. Forsvarsmenn Borgarlínunnar kynntu þar hvað ákveðið hefði verið og tillögur sem fram yrðu lagðar.

56. Svar við spurningum eigenda um hvort nálgast mætti hluti á annan hátt eða hnika einhverju til var nánast alltaf að hið sama, að það væri ekki hægt. Fyrir því voru tilgreindar ýmsar ástæður. Landhalli væri of mikill, ekki væri hægt að eiga við vegstæði og fleira sem varð vart skilið á annan veg en þann að það sem lagt var til af eigendum væri raunverulega óframkvæmanlegt. Um annað var sagt að kostnaður yrði alltof mikill. Engin áþreifanleg gögn eða sannfærandi rökstuðningur býr að baki þessum svörum, sem gefur tilefni til mikilla efasemda.

57. Til að sanngirni sé gætt, er rétt að taka fram að fallist var á að hnika vegstæði Borgarlínu norðar fyrir austan Vegmúla, sem skiptir miklu máli og er þakkarvert. Samráð á að snúast um að finna bestu leiðir fyrir Borgarlínuna og þá sem við Suðurlandsbrautina eru, öllum til heilla.

58. Svar um að kostnaður sé of mikill án þess að hafa einu sinni kannað hvað framkvæmd þess sem lagt er til myndi kosta eigendur fasteigna og fyrirtækja við Suðurlandsbrautina er ekki marktækt. Rétt ákvörðun verður ekki tekin án þess að vega þetta hvort á móti öðru.

59. Fullur skilningur er á því að leitast verði við að lágmarka kostnað af Borgarlínu. Það má þó ekki verða til þess að eigendur fasteigna og fyrirtækja við Suðurlandsbraut verði fyrir margföldu tjóni á við það sem sparað er við Borgarlínuna, gangi fyrirætlanir óbreyttar fram.

60. Sameiginlegt verkefni borgar, Betri samgangna og þeirra sem stunda sinn rekstur við Suðurlandsbraut er að finna leið sem allir geta fellt sig við og má verða til að lágmarka heildarkostnað. Hann felst bæði í kostnaði við framkvæmdina og því tjóni sem eigendur eigna og fyrirtækja við Suðurlandsbrautina verða fyrir vegna hennar.

61. Verði framkvæmdir keyrðar í gegn án þess að leitast við eftir fremsta megni að takmarka tjón eigendanna, fæli það í sér brot á hvorutveggja rannsóknar- og meðalhófsskyldu Reykjavíkurborgar og Betri samgangna. Með öðru væri það líklegt til þess að leiða til bótaskyldu gagnvart eigendunum.

62. Það er grundvallaratriði að samráð sé haft við eigendur þar sem þeir fá að koma

sínum sjónarmiðum um hönnun Borgarlínunnar á framfæri og raunverulegt, efnislegt tillit verði til þeirra tekið. Allt of mikið er undir til þess að láta raunverulegt samráð og gagnaöflun hjá líða.

63. Um skort á samráði vísast til fskj. 1, sem er svarbréf Reykjavíkurborgar dags. 22. desember 2025 við spurningum og athugasemdum eigenda Suðurlandsbrautar 4-16. Bréfið, sem fskj. 1 er svar við, er hengt við það til skýringarauka.

IV. Leiðir til þess að draga úr tjóni eigenda

64. Fulltrúar þeirra sem stunda rekstur við Suðurlandsbraut hafa bent á leiðir sem tækar eru til þess að draga úr því tjóni sem framkvæmd í samræmi við það sem deiliskipulagstillagan felur í sér myndi valda þeim. Um þann þátt sérstaklega vísast til umsagnar T.ark arkitekta, sem lögð er fram með þessari umsögn.

65. Forsvarsmenn fyrirtækja við Suðurlandsbrautina sjá eftirgreindar leiðir sem tæka kosti, í stað þeirra sem deiliskipulagstillagan felur í sér:

- Augljósasta leiðin er að færa Borgarlínuna norður fyrir Suðurlandsbrautina. Með því mætti takmarka mjög rask á framkvæmdatíma, þann þátt framkvæmdarinnar sem myndi valda langmestu tjóni miðað við fyrirætlanir og halda tveimur akreinum í hvora átt.
- Hnika framkvæmdinni til norðurs og leggja af fyrirætlanir um hjóla- og göngustíga sunnan Suðurlandsbrautar. Með því ætti að verða mögulegt að halda umferð um Suðurlandsbrautina á framkvæmdatíma og tveimur akreinum í hvora átt að framkvæmdum loknum. Mögulegt væri að leggja göngu- og hjólastíg sunnan brautar síðar í stað annarrar akreinarinnar, verði tilefni og forsendur til. Engin þörf er fyrir nýjan göngu- og hjólastíg sunnan götu, til viðbótar göngu- og hjólastíg norðan götu eins og mál standa og ekki að sjá að ákall hafi verið þar um.
- Hnika framkvæmdinni til norðurs og fresta fyrirætlunum um hjóla- og göngustíga sunnan Suðurlandsbrautar þar til öðrum þáttum framkvæmdarinnar er lokið. Með því ætti að verða mögulegt að halda umferð um Suðurlandsbrautina á framkvæmdatíma.
- Byggja bílastæðahús norðan við Suðurlandsbrautina næst Reykjavegi, sem einnig mætti nýta vegna fyrirhugaðrar þjóðarhallar.
- Fleiri kosti má ugglaust finna til þess að takmarka rask og tjón sem af því hlytist.

66. Ítrekað skal að mat á kostnaði án þess að taka með í reikninginn tjón sem fyrirtæki við Suðurlandsbrautina yrðu fyrir af framkvæmd í samræmi við deiliskipulagstillöguna er allsendis ófullnægjandi. Það gengur ekki í útreikningi jöfnu að taka ákveðna þætti með í reikninginn en sleppa öðrum, af því þeir kunna að vera útlátameiri en menn vilja horfast í augu við. Fullyrt skal, að kostnaðarauki af því að fara hverja þeirra leiða sem hér er lögð til yrði aðeins brot þess tjóns sem eigendur yrðu fyrir héldust áætlanir óbreyttar. Það tjón myndu eigendur sækja á hendur Reykjavíkurborg og Betri samgöngum.

V. Bótaskylda Reykjavíkurborgar og Betri samgangna

67. Að framan er gerð grein fyrir því að fyrirætlanir vegna Borgarlínu um Suðurlandsbraut, ef af yrði, myndu leiða til gríðarlegs tjóns bæði þeirra sem eiga fasteignir við götuna og þeirra sem stunda þar rekstur. Þeim sem að framkvæmdinni standa á því að vera það ljóst.

68. Gerð hefur verið grein fyrir skorti á samráði og því að ekkert mat hefur verið lagt á hagsmuni fyrirtækja sem stunda sinn rekstur við Suðurlandsbrautina. Það felur í sér að stjórnvaldið sem fer fyrir framkvæmdinni hefur ekki gætt að rannsóknarskyldu sinni.

69. Einnig hefur verið bent á að aðrar leiðir séu tækar til að leggja Borgarlínu um Suðurlandsbraut, sem yrðu eigendum til mun minna tjóns. Því væri það brot á meðalhófi að fara fram með deiliskipulagstillöguna óbreytta.

70. Enn hefur verið bent á að ekki gangi að stjórnvald taki pólitíska ákvörðun með meinta almannaheill að leiðarljósi en framkvæmi ákvörðunina á kostnað þröngs afmarkaðs hóps. Slíkt gengi ekki bótalaust og fæli í sér brot á eignarrétti þeirra sem fyrir yrðu. Það færi ennfremur í bága við markmiðsákvæði c.liðar 1. mgr. skipulagslaga, nr. 123/2010, en tilgreint markmið er *„...**að tryggja réttaröryggi í meðferð skipulagsmála þannig að réttur einstaklinga og lögaðila verði ekki fyrir borð borinn þótt hagur heildarinnar sé hafður að leiðarljósi, ...**“*

71. Af þessu má ljóst vera að öll skilyrði til bótakröfu samkvæmt reglum skaðabótaréttarins væru fyrir hendi, yrði framkvæmdinni fram haldið á grundvelli fyrirliggjandi deiliskipulagstillögu.

72. Eigendurnir hafa enn frekari styrk af skipulagslögum nr.123/2010. Í 51. gr. þeirra er svofelld skaðabótaregla:

„51. gr. Bætur vegna skipulags og yfirtaka eigna.

☐ *Leiði skipulag eða breyting á skipulagi til þess að verðmæti fasteignar skerðist verulega, umfram það sem við á um sambærilegar eignir í næsta nágrenni, á sá er getur sýnt fram á tjón af þeim sökum rétt á bótum frá viðkomandi sveitarfélagi.*

☐ *Ef með skipulagi hefur verið tekin ákvörðun um að tiltekið svæði skuli nýtt til almenningsþarfa, svo sem undir götu eða veg, og slíkt leiðir til þess að fasteign verður ekki nýtt eins og eðlilegt er miðað við aðstæður, m.a. hagnýtingu eigna í næsta nágrenni, á sá er getur sýnt fram á tjón af þeim sökum rétt á bótum frá viðkomandi sveitarfélagi.*

...

☐ Í stað bóta skv. 1. eða 2. mgr. getur eigandi krafist yfirtöku eignar í heild gegn fullu verði, enda taki tjónið til eignar í heild eða sá hluti hennar sem eftir stendur verður ekki nýtilegur á eðlilegan og sanngjarnan hátt sem sjálfstæð fasteign. Taki takmörkun á nýtingu eignar skv. 2. mgr. aðeins til hluta eignar getur eigandi jafnframt krafist yfirtöku á þeim hluta hennar gegn fullu verði í stað bóta. Aðeins er skylt að verða við kröfu um yfirtöku eignar eða hluta hennar ef hún skerðist þannig að hún verður ekki nýtt á eðlilegan hátt í samræmi við hefðbundna notkun aðliggjandi eigna.“

73. Áfram má halda með næstu gr. skipulagslaganna:

„51. gr. a. Ákvörðun bóta og bótakrafa.
☐Við ákvörðun bóta vegna skipulagsaðgerða skal taka tillit til þeirrar verðbreytingar sem þær kunna að hafa í för með sér á viðkomandi eign. Við ákvörðun bóta skal m.a. miða við hvort viðkomandi skipulagsáætlun hafi þegar áhrif á verðmæti eignarinnar eða síðar, hvaða kröfur eru gerðar um nýtingarhlutfall, húsahæðir, bifreiðastæði, leiksvæði barna og opin svæði að því er snertir sambærilegar eignir, svo og hvort skipulagið gerir afstöðu fasteignarinnar gagnvart götu hagstæðari eða óhagstæðari en áður var. Þá ber og að miða við þann arð sem eðlileg notkun eignarinnar gefur af sér. “(Undirstrikun þeirra sem umsögn veita)

74. Því er líkast að tilvitnaður lagatexti hafi verið saminn um stöðuna sem uppi er gagnvart fyrirtækjum á Suðurlandsbraut. Sérstök athygli er vakin á því að bifreiðastæði eru tilgreind og fækkun þeirra felur, að mati eigendanna, í sér að afstaða eignar gagnvart götunni verður óhagstæðari en hún var fyrir.

75. Staðfest hefur verið í dómaframkvæmd að nýtist fasteign eiganda ekki lengur eins og hann ætlaði, vegna nýs eða breytts skipulags, geti sveitarfélag borið skaðabótaábyrgð á því tjóni á grundvelli 51. gr. skipulagslaganna. Vísast þar um t.d. til dóma Hæstaréttar í málum nr. 334/2009 og nr. 516/2016.

76. Eins má vísa til dóma Hæstaréttar í málum 542-547 frá 2015, þar sem sveitarfélag var dæmt skaðabótaskylt gagnvart fasteignareigendum vegna deiliskipulagsbreytinga sem taldar voru rýra verðmæti eignanna.

77. Von forsvarsmanna fyrirtækja við Suðurlandsbrautina er að raunverulegt samráð fari fram og lausn, sem allir geta fellt sig við, verði fundin. Framkvæmd verkefnisins verður að vera þannig að röskun á starfsemi við götuna verði sem minnst og meðalhófs gætt. Ekki mun standa á samstarfi um slíkar lausnir.

78. Verði verkefnið keyrt áfram í samræmi við deiliskipulagstillöguna sem umsögn þessi er veitt um og án tillits til þess rekstrar sem við Suðurlandsbrautina er, ættu þeir sem fyrir tjóni verða þann kost einan tækan að láta á rétt sinn reyna fyrir dómstólum.

Reykjavík 12. mars 2026,
f.h. eigenda fasteigna á Suðurlandsbraut 4-32
Mörkin lögmannsstofa hf.,

Gísli Guðni Hall, hrl.

Gunnar Jónsson, hrl.

Fskj:

1. Bréf Skipulagsfulltrúa Reykjavíkur til Markarinnar lögmannsstofu hf., dags. 22. desember 2025, ásamt bréfi Markarinnar lögmannsstofu hf. til Betri samgangna ohf. og Reykjavíkurborgar, dags. 8. des. 2025.
2. Umsögn T.Ark. dags. 12. mars 2026.

12.03.2026

Minnisblað

Viðtakandi: Reykjavíkurborg
Sendandi: Tark - arkitektar

Efni: Athugasemd við tillögu að deiliskipulagi Suðurlandsbrautar vegna Borgarlínu

Forsaga máls

Deiliskipulag er ein af grundvallarforsendum þess að unnt sé að ráðast í opinberar framkvæmdir af þeirri stærðargráðu sem hér um ræðir. Í deiliskipulagi eru mótaðar þær lykilákvarðanir sem varða útfærslu mannvirkja, legu samgöngukerfa, staðsetningu stöðva og aðgengi ólíkra hópa vegfarenda að hinu byggða umhverfi. Slíkar áætlanir hafa því veruleg áhrif á skipulag borgarrýmis, umferðarflæði, umferðaröryggi og daglegt líf íbúa, rekstraraðila og annarra notenda svæðisins.

Þegar hafa níu deiliskipulagsáætlanir verið samþykktar þar sem gert er ráð fyrir uppbyggingu Borgarlínu. Þær ná meðal annars til Fossvogsbrúar, Nauthólsvíkur, Háskólans í Reykjavík, Nauthólsvegar, Nýs Landspítala, Hlemms, efri hluta Laugavegar og tveggja svæða á Ártúnshöfða. Fyrsti áfangi Borgarlínu, sem liggur frá Ártúnshöfða að Hamraborg um Fossvogsbrú, spannar alls um 12 kílómetra innan Reykjavíkur og er því um að ræða viðamikla breytingu á samgöngukerfi höfuðborgarinnar.

Fyrirliggjandi deiliskipulagsbreyting fyrir Suðurlandsbraut felur í sér verulegar og margþættar breytingar á einni af mikilvægustu samgönguæðum borgarinnar. Gert er ráð fyrir sérakreinum Borgarlínu á miðju götunnar, þremur nýjum stöðvum, breytingum á akreinum fyrir almenna bílaumferð, aukinni áherslu á göngu- og hjólreiðainnviði, breytingum á gatnamótum og verulegri endurskipulagningu bílastæða við Suðurlandsbraut 4–32. Jafnframt er breytingunum ætlað að styðja við markmið aðalskipulags um þéttingu byggðar og aukna nýtingu svæða í nálægð við þróunarás Borgarlínu.

Af gögnum málsins verður ráðið að tilgangur breytinganna sé meðal annars að bæta umferðaröryggi, auka greiðfærni almenningssamgangna, efla virka ferðamáta og styðja við langtímamarkmið stjórnvalda og sveitarfélaga um breytt ferðavenjumynstur á höfuðborgarsvæðinu. Á sama tíma er þó ljóst að breytingarnar munu hafa veruleg áhrif á núverandi umferðarskipan, aðgengi að lóðum og bílastæðum, sem og á dreifingu umferðar um nærliggjandi gatnakerfi. Slíkar breytingar kalla á skýrar forsendur, vandað mat og gagnsæjan rökstuðning.

Með hliðsjón af umfangi framkvæmdarinnar, áhrifum hennar á samgöngur, umferðaröryggi og aðgengi, sem og þeim langtímaforsendum sem byggt er á, teljum við nauðsynlegt að farið verði yfir þær forsendur sem deiliskipulagið byggist á með gaumgæfilegum hætti. Athugasemdir þær sem hér fara á eftir lúta einkum að því hvort nægilegt samgöngumat hafi farið fram, hvort forsendur um afkastagetu og umferðardreifingu standist og hvort útfærsla breytinganna sé í samræmi við meðalhóf, raunhæfar spár, hagsmuni þeirra sem svæðið nota daglega og hvort framkvæmd og áfangaskipting séu nægilega skýrt útfærðar.

T.ARK ARKITEKTAR ehf
HÁTÚN 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Athugasemdir við samgöngumat og forsendur skipulags

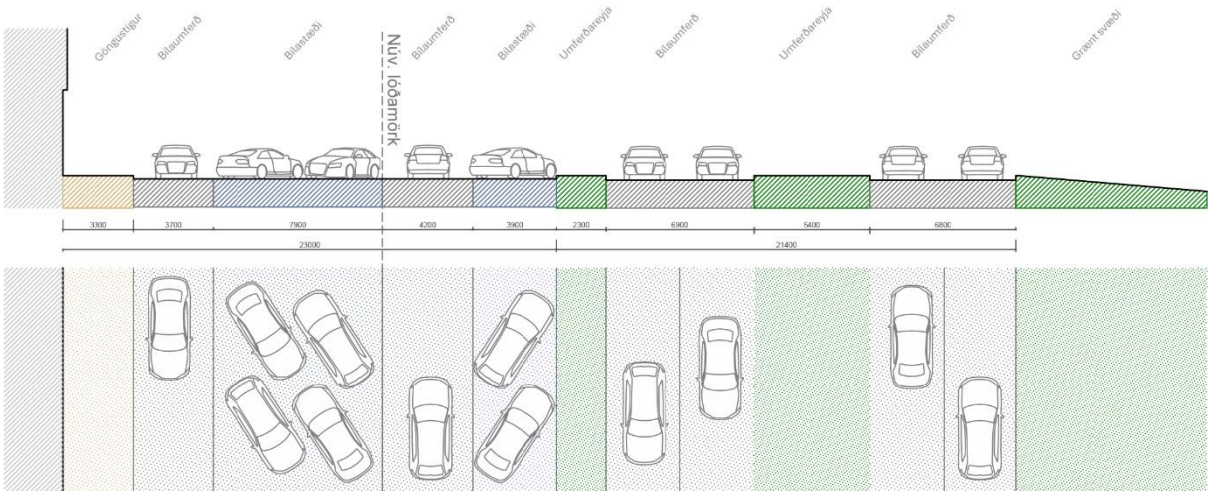
Ekki liggur fyrir, á grundvelli fyrirliggjandi tillögu að deiliskipulagi, hvort sérstakt samgöngumat hafi verið unnið vegna þeirra breytinga sem þar eru lagðar til. Hér með er óskað eftir að slíkt mat verði lagt fram sem hluti af gögnum málsins, eða að öðrum kosti að settur verði fram skýr og efnislegur rökstuðningur fyrir því hvers vegna ekki var talið nauðsynlegt að vinna það.

Sú ósk byggist meðal annars á því að fyrirhugaðar breytingar kunna að hafa neikvæð áhrif á umferðaröryggi, einkum ef bílaumferð mun í auknum mæli dreifast um aðrar götur en nú er. Jafnframt verður að líta til þess að samkvæmt viðeigandi viðmiðum getur sveitarfélag kallað eftir samgöngumati þótt það teljist ekki sjálfkrafa nauðsynlegt, meðal annars þegar uppbygging er staðsett nærri svæði þar sem umferð er þegar þung og tafir algengar á álagstímum, þegar fyrirsjáanlegt er að fyrirhuguð landnotkun leiði til umferðar vöruflutninga að kvöldi, snemma morguns eða í nálægð við íbúðarhverfi, og þegar hætta er talin á neikvæðum áhrifum á umferðaröryggi.

Að okkar mati eiga þessi sjónarmið við í þessu máli. Suðurlandsbraut er ein af stærri samgönguæðum borgarinnar og þegar fyrir er umtalsverð umferð um svæðið. Fyrirhugaðar breytingar á akreinum, gatnamótum og aðkomu að lóðum geta haft áhrif langt út fyrir hið afmarkaða skipulagssvæði, bæði á umferðarflæði og dreifingu umferðar um nærliggjandi götur. Af þeim sökum teljum við ríka ástæðu til að leggja fram sérstakt samgöngumat eða rökstyðja með mjög skýrum hætti hvers vegna slíkt mat hafi ekki verið talið nauðsynlegt.

Jafnframt er mikilvægt að við mat á framkvæmdinni verði tekið mið af bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkur, sem og heildstæðu samhengi skipulags og framkvæmda vegna Borgarlínu á Suðurlandsbraut.

Núverandi staða Suðurlandsbrautar



Mynd.01 Núverandi staða Suðurlandsbrautar

Á Suðurlandsbraut eru nú tvær akreinar í hvora átt, fjögur umferðarljós og hámarkshraði 60 km/klst. Samkvæmt viðmiðum úr HBS getur ein akrein í þéttbýli, við mjög góð skilyrði, ótruflað flæði og 60 km/klst. hámarkshraða, annað allt að 1.800 bifreiðum á klukkustund. Afkastageta götunnar í núverandi

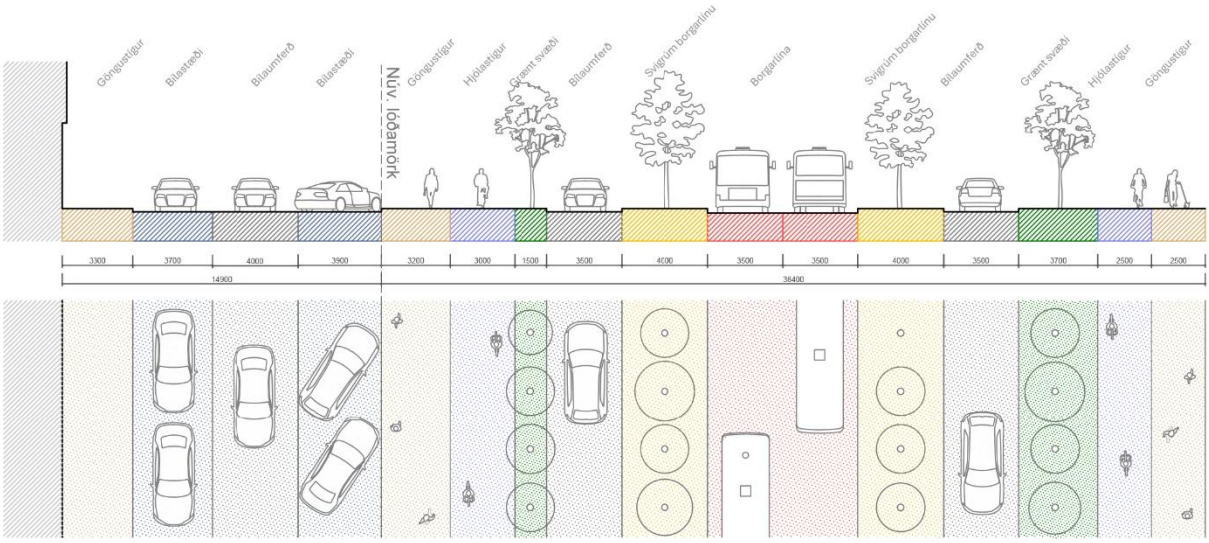
T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

mynd er því fræðilega allt að 3.600 bílar á klukkustund í hvora átt, eða samtals 7.200 bílar á klukkustund í báðar áttir.

Við flæðisreikninga er algengt að miða við mestu klukkustund umferðar að morgni eða síðdegi, sem yfirleitt nemur 8–12% af heildarumferð sólarhrings. Hér er stuðst við 10% sem þumalputtareglu. Ef gert er ráð fyrir að umferðarljós dragi úr afkastagetu um 50% má áætla að raunhæf afkastageta sé um 900 ökutæki á klukkustund á hverja akrein.

Sé sólarhringsumferð 17.500 ökutæki samsvarar það um 1.750 ökutækjum á mestu klukkustund í báðar áttir, eða um 875 ökutækjum á klukkustund í hvora átt. Það er mjög nálægt þeim þolmörkum sem ætla má að gatan búi við ef miðað er við 900 ökutæki á klukkustund á akrein.

Fyrirhugað breytt fyrirkomulag



Mynd.02 Breytt ástand skv. tillögu að deiliskipulagi Suðurlandsbrautar vegna Borgarlínu

Samkvæmt tillögunni er gert ráð fyrir að akreinum fyrir almenna bílaumferð verði fækkað úr tveimur í eina í hvora átt og að hámarkshraði verði lækkaður úr 60 km/klst. í 40 km/klst.

Afkastageta einnar akreinar í þéttbýli við mjög góð skilyrði og 40 km/klst. hámarkshraða er almennt metin allt að 1.600 bifreiðar á klukkustund. Heildarafkastageta Suðurlandsbrautar yrði því, með einni akrein í hvora átt, um 3.200 bílar á klukkustund í báðar áttir.

Ef jafnframt er tekið tillit til tafa vegna umferðarljósa, og afkastagetan lækkuð um 50% í samræmi við hefðbundnar forsendur, yrði raunhæf afkastageta um 1.600 bílar á klukkustund samtals í báðar áttir. Í þeirri nálgun hefur þó ekki verið tekið tillit til frekari tafa sem líklegt er að hljótist af gönguljósum við biðstöðvar Borgarlínu.

Ljóst er að gönguljós við stöðvar Borgarlínu munu stöðva umferð reglulega. Tíðni vagna er áætluð einn vagn á sjö mínútna fresti í hvora átt, eða samtals allt að 17 ferðir á klukkustund auk strætó á 15 mínúta fresti eða 4 sinnum á klukkustund.. Þetta á við um allar þrjár fyrirhugaðar stöðvar á svæðinu. Af því leiðir að umferð getur stöðvast í nokkrar mínútur á hverri klukkustund við hverja stöð, sem dregur enn frekar úr afkastagetu götunnar.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Við mat á sólarhringsumferð er oft miðað við að hún sé 8–10 sinnum meiri en umferð á mestu klukkustund. Hér er stuðst við margfaldarann 9. Með þeirri forsendu væri afkastageta götunnar um 14.400 bílar á sólarhring, þegar tekið hefur verið tillit til tafa vegna umferðarljósa.

Samkvæmt umferðaspá frá árinu 2024 var gert ráð fyrir yfir 21.000 bílum á sólarhring. Sú spá var endurskoðuð árið 2025 og lækkuð í 17.500 bíla á sólarhring.

Hjólaumferð og hjólreiðastígar

TAFLA 4 Lágmarksbreidd sameiginlegs stígs (S), göngustígs (G) og hjólastígs (H) og leiðbeiningar hvenær ætti að skilja að gangandi og hjólandi vegfarendur. Sé göngustígur þétt upp við samfellda hliðarhindrun svo sem girðingu eða húsvegg er æskilegt að hann sé a.m.k. 0,5 m breiðari en hér kemur fram.

Breidd [m]		Gangandi á klst*				
		<15	15-50	50-100	100-200	>200
Hjólandi á klst *	<15	S: 3,0	S: 3,0	S: 3,0	S: 3,5	S: 3,5
	15-50	S: 3,0	S: 3,0	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,5 H: 2,5
	50-100	S: 3,0	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,5 H: 2,5
	100-300	S: 3,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,5 H: 2,5
	300-750	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,5 H: 3,0
	>750	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,5 H: 3,5

* Áætluð umferð á hámarksklukkustund. Eðlilegt er að horfa nokkur ár fram í tímann við áætlun umferðar.

Mynd.03 Tala: Lágmarksbreidd sameiginlegs stígs (S), göngustígs (G) og hjólastígs (H) og leiðbeiningar hvenær ætti að skilja að gangandi og hjólandi vegfarendur. Sé göngustígur þétt upp við samfellda hliðarhindrun svo sem girðingu eða húsvegg er æskilegt að hann sé a.m.k. 0,5 m breiðari en hér kemur fram.

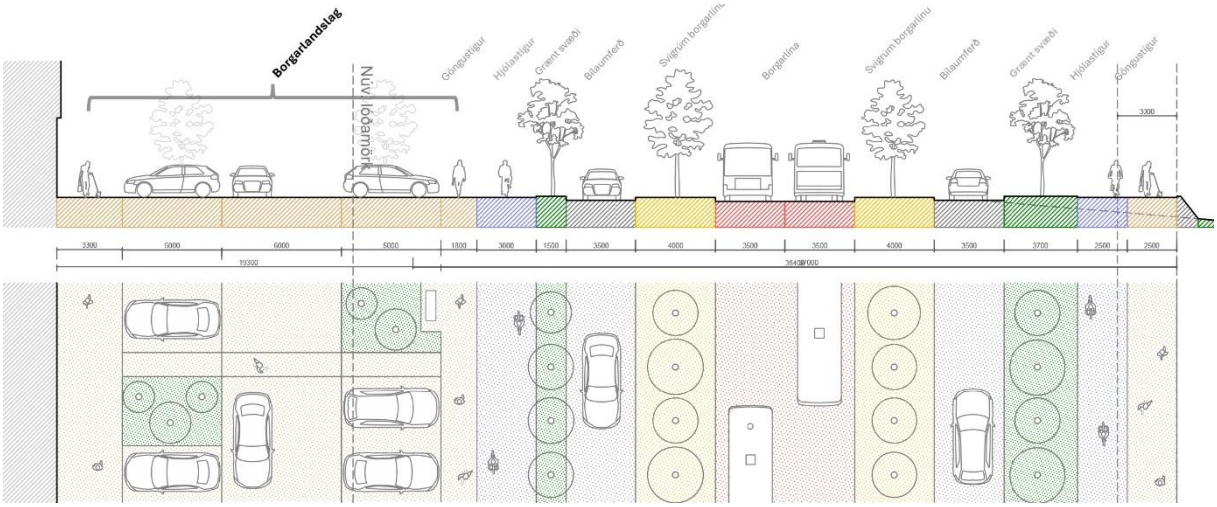
Samkvæmt deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir 2,5–3 metra breiðum hjólreiðastígum beggja vegna Borgarlínu.

Við góð skilyrði má áætla að 1,5 metra breiður hjólastígur í hvora átt, eða samtals 3 metra breiður stígur fyrir umferð í báðar áttir, geti annað um 750 hjólreiðamönnum á klukkustund. Hér er eingöngu átt við einn slíkan stíg öðrum megin við Borgarlínu.

Áætluð hjólaumferð árið 2025 er um 130.000 hjól á ári. Á annatímum getur hún numið allt að 150 hjólum á klukkustund. Gert er ráð fyrir að hlutdeild hjólreiða aukist úr 20% í 30% fram til ársins 2040, sem samsvarar 50% aukningu frá núverandi stöðu. Miðað við þær forsendur gæti hjólaumferð á annatíma orðið um 225 hjól á klukkustund árið 2040. Af því leiðir að einn 3 metra breiður hjólastígur fyrir umferð í báðar áttir, öðrum megin við Borgarlínu, ætti að geta annað þeirri umferð með fullnægjandi hætti.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Færsla á Borgarlínu að Engjateig verði tekin inn sem raunhæfur kostur



Mynd.04 Tillaga að áfangaskiptingu, áfangi 2

Að okkar mati ber að skoða sérstaklega hvort unnt sé að færa legu Borgarlínu með sambærilegum hætti vestan við Vegmúla, að Engjateig, og þegar hefur verið gert austan við gatnamótin. Þar sem legunni hefur þegar verið hnikað austan megin virðist eðlilegt að kanna hvort hófleg færsla, um þrjá metra, geti einnig verið raunhæf vestan megin. Hugsanlegt er að beita sömu lausn, með hlöðnum vegg, og þegar hefur verið mótuð og verður nýtt við útfærslu Borgarlínunnar á Laugavegi eða steypublokkum.

Slík lausn gæti dregið úr röskun á núverandi aðstöðu, einkum hvað varðar aðkomu, bílastæði og starfsemi við götuna, án þess að ganga gegn meginstefnu um sérakreinar Borgarlínu og þróun Suðurlandsbrautar sem borgargötu. Hún gæti jafnframt skapað svigrúm til frekari endurskipulagningar síðar, þegar reynsla hefur fengist af nýju fyrirkomulagi og bílastæðaþörf hugsanlega minnkar.

Við teljum því að þessi útfærsla eigi að vera tekin inn í skipulagsferlið sem raunhæfur valkostur og metin á faglegan og gagnsæjan hátt samhliða annarri útfærslu.

Framkvæmdatími verði leystur með skýrri verndaráætlun fyrir starfsemi og aðgengi

Framkvæmdatími Borgarlínu er ekki aukaatriði heldur sjálfstæður og úrslitaþáttur í því hvort verkefnið geti talist ásættanlegt. Ef gatan verður í reynd lokuð, að hluta eða öllu leyti, í þrjú ár eða lengur, blasir við að rekstrarforsendur starfsemi við hana bresta. Við slíkar aðstæður mun engin eðlileg verslunar- eða þjónustustarfsemi þrífast. Sum fyrirtæki kunna mögulega að flytja starfsemi sína og takmarka tjón sitt, en önnur munu einfaldlega ekki lifa framkvæmdartímann af. Húseigendur verða jafnframt fyrir verulegu tekjutapi vegna skertra eða glataðra leigutekna.

Af þessum sökum er engan veginn nægilegt að vísa almennt til þess að unnt verði að nota svæði núverandi bílastæða sem einhvers konar umferðarlausn á framkvæmdatíma. Slík ráðstöfun er að okkar mati ekki fullnægjandi lausn og mætir hvorki þörfum atvinnustarfsemi, aðgengis né eðlilegs umferðarflæðis. Nauðsynlegt er að gera skýra og trúverðuga verndaráætlun fyrir hvern framkvæmdaráfanga, þar sem fram komi með afdráttarlausum hætti hvernig tryggja eigi aðgengi, rekstrarskilyrði, vörumóttöku, umferð, öryggi og lágmörkun raskana á meðan framkvæmdir standa yfir.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Að okkar mati er ekki nægilegt að leggja fram einungis lokahönnun. Nauðsynlegt er að skilgreina hönnun og framkvæmd fyrir hvern áfanga fyrir sig, með skýrum markmiðum, afmörkuðum vinnusvæðum, tímasetningum, umferðarfyrirkomulagi, hjáleiðum og mótvægisaðgerðum. Án slíkrar áfangahönnunar skapast sú hætta að raunveruleg áhrif verkefnisins verði metin á ófullnægjandi grunni, þar sem tímabundið ástand getur staðið árum saman og haft meiri áhrif á notendur svæðisins en lokalausnin sjálf.

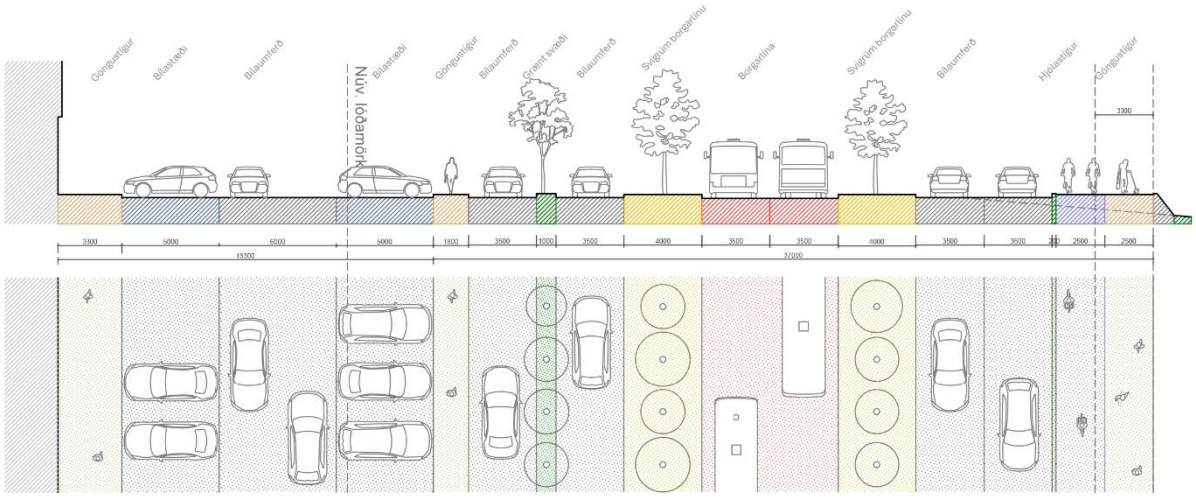
Þetta á sérstaklega við um:

- aðgengi að lóðum, starfsemi og vöruafgreiðslu,
- tímabundin bílastæði og hleðslusvæði,
- öruggar göngu- og hjólaleiðir á framkvæmdatíma,
- stjórn á ryki, hávaða og efnisflutningum,
- leiðarvísun og læsileika fyrir viðskiptavini, starfsfólk og vegfarendur,
- samfellda framvindu framkvæmda þannig að rasksvæði verði ekki stærri en nauðsyn krefur.

Hagaðilar eiga rétt á ítarlegri framkvæmda- og mótvægisáætlun sem sýnir með skýrum hætti hvernig lágmarka eigi tjón og röskun á framkvæmdatíma. Án slíkrar áætlunar er raunveruleg hætta á verulegu tekjutapi, rekstrartruflunum eða jafnvel stöðvun starfsemi fyrirtækja á svæðinu. Ef nýta þarf lóðir sem hjáleiðir eða vinnusvæði þarf jafnframt að skilgreina tímabundin bílastæði og tryggja aðgengi að þjónustu og vöruafgreiðslu allan tímann.

Af þessum sökum teljum við að verkefnið eigi að vera sett fram sem röð skilgreindra framkvæmdaáfanga, þar sem hvert stig sé útfært og metið sem sjálfstætt tímabundið ástand með tilheyrandi gæðakröfum, teikningum og rekstraráætlun.

Niðurstaða



Mynd.04 Tillaga að áfangaskiptingu

Niðurstaða okkar er sú að forsendur deiliskipulagsins séu ekki nægilega traustar, einkum hvað varðar þá ályktun að ein akrein í hvora átt muni geta annað allri þeirri bílaumferð sem gert er ráð fyrir árið 2040.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Samkvæmt framangreindum forsendum virðist slík útfærsla aðeins geta annað um 14.400 bílum á sólarhring, á meðan umferðaspár gera ráð fyrir allt að 21.000 bílum á sólarhring, eða 17.500 bílum þegar tekið hefur verið tillit til áhrifa Sundabrautar. Þá ber einnig að hafa í huga að um er að ræða langtímaspá til 14 ára, sem felur í sér verulega óvissu. Af þeim sökum teljum við eðlilegra að breytingarnar verði innleiddar í áföngum fremur en í einu skrefi.

Að sama skapi teljum við að ekki hafi verið sýnt fram á nauðsyn þess að leggja tvo 3 metra breiða hjólastíga miðað við þá umferðarspá sem lögð er til grundvallar fyrir árið 2040.

Við leggjum því til að í fyrsta áfanga verði áfram tvær akreinar fyrir almenna bílaumferð í hvora átt. Jafnframt verði hönnun svæðisins þannig úr garði gerð að auðvelt verði síðar að breyta syðri akrein í hjólastíg og nýta norðursvæðið sem grænt svæði, ef umferðarspár ganga eftir og jákvæð reynsla fæst af innleiðingu Borgarlínu.

Við leggjum því til eftirfarandi:

1. *Að lagt verði fram sérstakt samgöngumat vegna tillögunnar, eða að öðrum kosti skýr og efnislegur rökstuðningur fyrir því hvers vegna slíkt mat var ekki talið nauðsynlegt.*
2. *Að forsendur um akandi og hjólandi umferð verði endurmetnar með raunhæfum umferðarlíkönum og með tilliti til tafa vegna umferðarljósa, stöðva og gönguljósa.*
3. *Að færsla Borgarlínu vestan við Vegmúla, að Engjateig, verði tekin til skoðunar sem raunhæfur valkostur.*
4. *Að Suðurlandsbraut verði hönnuð með skýrum hætti sem borgargata í samræmi við stefnumótandi markmið um þróunarás, sterk hverfi og mannvænt göturými.*
5. *Að framkvæmdin verði skipulögð og lögð fram í skýrum áföngum, með ítarlegri framkvæmda- og mótvægisáætlun fyrir hvern áfanga.*
6. *Að tryggt verði að aðgengi að lóðum, starfsemi, vöruafgreiðslu og bílastæðum haldist virkt á framkvæmdatíma og að gert verði ráð fyrir viðeigandi mótvægisaðgerðum.*

Með slíkri nálgun teljum við unnt að ná fram betri, vandaðri og varanlegri lausn fyrir borgina, draga úr óþarfa tjóni og röskun, lágmarka ágreining og tryggja að núverandi starfsemi og aðgengi séu ekki sett í óþarfa hættu.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Viðbót við umsögn 50, fylgiskjal sem fórst fyrir að hengja við umsókn.

Mörkin lögmannsstofa hf.

Gunnar Jónsson, hrl.

Höfundur: Gunnar Jónsson

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

51.1.Bréfaskipti við borg og Betri samgöngur.pdf

22. desember 2025

Mörkin lögmannsstofa hf.
Suðurlandsbraut 4
b.t. Gunnars Jónssonar
sent á netfangið gunnar@law.is

Svör Reykjavíkurborgar við athugasemdir og ábendingar lóðarhafa Suðurlandsbrautar 4-16 varðandi deiliskipulags áætlunar Suðurlandsbraut.

Þann 8. desember 2025 barst bréf frá Mörkinni lögmannsstofu hf., f.h. eigenda fasteigna og lóðarhafa við Suðurlandsbraut 4–16. Bréfið er ritað af Gunnari Jónssyni, lögfræðingi, og var sent í framhaldi af samráðsfundum sem haldnir hafa verið vegna vinnslu á deiliskipulagstillögu fyrir Borgarlínu um Suðurlandsbraut, sem og samtala um mögulegar útfærslur innan lóða á bílastæðaplön norðan við húsin að Suðurlandsbraut 4–16 (næst götunni).

Í bréfinu eru settar fram athugasemdir og ábendingar, sem skiptast í fimm meginatriði og tuttugu almennar athugasemdir. Í þessu svari er leitast við að fara yfir framkomin sjónarmið og svara þeim eins ítarlega og kostur er.

Meginatriði:

1. Mikil og fjölþætt atvinnustarfsemi er á Suðurlandsbraut 4-16. Veruleg uppbygging hefur verið á undanförnum árum. Kynntar framkvæmdir myndu valda þessari starfsemi verulegum skakkaföllum, jafnvel hreinu tjóni.

   Svör Reykjavíkurborgar:

   Benda má á að með tilkomu Borgarlínu og góðrar tengingar hennar meðal annars við ný stór hverfi í Ártúnshöfða og Keldnalandi mun fjöldi fólks sem ferðast um Suðurlandsbraut aukast mikið, sem ætti að teljast sem mjög jákvætt fyrir verslanir og þjónustu við götuna.

   Í dag ferðast um götuna um 3 þús. manns með almenningssamgöngum og um 20 þús. bílar á dag. Árið 2040 er spáð að um 21 þús. manns ferðist um götuna með almenningssamgöngum á dag og um 17 þús. bílar.

   Varðandi framkvæmdatímann sjálfan verður lögð áhersla á að halda umferð um götuna opinni og lágmarka rask eins og kostur er.

2. Tjónið yrði tvíþætt. Annars vegar röskun á framkvæmdatíma, sem í ljósi reynslu má ætla að verði langur. Hins vegar varanlegt tjón vegna fyrirhugaðrar fækkunar bílastæða. Til skoðunar hlýtur að koma annars vegar hvernig tjón yrði bætt og hins vegar hvað gera mætti til þess að lágmarka tjónið. Almennt hlýtur að vera betra fyrir alla hlutaðeigandi að koma í veg fyrir tjón en bæta. Það samræmist einnig betur reglum um meðalhóf

Reykjavík

Svör Reykjavíkurborgar:

Sjá svar fyrir ofan, nr. 1.

3. Húsin sunnan Suðurlandsbrautar eru há og mynda þétta húsaröð í fáeinna metra fjarlægð frá Suðurlandsbrautinni. Norðan Suðurlandsbrautar er miklu meira svæði til ráðstöfunar. Fullyrða má að framkvæmdir þar myndu ekki valda neinu viðlíka tjóni og fyrirætlanir sem kynntar hafa verið myndu valda á húsaröðinni sunnan Suðurlandsbrautar. Það er því krafa okkar að kannað verði hvort ekki megi færa framkvæmdir til norðurs og takmarka tjónið með þeim hætti.

Svör Reykjavíkurborgar:

Í kjölfar fyrstu funda með lóðarhöfum í febrúar–apríl var þessi athugasemd sérstaklega tekin til skoðunar. Unnið var ítarlegt mat á möguleikum til að færa götusniðið norðar til að minnka áhrif á hús sunnan Suðurlandsbrautar.

Niðurstaðan var tvíþætt:

Fyrir framan Suðurlandsbraut 18–32: Á þessum kafla reyndist mögulegt að færa götusniðið norður á við, og hefur það verið gert í endurbættri tillögu.

Fyrir framan Suðurlandsbraut 4–16: Mjög erfitt er að færa götusniðið norðar á þessum hluta. Ástæðan er m.a. verulegur landhalli norðan Suðurlandsbrautar sem takmarkar mögulegar tilfærslur. Vestast á svæðinu er það ekki framkvæmanlegt vegna legu Engjateigs. Slík breyting myndi einnig krefjast þess að gatnamótin við Reykjaveg yrðu færð til, en sú aðgerð er óraunhæf vegna landhalla og myndi kalla á umfangsmiklar landfyllingar með verulegum kostnaði og raski á mun stærra svæði.

4. Verkefnið, eins og lagt er upp með það, myndi valda verulegri fækkun bílastæða við eignirnar. Það myndi rýra þær að verðmætum og gæðum umfram það sem við verður unað. Sennilega myndi það t.d. ganga af verslunar-, veitingarekstri á svæðinu dauðum, þ.e. rekstri sem reiðir sig á stöðuga umferð viðskiptavina sem fara annað ef aðgengi er ekki gott og bílastæða ekki fyrir hendi. Hið sama gildir um aðra margvíslega þjónustustarfsemi. Þessi starfsemi myndi að líkindum ekki lifa framkvæmdina af

Svör Reykjavíkurborgar:

Benda má á að með tilkomu Borgarlínu og góðrar tengingar hennar meðal annars við ný stór hverfi í Ártúnshöfða og Keldnalandi mun fjöldi fólks sem ferðast um Suðurlandsbraut aukast mikið, sem ætti að teljast sem mjög jákvætt fyrir verslanir og þjónustu við götuna. Í dag ferðast um götuna um 3 þúsund manns með almenningssamgöngum og um 20 þúsund bílar á dag. Árið 2040 er spáð að um 21 þúsund manns ferðist um götuna með almenningssamgöngum á dag og um 17 þúsund bílar.

Í dag eru um 800 bílastæði á og við lóðir Suðurlandsbrautar 4-16 og áætluð fækkun er um 150 stæði, en endanleg ræðst sá fjöldi af þeirri útfærslu sem valin verður innan lóða fyrir framan húsin.

Með endurskipulagningunni er leitast við að bæta skipulag svæðisins, dreifa stæðum markvissar, skýra akstursleiðir og styrkja aðgengi og umferðaröryggi fyrir alla vegfarendur. Þrátt fyrir fækkun verður áfram um að ræða verulegt stæðaframboð, og lóðarhafar munu áfram hafa möguleika á að auka stæðafjölda innan sinna lóða ef þörf krefur.

Engin gögn liggja fyrir sem benda til þess að þjónusta eða verslunarrekstur muni hætta starfsemi vegna breytinganna. Reynslan af sambærilegri endurhönnun annars staðar sýnir að bætt umhverfi, betri tengingar og öruggari aðkoma geta haft jákvæð langtímaáhrif á rekstur og umferð.

Breytingarnar eru jafnframt unnar í virku samtali við lóðarhafa með það að markmiði að finna bestu mögulegu lausnir fyrir svæðið.

5. Grundvallaratriði er að ekki sé lagt af stað í verkefnið fyrr en búið er að útfæra það í smáatriðum og huga að þeirri stóru mynd, sem hefur verið lýst í töluliðnum hér að framan

Svör Reykjavíkurborgar:

Stefnumörkun fyrir Suðurlandsbraut hefur verið unnin stöðugt frá árinu 2005, þ.e. undanfarin 20 ár, með tilheyrandi umferðargreiningum á öllum stigum þeirrar vinnu. Fyrst í Samgöngustefnu Reykjavíkurborgar 2006 og Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar fyrir árin 2010-2030, í Svæðisskipulagi Höfuðborgarsvæðisins fyrir árin 2015-2040, Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040, Frumdragaskýrslu Borgarlínu og Rammahluta Aðalskipulags ásamt því að lokið hefur verið við forhönnun Suðurlandsbrautar. Í þessari vinnu hafa verið unnar valkostagreiningar til að meta ólíka kosti til þróunar svæðisins og umferðar til framtíðar.

Stefnumörkun og undirbúningur fyrir þetta svæði og alla lotu 1 hefur því staðið yfir um langt skeið og byggir á heildstæðri vinnu og greiningum á mismunandi stigum. Deiliskipulagstillagan er unnin á grundvelli þeirrar vinnu og er nú á því stigi að fara í formlegt auglýsinga- og samráðsferli.

Verður leitast til að halda áfram að vanda vel til verka á fösum hönnunar og framkvæmda.

Almennar ábendingar, spurningar og önnur praktísk atriði

1. Kappkosta þarf um að framkvæmdatími verði svo skammur sem auðið er og verkið þannig skipulagt að sem minnstu tjóni valdi. Liður í því er að ekki sé lagt upp í verkefnið fyrr en búið er að tryggja fjármögnun.

Svör Reykjavíkurborgar:

Lögð er áhersla á að framkvæmdatími verði eins skammur og raunhæft er og að frágangur og skipulag framkvæmdasvæðis dragi sem mest úr neikvæðum áhrifum á starfsemi og aðgengi. Þetta verður útfært nánar í verk- og framkvæmdaáætlun þegar þar að kemur. Borgarlínuverkefnið er nú þegar með tryggða fjármögnun með Samgöngusáttmálanum.

2. Nauðsynlegt verður að halda eigendum upplýstum og gefa þeim kost á að koma sjónarmiðum sínum á framfæri. Gott og uppbyggilegt samtal er best til þess fallið að fá fram niðurstöðu sem nokkur sátt getur orðið um.

Svör Reykjavíkurborgar:

Hefur verið lögð áhersla á gott samráð og reglubundna upplýsingagjöf til lóðarhafa. Haldnir hafa verið samráðsfundir á tímabilinu febrúar–maí og síðar í september–október, á milli þeirra funda var deiliskipulagstillagan endurskoðuð og breytt. Jafnframt voru skoðaðar mismunandi útfærslur á bílastæðum innan lóða sem kynntar voru fyrir lóðarhöfum.

Tillagan fer nú í formlegt auglýsingaferli, þar sem lóðarhöfum gefst kostur á að koma á framfæri frekari athugasemdum samkvæmt skipulagslögum. Samhliða auglýsingatíma verður unnið að mati á framkvæmdaleiðum, en þrjár tillögur liggja nú fyrir og verður boðað til viðræðufundar um þær. Við undirbúning og framkvæmd verður leitast við að tryggja gott upplýsingaflæði til hlutaðeigandi aðila.

3. Farið er fram á að upplýst verði um hver umferðarþungi (bíla) á þessum hluta Suðurlandsbrautar sé nú og hvað sé áætlað um hann að verkefninu loknu.

Svör Reykjavíkurborgar:

Í dag ferðast um götuna um 3 þúsund manns með almenningssamgöngum og um 20 þúsund bílar á dag. Árið 2040 er spáð að um götuna muni ferðast um 21 þúsund manns með almenningssamgöngum og um 17 þúsund bílar á dag.

4. Áætlanir standa til þess að breyta Suðurlandsbraut í eina akrein í hvora átt. Myndi það ekki leiða til þess að umferð færðist nær húsunum, á akbrautir bílastæðanna, og inn í húsagötur? Hlyti ekki að vera markmið að koma í veg fyrir það?

Svör Reykjavíkurborgar:

Samkvæmt umferðargreiningu sem gerð var í tengslum við umhverfismat Borgarlínu mun umferðin færast að hluta yfir á Sæbraut og Miklubraut. Samkvæmt þeirri greiningu minnkar bílaumferð einnig á Reykjavegi sem er jákvætt. Ólíklegt er að umferð leiti inn á bílastæði þar sem umferð þar er mjög hæg.

5. Fyrirhugað er að hafa tvær stoppistöðvar Borgarlínu á Suðurlandsbraut, frá Kringlumýrarbraut að Orkuveitu. Borgarlínan á að liggja á milli akreina og því reiknað með gönguljósum yfir Suðurlandsbrautina beggja vegna, að stoppistöðvunum. Myndi það leiða til annars en að umferð um Suðurlandsbrautina yrði nánast stopp allan daginn, með mikilli tjóni borgarlífinu?

Svör Reykjavíkurborgar:

Samhliða verkhönnun verður gerð umferðarhermun til að besta hönnun umferðarljósastýringa fyrir gatnamót og gönguþveranir. Borgarlínan verður í forgangi en jafnframt eru umferðarljósafasarnir bestaðir þannig að önnur umferð, gangandi, hjólandi og bíla, gangi sem best fyrir sig.

6. Væri önnur leið tæk en undirgöng við stoppistöðvar, yrði borgarlínan á milli akreina Suðurlandsbrautar? Þau mætti hanna sem skjól gegn rysjóttum veðrum. Það gengur í öllu falli ekki að umferð á Suðurlandsbraut hreyfist ekki, vegna gangandi vegfarenda á leið í borgarlínuna.

Svör Reykjavíkurborgar:

Með því að beina gangandi og hjólandi um undirgöng er verið að gera hlykk á leið þeirra, þ.e. lengja göngu- og hjólavegalengdir og minnka gæði aðgengisins. Slíkt samræmist ekki stefnu verkefnisins um að setja gangandi vegfarendur, hjólandi og notendur almenningssamgangna í forgang. Auk þess valda undirgöng óöryggistilfinningu meðal gangandi og hjólandi vegfarenda sem nota þau.

7. Einhverjir báru brigður á mælingu á staðanotkun, sem kynnt var á fundum. Upplifun eigenda er almennt sú að nánast öll stæði við húsaröðina séu upptekin á hefðbundnum vinnutíma.

Svör Reykjavíkurborgar:

Greiningin var unnin fyrir allt svæðið á milli Ármúla og Suðurlandsbrautar 19. mars 2025 sem var hefðbundinn vinnudagur. Greiningin gaf góða heildarmynd af nýtingu stæðanna á svæðinu í heild sinni. Niðurstöður greiningarinnar sýndi nánast fulla nýtingu fyrir framan húsin en tækifæri liggja aftan við hús og með stýringu.

8. Efast var um réttmæti þess að telja saman stæði við Suðurlandsbraut og Ármúla. Akleiðir á milli gatnanna eru ekki greiðar og hringsól í leit að stæði myndi aðeins auka á vandann. Bílastæðavandi við Ármúla er mikill fyrir og flest stæðin merkt þeirri starfsemi sem í hverju húsi er. Ármúlinn getur því ekki leyst bílastæðaþörf Suðurlandsbrautar.

Svör Reykjavíkurborgar:

Við bílastæðagreininguna var ákveðið að leggja stærra svæði undir talningu, þ.e. bæði Suðurlandsbraut, Lágmúla og Ármúla. Ástæðan er sú að Reykjavíkurborg mun vinna að heildstæðri þróunaráætlun fyrir atvinnusvæðið í Múlunum. Talningin var framkvæmd með dróna og því var unnt að ná yfir víðara svæði án aukins kostnaðar eða vinnu.

Það er hins vegar ekki lagt til í þessari vinnu að bílastæði við Ármúla séu hugsuð til að leysa bílastæðaþörf Suðurlandsbrautar. Greiningin er fyrst og fremst til að fá heildarmynd af núverandi stöðu á svæðinu og styður við áframhaldandi skipulagsvinnu. Útfærslur og ákvarðanir um aðgengi og stæði við Suðurlandsbraut byggjast áfram á stöðunni á þeim lóðum sérstaklega.

9. Kynntar tillögur að framkvæmdarleiðum voru ræddar. Strax varð ljóst að enginn vilji væri til þess að gefa eftir af lóðum, svo sem felst í tillögu nr. 1.

Svör Reykjavíkurborgar:

Tillagan var kynnt sem hugmynd á samráðsfundum og jafnframt hluti af skjali þar sem settar voru fram þrjár tillögur að mögulegum framkvæmdaleiðum, dags. 10. nóvember 2025, meðal annars í þeim tilgangi að veita heildaryfirlit yfir valkosti og skapa samanburðargrundvöll við aðrar útfærslur.

Í áframhaldandi vinnu verður horft til frekari þróunar á framkvæmdaleiðum, þar á meðal mögulegra afbrigða eða millilausna, eftir því sem tilefni og forsendur gefa.

10. Varðandi tillögu nr. 2 og 3 fá eigendur ekki skilið hvaða rök gætu staðið til þess að þeir yrðu að bera kostnað af raski á lóðum sínum vegna framkvæmda við

Svör Reykjavíkurborgar:

Hlutfallisleg skipting kostnaðar lóðarhafa hefur ekki enn verið ákveðin og verður unnin á grundvelli nánari hönnunar og samráðs.

Í dag er staðan sú að lóðarhafar hafa að hluta nýtt borgarland undir bílastæði. Þar sem borgin mun nú nýta þetta landrými á annan hátt þá þarf endurskipulagning bílastæðaplana að fara fram innan lóða, til að tryggja að nýting lóða verði sem hagstæðust.

Þetta er því ekki krafa um að lóðarhafar beri kostnað af framkvæmd Borgarlínu, heldur hluti af þeirri vinnu að gera bílastæðaplön starfhæf á ný, þegar fyrirkomulag borgarlands breytist.

11. Í athugasemdum hönnuða á aðaluppdrætti byggingar kemur fram að gangstéttir, sem alla jafna liggja utan lóðarmarka, séu á lóðum eigenda upp við húsin á Suðurlandsbraut og tillit þurfi að taka til þess við útreikninga bílastæða. Gangstéttunum verður ekki breytt og áfram hlýtur að verða að taka mið af þessu fyrirkomulagi.

Svör Reykjavíkurborgar:

Með fyrirhuguðum breytingum á fyrirkomulagi borgarlands verður komið fyrir nýjum gangstéttum og hjólastígum meðfram Suðurlandsbraut sem mynda aðalgönguleiðir svæðisins. Því verða þær gangstéttir sem liggja inni á lóðum við húsin ekki lengur megin umferðarleiðir gangandi vegfarenda, þó að áfram þurfi að tryggja gott og öruggt aðgengi frá þeim að húsunum.

Ef tillaga 1 yrði fyrir valinu myndu þessar gangstéttir, sem í dag liggja innan lóða, færast alfarið á ábyrgð Reykjavíkurborgar hvað varðar hönnun, framkvæmd og viðhald, í samræmi við það sem fram kemur í tillögunni.

12. Samkvæmt gildandi deiliskipulagi var upphaflega kveðið um eitt bílastæði fyrir hverja 35 fm. gólfflatar á þeim húsum sem á svæðinu eru. Slakað var á kröfunum vegna við- og nýbygginga í eitt stæði fyrir hverja 50 fm. Væntanlega liggur fermetrafjöldi kvaðarinnar einhversstaðar þar á milli núna. Hver yrði sú tala miðað við áform sem hafa verið kynnt eigendum, takmörkuð við Suðurlandsbraut 4–16?

Svör Reykjavíkurborgar:

Ekki er áformað að breyta gildandi bílastæðaskilmálum fyrir Suðurlandsbraut 4–16, þrátt fyrir að nýjustu bílastæðaviðmið Reykjavíkurborgar miði annars við hámarksfjölda bílastæða á hverja fermetra og almennt lægri hlutdeild stæða. Í þeirri stefnu er jafnframt krafa um lágmarksfjölda hjólastæða í tveimur flokkum, langtíma og skammtíma.

Í gildandi deiliskipulagi eru til staðar heimildir fyrir tvíhæða bílageymslur inná lóðum aftan við húsin. Skilmálarnir gera jafnframt ráð fyrir og hvetja til þess að lóðarhafar sameinist um sameiginlega bílageymslu og skapi rými fyrir græn svæði, sem getur leitt til hagkvæmari uppbyggingar og betri landnýtingar.

Með þessum heimildum má gera ráð fyrir að mögulegt sé að bæta við bílastæðum á nær öllum lóðum. Tekið skal fram að bílageymslur hafa nú þegar verið byggðar á lóðum 8–10 og 12. Skoða þarf nánar bílastæðabókhald lóðanna þegar vinna hefst við breytingu á deiliskipulagi fyrir lóðirnar við Suðurlandsbraut 4-16.

13. Núverandi fjöldi bílastæða hefur verið óbreyttur um áratugaskeið og er þegar allt of knappur með aukinni umferð á liðnum árum. Bílastæðin, jafnvel þótt séu á borgarlandi að hluta, hafa í reynd verið hluti eignanna við Suðurlandsbraut. Bílastæði við götur eru almennt á landi sveitarfélags, a.m.k. að verulegu leyti. Minnsta skerðing á bílastæðum frá því sem nú er myndi fela í sér gríðarlega skerðingu á gæðum eignanna. Eigendur telja hana ekki koma til greina.

Svör Reykjavíkurborgar:

Þó bílastæði við Suðurlandsbraut hafi verið nýtt af lóðarhöfum í gegnum tíðina hafa þau í reynd ekki verið hluti einstakra eigna, heldur borgarlands. Með fyrirhuguðum breytingum er Reykjavíkurborg því ekki að taka stæði af lóðum heldur að endurskipuleggja borgarlandið og gera rými fyrir gangandi, hjólandi og almenningssamgöngur í takt við breyttar áherslur í samgöngum.

Einhver fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut er óhjákvæmileg í þessu ferli, en mikilvægt er að benda á að heimildir eru til staðar aftan við hús fyrir uppbyggingu bílastæðahúss á flestum lóðum. Þær heimildir gera lóðarhöfum kleift að bæta við bílastæðum og mæta þörf innan eigin lóðarmarka, óháð breytingum á borgarlandi framan við húsin.

Þegar litið er til mögulegrar skerðingar á gæðum eignanna þá liggja engin gögn fyrir sem benda til þess að þessar breytingar muni orsaka slíku. Reynslan af sambærilegri endurhönnun annars staðar sýnir reyndar að bætt umhverfi, betri tengingar og öruggari aðkoma geta haft jákvæð langtímaáhrif á rekstur og umferð.

14. Markmið borgarlínu hefur verið að draga úr frekari fjölgun bíla. Ekki er líklegt að bílum fækki að mun frá því sem nú er. Sé það rétt forsendan, getur tillaga um gríðarlega fækkun bílastæða illa gengið upp. Yrði reyndin sú að dregi verulega úr umferð mætti breyta hluta þess sem lagt yrði undir bílastæði í vistvænni svæði.

Svör Reykjavíkurborgar:

Borgarlína mun breyta ferðavenjum. Samkvæmt umferðargreiningu sem gerð var samhliða umhverfismati mun ferðum bíla fækka á Suðurlandsbraut. Gegnumstreymisumferð sem á ekki erindi á Suðurlandsbraut færist á aðra stofnvegi sem mun veita meira rými fyrir þau sem eiga erindi í hverfið.

15. Uppbygging þjóðarhallar og íþróttamannvirkja í Laugardal, ef af yrði, myndi auka umferð á svæðinu gríðarlega, a.m.k. á þeim stundum sem viðburðir stæðu yfir. Athuga ætti hvort hægt væri að koma upp bílastæðahúsi norðan Suðurlandsbrautar.

Svör Reykjavíkurborgar:

Ábendingunni hefur verið komið á framfæri við ábyrgðaraðila verkefnisins og verður hún skoðuð í tengslum við frekari vinnu.

16. Gæta verður meðalhófs og fara þá tækileið að markmiðin sem veldur minnstu röskun. Eigendur eiga bágt með að sætta sig við svar frá samráðsfundi 29. september sl., um að „ekki [sé] hægt að færa götusnið lengra norður". Þeir sjá ekki að nokkur efnisleg rök standi gegn því að hnika Suðurlandsbrautinni norðar, sem mun reyndar fyrirhugað austan Vegmúla. Með færslu norðar yrði byrðunum jafnað á þá sem eiga að bera þær, en eigendur Suðurlandsbrautar 4–16 ekki látnir bera mun meiri byrðar en aðrir. Það samræmdist betur meðalhófi.

Svör Reykjavíkurborgar:

Mjög erfitt er að færa götusniðið norðar á þessum hluta. Ástæðan er m.a. verulegur landhalli norðan Suðurlandsbrautar sem takmarkar mögulegar tilfærslur. Vestast á svæðinu er það ekki framkvæmanlegt vegna legu Engjateigs. Slík breyting myndi einnig krefjast þess að gatnamótin við Reykjaveg yrðu færð til, en sú aðgerð er óraunhæf vegna landhalla og myndi kalla á umfangsmiklar landfyllingar sem hefðu í för með sér verulegan kostnað og rask á mun stærra svæði.

17. Augljós lausn virðist að leggja borgarlínuna norðan Suðurlandsbrautarinnar. Það yrði örugglega mun viðurhlutaminna og einfaldara að öllu leyti en núverandi áform. Hvers vegna að leggja borgarlínuna á milli akreina Suðurlandsbrautar, megi leggja hana norðan við hana? Eigendur telja það langbesta kostinn. Hann fæli líka í sér að mildasta leið að markinu yrði farin. Meðalhófs væri þar með gætt.

Svör Reykjavíkurborgar:

Norðan megin við Suðurlandsbraut er lítil eða engin byggð og því yrði legan þar síður í takt við þarfir notenda. Lega í miðju skapar jafnframt skýrari og öruggari rými fyrir alla ferðamáta og tryggir bestu mögulegu tengingar fyrir notendur verslunar og þjónustu og starfsmönnum við Suðurlandsbraut að stöðvum Borgarlínunnar.

Við hönnun hágæða almenningssamgangna er mikilvægt að lágmarka fjölda akreina sem gangandi og hjólandi vegfarendur þurfa að þvera til að komast að brautarpalli. Þess vegna er meginreglan að leggja Borgarlínuna í miðrými vegarins og er það gert að lang mestu leyti í Borgarlínuverkefninu. Það verður því það götusnið sem vegfarendur munu þekkja og einfaldar einnig gatnamót og læsileika þeirra fyrir alla vegfarendur gatnamóta.

Leiðin hefur því verið metin sem sú hagkvæmasta, öruggasta og notendavænasta þegar tekið er mið af umferðaröryggi, aðgengi og skipulagssjónarmiðum á svæðinu.

18. Færsla borgarlínunnar norður fyrir Suðurlandsbrautina myndi varna viðbótarálagi á nærliggjandi stofnbrautir, svo sem Miklubraut og Sæbraut og koma í veg fyrir stóraukna umferð um nærliggjandi húsagötur, sem ella blasir við.

Svör Reykjavíkurborgar:

Samkvæmt umferðargreiningu sem gerð var í tengslum við umhverfismat Borgarlínu er tilfærsla umferðar helst yfir á Sæbraut og Miklubraut. Samkvæmt þeirri greiningu minnkar bílaumferð einnig á Reykjavegi sem er jákvætt. Ólíklegt er að umferð leiti inn á bílastæði þar sem umferð þar er mjög hæg.

19. Gæta ber jafnræðis við framkvæmdirnar. Okkur er ljóst, að tillögurnar fela í sér skerðingu fyrir granna okkar hinumegin Vegmúlans líka. Hún er samt að mun minni en sú sem okkar hópi er ætlað að þola. Það hlýtur að vera markmið að deila byrðunum svo jafnt sem auðið er og koma með sama hætti fram við þá sem fyrir verða á sama svæði.

Svör Reykjavíkurborgar:

Þetta er unnið með sambærilegum hætti þvert á alla 14,5 km leið lotu 1 af Borgarlínunni, eftir því sem kostur er.

20. Undirritaður hefur aðeins farið yfir lóðarleigusamning vegna Suðurlandsbrautar 4. Hann var undirritaður 23. nóvember 1962, gerður á grundvelli ákvörðana bæjarráðs frá 17. desember 1957 og 1. ágúst 1961. Má ganga út frá því að lóðarleigusamningarnir séu allir efnislega eins?

Svör Reykjavíkurborgar:

Nei, lóðarleigusamningar á svæðinu eru ekki allir efnislega sambærilegir.

f.h. skipulagsfulltrúa Reykjavíkur,
Ólöf Guðbjörg Söebech
Verkefnastjóri Borgarlínu

Reykjavík

Mörkin lögmannsstofa hf.

Betri samgöngur ohf.
Reykjavíkurborg
b.t. Hildar Ingu Rósar Guðmundsdóttur
aðeins sent á netfangið hildur@vsb.is

Varðar Borgarlínu, Suðurlandsbraut 4-16.

Vísað er til funda og annarra samskipta við eigendur ofangreindra eigna og boðaðs fundar á morgun. Bréfið er aðeins sent á viðtakanda, sem fulltrúa Betri samgangna ohf. og Reykjavíkurborgar.

Eigendur eignanna hafa átt í samskiptum sín í milli og hist í því skyni að stilla saman strengi. Undirrituðum var falið að draga saman athugasemdir og spurningar sem af spruttu og koma á framfæri við þá sem eru í forsvari fyrir verkefnið.

Sem vænta mátti gætti að einhverju leyti mismunandi sjónarmiða og áherslna. Samhljómurinn var þó miklu ríkari en hitt sem greindi að. Hér á eftir verður gerð nokkur grein fyrir þeim sjónarmiðum, sem mikilvægust má telja.

Þess er óskað að þeir sem eru í forsvari fyrir verkefnið hafi svör þar sem svara er óskað á næsta fundi. Þurfi að fresta honum um skemmri tíma til þess, væri á því fullur skilningur.

Við viljum byrja á því að draga fram, í fáeinum liðum, það sem við sjáum sem aðalatriði málsins.

1. Mikil og fjölþætt atvinnustarfsemi er á Suðurlandsbraut 4-16. Veruleg uppbygging hefur verið á undanförnum árum. Kynntar framkvæmdir myndu valda þessari starfsemi verulegum skakkaföllum, jafnvel hreinu tjóni.
2. Tjónið yrði tvíþætt. Annars vegar röskun á framkvæmdatíma, sem í ljósi reynslu má ætla að verði langur. Hinsvegar varanlegt tjón vegna fyrirhugaðrar fækkunar bílastæða. Til skoðunar hlýtur að koma annars vegar hvernig tjón yrði bætt og hins vegar hvað gera mætti til þess að lágmarka tjónið. Almennt hlýtur að vera betra fyrir alla hlutaðeigandi að koma í veg fyrir tjón en bæta. Það samræmdist einnig betur reglum um meðalhóf.
3. Húsin sunnan Suðurlandsbrautar eru há og mynda þétta húsaröð í fáeinna metra fjarlægð frá Suðurlandsbrautinni. Norðan Suðurlandsbrautar er miklu meira svæði til ráðstöfunar. Fullyrða má að framkvæmdir þar myndu ekki valda neinu viðlíka tjóni og fyrirætlanir sem kynntar hafa verið myndu valda á húsaröðinni sunnan Suðurlandsbrautar. Það er því krafa okkar að kannað verði hvort ekki megi færa framkvæmdir til norðurs og takmarka tjónið með þeim hætti.
4. Verkefnið, eins og lagt er upp með það, myndi valda verulegri fækkun bílastæða við eignirnar. Það myndi rýra þær að verðmætum og gæðum umfram það sem við verður unað. Sennilega myndi það t.d. ganga af verslunar-, veitingarekstri á

svæðinu dauðum, þ.e. rekstri sem reiðir sig á stöðuga umferð viðskiptavina sem fara annað ef aðgengi er ekki gott og bílastæði ekki fyrir hendi. Hið sama gildir um aðra margvíslega þjónustustarfsemi. Þessi starfsemi myndi að líkindum ekki lifa framkvæmdatíma af.

5. Grundvallaratriði er að ekki sé lagt af stað í verkefnið fyrr en búið er að útfæra það í smáatriðum og huga að þeirri stóru mynd, sem hefur verið lýst í töluliðunum hér að framan.

Athugasemdirnar sem eftir fara eru almennar ábendingar, spurningar og önnur praktísk atriði, mikilvæg en mega ekki skyggja á aðalatriðin í liðum 1-5 að framan.

1. Kappkosta þarf um að framkvæmdatími verði svo skammur sem auðið er og verkið þannig skipulagt að sem minnstu tjóni valdi. Liður í því er að ekki sé lagt upp í verkefnið fyrr en búið er að tryggja fjármögnun.
2. Nauðsynlegt verður að halda eigendum upplýstum og gefa þeim kost á að koma sjónarmiðum sínum á framfæri. Gott og uppbyggilegt samtal er best til þess fallið að fá fram niðurstöðu sem nokkur sátt getur orðið um.
3. Farið er fram á að upplýst verði hver umferðarþungi (bíla) á þessum hluta Suðurlandsbrautar sé nú og hvað sé áætlað um hann að verkefninu loknu.
4. Áætlanir standa til þess að breyta Suðurlandsbraut í eina akrein í hvora átt. Myndi það ekki leiða til þess að umferð færðist nær húsunum, á akbrautir bílastæðanna, og inn í húsagötur? Hlýtur ekki að vera markmið að koma í veg fyrir það?
5. Fyrirhugað er að hafa tvær stoppistöðvar borgarlínu á Suðurlandsbraut, frá Kringlumýrarbraut að Orkureit. Borgarlínan á að liggja á milli akreina og því reiknað með gönguljósum yfir Suðurlandsbrautina beggja vegna, að stoppistöðvunum. Myndi það leiða til annars en að umferð um Suðurlandsbrautina yrði nánast stopp allan daginn, með mikilli tíðni borgarlínuferða?
6. Væri önnur leið tæk en undirgöng við stoppistöðvar, yrði borgarlínan á milli akreina Suðurlandsbrautar? Þau mætti hanna sem skýli gegn rysjóttum veðrum. Það gengur í öllu falli ekki að umferð á Suðurlandsbraut hreyfist ekki, vegna gangandi vegfarenda á leið í borgarlínuna.
7. Einhverjir báru brigður á mælingu á stæðanotkun, sem kynnt var á fundum. Upplifun eigenda er almennt sú að nánast öll stæði við húsaröðina séu upptekin á hefðbundnum vinnutíma.
8. Efast var um réttmæti þess að telja saman stæði við Suðurlandsbraut og Ármúla. Akleiðir á milli gatnanna eru ekki greiðar og hringsól í leit að stæði myndi aðeins auka á vandann. Bílastæðavandi við Ármúla er mikill fyrir og flest stæði merkt þeirri starfsemi sem í hverju húsi er. Ármúlinn getur því ekki leyst bílastæðaþörf Suðurlandsbrautar.
9. Kynntar tillögur að framkvæmdarleiðum voru ræddar. Strax varð ljóst að enginn vilji væri til þess að gefa eftir af lóðum, svo sem felst í tillögu nr. 1.
10. Varðandi tillögur nr. 2 og 3 fá eigendur ekki skilið hvaða rök gætu staðið til þess að þeir yrðu að bera kostnað af raski á lóðum sínum vegna framkvæmda við

borgarlínuna. Framkvæmdaraðili sem veldur raski á annars lóð hlýtur að verða að ganga frá eftir sig.

11. Í athugasemdum hönnuða á aðaluppdrætti byggingar kemur fram að gangstéttir, sem alla jafna liggi utan lóðarmarka, séu á lóðum eigenda upp við húsin á Suðurlandsbraut og tillit þurfi að taka til þess við útreikninga bílastæða. Gangstéttunum verður ekki breytt og áfram hlýtur að verða að taka mið af þessu fyrirkomulagi.
12. Samkvæmt gildandi deiliskipulagi var upphaflega kvöð um eitt bílastæði fyrir hverja 35 fm. gólfflatar á þeim húsum sem á svæðinu eru. Slakað var á kröfunum vegna við- og nýbygginga í eitt stæði fyrir hverja 50 fm. Væntanlega liggur fermetrafjöldi kvaðarinnar einhverstaðar þar á milli núna. Hver yrði sú tala miðað við áform sem hafa verið kynnt eigendum, takmörkuð við Suðurlandsbraut 4-16?
13. Núverandi fjöldi bílastæða hefur verið óbreyttur um áratugaskeið og er þegar allt of knappur með aukinni umferð á liðnum árum. Bílastæðin, jafnvel þótt séu á borgarlandi að hluta, hafa í reynd verið hluti eignanna við Suðurlandsbraut. Bílastæði við götur eru almennt á landi sveitarfélags, a.m.k. að verulegu leyti. Minnsta skerðing á bílastæðum frá því sem nú er myndi fela í sér gríðarlega skerðingu á gæðum eignanna. Eigendur telja hana ekki koma til greina.
14. Markmið borgarlínu hefur verið að draga úr frekari fjölgun bíla. Ekki er líklegt að bílum fækki að mun frá því sem nú er. Sé það rétt forsenda, getur tillaga um gríðarlega fækkun bílastæða illa gengið upp. Yrði reyndin sú að dræg verulega úr umferð mætti breyta hluta þess sem lagt yrði undir bílastæði í vistvænni svæði.
15. Uppbygging þjóðarhallar og íþróttamannvirkja í Laugardal, ef af yrði, myndi auka umferð á svæðinu gríðarlega, a.m.k. á þeim stundum sem viðburðir stæðu yfir. Athuga ætti hvort hægt væri að koma upp bílastæðahúsi norðan Suðurlandsbrautar.
16. Gæta verður meðalhófs og fara þá tæku leið að markmiðinu sem veldur minnstri röskun. Eigendur eiga bágt með að sætta sig við svar frá samráðsfundi 29. september sl., um að *„ekki [sé] hægt að færa götusniðið lengra norður.“* Þeir sjá ekki að nokkur efnisleg rök standi gegn því að hnika Suðurlandsbrautinni norðar, sem mun reyndar fyrirhugað austan Vegmúla. Með færslu norðar yrði byrðunum jafnað á þá sem eiga að bera þær, en eigendur Suðurlandsbrautar 4-16 ekki látnir bera mun meiri byrðar en aðrir. Það samræmdist betur meðalhófi.
17. Augljós lausn virðist að leggja borgarlínuna norðan Suðurlandsbrautarinnar. Það yrði örugglega mun viðurhlutaminna og einfaldara að öllu leyti en núverandi áform. Hvers vegna að leggja borgarlínuna á milli akreina Suðurlandsbrautar, megi leggja hana norðan við hana? Eigendur telja það langbesta kostinn. Hann fæli líka í sér að mildasta leið að markinu yrði farin. Meðalhófs væri þar með gætt.
18. Færsla borgarlínunnar norður fyrir Suðurlandsbrautina myndi varna viðbótarálagi á nærliggjandi stofnbrautir, svo sem Miklubraut og Sæbraut og koma í veg fyrir stóraukna umferð um nærliggjandi húsagötur, sem ella blasir við.
19. Gæta ber jafnræðis við framkvæmdina. Okkur er ljóst, að tillögurnar fela í sér skerðingu fyrir granna okkar hinumegin Vegmúlans líka. Hún er samt að mun minni en sú sem okkar hópi er ætlað að þola. Það hlýtur að vera markmið að deila

byrðunum svo jafnt sem auðið er og koma með sama hætti fram við þá sem fyrir verða á sama svæði.

20. Undirritaður hefur aðeins farið yfir lóðarleigusamning vegna Suðurlandsbrautar 4. Hann var undirritaður 23. nóvember 1962, gerður á grundvelli ákvarðana bæjarráðs frá 17. desember 1957 og 1. ágúst 1961. Má ganga út frá því að lóðarleigusamningarnir séu allir efnislega eins?

Reykjavík 8 desember 2025,
f.h. eigenda fasteignanna Suðurlandsbraut 4-16
Mörkin lögmannsstofa hf.

Gunnar Jónsson, hrl.

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn Rafha ehf.

Höfundur: Egill Jóhann Ingvason

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

52.1.USK24090201.pdf

Reykjavík, 12. mars 2026

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkuborgar

Borgartúni 12-14

105 Reykjavík

Umsögn um tillögu að deiliskipulagi

Borgarlína 1. Lota – Suðurlandsbraut (USK24090201)

Umsögn þessi varðar tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir Suðurlandsbraut frá gatnamótum við Skeiðarvog og til vesturs að gatnamótum við Lágmúla og þykir ástæða til að koma eftirgreindu á framfæri.

Rafha hefur síðan 1994 rekið verslun og selt heimilistæki og innréttingar við Suðurlandsbraut 16. Forsenda velgengni fyrirtækisins hefur meðal annars verið staðsetning og gott aðgengi viðskiptavina í alfaraleið og hefur Suðurlandsbrautin þjónað fyrirtækinu sem einskonar lífæð í gegnum öll þessi ár.

Miðað við áætlanir um Borgarlínu er tilvist okkar verulega ógnað og mörgum áleitnum spurningum ósvarað.

Skerðing bílastæða

Tillaga um Borgarlínu gerir ráð fyrir tæplega 12% fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut 2-32 vegna breytts götusniðs. Að okkar mati gefur þetta ekki rétta mynd, því talin eru með bílastæði á baklóðum og jafnvel í hliðargötum þ.m.t. Vegmúla og Ármúla. Bílastæðum sem ætla mætti viðskiptavinum okkar fækkar þannig um allt að 50% og við Suðurlandsbraut 14, þar sem nú er útibú Íslandsbanka, fækkar um allt að 70%. Á venjulegum virkum degi er nýting núverandi bílastæða 100% á háannatíma milli 11 og 15 og því mun fækkun bílastæða hafa afdrifaríkar afleiðingar fyrir viðskiptavini sem langflestir koma akandi á einkabíl til að stunda viðskipti við okkar fyrirtæki.

Rask á framkvæmdatíma

Sem fyrr segir hefur Suðurlandsbrautin þjónað fyrirtækinu sem einskonar lífæð í gegnum 32 ár. Framkvæmdir við Suðurlandsbraut af þeirri stærðargráðu sem fyrirhugaðar eru þar sem gæti mikillar óvissu um hjáleiðir, umferðarflæði, lokanir, aðgengi og aðrar truflanir, geta haft ófyrirsjáanlegar afleiðingar fyrir fyrirtæki eins og okkar sem treysta að stærstum hluta á að

viðskiptavinir eigi greiðan aðgang að verslun okkar og þjónustu. Nefnt hefur jafnvel verið að bílastæðin við Suðurlandsbraut geti nýst sem hjáleið á meðan framkvæmdum stendur, sem verður að teljast galin hugmynd svo ekki sé meira sagt.

Áhrif á umferð

Samkvæmt tillögu um Borgarlínu verður akbrautum fyrir almenna bílaumferð fækkað niður í eina akrein í hvora átt. Þótt óskandi væri að fleiri nýti Borgarlínu í stað einkabíls, er þessi umbylting bara svo skammt á veg kominn. Aðrar samgöngubætur þurfa því að fylgja með, en ekki koma í kjölfarið eins og fyrirhugað er með aðra stofnvegi sem eiga að taka við umferð sem Suðurlandsbrautin annar ekki. Við teljum því meiriháttar líkur á verulegum umferðartöfum fyrir almenna bílaumferð sem getur haft alvarleg áhrif á rekstur fyrirtæksins.

Lokaorð

Eigendur Rafha telja yfirvofandi tjón vegna fyrirætlana um Borgarlínu verulegt og þess krafist að gerð sé nánari greining á áhrifum framkvæmdanna á rekstur og verðmæti fasteigna sem fyrirtækið hefur yfir að ráða. Við óskum því eftir nánara samráði við forsvarsmenn um Borgarlínu þar sem hægt er að taka til skoðunar aðrar leiðir til að draga úr neikvæðum áhrifum og tjón eigenda okkar fyrirtækis.

Virðingarfyllst,

F.h. Rafha ehf.

Egill Jóhann Ingvason
Framkvæmdastjóri

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn fyrir Kerecis ehf.

Höfundur: Hlynur Ólafsson

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

53.1.2026 0312 Umso¨gn Kerecis - Deiliskipulag - undirritað.pdf

Reykjavíkurborg

Sent í Skipulagsgátt

12. mars 2026

Efni: Athugasemdir og andmæli við tillögu að deiliskipulagi um Borgarlínu um Suðurlandsbraut

Kerecis ehf., kt. 651007-0620, með lögheimili að Sundstræti 38, 400 Ísafirði („**Kerecis**“ eða „**félagið**“), hefur tekið auglýsta tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu um Suðurlandsbraut til umsagnar og gerir eftirfarandi athugasemdir.

Kerecis er leigutaki að Suðurlandsbraut 18 og þar starfa, eða munu starfa, u.þ.b. 50-60 starfsmenn. Félagið byggir starfsemi sína á því að starfsmenn, gestir, ráðgjafar, þjónustuaðilar og aðrir sem eiga erindi við starfsstöð félagsins eigi greiða, örugga og fyrirsjáanlega leið að húsnæðinu. Þrátt fyrir að félagið reki ekki opna þjónustustarfsemi eða verslun þar sem stöðugur straumur viðskiptavina kemur daglega á staðinn, er aðgengi að húsnæðinu engu að síður mikilvæg rekstrarforsenda, bæði fyrir daglegan rekstur og vegna funda, heimsókna og þjónustu sem reglulega þarf að fara fram á staðnum.

Kerecis gerir ekki athugasemdir við það markmið eitt og sér að bæta almenningssamgöngur og efla fjölbreyttari samgöngumáta í Reykjavík. Slíkar breytingar verða þó að byggjast á nægilega upplýstu hagsmunamati, meðalhófi og raunverulegu samráði við þá aðila sem verða fyrir beinum áhrifum.

Að mati félagsins skortir verulega á að það hafi verið tryggt hér. Samkvæmt fyrirliggjandi gögnum felur hin auglýsta tillaga í sér verulegar breytingar á aðkomu og umferðarskipan við Suðurlandsbraut, þ.m.t. fækkun almennra akgreina, takmarkanir á beygjum, breytingar á aðkomu að lóðum og breytingar á bílastæðafyrirkomulagi við Suðurlandsbraut 4-32. Í innsendum athugasemdum rekstraraðila og annarra hagsmunaaðila á svæðinu er ítrekað bent á að hin auglýsta tillaga sé ófullnægjandi hvað varðar mat á áhrifum á aðgengi, umferð, vöruflutningum og rekstrarforsendur fyrirtækja á svæðinu.

Athugasemdir Kerecis við hina auglýstu tillögu eru eftirfarandi:

- **Óvissa um raunverulegt aðgengi að Suðurlandsbraut 18**

Það er ekki nægilegt að vísa almennt til markmiða um breyttar ferðavenjur. Meta þarf sérstaklega hvaða áhrif breytingar á aðkomu, beygjumöguleikum, akgreinum og bílastæðum hafa á þá starfsemi sem þegar er á svæðinu. Fyrir leigutaka eins og Kerecis skiptir verulegu máli að starfsmenn, gestir, sérfræðingar, verktakar og þjónustuaðilar geti komist að húsnæðinu með einföldum og skilvirkum hætti þegar þörf krefur, auk þess sem tryggja þarf fullnægjandi aðkomu neyðarþjónustu. Ef aðkoma verður flóknari, lengri eða ófyrirsjáanlegri getur það raskað eðlilegri starfsemi og öryggi viðstaddra þótt félagið sé ekki með daglega viðskiptamannamóttöku í hefðbundnum skilningi.

Í þessu samhengi telur Kerecis rétt að leggja sérstaka áherslu á mikilvægi bílastæða og raunhæfs akstursaðgengis við atvinnuhúsnæði af því tagi sem hér um ræðir. Bílastæði og aðgengi að þeim eru því ekki aukaatriði heldur hluti af raunverulegu notagildi húsnæðisins og þeim rekstrarforsendum sem leigutaki má byggja á.

- **Framkvæmdatími og framkvæmdafyrirkomulag**

Fyrirsjáanlegt er að framkvæmdir af þeirri stærðargráðu sem hin auglýsta tillaga gerir ráð fyrir muni standa yfir í langan tíma og að þær muni ekki aðeins hafa áhrif á endanlega aðkomu að Suðurlandsbraut 18 heldur einnig valda verulegri röskun á framkvæmdatímanum sjálfum. Slík röskun getur birst í skertri eða flóknari aðkomu, tímabundnum lokunum, breytingum á akstursleiðum, skertu aðgengi að bílastæðum og almennri óvissu um hvernig dagleg notkun húsnæðisins verður tryggð meðan á framkvæmdum stendur.

Kerecis telur því sérstaklega mikilvægt að áður en tillagan hlýtur frekari afgreiðslu liggi fyrir skýr, trúverðug og framkvæmanleg áætlun um framkvæmdatíma, áfangaskiptingu, tímabundnar aðgengislausnir og þær mótvægisaðgerðir sem ætlað er að grípa til til að lágmarka röskun á starfsemi fyrirtækja á svæðinu. Að mati félagsins er tillagan að þessu leyti ekki nægilega undirbúin og skortir skýra og staðbundna greinargerð um áhrif hennar á aðkomu, rekstur og nothæfi Suðurlandsbrautar 18.

- **Ófullnægjandi samráð**

Að mati Kerecis er það sérstakt áhyggjuefni að ekki virðist hafa verið haft fullnægjandi samráð gagnvart rekstraraðilum og leigutökum. Kerecis gerir sér grein fyrir því að félagið hefur aðeins nýlega undirgengist bindandi leigusamning um húsnæðið að Suðurlandsbraut 18 og byggir því ekki á því að sérstakt samráð hefði þurft að fara fram við félagið sjálft á fyrri stigum málsins. Að því sögðu virðast aðrir rekstraraðilar og leigutakar á Suðurlandsbraut ítrekað hafa bent á að samráð hafi að verulegu leyti farið fram gagnvart fasteignaeigendum, enda þótt leigutakar og rekstraraðilar séu í reynd sá hópur sem beri hvað mestar byrðar af skertu aðgengi, fækkun bílastæða og framkvæmdatruflunum.

Kerecis telur mikilvægt að bætt verði úr þessu og að áður en frekari ákvarðanir verða teknar fari fram markvisst, skjalfest og efnislegt samráð við þá aðila sem starfa við Suðurlandsbraut daglega og þurfa að treysta á virka aðkomu að svæðinu

Kerecis telur jafnframt að samráð megi ekki einskorðast við undirbúning og auglýsingu skipulagsins einvörðungu. Ef ráðist verður í framkvæmdir af þessu umfangi þarf að vera fyrir hendi raunverulegt samráðsferli allan framkvæmdatímann, þar sem hagsmunaaðilar fá tímanlegar upplýsingar, geta komið að athugasemdum um útfærslu og átt raunhæfan þátt í mótun tímabundinna lausna um aðkomu, bílastæði og rekstraröryggi.

Með vísan til framangreinds krefst Kerecis þess að hin auglýsta tillaga verði ekki samþykkt í núverandi mynd og að lágmarki er þess krafist að:

1. lögð verði fram skýrari, staðbundin og hagnýt greinargerð um áhrif tillögunnar á aðgengi að húsnæði við Suðurlandsbraut, þ.m.t. fyrir starfsmenn, gesti, þjónustuaðila, verktaka, afhendingar og neyðarþjónustu,

2. áður en tillagan hlýtur frekari afgreiðslu liggi fyrir trúverðug framkvæmdaáætlun og áfangaskipting, ásamt skýrum upplýsingum um hvernig aðgengi, bílastæði og rekstraröryggi fyrirtækja á svæðinu verði tryggð á framkvæmdatíma,

3. fram fari raunverulegt, reglubundið og skjalfest samráð við leigutaka, rekstraraðila, fasteignaeigendur og aðra hagsmunaaðila, bæði við frekari útfærslu tillögunnar og á framkvæmdatíma, þannig að unnt sé að bregðast við áhrifum framkvæmdanna með tímanlegum og málefnalegum hætti, og

4. tillagan verði endurskoðuð þannig að tryggt verði eftir föngum raunhæft, öruggt og fyrirsjáanlegt aðgengi að húsnæði við Suðurlandsbraut og að nægilegt tillit verði tekið til þarfar fyrir bílastæði og virka aðkomu að húsnæðinu, bæði á framkvæmdatíma og að framkvæmdum loknum.

Kerecis áskilur sér rétt til að koma á framfæri frekari athugasemdum og eftir atvikum byggja á frekari sjónarmiðum og réttarúrræðum síðar, eftir því sem tilefni gefst til.

Fyrir hönd **Kerecis ehf.**,

Guðmundur Fertram Sigurjónsson,
forstjóri

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn SVÞ - Samtaka verslunar og þjónustu um tillögu að deiliskipulagi – Borgarlína 1. Lota – Suðurlandsbraut (USK24090201)

Höfundur: Benedikt Sveinbj. Benediktsson

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

54.1.20260312 ums SVÞ Suðurlandsbraut Borgarlína.pdf

Reykjavík, 12. mars 2026

Reykjavíkurborg
Borgartúni 26
105 Reykjavík
urn@urn.is

Efni: Umsögn um tillögu að deiliskipulagi – Borgarlína 1. Lota – Suðurlandsbraut (USK24090201)

Hinn 29. janúar síðastliðinn var birt á skipulagsgátt (skipulagsgatt.is) tillaga að nýju deiliskipulagi fyrir göturými Suðurlandsbrautar frá gatnamótum við Skeiðarvog og til vesturs að gatnamótum við Lágmúla. Tillagan hafa verið tekin til skoðunar á vettvangi SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu og þykir ástæða til að koma eftirgreindu á framfæri.

SVÞ hafa m.a. þann tilgang að vera málsvari atvinnurekenda á sviði verslunar og þjónustu, vinna að almennum og sameiginlegum hagsmunum aðildarfyrirtækja og stuðla að framförum í verslun og þjónustu, bættum starfsskilyrðum og samkeppnishæfni. Meðal aðildarfyrirtækja samtakanna eru bæði fyrirtæki sem starfa við Suðurlandsbraut og fyrirtæki sem eiga þar fasteignir sem leigðar eru út til rekstraraðila í verslun og þjónustu.

Hagsmunir lögaðila á svæðinu og starfsfólks þeirra

Ástæða er til að setja í nánara samhengi þá hagsmuni sem undir eru og SVÞ hafa horft til við yfirferðina. Í því skyni öfluðu SVÞ upplýsinga sem voru unnar upp úr ársreikningum lögaðila við Suðurlandsbraut og í Múlahverfi. Varpa upplýsingarnar ljósi á bæði umfang atvinnustarfsemi á þessu svæði og fjölda starfsmanna. Af framangreindum upplýsingunum má draga eftirfarandi ályktanir:

- Starfsemi 657 lögaðila er skráð við Suðurlandsbraut. Rekstrartekjur fyrirtækjanna námu rúmlega 166 milljörðum króna eða sem nemur 2,310% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu 2024. Hjá þeim störfuðu 2.424 starfsmenn.
- Starfsemi 378 lögaðila er skráð við Ármúla. Rekstrartekjur fyrirtækjanna námu 109,8 milljörðum króna eða sem nemur 1,524% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu 2024. Hjá þeim störfuðu 1.466 starfsmenn.
- Starfsemi 196 lögaðila er skráð við Lágmúla. Rekstrartekjur fyrirtækjanna námu 89,3 milljörðum króna eða sem nemur 1,240% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu 2024. Hjá þeim störfuðu 674 starfsmenn.
- Starfsemi 304 lögaðila er skráð við Síðumúla. Rekstrartekjur þeirra námu 46,3 milljörðum króna eða sem nemur 0,642% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu 2024. Hjá þeim störfuðu 675 starfsmenn.
- Starfsemi 51 lögaðila er skráð við Fellsmúla. Rekstrartekjur fyrirtækjanna námu 30,2 milljörðum króna eða sem nemur 0,420% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu 2024. Hjá þeim störfuðu 209 starfsmenn.

- Starfsemi 7 lögaðila er skráð við Hallarmúla. Rekstrartekjur fyrirtækjanna námu 1,6 milljarði króna eða sem nemur 0,022% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu 2024. Hjá þeim störfuðu 25 starfsmenn.
- Starfsemi 11 lögaðila er skráð við Vegmúla. Rekstrartekjur fyrirtækjanna námu rúmum 400 milljónum króna eða sem nemur 0,006% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu 2024. Hjá þeim störfuðu 6 starfsmenn.
- Starfsemi 12 lögaðila er skráð við Dalsmúla. Rekstrartekjur fyrirtækjanna námu rúmum 150 milljónum króna eða sem nemur 0,002% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu 2024. Hjá þeim störfuðu tveir starfsmenn.

Samanlagt störfuðu 1.616 lögaðilar við framangreindar götur. Rekstrartekjur þeirra námu 443,8 milljörðum króna eða sem nemur 6,160% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu árið 2024 og 6,680% allra rekstrartekna fyrirtækja sem starfa í sama ÍSAT-flokki. Hjá þeim störfuðu 5.481 starfsmenn.

Af þessum 1.616 lögaðilum voru aðeins 25 lögaðilar með skráða starfsmenn fleiri en 49. Rekstrartekjur lögaðilanna sem voru með 49 starfsmenn eða færri námu 239,2 milljörðum kr. Ef tekið er mið af gögnum Hagstofu Íslands, um fjölda fyrirtækja og rekstrarupplýsingar eftir atvinnugreinum og stærð árið 2024, námu rekstrartekjur lögaðila á svæðinu tæpu 21% af rekstrartekjum allra fyrirtækja með sama starfsmannafjölda í hagkerfinu það ár.

Af framangreindu er óhætt að draga þá ályktun að hagsmunir rekstraraðila við Suðurlandsbraut og Múlahverfi séu m.t.t. tillögunnar annars vegar ríkir á efnahagslegan mælikvarða og hins vegar sé liti‘ velsældar starfsmanna þeirra. Sé of nærri þeim gengið er hætt við að efnahagsleg staða rekstraraðila raskist auk þess sem ráðningar starfsmanna og viðhald ráðningarsambanda geti orðið erfiðara viðfangs. Ef illa fer verður stöðu starfsmanna raskað og þeir telja sig knúna til að leita atvinnu á öðru svæði á höfuðborgarsvæðinu eða utan þess. Afleiðing þess gæti hugsanlega komið fram í því að viðkomandi starfsmenn mundu kjósa að halda heimili á öðrum stað en í dag. Samkvæmt upplýsingum SVÞ eru þegar dæmi um að rekstraraðilar við Suðurlandsbraut og nágrenni séu teknir að huga að færa starfsstöð sína annað.

Afstaða SVÞ

Í grundvallaratriðum er afstaða SVÞ sú að tillagan gangi of langt m.t.t. hagsmuna rekstraraðila við Suðurlandsbraut og í Múlahverfi og starfsmanna þeirra. Miðað við skipulagsuppdrátt, þau gögn sem hafa verið gerð aðgengileg að undanförnu og samskipti við starfsmenn Reykjavíkurborgar og Betri samgangna, er það mat samtakanna að staðsetning Borgarlínu á Suðurlandsbraut muni að óþörfu raska hagsmunum framangreindra aðila. Unnt væri að staðsetja Borgarlínuna og tengd mannvirki norðar en ætlunin er og eftir atvikum gera breytingar á þeim.

Rétt er að athuga að á vettvangi SVÞ hafa ekki komið fram sjónarmið þess efnis að falla beri alfarið frá Borgarlínuverkefninu, að hluta eða heild, heldur aðeins sjónarmið sem varða staðsetningu hennar og mannvirkja sem henni tengjast.

Af skipulagsuppdrættinum verður ráðið að nokkuð grænt svæði eigi að verða norðan Borgarlínunnar en þar að auki eru til staðar vannýtt svæði þar norðar. Nánar er um þetta fjallað á bls. 18 og 19 í greinargerð tillögunnar. Þar sem m.a. kemur fram að Borgarlínan verði á tveimur sérakreinum saman, miðjusettum í gegnum skipulagssvæðið og breidd sérrýmis nemi 7 metrum með kanti. Í kafla 3.3.3. kemur fram að gert séð ráð fyrir hjólastígum meðfram Borgarlínunni, tvöföldum norðan megin, en áfram verði jafnframt gert ráð fyrir að núverandi hjólastígur norðan við línuna haldi sér. Beggja vegna verða jafnframt göngustígar.

Verður nú vikið nánar að atriðum sem liggja afstöðunni til grundvallar.

Áhrif á bílastæði

Á bls. 21 í greinargerð tillögunnar er tekið fram að ekki sé gert ráð fyrir neinum bílastæðum innan deiliskipulagsmarkanna og sunnan megin götu, utan skipulagsmarka, verði núverandi bílastæðum við Suðurlandsbraut 2–32 breytt vegna breiðara götusniðs. Fyrir liggur Bílastæðagreining – Suðurlandsbraut, samantekt, og af umfjöllun í henni verður ráðið að í tillögunni felist áform um 11,7% fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut 4–32. Sú framsetning gefur þó ekki rétta mynd af áhrifum tillögunnar.

Í kafla 3.3.10 á bls. 21 í tillögunni segir að núverandi bílastæðum sunnan götu við Suðurlandsbraut 2–32 verði breytt vegna breiðara götusniðs. Frá fyrstu kynningu hefur veglína austan Vegmúla verið færð um 3 m og samkvæmt núverandi tillögu fækkar þar bílastæðum aðeins um 10 stæði, eða um 4,5%. Vestan Vegmúla er staðan hins vegar allt önnur. Þar fækkar bílastæðum úr 311 í 155, eða um rúmlega 50%. Heildarfjöldi bílastæða framan við hús á svæðinu er nú 532 en samkvæmt tillögunni verða þau 366, sem jafngildir fækkun um 166 stæði eða um 31%. Á einstökum lóðum vestan Vegmúla fækkar bílastæðum um 50–72%.

Í kynningum fyrir húseigendum var bent á að mögulegt væri að mæta þessari fækkun með byggingu bílastæðahúsa. Í reynd er það þó óraunhæfur kostur fyrir núverandi atvinnuhúsnæði, þar sem kostnaður við slík mannvirki getur verið um 10 milljónir króna á hvert stæði. Slík fjárfesting er ekki forsvaranleg til að verja núverandi rekstur nema samhliða auknum byggingarrétti og uppbyggingu.

Það er auðsætt að það mun hafa áhrif á rekstur við Suðurlandsbraut fækki bílastæðum fyrir framan þau hús sem þar eru. Má einnig gera ráð fyrir að þeir viðskiptavinir og starfsmenn sem þangað sækja muni fyrir vikið þurfa að leita bílastæða annarsstaðar og þá helst uppi í Múlahverfi. Fyrir vikið munu neikvæð áhrif hrislast um hverfið. Hafa ber í huga að í ýmsu tilliti annast rekstraraðilar á svæðinu sölu á varningi á borð við parket, húsgögn og raftæki sem viðskiptavinir munu eiga erfiðara en ella að nálgast á þessu svæði.

Áhrif á umferð

Á bls. 20 í greinargerð tillögunnar kemur fram að akbrautir fyrir almenna bílaumferð verði beggja vegna Borgarlínubrauta, ein akrein fyrir bílaumferð í hvora átt.

Samkvæmt upplýsingum SVÞ er umferð um Suðurlandsbraut umtalsverð. Svo virðist sem framkvæmdir við aðra þætti Borgarlínu muni bíða síðari tíma og t.a.m. muni umferð í hágæða almennings-samgöngukerfi ekki hefjast fyrr en einhverjum tíma eftir að framkvæmdum er lokið.

Skilningur samtakanna er sá að gert sé ráð fyrir að umferðarflæði á Suðurlandsbraut verði beint að aðrar samgönguæðar sem verða styrktar, en þó ekki fyrr en síðar.

Afar hætt er við að umferðarþungi á Suðurlandsbraut muni færast annars vegar á aðrar umferðaræðar um hins vegar inn í íbúðahverfi. Það er t.d. þekkt að þegar ferðast er um höfuðborgarsvæðið á háannatíma beina leiðsögukerfi nýrri og nýlegra ökutækja ökumönnum oftlega inn í slík hverfi.

Innleiðing Borgarlínu er langtímaverkefni sem mun taka áratugi. Nú er verið að skipuleggja tiltölulega stuttan kafla frá Skeiðarvogi að Lágmúla og deiliskipulag hefur þegar verið samþykkt frá Lágmúla að Hlemmi. Ólíklegt er að Borgarlína verði komin í fulla virkni á þessum kafla fyrr en að loknum stórum innviðaframkvæmdum, svo sem Sæbrautarstokki. Í ljósi þessa væri eðlilegt að skoða stigvaxandi innleiðingu breytinga á Suðurlandsbraut. Til dæmis mætti til bráðabirgða halda tveimur akreinum í hvora átt þar til reynsla hefur fengist af rekstri Borgarlínu og spár um aukna notkun almenningssamgangna og samhliða fækkun bíla hafa raungerst. Að þeim tíma liðnum væri hægt að taka næsta skref og fækka akreinum í samræmi við markmið verkefnisins.

SVÞ leyfa sér að efast um, ekki síst vegna röð áætlaðra framkvæmda, að fækkun akreina á Suðurlandsbraut muni skerða samgöngugæði í höfuðborginni. Þá er hætt við að umferðarteppur hefjist fyrr á daginn og vari lengur sem haft getur alvarleg áhrif á rekstur við Suðurlandsbraut og í Múlahverfi.

Tímasetning framkvæmda

Eins og áður segir er það skilningur SVÞ að röð framkvæmda við gerð Borgarlínu verði þannig háttað að breytingar á Suðurlandsbraut samkvæmt tillögunni muni eiga sér stað áður en lokið verður við aðrar breytingar.

SVÞ leyfa sér að hvetja til þess að tímalína framkvæmda við Borgarlínu verði tekin til skoðunar með það fyrir augum að tryggja að áhrif framkvæmda á samgöngur verði sem léttust.

Rask á framkvæmdatíma

Á vettvangi SVÞ hefur verið lýst áhyggjum annars vegar af raski sem kann að skapast á framkvæmdatíma Suðurlandsbrautar-Borgarlínu og hins vegar að áætlaður framkvæmdatími muni ekki standast.

Í ljósi þeirra hagsmuna sem um ræðir við vilja SVÞ hvetja til þess að langt verði gengið við að ganga úr skugga um að rask verði sem minnst og að framkvæmdatími standist.

Samráð

Í gögnum Borgarlínuverkefnisins kemur fram að haldnir hafi verið 14 kynningar- og samráðsfundir með lóðarhöfum við Suðurlandsbraut. Sá fjöldi virðist þó skýrast af því að fundað hafi verið með fáum aðilum í einu, sem takmarkar möguleika húseigenda á sameiginlegri umræðu og samráði um málið.

Frá fyrstu kynningu hafa breytingar verið mjög takmarkaðar. Helst má nefna að veglína austan Vegmúla hefur verið færð um 3 metra, fyrirkomulagi bílastæða hefur verið breytt þannig að fallið hefur verið frá einstefnuakstri innan bílastæðasvæða og opnað hefur verið á aðkomu að Vegmúla úr austri. Að öðru leyti virðist niðurstaða tillögunnar hafa legið fyrir frá upphafi og lítið svigrúm verið til raunverulegs samráðs.

Að lokum

Eins og áður segir hvetja SVÞ til þess að svæðið norðan Suðurlandsbrautar verði nýtt til að draga úr áhrifum á rekstur, starfsfólk og viðskiptavini þeirra sem starfa við Suðurlandsbraut og í Múlahverfi. Í því samhengi er rétt að benda á að á bls. 2 í greinargerð tillögunnar er tekið fram að tillagan sem slík byggist á forhönnun fyrir svæðið. Það ætti því að vera svigrúm til aðlögunar. Þá ætti t.d. að felast tækifæri í falla frá hjólaakrein norðan við Suðurlandsbraut enda á áfram að liggja þar hjólarstígur steinsnar frá.

SVÞ lýsa sig tilbúin til að taka þátt í frekara samráði.

Virðingarfyllst,

f.h. SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu

Benedikt S. Benediktsson
framkvæmdastjóri

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn Lyfjavers ehf.

Hákon Steinsson
Framkvæmdastjóri

Höfundur: Hákon Steinsson

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

55.1.Umsögn Lyfjavers ehf - Deilskipulagstillaga Borgarlína Suðurlandsbraut.pdf

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Sent á skipulagsgátt

Reykjavík, 12. mars 2026

Efni: Umsögn um tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu um Suðurlandsbraut

1. Inngangur

Lyfjaver ehf. leggur hér fram umsögn vegna auglýstrar breytingar á deiliskipulagi Borgarlínu um Suðurlandsbraut. Umsögnin byggir annars vegar á sjónarmiðum sem fram komu í kynningu undirritaðs þann 6. mars sl. á fundi Félags atvinnurekenda og Samtaka verslunar og þjónustu og hins vegar á þeim rökum og gögnum sem sett eru fram í sameiginlegri umsögn fasteignaeigenda við Suðurlandsbraut 4–32, unnin af Mörkinni lögmannsstofu hf.

Lyfjaver rekur starfsemi sem er háð greiðu aðgengi viðskiptavina, afhendingum og stöðugleika í rekstri. Fyrirhugaðar breytingar hafa því bein og veruleg áhrif á rekstrarskilyrði félagsins.

2. Helstu áhyggjur Lyfjavers

2.1 Framkvæmdatími og röskun á rekstri

Samkvæmt kynntum áformum er gert ráð fyrir löngum og óvissum framkvæmdatíma, jafnvel allt að þremur árum á hverjum kafla. Slík röskun getur haft í för með sér verulega skerðingu á aðgengi, tekjufall og jafnvel óafturkræfan skaða á starfsemi fyrirtækja við götuna. Reynslan af mun smærri framkvæmdum í Reykjavík sýnir að langvarandi framkvæmdir geta haft alvarleg áhrif á fyrirtæki án þess að raunhæfar mótvægisaðgerðir eða bætur komi til.

2.2 Fækkun bílastæða viðskiptavina

Fyrirhuguð skipulagsbreyting gerir ráð fyrir verulegri fækkun bílastæða sunnan Suðurlandsbrautar. Fyrir Lyfjaver, líkt og mörg önnur þjónustufyrirtæki á svæðinu, eru bílastæði við húsnæði grundvallarforsenda rekstrar. Í sameiginlegri umsögn fasteignaeigenda kemur fram að stæðum fyrir framan hús við Suðurlandsbraut 4–32 fækki um allt að 34%, sem mun óhjákvæmilega draga úr aðsókn viðskiptavina.

2.3 Fækkun akreina og umferðaráhrif

Með fækkun akreina í eina í hvora átt er hætta á auknum töfum, umferðarteppum og tilfærslu umferðar inn á aðliggjandi götur og bílastæði fyrirtækja. Suðurlandsbraut er mikilvæg tengigata milli helstu stofnæða borgarinnar og nú þegar fullnýtt á álagstímum. Fyrirhugaðar breytingar virðast byggja á

framtíðarforsendum sem hvorki eru tímasettar né tryggðar, svo sem framkvæmdum við Sundabraut, Sæbraut og Miklubraut.

3. Skortur á raunverulegu samráði

Lyfjaver tekur undir þá gagnrýni að samráð Reykjavíkurborgar við fyrirtæki og fasteignaeigendur hafi að mestu verið kynningar eðlis en ekki raunverulegt samtal um valkosti. Tillögur sem lagðar hafa verið fram af hálfu fyrirtækja hafa ítrekað verið afgreiddar sem óframkvæmanlegar án fullnægjandi rökstuðnings eða gagna. Slíkt samráð uppfyllir hvorki rannsóknar- né meðalhófsreglu stjórnsýsluréttar.

4. Mögulegar aðrar leiðir

Lyfjaver telur, líkt og fram kemur í umsögn fasteignaeigenda og arkitekta, að raunhæfir kostir séu til staðar sem gætu dregið verulega úr tjóni:

- Að færa Borgarlínu norðar og halda tveimur akreinum í hvora átt.
- Að fresta eða endurskoða fyrirhugaða hjóla- og göngustíga sunnan götunnar þar sem slíkir stígar eru þegar til staðar norðan megin.
- Að ráðast í uppbyggingu bílastæðahúss sem þjónað gæti bæði fyrirtækjum við Suðurlandsbraut og nærliggjandi uppbyggingu, s.s. við Þjóðarhöll.

Slíkar lausnir gætu lágmarkað röskun á framkvæmdatíma og dregið úr varanlegum skaða á atvinnulíf á svæðinu.

5. Niðurstaða

Lyfjaver styður markmið um bætta almenningssamgöngur en telur að fyrirliggjandi deiliskipulagstillaga, eins og hún liggur fyrir, taki ekki nægjanlegt tillit til rekstrarskilyrða fyrirtækja við Suðurlandsbraut. Félagið hvetur Reykjavíkurborg eindregið til að staldra við, efla raunverulegt samráð og endurskoða útfærsluna með það að markmiði að ná jafnvægi milli almannahagsmuna og verndar atvinnulífs.

F.h. Lyfjavers ehf.

Hákon Steinsson
Framkvæmdastjóri

Lyfjaver ehf.
Suðurlandsbraut 22
108 Reykjavík
kt. 550998-2039

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Sem íbúi í Vogahverfi nota ég Suðurlandsbraut daglega - Fyrirhugaðar breytingar eru algerlega vanhugsaðar og mun hafa alvarlegar afleiðingar ekki bara fyrir Suðurlandsbraut og fyrirtæki þar - heldur á Skeifuna og allt Múlahverfið. Það er útilokað að ein akrein í hvort átt muni geti annað þeirri umferð sem nú er hvað þá þegar reiknað er með fjölgun íbúa og Þjóðarhöllina sem kemur þar beint við hlið Suðurlandsbrautar - Umferð mun leita að öðrum leiðum gegnum íbúðahverfi og auka slysahættu.

Það er nóg pláss við hlið núverandi akstursbrauta að norðanverðu til að koma s.k. Borgarlínu fyrir og alls engin þörf á að fækka bílastæðum til að koma fyrir göngu og hjólabraut fyrir sunnan akstursbrautirnar. Ég leggst eindregið gegn þessari tillögu og hvet yfirvöld til að endurhugsa þetta mál svo að ekki verði horft upp á skelfilegar afleiðingar ef það verður ekki gert.

Höfundur: Skúli Jóhann Björnsson

Sent inn þann: 12.03.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Mér er gjörsamlega fyrirmunað að skilja þessa hugmynd. Sama hvernig ég skoða þetta
Finnst þetta frekja og alger yfirgangur. Sýnist þetta ekki hafa verið skoðað til enda.
Hvorki fyrir fólkið í borginni né utan af landi sem og fyrir fyrirtækin og íbúana sem liggja við þessa stofnbraut t.d. 103, 104, 105 og 108
Engin könnun gerð og ekki hvað þetta á eftir að kosta fyrir okkur, ekki bara uppsetningin heldur líka tap fyrir fyrirtækin við Suðurlandsbraut, Skeifuna, Múlahverfi og tímatap fyrir alla sem kostar þjóðfélagið mikla peninga,
sem betur væri nýtt í Heilbrigðiskerfið t.d.
Ég segi ALGJÖRT NEI

Höfundur: Anna Sigríður Garðarsdóttir

Sent inn þann: 12.03.2026

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Greinargerð eigenda FJALLAKOFANS HALLARMÚLA 2 , um tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu um Suðurlandsbraut.

Eigendur Fjallakofans ehf. eru verulega áhyggjufullir yfir þessari risa stóru og kostnaðarsömu “ Borgarlínu “ sem á liggja niður eftir miðri Suðurlandsbraut frá gatnamótum Skeiðarvogs og Suðurlands- brautar niður að gatnamótum Lágmúla og Suðurlandsbrautar. Eigendur FJALLAKOFANS ehf. visa til ofangreindrar deiliskipulagstillögu, sem birtist í Skipulagsgátt 29. janúar sl. Eigendur FJALLAKOFANS eru ekki bara að gæta sinna hagsmuna heldur benda á að öll verslun og Þjónusta í Múlahverfi frá Suðurlandsbraut upp á Háaleitisbraut mun leggjast af að miklu leyti ef farið verður eftir þessu risaplani um Borgarlínu niður eftir miðri Suðurlandsbraut þannig að sitthvor akreinin verður fjarlægð! Um er að ræða eitt helzta verzlunar- og þjónustusvæði Reykjavíkur. Á svæðinu starfa vel á annað þúsund fyrirtæki, með a.m.k. 5.500 starfsmenn og yfir 400 milljarða króna veltu. Fyrirtækin eiga að sjálfsögðu mikið undir því að aðgengi að hverfinu sé gott, jafnt fyrir starfsfólk og viðskiptavini, og umferð greið. Í skipulagsferlinu hefur Reykjavíkurborg átt ýmis samskipti við húseigendur við Suðurlandsbraut. Þeir hafa komið á framfæri margvíslegum sjónarmiðum og tillögum við umhverfis- og skipulagssvið, sem lítið mark virðist hafa verið tekið á. Ekki einn fundur hefur verið tekin með fulltrúum FJALLAKOFANS v. þessarar Borgarlínu, þar sem við hefðum mögulega átt sterka rödd með sterkum athugasemdum og rökum sem tekið hefði verið mark á og er enn hægt að gera t.d. til þess að afstýra þessum hættulegu og fáránlegu T gatnamótum sem eru teiknuð á gatnamótum Suðurlandsbrautar og Hallarmúla sem alveg eins er hægt að loka innakstri eins og að halda að þetta gangi upp sem þar er teiknað og hannað af einhverjum sem aldrei hefur reynt eða séð umferðina þarna um þessi gatnamót. En nálægt 30% af traffic í FJALLAKOF-ANN kemur vestur S.braut og beygir inn í Hallarmúla með þverun S.brautar inn í H. múla að vestan.

Atvinnurekendum hefur verið sagt að þeir megi koma með tillögur, en þær verði að rúmast innan þess stífa ramma, sem þegar hafi verið ákveðinn. Borgin hefur ekki átt samskipti að eigin frumkvæði við eigendur fyrirtækja í Múlahverfi um fyrirhugaðar breytingar, þótt þær hafi augljós áhrif á hagsmuni þeirra. Rétt er að taka fram að eigendur Fjallakofans ,og starfsfólk sem margt hjólar til vinnu sinnar, styðja eindregið áform um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu, þar með talin áformin um Borgarlínu. Við teljum hinsvegar að stífni borgaryfirvalda bæði við útfærslu Borgarlínu, og ekki síður lagningu Sæbrautarstokks sem er líka að valda okkur verulegu tjóni er alveg með ólíkindum og er ekki hægt að sætta sig við og kyngja að í þessu lýðræðisríki sé ekki hægt að taka samtal þar sem hlustað er ekki sízt hvað varðar legu hennar um Suðurlandsbraut, stefni stuðningi við verkefnið í hættu.

Eftirfarandi eru meginathugasemdir og ábendingar FJALLAKOFANS 1. Fækkun akreina á Suðurlandsbraut Fækkun akreina fyrir bílaumferð á Suðurlandsbraut úr fjórum í tvær er stórlega misráðin. Sú leið er ekki farin á öðrum aðalleiðum Borgarlínu miðað við þær áætlanir, sem eigendur FJALLAKOFANS hafa séð. Það blasir við að þrengri Suðurlandsbraut mun ekki anna umferð, enda gera spár þær, sem skipulagstillögunni fylgja, ekki ráð fyrir að bílum sem fara um götuna fækki mikið á milli áranna 2019 og 2040 (úr 26.000 í 21.000). Þessar spár virðast auk þess byggjast á þeim forsendum að framkvæmdir við Miklubrautargöng, Sæbrautarstokk og Sundabraut gangi eftir. Hins vegar er gert ráð fyrir framkvæmdum við Suðurlandsbraut 2027-2030, en hinar framkvæmdirnar eru mun lengra inni í framtíðinni. Þannig eru framkvæmdir við Miklubrautargöng áformaðar 2032-2038. Rætt hefur verið um að Sæbrautarstokkur yrði gerður 2027-2030, en það á aldrei eftir að raungerast þar sem það er ekki einu sinni byrjað að ræða og ná samningum við okkur á vegum Vegagerðarinnar og Betri Samgangna, og lögfræðingur okkar segir að mv. önnur dæmi svipaðs eðlis þá verður aldrei farið að gera neitt þar fyrr en síðla árs 2028!

Varðandi Sundabraut er ekkert fast í hendi. Þarna er því verið að byrja á öfugum enda. Þessi forgangsröðun í framkvæmdum mun að öllum líkindum þýða umferðarteppur og tafir á Suðurlandsbraut og að umferð leiti annarra leiða, t.d. í gegnum Múlahverfið, með tilheyrandi teppum og töfum á því svæði. Af öllu þessu hafa atvinnurekendur í hverfinu stórar áhyggjur. Eigendur FJALLAKOFANS hvetja Reykjavíkurborg til að leita allra leiða til að koma Borgarlínu fyrir á Suðurlandsbraut án þess að fækka akreinum og þrengja stórlega að bílaumferð. Þar sem við hjólum eftir hjólastígnum meðfram Suðurlandsbraut ásamt hinum 150 manns, nánast daglega þá er ekki hægt að réttlæta það að setja upp annan hjóla- og göngustíg norðan götunnar, þar sem nýtingin á hinum er eins og áður segir mv. okkar mælingar (einnig er mælir við enda hjóla- og göngustígs á gatnamótum S.brautar og K.brautar sem segir að ca. 150 manns hjóla daglega , og við teljum ca. 500 Hoppara sem fara þarna um daglega og 50 gangandi ef undan eru skildir þeir sem gista á Hilton og ganga inn á göngustígin á leið inn á stoppistöðina til þess að taka strætó. Þ.a. það er okkar mat að það er glórulaust og alltof dýru verði keypt eins og allt Borgarlínu kerfið í þeirri mynd sem nú er verið að leggja fram en hægt að koma þarna fram með einfaldari og ódýrari , hagkvæmari og virkilega sniðuga nútíma Borgarlínu en þá sem nú er kynnt og er einungis að nýtast innan við 5%. Greiðar leiðir fyrir gangandi og hjólandi eru nú þegar

sunnan götunnar og að mati eigenda FJALLAKOFANS ætti miklu fremur að horfa til þess að bæta aðgengi á gönguleiðinni meðfram byggingunum sjálfum sunnan Suðurlandsbrautar. Þá er ástæða til að endurskoða það rými, sem gefa á gróðri við götuna. II. Fækkun bílastæða fyrir viðskiptavini Í skipulagstillögunni er gert ráð fyrir að bílastæðum fyrir framan byggingar á Suðurlandsbraut, sem viðskiptavinir nota helzt, fækki úr 554 í 366, eða um rúmlega þriðjung. Atvinnurekendur við Suðurlandsbraut hafa áhyggjur af því að skortur á bílastæðum við Suðurlandsbraut fæli viðskiptavini frá viðskiptum. Fyrirtæki í Múlahverfi hafa áhyggjur af að viðskiptavinir fyrirtækja á Suðurlandsbraut leggi í vaxandi mæli í hliðargötum Suðurlandsbrautar og öðrum götum í Múlahverfinu, með tilheyrandi álagi á bílastæði fyrirtækja sem þar starfa. Bent hefur verið á að fallið hafi verið frá áformum um bílastæðahús nærri nýrri Þjóðarhöll í Laugardal, á lóð sunnan við hús ÍSÍ og ÍBR. Bílastæðahús við Þjóðarhöllina hefði getað nýtzt starfsfólki og að einhverju leyti viðskiptavinum fyrirtækja við Suðurlandsbraut. Verði það ekki reist um leið og höllin, blasir hins vegar við að samfara fækkun á bílastæðum við götuna aukist ásókn í þau vegna stórviðburða í Þjóðarhöllinni. Eigendur FJALLAKOFANS hvetja Reykjavíkurborg til að leita leiða til að tryggja að bílastæðum við Suðurlandsbraut fækki ekki, því það mun setja enn meiri átroðning á bílastæði FJALLAKOFANS og er alveg nóg fyrir, og er frekar að R.víkurborg mæti slíkri fækkun ella með því að reisa bílastæðahús við Þjóðarhöllina. III. Rask á framkvæmdatíma Atvinnurekendur við Suðurlandsbraut hafa miklar áhyggjur af því raski, sem fylgja mun breytingum á götunni á framkvæmdatíma. Bent er á skelfileg fordæmi t.d. frá endurnýjun Hverfisgötu, þar sem framkvæmdir töfðust misserum saman með afar neikvæðum afleiðingum fyrir rekstur fyrirtækja við götuna. Jafnframt hafa atvinnurekendur í hverfinu miklar áhyggjur af því að framkvæmdir við nýju Þjóðarhöllina séu áformaðar á sama tíma og umbreyting Suðurlandsbrautar samkvæmt deiliskipulagstillögunni. Sú staðreynd að reisa verður höllina fyrir árið 2031, þegar Ísland á að halda heimsmeistaramót í handbolta, þýðir að tímabil þessara tveggja framkvæmda skarast að verulegu leyti. Byggingu hallarinnar fylgir veruleg þungaumferð og rask. Þessar aðstæður auka enn á mikilvægi þess að allar áætlanir og framkvæmdir verði fyrirsjáanlegar, skýrar, aðgengilegar, kynntar með góðum fyrirvara og að þeim megi treysta. Eigendur FJALLAKOFANS kalla eftir því að þegar endanleg útfærsla breytinganna liggur fyrir, gangist R.víkurborg fyrir virku samráði og samtali við fyrirtækin í hverfinu um útfærslu framkvæmda og leitist við að læra af fyrri mistökum. Nauðsynlegt er að fyrirkomulagið verði kynnt með a.m.k. hálfs árs fyrirvara. Um leið þarf Reykjavíkurborg að birta áreiðanlega tímaáætlun fyrir einstaka verkþætti og svæði, þar sem m.a. komi fram hvernig lokunum og aðgangi að húsnæði fyrirtækjanna fyrir viðskiptavini verði háttað. Eigendur FJALLAKOFANS vilja undirstrika enn og aftur að þetta samráð verður að fara fram við fyrirtæki í öllu hverfinu, ekki eingöngu við okkur eigendur FJALLAKOFANS. Að lokum leggjum við þunga og kröftuga áherslu á að fundnar verði leiðir til að leggja Borgarlínu um Suðurlandsbraut án þess að fækka akreinum úr fjórum í tvær. Sömuleiðis þarf að leita leiða til að draga úr fækkun bílastæða við götuna eða mæta henni með bílastæðahúsi í Laugardal. Að mati eigenda FJALLAKOFANS sem hafa þurft að upplifa svona hörmungar í miðbæ R.víkur er FJALLAKOFINN var þar á Laugavegi 11 og því ítrekum við enn og aftur kröfu þess hvað það er gríðarlega mikilvægt að læra af mistökum við fyrri endurgerð gatna, t.d. Hverfisgötu, og standa betur að áætlanagerð, samstarfi og samráði við atvinnurekendur við Suðurlandsbraut og í Múlahverfinu í heild sinni sem er í dag eitt besta og mest sótta verslunarhverfi R.víkur eða eins og við kaupmenn segjum= Múlahverfið er hin nýji miðbær Rvíkur sem tekur á móti öllum gangandi, hjólandi, strætó andi, akandi , í hjólastól og öllum er vel tekið og þeim er vel sinnt. Eigendur FJALLAKOFANS áskilja sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum. Þá erum við eigendur FJALLAKOFANS ávallt reiðubúina að funda með umhverfis- og skipulagssviði R.víkur. Ef þetta verður keyrt í gegn alveg óbreytt frá þessu sem hér er kynnt þá er það dauðadómur yfir allri verslun í Múlahverfinu frá Suðurlandsbraut upp að Háaleitisbraut, og við eigendur FJALLAKOFANS munum feta í fótspor NOVA og hverfa á braut þar sem við erum leigutakar, og erum með leigusamning út árið 2028, þa. við munum væntanlega fara í annað sveitarfélag þar sem við finnum fyrir meira öryggi og festu með framtíðina, en Borg með Engan eða lítinn Bisness, getur ekki fundið pening til þess að reka þetta bákn sem Borgarlínan er, en enn er hægt að smækka þetta og aðlaga raunveruleikanum þ.a. nýting og sambýli við samfélagið verður betra, en ekki verra eins og þetta stefnir í.

Með vinsemd og virðingu,

Halldór Hreinsson,
Arndís Frederiksen.
Eigendur FJALLAKOFANS ehf.
Hallarmúla 2.

Höfundur: Halldór Hreinsson

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

58.1.Greinargerð eigenda Fjallakofans vegna Borgarlínu Suðurlandsbraut 12032026.doc

Greinargerð eigenda FJALLAKOFANS HALLARMÚLA 2 , um tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu um Suðurlandsbraut.

Eigendur Fjallakofans ehf. eru verulega áhyggjufullir yfir þessari risa stóru og kostnaðarsömu " Borgarlínu " sem á liggja niður eftir miðri Suðurlandsbraut frá gatnamótum Skeiðarvogs og Suðurlands-brautar niður að gatnamótum Lágmúla og Suðurlandsbrautar. Eigendur FJALLAKOFANS ehf. visa til ofangreindrar deiliskipulagstillögu, sem birtist í Skipulagsgátt 29. janúar sl. Eigendur FJALLAKOFANS eru ekki bara að gæta sinna hagsmuna heldur benda á að öll verslun og Þjónusta í Múlahverfi frá Suðurlandsbraut upp á Háaleitisbraut mun leggjast af að miklu leyti ef farið verður eftir þessu risaplani um Borgarlínu niður eftir miðri Suðurlandsbraut þannig að sitthvor akreinin verður fjarlægð! Um er að ræða eitt helzta verzlunar- og þjónustusvæði Reykjavíkur. Á svæðinu starfa vel á annað þúsund fyrirtæki, með a.m.k. 5.500 starfsmenn og yfir 400 milljarða króna veltu. Fyrirtækin eiga að sjálfsögðu mikið undir því að aðgengi að hverfinu sé gott, jafnt fyrir starfsfólk og viðskiptavini, og umferð greið. Í skipulagsferlinu hefur Reykjavíkurborg átt ýmis samskipti við húseigendur við Suðurlandsbraut. Þeir hafa komið á framfæri margvíslegum sjónarmiðum og tillögum við umhverfis- og skipulagssvið, sem lítið mark virðist hafa verið tekið á. Ekki einn fundur hefur verið tekin með fulltrúum FJALLAKOFANS v. þessarar Borgarlínu, þar sem við hefðum mögulega átt sterka rödd með sterkum athugasemdum og rökum sem tekið hefði verið mark á og er enn hægt að gera t.d. til þess að afstýra þessum hættulegu og fáránlegu T gatnamótum sem eru teiknuð á gatnamótum Suðurlandsbrautar og Hallarmúla sem alveg eins er hægt að loka innakstri eins og að halda að þetta gangi upp sem þar er teiknað og hannað af einhverjum sem aldrei hefur reynt eða séð umferðina þarna um þessi gatnamót. En nálægt 30% af traffic í FJALLAKOF-ANN kemur vestur S.braut og beygir inn í Hallarmúla með þverun S.brautar inn í H. múla að vestan.

Atvinnurekendum hefur verið sagt að þeir megi koma með tillögur, en þær verði að rúmast innan þess stífa ramma, sem þegar hafi verið ákveðinn. Borgin hefur ekki átt samskipti að eigin frumkvæði við eigendur fyrirtækja í Múlahverfi um fyrirhugaðar breytingar, þótt þær hafi augljós áhrif á hagsmuni þeirra. Rétt er að taka fram að eigendur Fjallakofans ,og starfsfólk sem margt hjólar til vinnu sinnar, styðja eindregið áform um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu, þar með talin áformin um Borgarlínu. Við teljum hinsvegar að stífni borgaryfirvalda bæði við útfærslu Borgarlínu, og ekki síður lagningu Sæbrautarstokks sem er líka að valda okkur verulegu tjóni er alveg með ólíkindum og er ekki hægt að sætta sig við og kyngja að í þessu lýðræðisríki sé ekki hægt að taka samtal þar sem hlustað er ekki sízt hvað varðar legu hennar um Suðurlandsbraut, stefni stuðningi við verkefnið í hættu.

Eftirfarandi eru meginathugasemdir og ábendingar FJALLAKOFANS 1. Fækkun akreina á Suðurlandsbraut Fækkun akreina fyrir bílaumferð á Suðurlandsbraut úr fjórum í tvær er stórlega misráðin. Sú leið er ekki farin á öðrum aðalleiðum Borgarlínu miðað við þær áætlanir, sem eigendur FJALLAKOFANS hafa séð. Það blasir við að þrengri Suðurlandsbraut mun ekki anna umferð, enda gera spár þær, sem skipulagstillögunni fylgja, ekki ráð fyrir að bílum sem fara um götuna fækki mikið á milli áranna 2019 og 2040 (úr 26.000 í 21.000). Þessar spár virðast auk þess byggjast á þeim forsendum að framkvæmdir við Miklubrautargöng, Sæbrautarstokk og Sundabraut gangi eftir. Hins vegar er gert ráð fyrir framkvæmdum við Suðurlandsbraut 2027-2030, en hinar framkvæmdirnar eru mun lengra inni í framtíðinni. Þannig eru framkvæmdir við Miklubrautargöng áformaðar 2032-2038. Rætt hefur verið um að Sæbrautarstokkur yrði gerður 2027-2030, en það á aldrei eftir að raungerast þar sem það er ekki einu sinni byrjað að ræða

og ná samningum við okkur á vegum Vegagerðarinnar og Betri Samgangna, og lögfræðingur okkar segir að mv. önnur dæmi svipaðs eðlis þá verður aldrei farið að gera neitt þar fyrr en síðla árs 2028!

Varðandi Sundabraut er ekkert fast í hendi. Þarna er því verið að byrja á öfugum enda. Þessi forgangsröðun í framkvæmdum mun að öllum líkindum þýða umferðarteppur og tafir á Suðurlandsbraut og að umferð leiti annarra leiða, t.d. í gegnum Múlahverfið, með tilheyrandi teppum og töfum á því svæði. Af öllu þessu hafa atvinnurekendur í hverfinu stórar áhyggjur. Eigendur FJALLAKOFANS hvetja Reykjavíkurborg til að leita allra leiða til að koma Borgarlínu fyrir á Suðurlandsbraut án þess að fækka akreinum og þrengja stórlega að bílaumferð. Þar sem við hjólum eftir hjólastígnum meðfram Suðurlandsbraut ásamt hinum 150 manns, nánast daglega þá er ekki hægt að réttlæta það að setja upp annan hjóla- og göngustíg norðan götunnar, þar sem nýtingin á hinum er eins og áður segir mv. okkar mælingar (einnig er mælir við enda hjóla- og göngustígs á gatnamótum S.brautar og K.brautar sem segir að ca. 150 manns hjóla daglega , og við teljum ca. 500 Hoppara sem fara þarna um daglega og 50 gangandi ef undan eru skildir þeir sem gista á Hilton og ganga inn á göngustígin á leið inn á stoppistöðina til þess að taka strætó. Þ.a. það er okkar mat að það er glórulaust og alltof dýru verði keypt eins og allt Borgarlínu kerfið í þeirri mynd sem nú er verið að leggja fram en hægt að koma þarna fram með einfaldari og ódýrari , hagkvæmari og virkilega sniðuga nútíma Borgarlínu en þá sem nú er kynnt og er einungis að nýtast innan við 5%. Greiðar leiðir fyrir gangandi og hjólandi eru nú þegar sunnan götunnar og að mati eigenda FJALLAKOFANS ætti miklu fremur að horfa til þess að bæta aðgengi á gönguleiðinni meðfram byggingunum sjálfum sunnan Suðurlandsbrautar. Þá er ástæða til að endurskoða það rými, sem gefa á gróðri við götuna. II. Fækkun bílastæða fyrir viðskiptavini Í skipulagstillögunni er gert ráð fyrir að bílastæðum fyrir framan byggingar á Suðurlandsbraut, sem viðskiptavinir nota helzt, fækki úr 554 í 366, eða um rúmlega þriðjung. Atvinnurekendur við Suðurlandsbraut hafa áhyggjur af því að skortur á bílastæðum við Suðurlandsbraut fæli viðskiptavini frá viðskiptum. Fyrirtæki í Múlahverfi hafa áhyggjur af að viðskiptavinir fyrirtækja á Suðurlandsbraut leggi í vaxandi mæli í hliðargötum Suðurlandsbrautar og öðrum götum í Múlahverfinu, með tilheyrandi álagi á bílastæði fyrirtækja sem þar starfa. Bent hefur verið á að fallið hafi verið frá áformum um bílastæðahús nærri nýrri Þjóðarhöll í Laugardal, á lóð sunnan við hús ÍSÍ og ÍBR. Bílastæðahús við Þjóðarhöllina hefði getað nýtzt starfsfólki og að einhverju leyti viðskiptavinum fyrirtækja við Suðurlandsbraut. Verði það ekki reist um leið og höllin, blasir hins vegar við að samfara fækkun á bílastæðum við götuna aukist ásókn í þau vegna stórviðburða í Þjóðarhöllinni. Eigendur FJALLAKOFANS hvetja Reykjavíkurborg til að leita leiða til að tryggja að bílastæðum við Suðurlandsbraut fækki ekki, því það mun setja enn meiri átroðning á bílastæði FJALLAKOFANS og er alveg nóg fyrir, og er frekar að R.víkurborg mæti slíkri fækkun ella með því að reisa bílastæðahús við Þjóðarhöllina. III. Rask á framkvæmdatíma Atvinnurekendur við Suðurlandsbraut hafa miklar áhyggjur af því raski, sem fylgja mun breytingum á götunni á framkvæmdatíma. Bent er á skelfileg fordæmi t.d. frá endurnýjun Hverfisgötu, þar sem framkvæmdir töfðust misserum saman með afar neikvæðum afleiðingum fyrir rekstur fyrirtækja við götuna. Jafnframt hafa atvinnurekendur í hverfinu miklar áhyggjur af því að framkvæmdir við nýju Þjóðarhöllina séu áformaðar á sama tíma og umbreyting Suðurlandsbrautar samkvæmt deiliskipulagstillögunni. Sú staðreynd að reisa verður höllina fyrir árið 2031, þegar Ísland á að halda heimsmeistaramót í handbolta, þýðir að tímabil þessara tveggja framkvæmda skarast að verulegu leyti. Byggingu hallarinnar fylgir veruleg þungaumferð og rask. Þessar aðstæður auka enn á mikilvægi þess að allar áætlanir og framkvæmdir verði fyrirsjáanlegar, skýrar, aðgengilegar, kynntar með góðum fyrirvara og að þeim megi treysta. Eigendur FJALLAKOFANS kalla eftir því að þegar endanleg útfærsla breytinganna liggur fyrir, gangist R.víkurborg fyrir virku samráði og samtali við fyrirtækin í hverfinu um útfærslu framkvæmda og leitist við að læra af fyrri mistökum.

Nauðsynlegt er að fyrirkomulagið verði kynnt með a.m.k. hálfs árs fyrirvara. Um leið þarf Reykjavíkurborg að birta áreiðanlega tímaáætlun fyrir einstaka verkþætti og svæði, þar sem m.a. komi fram hvernig lokunum og aðgangi að húsnæði fyrirtækjanna fyrir viðskiptavini verði háttað. Eigendur FJALLAKOFANS vilja undirstrika enn og aftur að þetta samráð verður að fara fram við fyrirtæki í öllu hverfinu, ekki eingöngu við okkur eigendur FJALLAKOFANS. Að lokum leggjum við þunga og kröftuga áherslu á að fundnar verði leiðir til að leggja Borgarlínu um Suðurlandsbraut án þess að fækka akreinum úr fjórum í tvær. Sömuleiðis þarf að leita leiða til að draga úr fækkun bílastæða við götuna eða mæta henni með bílastæðahúsi í Laugardal. Að mati eigenda FJALLAKOFANS sem hafa þurft að upplifa svona hörmungar í miðbæ R.víkur er FJALLAKOFINN var þar á Laugavegi 11 og því ítrekum við enn og aftur kröfu þess hvað það er gríðarlega mikilvægt að læra af mistökum við fyrri endurgerð gatna, t.d. Hverfisgötu, og standa betur að áætlanagerð, samstarfi og samráði við atvinnurekendur við Suðurlandsbraut og í Múlahverfinu í heild sinni sem er í dag eitt besta og mest sótta verslunarhverfi R.víkur eða eins og við kaupmenn segjum= Múlahverfið er hin nýji miðbær Rvíkur sem tekur á móti öllum gangandi, hjólandi, strætó andi, akandi , í hjólastól og öllum er vel tekið og þeim er vel sinnt. Eigendur FJALLAKOFANS áskilja sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum. Þá erum við eigendur FJALLAKOFANS ávallt reiðubúina að funda með umhverfis- og skipulagssviði R.víkur.

Ef þetta verður keyrt í gegn alveg óbreytt frá þessu sem hér er kynnt þá er það dauðadómur yfir allri verslun í Múlahverfinu frá Suðurlandsbraut upp að Háaleitisbraut, og við eigendur FJALLAKOFANS munum feta í fótspor NOVA og hverfa á braut þar sem við erum leigutakar, og erum með leigusamning út árið 2028, þa. við munum væntanlega fara í annað sveitarfélag þar sem við finnum fyrir meira öryggi og festu með framtíðina, en Borg með Engan eða lítinn Bisness, getur ekki fundið pening til þess að reka þetta bákn sem Borgarlínan er, en enn er hægt að smækka þetta og aðlaga raunveruleikanum þ.a. nýting og sambýli við samfélagið verður betra, en ekki verra eins og þetta stefnir í.

Með vinsemd og virðingu,

Halldór Hreinsson,

Arndís Frederiksen.

Eigendur FJALLAKOFANS ehf.

Hallarmúla 2.

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Sjá umsögn stjórnar Íbúasamtaka Laugardals.

Höfundur: Lilja Sigrún Jónsdóttir

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

59.1.Borgarlina_lotaeitt_12032026.pdf

Reykjavík 12. mars 2026

Umhverfis og skipulagssvið Reykjavíkurborgar

Umsögn Íbúasamtaka Laugardals (ÍL) vegna deiliskipulags Borgarlínu, lotu 1 Suðurlandsbraut frá Skeiðarvogi að Lágmúla.

Ágætu starfsmenn.

Enn rýna stjórnarmenn Íbúasamtaka Laugardals tillögur að breyttu skipulagi vegna Borgarlínu, nú vegna deiliskipulags fyrir hlutann Suðurlandsbraut frá Skeiðarvogi að Lágmúla.

Stjórn ÍL vill koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og ábendingum vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar:

Almennar ábendingar

Ítrekaðar eru fyrri áhyggjur af áætlunum um að vinna skipulag þessara stóru samgöngumannvirkja, þ.e. Borgarlínu og Sundabraut samtímis, án þess að hvor um sig taki mið af hinni. Þar sem önnur veldur auknum akstri en hin með væntingar um minnkun þá vekur það athygli að ekki eigi að innleiða Borgarlínu fyrst og endurmeta svo þörf fyrir Sundabraut síðar.

Íbúar eiga rétt á að tillit sé tekið til aðstæðna þeirra á framkvæmdatíma enda gæti því fylgt verulega erfitt og raunar óöruggt ástand vegna umferðarálags og aukins gegnumaksturs um hverfið samhliða framkvæmd. Meta þarf hvort setja þurfi kvaðir um framkvæmdaröð eða framkvæmdatíma til að verja lífsgæði íbúa hverfisins.

Þegar er lengdur viðbragðstími neyðarþjónustu / viðbragðsaðila í hverfið vegna umferðatafa og hætt við að það muni versna enn frekar. Huga þarf að þeim þætti í öllu framkvæmdaferli og mögulega þörf fyrir að undirbúa sértækar aðgerðir vegna þess svo sem að halda akreinum lausum fyrir viðbragðsakstur á álagstímum osfrv. Mögulega má setja slíka skilmála í framkvæmdaleyfi þegar þar að kemur.

Það er mikilvægt að vandað sé til alls frágangs í hönnun, hugað að öryggi gangandi og hjólandi, grænum lausnum og að skerða ekki græn svæði né gróður.

Sértækar ábendingar

Stjórn ÍL telur að hvorki sé raunhæft né ásættanlegt að stefna að lokun á vinstri beygju frá Suðurlandsbraut inn á Álfheima til norðurs. Vegna þess hve hverfið er aflangt og fáar þveranir þá er brýnt að það haldist opnar báðar þveranirnar, þ.e. við Álfheima og Skeiðarvog. Ef þessi lokun næði fram að ganga þá væri umferðaflæði flutt af Suðurlandsbraut inn á Gnoðarvog (um Engjaveg og Skeiðarvog) sem myndi teppast fljótt. Þarna eru verslanir, þjónusta, Langholtskirkja, bókasafn og gegnumakstur bíla. Til nánari greiningar á þessu mætti bæði fara í umferðatalningar og að mæta á staðinn og sjá hvernig t.d. þjónustueiningar í og við Glæsibæ fullnýtir tengingu frá Engjavegi um Gnoðarvog á Álfheima stóran hluta dagsins svo dæmi sé tekið.

Stjórn ÍL vill hvetja til að það verði skoðað alvarlega að þarna verði aðrar lausnir fundnar, t.d. ljósastýrt hringtorg sem Borgarlína gæti ekið beint í gegnum.

Einnig er ítrekuð sú tillaga að leggja göng undir Reykjaveg fyrir gangandi og hjólandi við Suðurlandsbraut sem hluta af þessari framkvæmd.

Virðingarfyllst, fyrir hönd stjórnar ÍL

Lilja Sigrún Jónsdóttir, formaður

Vegna: Máls nr. 0099/2026, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201 (Auglýsing tillögu)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn Landssamtaka hjólreiðamanna.

Höfundur: Árni Davíðsson

Sent inn þann: 12.03.2026

Viðhengi:

60.1.2026_03_12_BrefUT_LHM_Deiliskipulag-Borgarlína1-lota-Suðurlandsbraut.pdf

Landssamtök hjólreiðamanna

Reykjavíkurborg skipulag

Reykjavík 12. mars 2026

Umsögn um: Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - deiliskipulag

Umsagnarnefnd Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) hefur skoðað tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir göturými Suðurlandsbrautar frá gatnamótum við Skeiðarvog og til vesturs að gatnamótum við Lágmúla. Tillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu.
Samkvæmt tillögunni fer Borgarlínan um Suðurlandsbraut á tveimur miðjusettum sérakreinum (almenningssamgangna) og er gert ráð fyrir göngu- og hjólastígum beggja vegna göturýmisins og gróðri á svæðum inn á milli. Þrjár Borgarlínustöðvar verða á svæðinu við Glæsibæ, Laugardalshöll og Lágmúla.

Afstaða LHM til Borgarlínunnar

LHM eru hlynnt lagningu Borgarlínu (BL) og telja samtökin að hún sé nauðsynleg aðgerð til að hægt sé að þétta byggð og byggja innávið og snúa frá þróun um dreifingu byggðar, sem hefur verið ríkjandi á höfuðborgarsvæðinu undangengna áratugi. Þéttari byggð er líkleg til að stuðla að breyttum ferðavenjum og styðja við hjólreiðar og auka hlutdeild þeirra. Hlutdeild hjólreiða er að jafnaði mest í nærumhverfi þar sem fjarlægðir eru hóflegar og umhverfið styður við þær svo sem með góðum hjólastígum. Gera má ráð fyrir að hlutdeild hjólreiða verði mest í þéttri blandaðri byggð þar sem flestar ferðir eru á bilinu 0,5 – 5 km. Margir fara mun lengri vegalengdir og þær ferðir skipta miklu máli en hlutdeild lengri hjólaferða í ferðavenjum er þó minni og þar má gera ráð fyrir að hlutdeild borgarlínunnar verði meiri.

Deiliskipulag göturýmis á Suðurlandsbraut

LHM er hlynnt framlögðum tillögum að deiliskipulagi göturýmis Suðurlandsbrautar og gerir ekki athugasemdir við hana. Ljóst er að endanleg útfærsla bíður verkhönnunar og hefur umsagnarnefnd LHM áhuga á að skoða frumhönnun verkhönnunar þegar hún er til. LHM gerir ráð fyrir því að við hönnun hjólastíga tengdum Borgarlínu verði farið eftir: *„HÖNNUNARLEIÐBEININGAR FYRIR HJÓLREIÐAR Leiðbeiningar sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðarinnar 19.12.2019“*, og að tiltæk úrræði í *reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra* verði nýtt.

Virðingarfyllst
f.h. stjórnar LHM

Árni Davíðsson

Um Landssamtök hjólreiðamanna

Landssamtök hjólreiðamanna (LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólreiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólreiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólreiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólreiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélög ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólreiðar á Íslandi.

Umhverfis- og skipulagssvið **13.3.2026**
B.t. Helenu Stefánsdóttur
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Umsögn SHS vegna tillögu að nýju deiliskipulagi, vegna máls nr. 0099/2026
Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201

Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins **(**SHS) hefur fengið til umsagnar tillögu að deiliskipulagi vegna 1.lotu Borgarlínu - Suðurlandsbraut.

Umsögn:
Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins vill leggja áherslu á að akbrautir borgarlínu verði opnar viðbragðsaðilum öllum stundum hvort sem er í forgangsakstri eða ekki. Í kafla 3.3.2. Borgarlínubrautir, bls. 18/22, segir:

> *Á deiliskipulagsuppdrætti eru merktar Borgarlínubrautir, sér akreinar fyrir almenningssamgöngur. Í sérrými almenningssamgangna er aðeins heimilaður akstur tengdur almenningssamgöngum eða neyðarbílum **í neyðarakstri**".*

Með þessu orðalagi er ekki gert ráð fyrir akstri neyðarbíla í verkefnum sem krefjast ekki hefðbundins forgangsaksturs, eðlilegt er að ökutæki viðbragðsaðila njóti forgangsakreina við öll þeirra störf svo stytta megi þann tíma sem ökutækin eru í verkefnum og klár í önnur verkefni.
Sem dæmi eru ekki notuð forgangsljós dælubíla slökkviliðs á leið í vatnsleka þegar um er að ræða kalt vatn, á leið í hreinsunarverkefni eða uppsóp vegna umferðaróhappavið né við almenna sjúkraflutninga með sjúkrabílum á milli stofnana.
Að mati SHS ætti hér frekar að skilgreina akstur bíla sem leyfi hafa til neyðaraksturs, hvort sem um er að ræða lögreglu, slökkvilið eða sjúkrabíla.

Tryggja þarf að neyðarbílar í forgangsakstri festist ekki inni á akbrautum borgarlínu. Til dæmis við stoppistöðvar, þar er mögulegt að tveir vagnar stoppi samtímis og neyðaraksturbíll komist ekki framhjá. Á stöðum, framan við stoppistöðvar, þarf því að vera hindranalaust aðgengi út af borgarlínuakbraut inn á almenna akbraut. Passa þarf hæð á götuköntum á þeim stöðum þar sem hægt verður að keyra út af eða inn á og huga að staðsetningu skilta.

Að öðru leiti þarf að tryggja að nýjar götur og beygjur séu nægjanlega breiðar fyrir stærri tæki slökkviliðs ásamt nægjanlegu burðarþoli. Hafa þarf í huga að umferðarmannvirki hefti ekki aðgengi slökkvi- og sjúkrabíla að aðkomusvæðum bygginga sem fyrir eru eða áætlaðar eru á svæðinu.

Virðingarfyllst,
f.h. Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins

_____

Birgir Þór Guðbrandsson
Sérfræðingur

Frá: Gylfason, Olafur /BDF RVK
Sent: föstudagur, 13. mars 2026 11:11
Til: USK Skipulag <skipulag@reykjavik.is>
Efni: Suðurlandsbraut - skipulagstillaga USK24090201

Heil og sæl,

Þessi væntanlega breyting mun hafa veruleg áhrif á starfsemi Beiersdorf á Suðurlandsbrautinni.

80% starfsmanna eru sölumenn sem eru á ferðinni alla vikuna. Þetta mun því hafa mjög neikvæð áhrif á þeirra ferðatíma.

Ef þetta verður niðurstaðan þá mun Beiersdorf flytja fyrirtækið úr Reykjavík í annað sveitarfélag við fyrsta hentugleika.

Kær kveðja,

Ólafur

Ólafur Gylfason

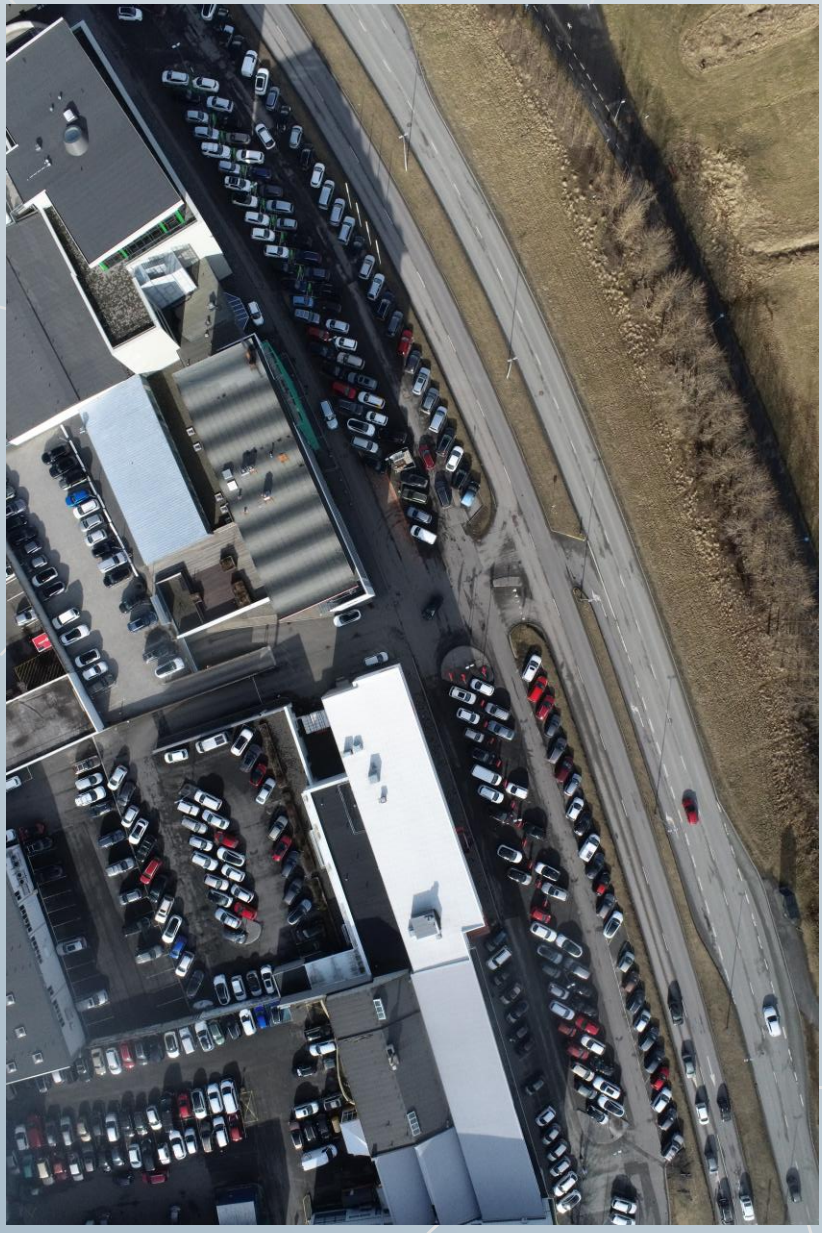
Beiersdorf

Beiersdorf ehf.

T +354 533 1880
M +354 860 1883

Beiersdorf
HOME OF NIVEA Eucerin Hansaplast
LA PRAIRIE SWITZERLAND CHANTECAILLE

VSB
VERKFRÆÐISTOFA



Bílastæðagreining Suðurlandsbraut

Grunnupplýsingar:			
Verknúmer:	*Dags.:* 02.04.2025	*Heiti skýrslu:* Bílastæðatalningar Suðurlandsbraut	
Höfundar: Júlíus Þór Björnsson Waage		*Verkefnisstjóri:* Thijs Kreukels	
Verkkaupi: Betri samgöngur Reykjavíkurborg		*Samstarfsaðilar:*	*Tölvuskrá:*
Yfirferð:			
Dags.:21.4.2025 *Dags.:6.4.2025*		*Yfirfarið af: Lilja G. Karlsdóttir* *Yfirfarið af: Íris Þórarinsdóttir*	
Breytingasaga:			
Útgáfa:	*Dags.:*	*Skýring:*	

1 Inngangur

Betri samgöngur óskuðu eftir greiningu á földa bílastæða og nýtingu á svæðinu milli Suðurlandsbrautar og Ármúla. Talningarsvæðið afmarkast til vesturs af Kringlumýrarbraut og af uppbyggingarsvæði við Suðurlandsbraut 34 (Orkureitur) til austurs.

Notast var við dróna við talningu en flugtími var um 15 mínútur og flogið var frá austurhluta til vesturs. Talningar í bílastæðahúsum voru handtaldar um leið og flugi lauk. Veður var stillt og um 4 gráður þennan dag.

Eftir samráð við verkkaupa voru talningar framkvæmdar miðvikudaginn 19.03.2025 á eftirfarandi þremur tímabilum:

- Morgun - 9:30 – nákvæmur flugtími, 09:28-09:46
- Hádegi - 12:00 – nákvæmur flugtími, 11:51-12:08
- Síðdegi - 14:30 – nákvæmur flugtími. 14:17-14:32

Forritið Qgis var notað við úrvinnslu þar sem hvert bílastæði og ökutæki var merkt með punkti, svæði bílastæða voru skilgreind og allir punktar innan svæða taldir. Bílastæði voru talin út frá loftmynd, í þeim tilfellum sem stæðin voru ekki merkt var notast við nýtingu á loftmyndum nýting áætluð. Samsíða bílastæði voru skilgreind á 6 metra fresti.

2 Fjöldi stæða og flokkun

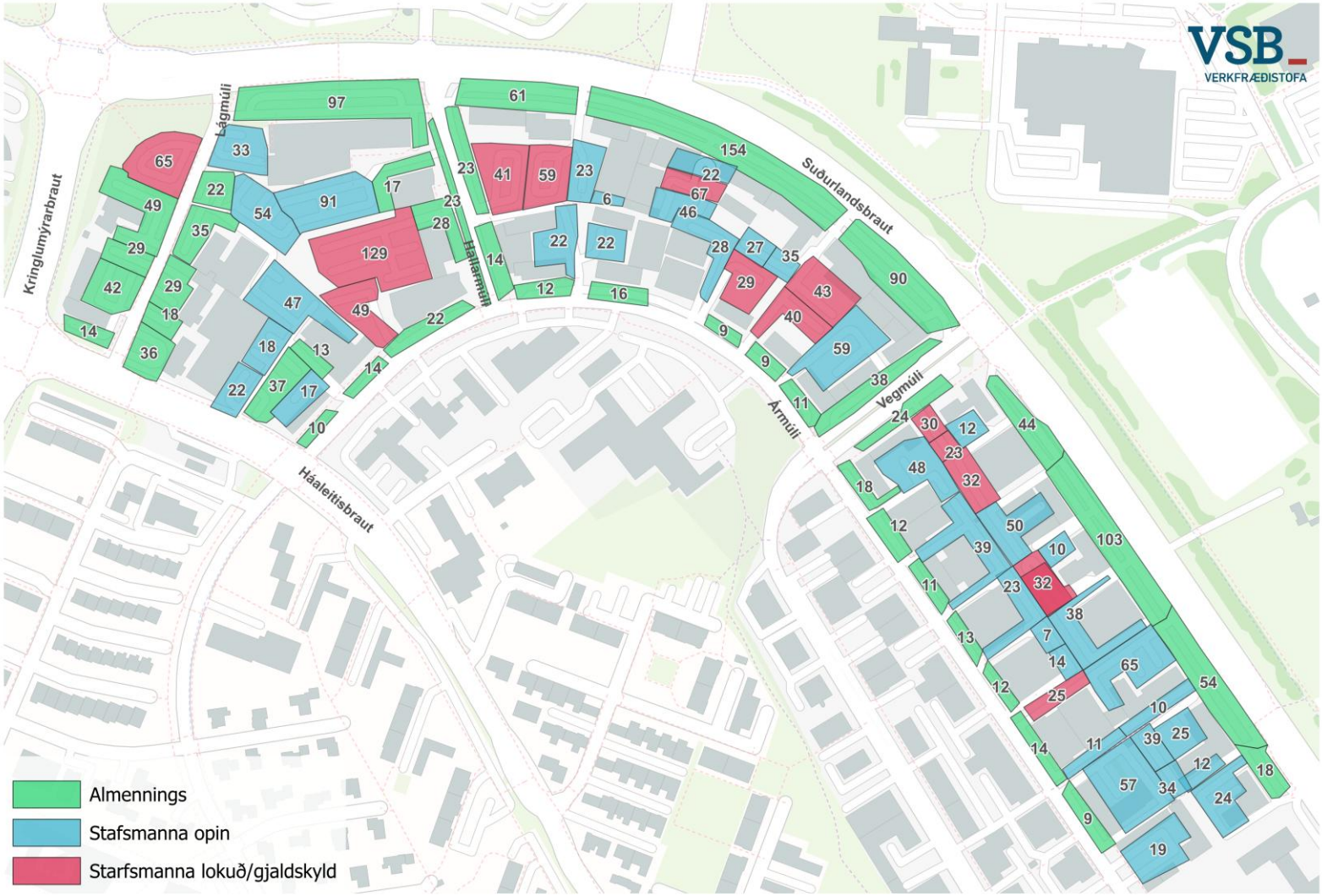
Á íslensku er orðið bílastæði notað yfir bæði „parking lot“ og „parking place“, í þessari skýrslu er bílastæði skilgreint sem eitt tiltækt stæði (e. parking place) og bílastæðasvæði skilgreint sem tiltekið svæði með mörgum bílastæðum (e. parking lot).

Skilgreind voru 92 bílastæðasvæði í þessari greiningu og í heildina 3077 bílastæði. Eitt bílastæðahús við Suðurlandsbraut 24 var lokað með hurð á talningartíma, þar inni eru 28 bílastæði en sökum þess að ekki var hægt að greina nýtingu á þeim stæðum eru þau ekki hluti af þessari greiningu.

Bílastæðasvæðunum var skipt í þrjá flokka:

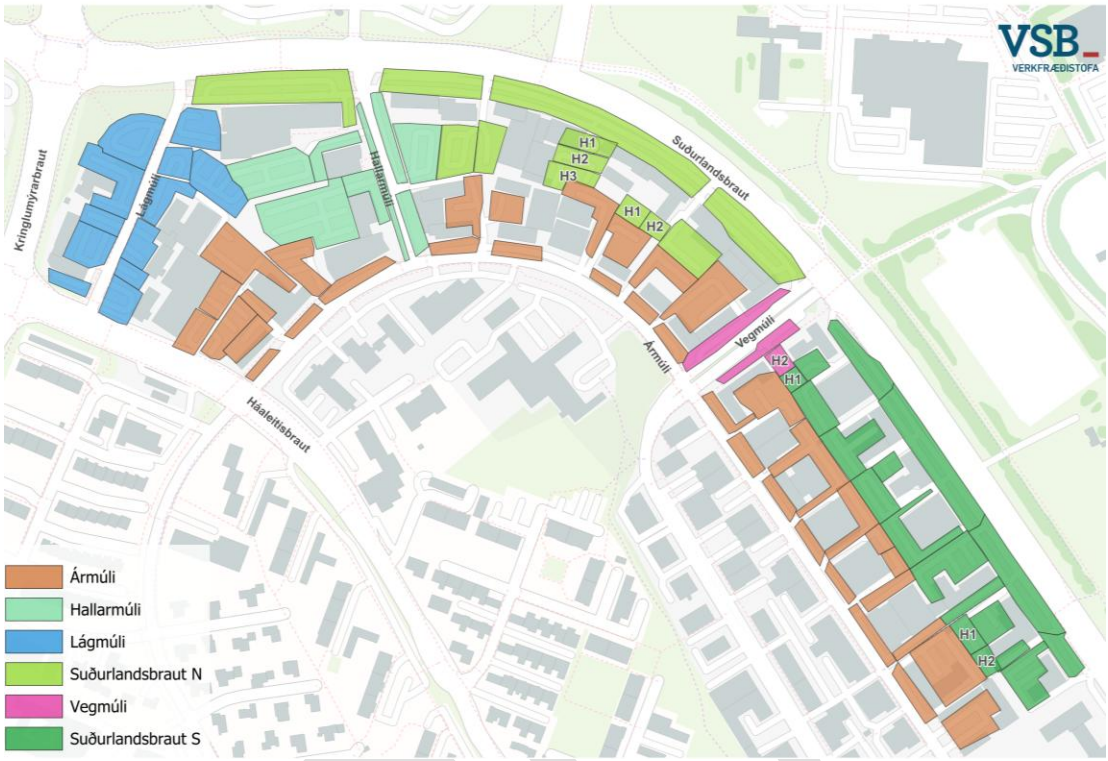
- Svæði fyrir fyrir framan verslanir og við götur voru skilgreind sem almenningsstæði.
- Opin starfsmannasvæði eru stæði á baklóðum húsa og eru með óhindrað aðgengi. Þau geta því í einhverjum tilfellum einnig nýst fyrir almenning.
- Lokuð starfsmannasvæði eru stæði sem er stýrt með hliðum eða myndavélagjaldskyldu.

Á mynd, á næstu blaðsíðu, má sjá fjölda bílastæða á hverju bílastæðasvæði ásamt flokkun svæða eftir notkun.



Mynd 1 Fjöldi bílastæða á hverju bílastæðasvæði ásamt notkun

Á mynd 2 má sjá hvernig aðkoma inn á bílastæðasvæðin skiptist eftir mismunandi götum. Í þeim tilfellum þar sem aðkoma er möguleg frá tveimur mismunandi götum var svæðunum skipt fyrir miðju.



Mynd 2 Bílastæðasvæðum skipt upp eftir aðkomugötu

Í töflu 2-1 má sjá heildarfjölda bílastæða skipt upp eftir aðkomugötu og notkunartegund.

Tafla 2-1 Fjöldi bílastæða eftir aðkomugötu og notkun

Fjöldi stæða				
Gata	**Almennings**	**Stafsmanna opin**	**Starfsmanna lokuð**	**Samtals**
Ármúli	242	453	143	**838**
Hallarmúli	105	91	170	**366**
Lágmúli	274	87	65	**426**
Suðurlandsbraut N	402	159	169	**730**
Suðurlandsbraut S	219	319	87	**625**
Vegmúli	62		30	**92**
Samtals	**1304**	**1109**	**664**	**3077**

Í viðauka 1 má síðan finna nánari upplýsingar um fjölda bílastæða á hverri og einni lóð meðfram Suðurlandsbraut.

3 Niðurstöður greiningar (nýting)

Nýting bílastæða var skipt í sex flokka, 0-20%, 20%-40%, 40%-60%, 60%-85%, 85%-100% og 100% og hærra. Í bílastæðafræðum er markmiðið að hámarka nýtingu án þess að skapa aðstæður þar sem bílar þurfa að eyða tíma í að leita að bílastæðum. Skilvirk nýting á bílastæðum er í kringum 80-85%, þá er nýting góð en þeir sem leita að stæðum þurfa ekki að eyða miklum tíma í að leita að stæði. Þegar nýting fer umfram 85% getur það skapað óþarfa akstur sem leiðir til mengunar, aukið óöryggi og verri upplifun fyrir ökumenn (Donal Shoupe, 2005).

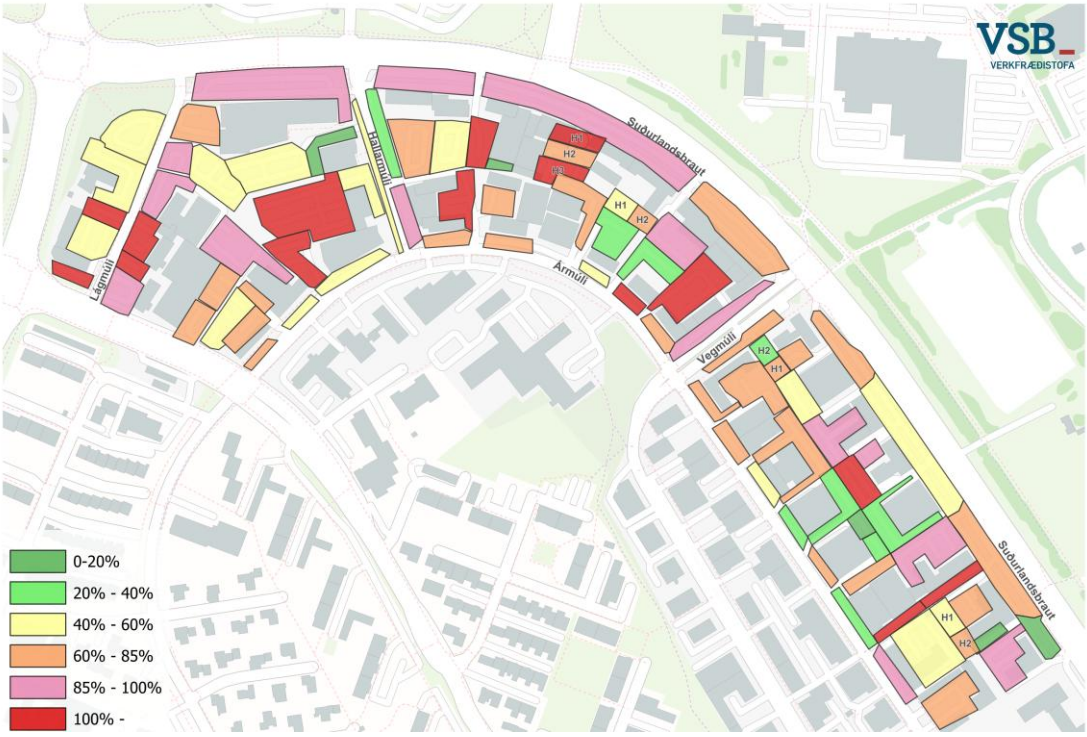
Í köflum 3.1 til 3.3 má sjá niðurstöður bílastæðanýtingar að morgni, í hádeginu og síðdegis.

Í viðauka 1 er síðan að finna nánari upplýsingar um nýtingu á hverri og einni lóð meðfram Suðurlandsbraut.

Niðurstöður voru einnig settar upp í vefviðmóti þar sem auðvelt er að skipta um tíma og fá nákvæmar niðurstöður fyrir hvert bílastæði. Link: vsb-sudurlandsbraut-talning.replit.app

3.1 Morgun 9:30

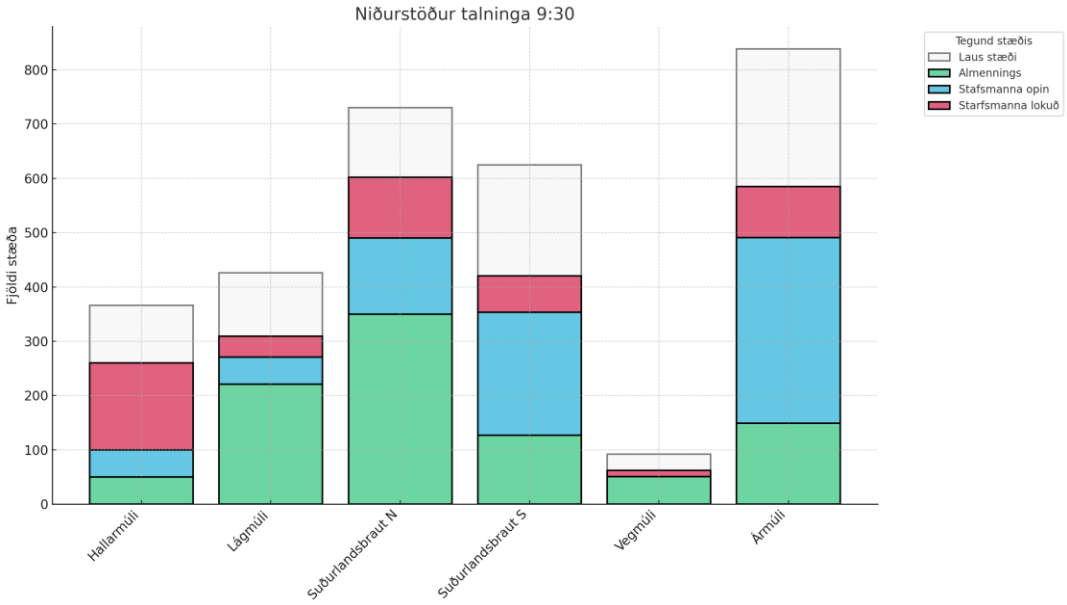
Taldir voru 2238 bílar kl. 9:30, það gerir um 69% nýtingu á öllum bílastæðum. Mesta nýting er á stæðum við Lágmúla, 80%, og Suðurlandsbraut N, 78%. Á þessum svæðum má sjá að almenningsstæðin eru best nýtt með 86-87% nýtingu á meðan lokuð/gjaldskyld starfsmannastæði eru í kringum 58%-68% nýtingu. Nokkur bílastæðasvæði fara yfir 100% nýtingu og er ástæða þess sú að bílar leggja ólöglega utan bílastæðis.



Mynd 3: Niðurstaða greiningar á nýtingu kl 9:30

Tafla 3-1 Bílastæðanýting kl 9:30, skipt eftir aðkomugötum og notkun

Meðalnýting 9:30 Gata	Almennings	Stafsmanna opin	Starfsmanna lokuð	Samtals
Ármúli	64%	71%	62%	**67%**
Hallarmúli	49%	55%	86%	**59%**
Lágmúli	87%	61%	58%	**80%**
Suðurlandsbraut N	86%	78%	68%	**78%**
Suðurlandsbraut S	51%	69%	75%	**66%**
Vegmúli	79%		37%	**65%**
Samtals	**69%**	**71%**	**68%**	**69%**



Mynd 4 Niðurstöður talninga kl 9:30

Tafla 3-2 sýnir hlutfall bílastæðasvæða sem fara yfir 85% nýtingu.

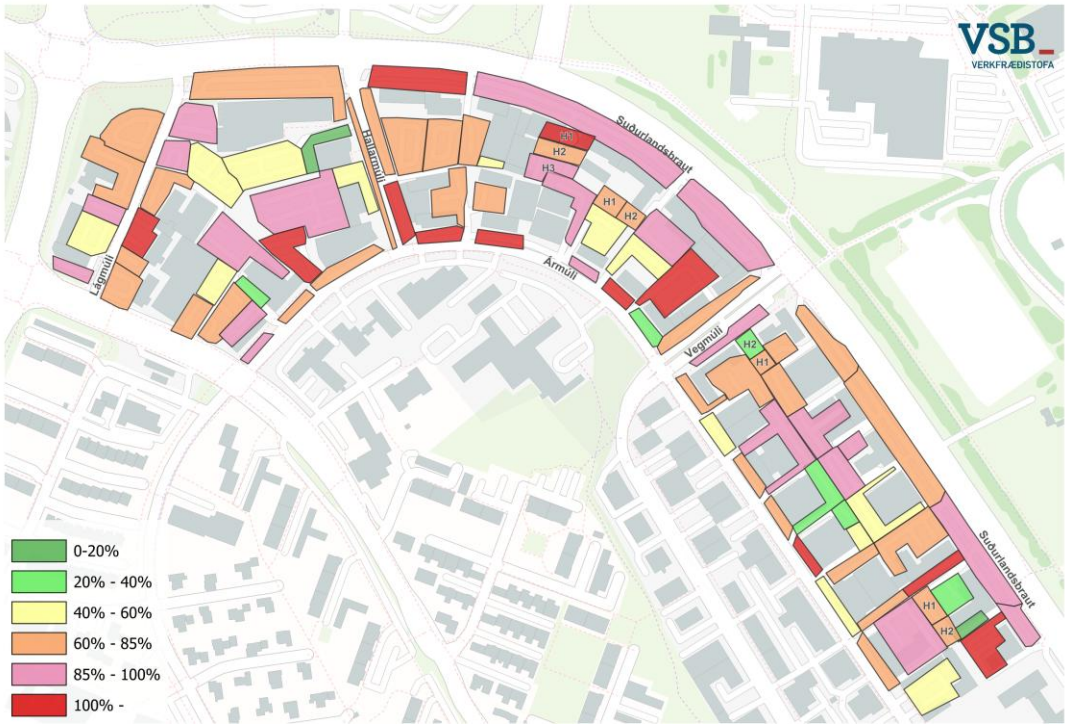
Tafla 3-2: Hlutfall bílastæðasvæða sem eru með yfir 85% nýtingu kl 9:30

Hlutfall yfir 85% 9:30 Gata	Almennings	Stafsmanna opin	Starfsmanna lokuð	Samtals
Ármúli	12%	25%	25%	**19%**
Hallarmúli	20%	0%	50%	**25%**
Lágmúli	78%	0%	0%	**58%**
Suðurlandsbraut N	75%	50%	33%	**54%**
Suðurlandsbraut S	0%	45%	33%	**33%**
Vegmúli	50%		0%	**33%**
Samtals	**34%**	**33%**	**29%**	**33%**

Niðurstöðurnar sýna að mesti bílastæðaþrýstingurinn er á svæðinu í kringum Lágmúla og nyrðri enda Suðurlandsbrautar

3.2 Hádegi 12:00

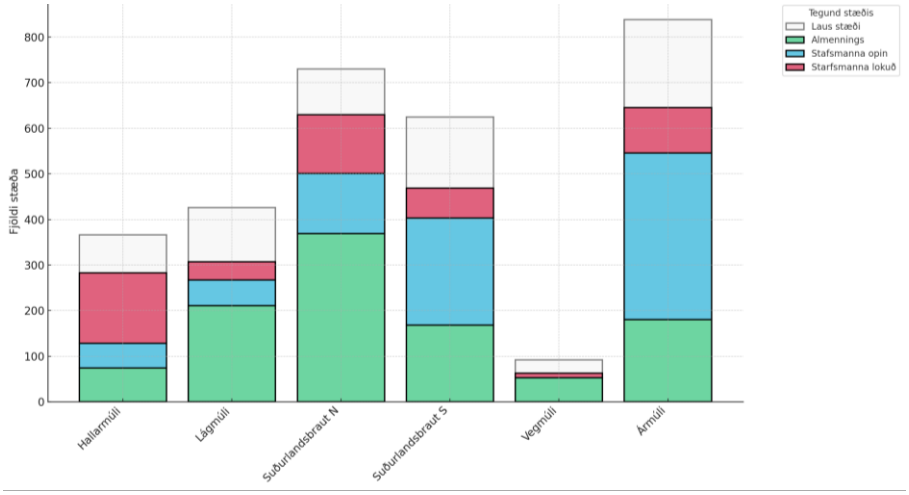
Hæsta nýtingarhlutfallið er um hádegisbilið en þá voru 2397 bílar eða 76% nýting. Hæsta nýtingin var við Suðurlandsbraut N en þar var 82% heildarnýting og þar af voru almenningsstæðin með 92% nýtingu.



Mynd 5: Niðurstaða greiningar á nýtingu kl 12:00

Tafla 3-3: Meðalnýting eftir flokkum kl 12:00

Meðalnýting 12:00 **Gata**	**Almennings**	**Stafsmanna opin**	**Starfsmanna lokuð**	**Samtals**
Ármúli	76%	73%	67%	**74%**
Hallarmúli	76%	59%	84%	**76%**
Lágmúli	81%	69%	62%	**77%**
Suðurlandsbraut N	92%	78%	78%	**82%**
Suðurlandsbraut S	82%	73%	75%	**75%**
Vegmúli	87%		33%	**69%**
Samtals	**80%**	**73%**	**71%**	**76%**

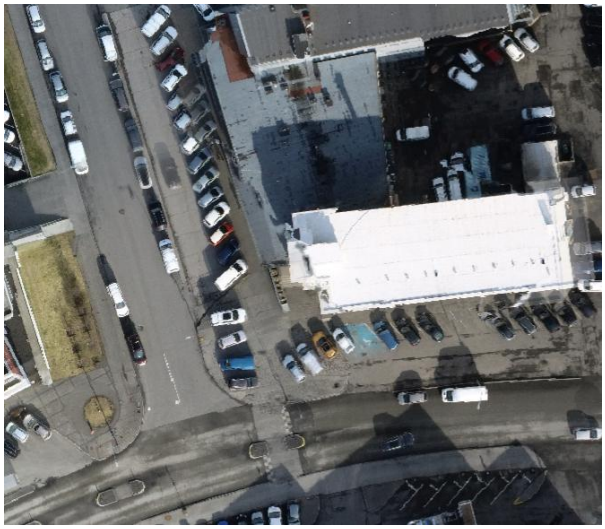


Mynd 8 Niðurstöður talninga kl 12:00

Tafla 3-4: Hlutfall bílastæðasvæða sem eru með yfir 85% nýtingu kl 12:00

Hlutfall yfir 85% 12:00				
Gata	**Almennings**	**Stafsmanna opin**	**Starfsmanna lokuð**	**Samtals**
Ármúli	35%	38%	25%	**35%**
Hallarmúli	20%	0%	50%	**25%**
Lágmúli	44%	50%	0%	**42%**
Suðurlandsbraut N	75%	33%	33%	**46%**
Suðurlandsbraut S	50%	36%	33%	**39%**
Vegmúli	50%		0%	**33%**
Samtals	**41%**	**36%**	**29%**	**37%**

Við gatnamót Hallarmúla og Ármúla, við Múlakaffi, var áberandi há nýting, um 170%, sem orsakast af mörgum ólöglega lögðum bílum, sjá mynd 6.



Mynd 6, Ólöglega lagðir bílar á horni Lágmúla og Ármúla

3.3 Síðdegi 14:30

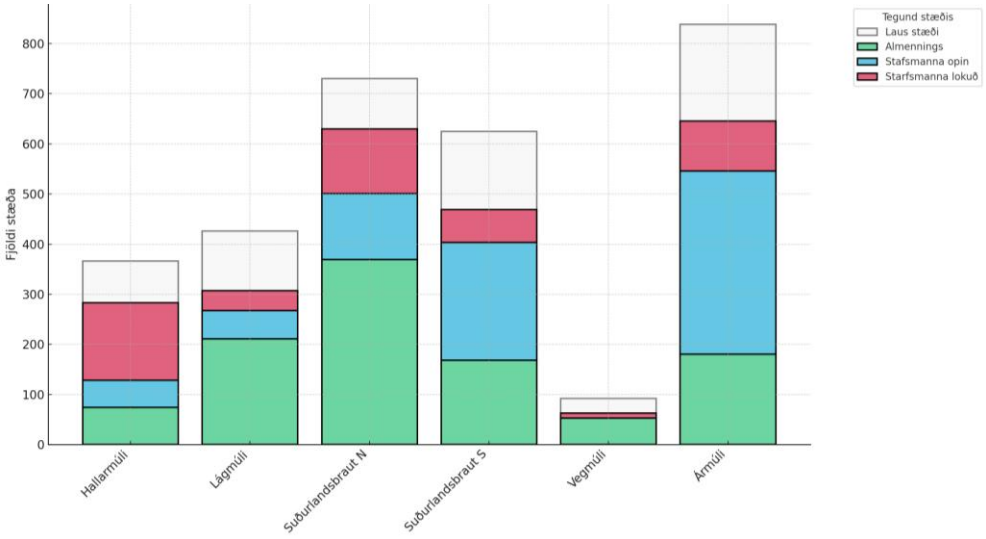
Bílastæðanýting lækkaði lítillega milli hádegis og síðdegis eða úr 76% í 74% þar sem 2336 bílar voru taldir. Suðurlandsbraut S eykst síðdegis en nú mælist það 79% sem er hærra en Suðurlandsbraut N, 77%, þar af er nýting á almenningsstæðum 89%.



Mynd 7 Niðurstaða greiningar á nýtingu kl 14:30

Tafla 3-5 Meðalnýting eftir flokkum kl 14:30

Meðalnýting 14:30 Gata	Almennings	Stafsmanna opin	Starfsmanna lokuð	Samtals
Ármúli	72%	73%	67%	**72%**
Hallarmúli	59%	64%	81%	**65%**
Lágmúli	83%	77%	55%	**80%**
Suðurlandsbraut N	80%	79%	69%	**77%**
Suðurlandsbraut S	89%	76%	76%	**79%**
Vegmúli	71%		30%	**58%**
Samtals	**75%**	**75%**	**68%**	**74%**



Mynd 8: Niðurstöður talninga kl 14:30

Tafla 3-6: Hlutfall bílastæðasvæða sem eru með yfir 85% nýtingu kl 14:30

Hlutfall yfir 85% 14:30				
Gata	**Almennings**	**Stafsmanna opin**	**Starfsmanna lokuð**	**Samtals**
Ármúli	29%	38%	50%	**35%**
Hallarmúli	0%	0%	50%	**13%**
Lágmúli	56%	50%	0%	**50%**
Suðurlandsbraut N	50%	50%	33%	**46%**
Suðurlandsbraut S	75%	36%	33%	**44%**
Vegmúli	0%		0%	**0%**
Samtals	**37%**	**39%**	**36%**	**37%**

4 Samantekt

Niðurstöður bílastæðagreiningar sýnir að heildarfjöldi bílastæða á svæðinu milli Ármúla og Suðurlandsbrautar eru um 3.100. Mælingar voru gerðar á virkum degi kl. 9:30, 12:00 og 14:30. Bílastæðin eru meira nýtt í hádeginu en kl 9:30 og 14:30.

Á öllum þremur tímapunktum var töluverður fjöldi af bílastæðasvæðum sem mældust með yfir 85% nýtingu, eða um 33-37% svæðanna. Lokuð eða gjaldskyld stæði mældust með umtalsvert lægri nýtingu í flestum tilfellum. Nokkur svæði fara yfir 100% nýtingu sem útskýrist af ólöglega lögðum bílum.

Meðalnýting almenningsstæða breytist meira á milli tímapunkta en starfsmannastæði. Á milli 9:30 og 12:00 hækkar nýting almenningsstæða um 11% úr 69% í 80%. Starfsmannastæðin breytast minna, en munur á hæsta og lægsta gildi á opnu starfsmannastæði er 4% og 3% í lokuðu starfsmannastæði.

Þegar meðalnýting á hverri götu fyrir sig er skoðuð (allar tegundir stæða) fer nýting ekki yfir 85% á neinni götu, óháð tíma. Það gefur vísbendingu um að þrátt fyrir að ákveðin bílastæðasvæði séu með mjög háa nýtingu þá er hægt að fá öruggt aðgengi að stæðum á öðrum svæðum í göngufæri.

Greiningin bendir því til þess að það séu tækifæri á svæðinu til þess að dreifa bílum betur um svæðið með t.d bílastæðaleiðarvísum og góðum merkingum, en það krefst þó samvinnu margra ólíkra lóðarhafa sem getur verið áskorun.

5 Viðauki 1

Viðauki 1 sýnir niðurstöður fyrir hverja lóð við Suðurlandsbraut. Stæðum er skipt í 3 flokka; stæði bakvið hús, stæði framan við hús sem eru innan lóðar og stæði framan við hús sem eru á borgarlandi,.

Í tveimur tilfellum, Suðurlandsbraut 28 og 32, nær lóðin að Ármúla. Í þeim tilfellum voru talin stæðin sem eru Suðurlandsbrautarmegin á lóðinni. Skipting var gerð í línu við lóðarmörk á aðliggjandi lóðum, eins og Suðurlandsbraut 30 og 26.

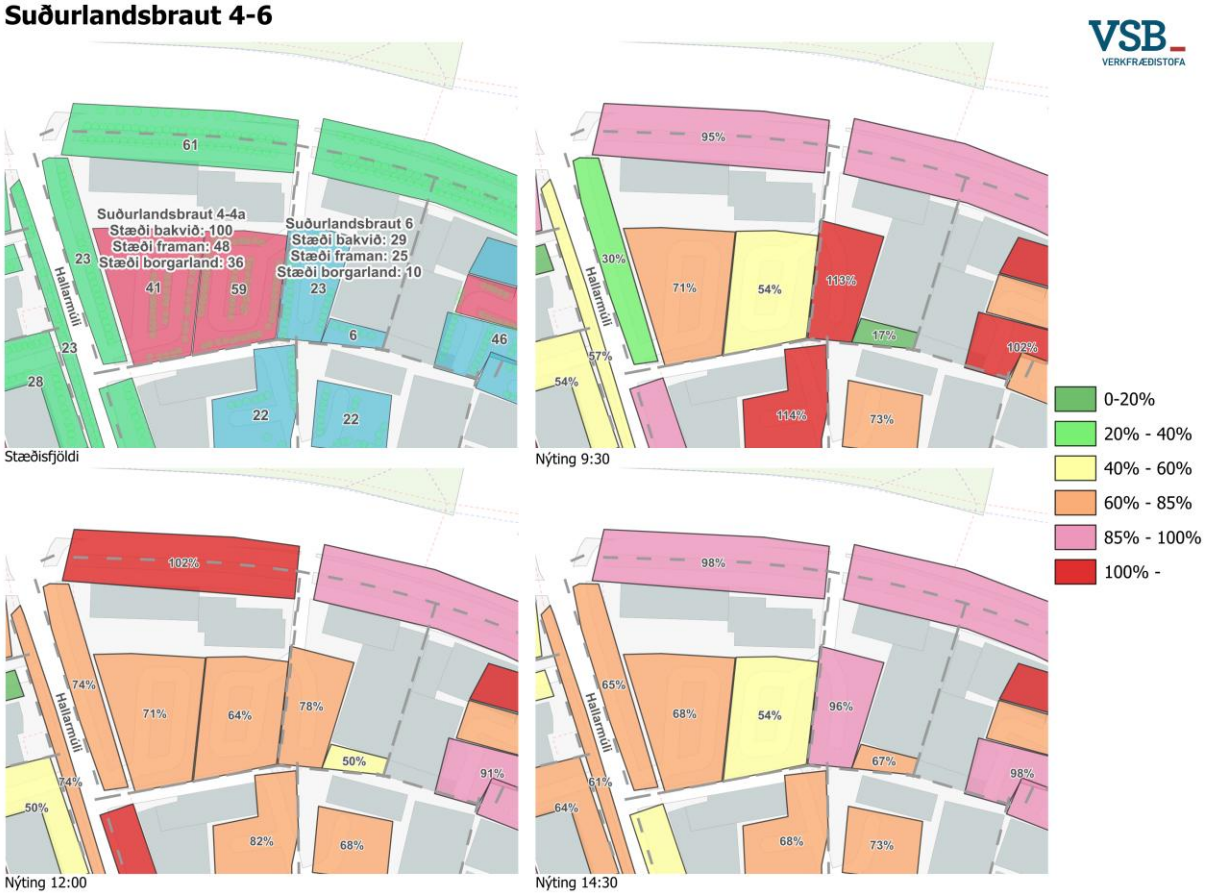
		Stæði framan hús		
Nafn	**Stæði bakvið**	**Á lóð**	**Á borgarlandi**	**Stæði samtals**
Suðurlandsbraut 2	157	97	0	**254**
Suðurlandsbraut 4-4a	100	48	36	**184**
Suðurlandsbraut 6	29	25	10	**64**
Suðurlandsbraut 8-10	135	54	34	**223**
Suðurlandsbraut 12	62	21	13	**96**
Suðurlandsbraut 14	43	23	12	**78**
Suðurlandsbraut 16	59	91	13	**163**
Suðurlandsbraut 18	65	26	0	**91**
Suðurlandsbraut 20	32	25	5	**62**
Suðurlandsbraut 22	50	18	16	**84**
Suðurlandsbraut 24	42	17	15	**74**
Suðurlandsbraut 26	38	21	15	**74**
Suðurlandsbraut 28 norður	75	22	7	**104**
Suðurlandsbraut 30	110	24	2	**136**
Suðurlandsbraut 32 norður	24	18	0	**42**
	1021	**530**	**178**	**1729**

Suðurlandsbraut 2



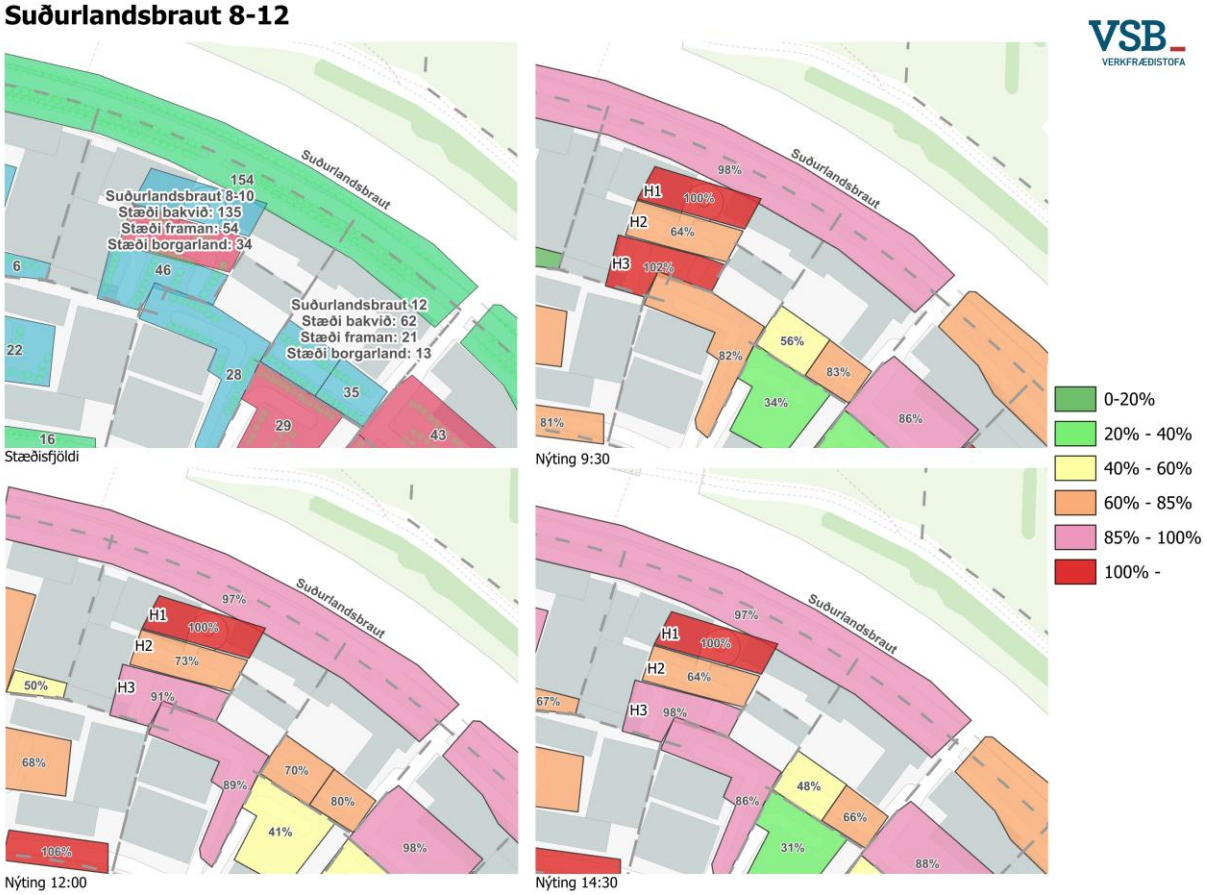
		Stæði framan hús		
Nafn	**Stæði bakvið**	**Á lóð**	**Á borgarlandi**	**Stæði samtals**
Suðurlandsbraut 2	157	97	0	**254**

Suðurlandsbraut 4-6



		Stæði framan hús		
Nafn	**Stæði bakvið**	**Á lóð**	**Á borgarlandi**	**Stæði samtals**
Suðurlandsbraut 4-4a	100	48	36	**184**
Suðurlandsbraut 6	29	25	10	**64**

Suðurlandsbraut 8-12



		Stæði framan hús		
Nafn	**Stæði bakvið**	**Á lóð**	**Á borgarlandi**	**Stæði samtals**
Suðurlandsbraut 8-10	135	54	34	**223**
Suðurlandsbraut 12	62	21	13	**96**

Suðurlandsbraut 14-16



	Stæði framan hús			
Nafn	**Stæði bakvið**	**Á lóð**	**Á borgarlandi**	**Stæði samtals**
Suðurlandsbraut 14	43	23	12	**78**
Suðurlandsbraut 16	59	91	13	**163**

Suðurlandsbraut 18-22



		Stæði framan hús		
Nafn	**Stæði bakvið**	**Á lóð**	**Á borgarlandi**	**Stæði samtals**
Suðurlandsbraut 18	65	26	0	**91**
Suðurlandsbraut 20	32	25	5	**62**
Suðurlandsbraut 22	50	18	16	**84**



Suðurlandsbraut 28 eru stæði sem norðan megin á lóðinni, í línu við lóðarskiptingu hjá Suðurlandsbraut 26.

		Stæði framan hús		
Nafn	**Stæði bakvið**	**Á lóð**	**Á borgarlandi**	**Stæði samtals**
Suðurlandsbraut 24	42	17	15	**74**
Suðurlandsbraut 26	38	21	15	**74**
Suðurlandsbraut 28 norður	75	22	7	**104**



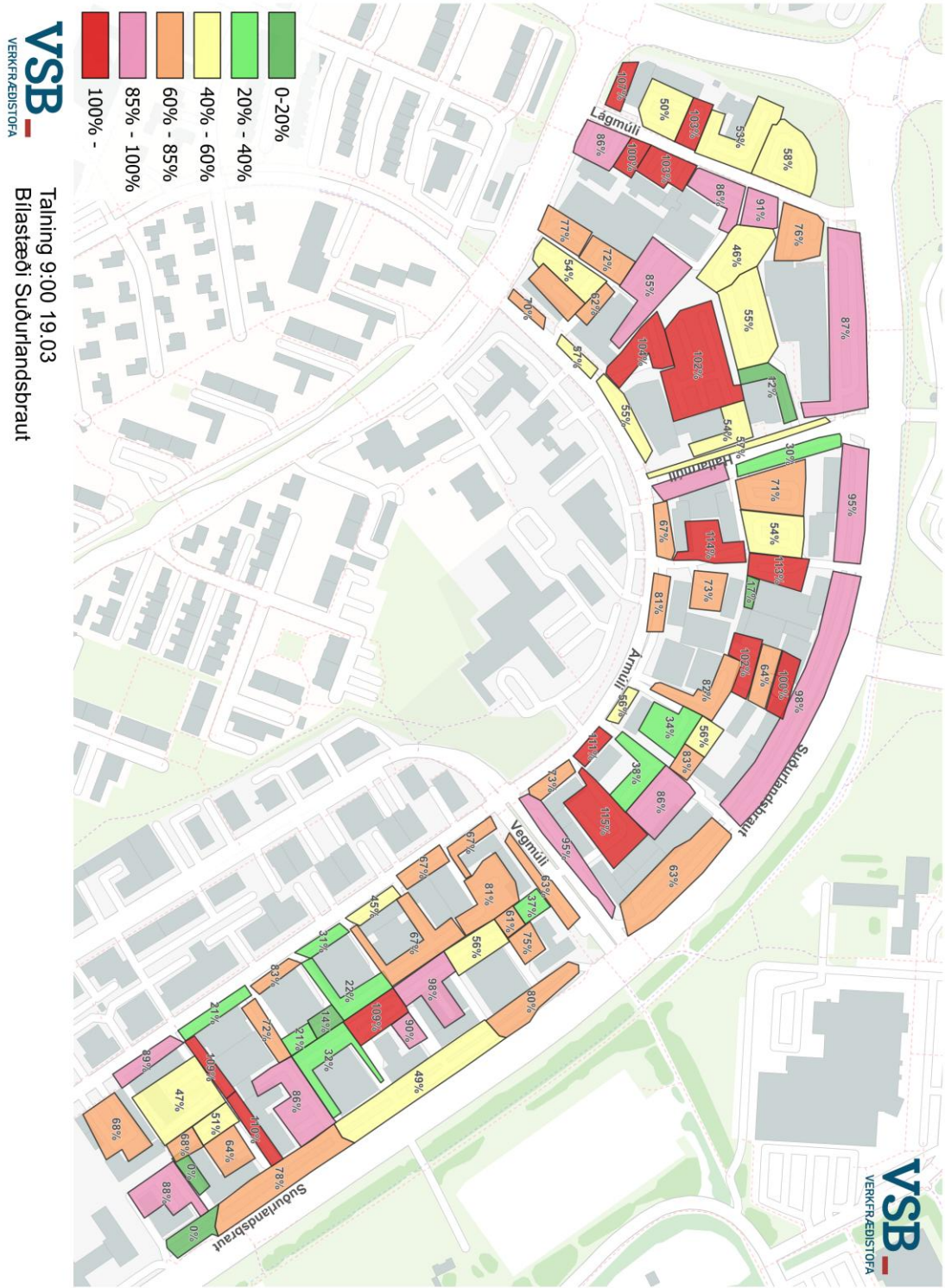
Stæðið austast á Suðurlandsbraut var ekki talið kl. 9:30, tæknilegir örðugleikar voru á flugi. Á Suðurlandsbraut 32 norður eru stæðin aðgengileg frá Suðurlandsbraut á lóðinni en ekki öll stæði á lóð.

		Stæði framan hús		
Nafn	**Stæði bakvið**	**Á lóð**	**Á borgarlandi**	**Stæði samtals**
Suðurlandsbraut 30	110	24	2	**136**
Suðurlandsbraut 32 norður	24	18	0	**42**

6 Viðauki 2

Í viðauka 2 eru sýndar myndrænar niðurstöður talninga á hverju tímabili þar sem hlutfallsnýting bílastæðasvæða er merkt á fláka.

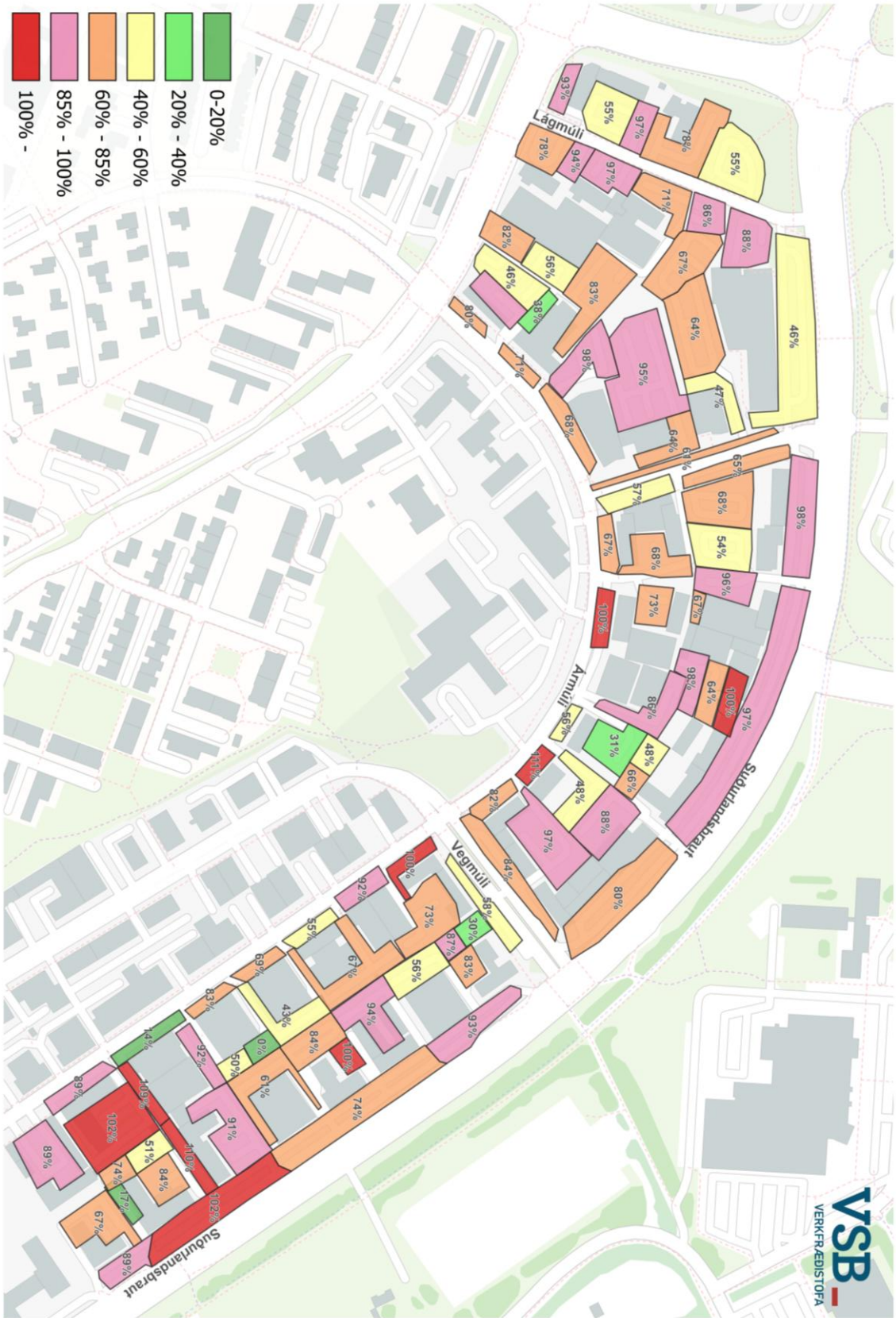
6.1 Morgun 9:30



6.2 Hádegi 12:00



6.3 Síðdegi 14:30



7 Viðauki 3

Niðurstöður talninga voru einnig sett upp í vefsjá viðmóti þar sem auðvelt er að sjá niðurstöður fyrir hvern tíma og sjá nákvæmar niðurstöður fyrir hvert bílastæðasvæði.

vsb-sudurlandsbraut-talning.replit.app

REYKJAVÍKURBORG
DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

1. LOTA
SUÐURLANDSBRAUT

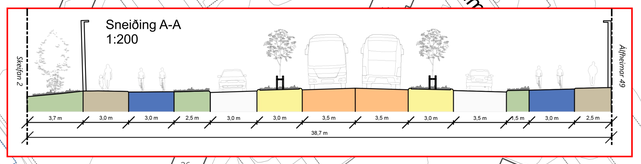


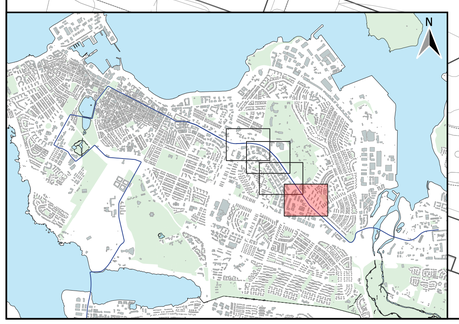
Hluti Aðalskipulags Reykjavíkur 2040

SKÝRINGAR

- Skipulagsmörk
- Sneiðingar
- Heiti biðstöðva
- Borgarlínustöðvar
- Aðkomusvæði stöðva
- Borgarlínubrautir
- Lega Borgarlínu í aðalskipulagi
- Hjólastígar
- Göngustígar/-stéttar
- Tengingar við stíga
- Göngu- og hjólaþveranir
- Akvegur
- Aksturstefnur, leiðbeinandi
- Innkeyrslur
- Svigrúm Borgarlínu
- Opin svæði
- Núverandi trjágróður
- Trjágróður
- Breytt lóðamörk
- Byggingar
- Byggingareitir
- Heimildir um minjar
- Núverandi hæðarlínur

Sneiðing A-A
1:200





Deiliskipulag þetta er sett fram í eftirtöldum gögnum:
- Greinagerð með skilmálum, dags 28. nóvember 2025.
- Uppdrættir í mkv. 1:1000 (A1) ásamt sneiðingum í mælikvarða 1:200.
- Skýringaruppdráttur sem sýnir samhengi deiliskipulagsins við aðliggjandi deiliskipulagsáætlanir í mælikvarða 1:3000 (A1).
- Fylgiskjöl: Samantekt - umferðargreiningar; Bílastæðagreining - Suðurlandsbraut

BREYTINGAR EFTIR AUGLÝSINGU

Uppdráttur:
- Umferðareyjar í Álfheimum lagfærðar til að endurspegla aðkomu að lóð nr. 49 úr öllum áttum.
- Umferðaeyjur á gatnamótum Suðurlandsbrautar og Álfheima lagfærðar vegna aðkomu neyðarbíla.
- Bætt inn heimildum um minjar sem vantaði á uppdrátt.
- Númer minja bætt við uppdrátt.
- Bætt er við visun í fylgiskjöl sem fylgja lokaútgáfu.

Greinargerð
- Tölur leiðréttar í kafla 3.1.1. Breytt lóðamörk.
- Umfjöllun í kafla 3.2.3. Menningarminjar uppfærð.
- Bætt við kafla 3.3.16. Lagnir og strengir.
- Bætt er við visun í fylgiskjöl sem fylgja lokaútgáfu.

Deiliskipulagsbreyting þessi sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 1. mgr. 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í

_____

þann _____ 20__ og í

_____þann

_____ 20__.

Tillagan var auglýst frá _____ 20__
með athugasemdafresti til _____ 20__ .

Auglýsing um gildistöku breytingarinnar var birt í B-deild
Stjórnartíðinda þann _____ 20_

_____

REYKJAVÍKURBORG
DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

DEILISKIPULAGSUPPDRÁTTUR

KVARÐI	DAGSETNING	ÚTGÁFA	TEIKNING
1:1000 (A1)	28/11/25	27/03/26	1/5

YRKI arkitektar

VERK NR.	V413
TEIKNAÐ	LI
RÝNI	GÁ

REYKJAVÍKURBORG
DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

1. LOTA
SUÐURLANDSBRAUT



Hluti Aðalskipulags Reykjavíkur 2040

SKÝRINGAR

- Skipulagsmörk
- Sneiðingar
- Heiti biðstöðva
- Borgarlínustöðvar
- Aðkomusvæði stöðva
- Borgarlínubrautir
- Lega Borgarlínu í aðalskipulagi
- Hjólastígar
- Göngustígar/-stéttar
- Tengingar við stíga
- Göngu- og hjólaþveranir
- Akvegur
- Aksturstefnur, leiðbeinandi
- Innkeyrslur
- Svigrúm Borgarlínu
- Opin svæði
- Núverandi trjágróður
- Trjágróður
- Breytt lóðamörk
- Byggingar
- Byggingareitir
- Heimildir um minjar
- Núverandi hæðarlínur

Deiliskipulag þetta er sett fram í eftirtöldum gögnum:
• Greinagerð með skilmálum, dags 28. nóvember 2025.
• Uppdrættir í mkv. 1:1000 (A1) ásamt sneiðingum í mælikvarða 1:200.
• Skýringaruppdráttur sem sýnir samhengi deiliskipulagsins við aðliggjandi deiliskipulagssvæðanir í mælikvarða 1:3000 (A1).
• Fylgiskjöl: Samantekt - umferðargreiningar; Bílastæðagreining - Suðurlandsbraut

BREYTINGAR EFTIR AUGLÝSINGU
Uppdráttur:
- Umferðareyjar í Álfheimum lagfærðar til að endurspegla aðkomu að lóð nr. 49 úr öllum áttum.
- Umferðaeyjur á gatnamótum Suðurlandsbrautar og Álfheima lagfærðar vegna aðkomu neyðarbíla.
- Bætt inn heimildum um minjar sem vantaði á uppdrátt.
- Númer minja bætt við uppdrátt.
- Bætt er við vísun í fylgiskjöl sem fylgja lokaútgáfu.
Greinargerð
- Tölur leiðréttar í kafla 3.1.1. Breytt lóðamörk.
- Umfjöllun í kafla 3.2.3. Menningarminjar uppfærð.
- Bætt við kafla 3.3.16. Lagnir og strengir.
- Bætt er við vísun í fylgiskjöl sem fylgja lokaútgáfu.

Deiliskipulagsbreyting þessi sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 1. mgr. 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í

_____

þann _____ 20__ og í

_____þann

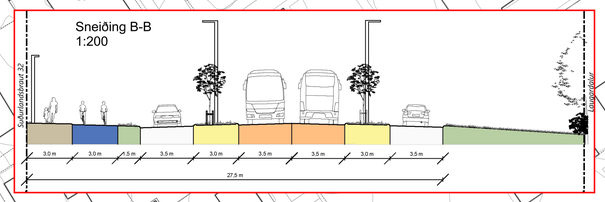
_____ 20__.

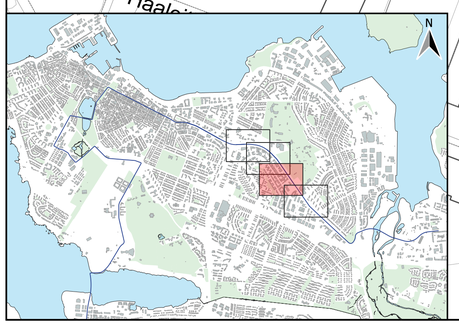
Tillagan var auglýst frá _____ 20__
með athugasemdafresti til _____ 20__ .

Auglýsing um gildistöku breytingarinnar var birt í B-deild Stjórnartíðinda þann _____ 20_

_____

Sneiðing B-B
1:200





REYKJAVÍKURBORG
DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

DEILISKIPULAGSUPPDRÁTTUR

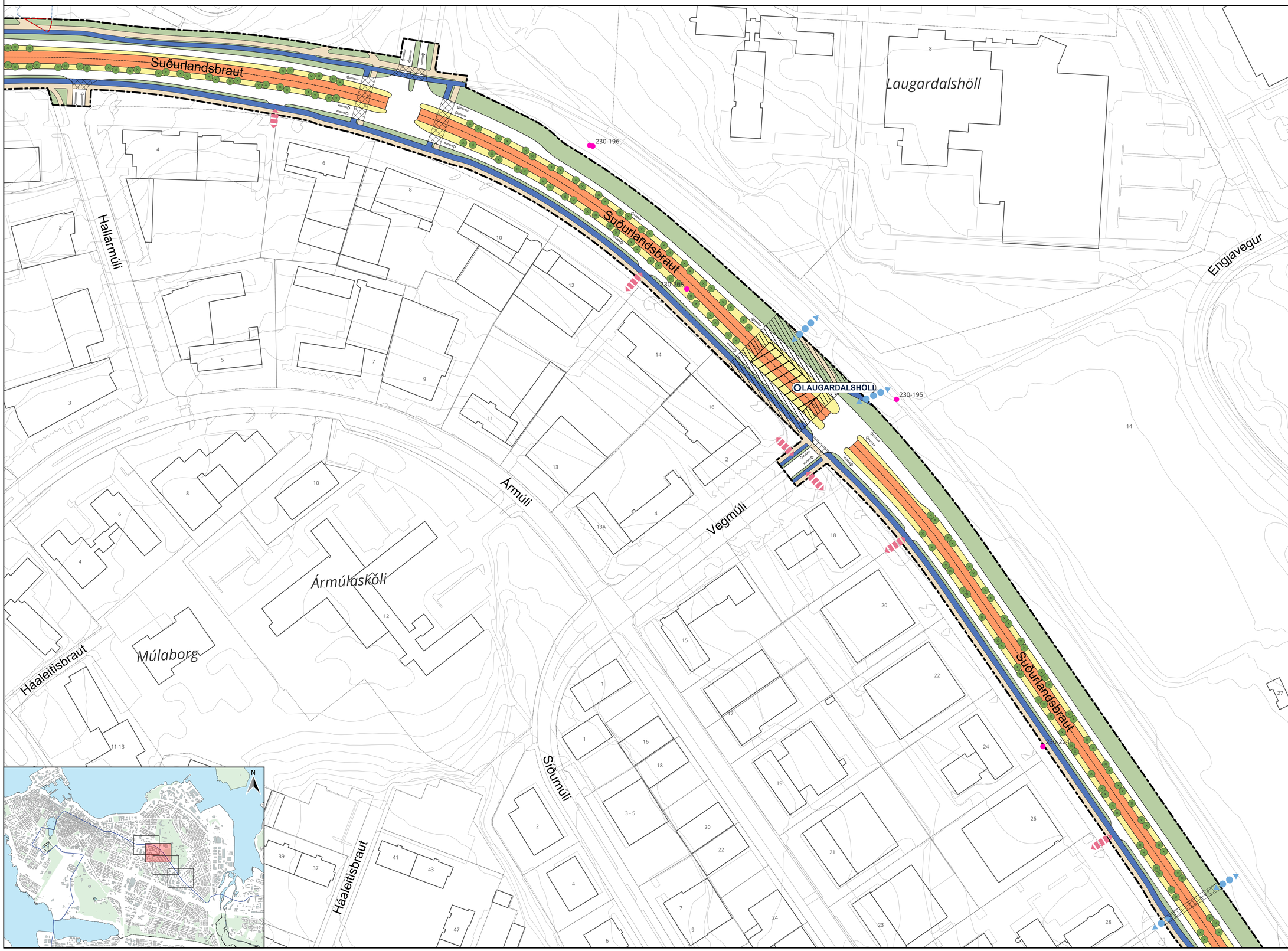
KVARÐI	DAGSETNING	ÚTGÁFA	TEIKNING
1:1000 (A1)	28/11/25	27/03/26	2/5

YRKI arkitektar

VERK NR.	V413
TEIKNAÐ	LI
RÝNI	GÁ

REYKJAVÍKURBORG
DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

1. LOTA
SUÐURLANDSBRAUT





REYKJAVÍKURBORG
DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

1. LOTA
SUÐURLANDSBRAUT





REYKJAVÍKURBORG
DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

1. LOTA
FRÁ SKEIÐARVOGI AÐ LÁGMÚLA

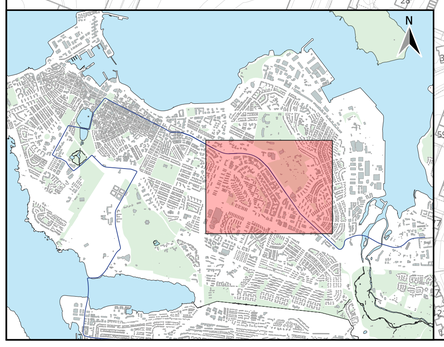


Hluti Aðalskipulags Reykjavíkur 2040

SKÝRINGAR

- Skipulagsmörk
- Aðliggjandi deiliskipulög
- Lega Borgarlínu
- Borgarlínustöðvar
- Heiti stöðva

LÁGMÚLI
Suðurlandsbraut
LAUGARDALSHÖLL
GLÆSIBÆR
Suðurlandsbraut
Laugavegur
Hátún
Skipholt
Bolholt
Sigtún
Engjateigur
Reykjavegur
Lágmúli
Hallarmúli
Ármúli
Vegmúli
Háaleitisbraut
Kringlumýrarbraut
Bústaðarhlíð
Safamýri
Starmýri
Álftamýri
Stóumúli
Selmúli
Fellsmúli
Miklabraut
Hvassaleiti
Grensásvegur
Stóragerði
Kringlan
Múlavegur
Engjavegur
Dalsmári
Skeifan
Faxafen
Fákafen
Gnoðarvogur
Álfheimar
Ljósheimar
Sólheimar
Skeiðarvogur
Sunnuvegur
Laugarásvegur
Deiliskipulag Laugavegar 180
Deiliskipulag Sigtúnsreits
Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 2
Deiliskipulag Suðurlandsbrautar, Hallarmúla, Ármúla, og Vegmúla
Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 18-28 og Ármúla 15-27
Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 30, 32 og 34 og Ármúla 29 og 31
Deiliskipulag Laugardals
Deiliskipulag Álfheima 74, Glæsibær
Deiliskipulag Heimahverfis, skipulag í Langholti, Álfheimar, Goðheimar *
Deiliskipulag Vogaskóla
Deiliskipulag stgr. 1.471, Sogamýri
Dsk stgr. 1.46, Skeifan - Fenin
Ásmundarsafn
Laugardalshöll
Skautahöllin
Staðarhóll
Sunnuás
Langholtskirkja
Langholtsskóli
Vogaskóli
Menntaskólinn við Sund
Ármúlaskóli
Hótelskóli
Álftamýrarskóli
Álftaborg
Grensáskirkja



REYKJAVÍKURBORG
DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

SKÝRINGARSUPPDRÁTTUR

KVARÐI	DAGSETNING	ÚTGÁFA	TEIKNING
1:2000 (A1)	28/11/2025	27/03/26	5/5

YRKI arkitektar

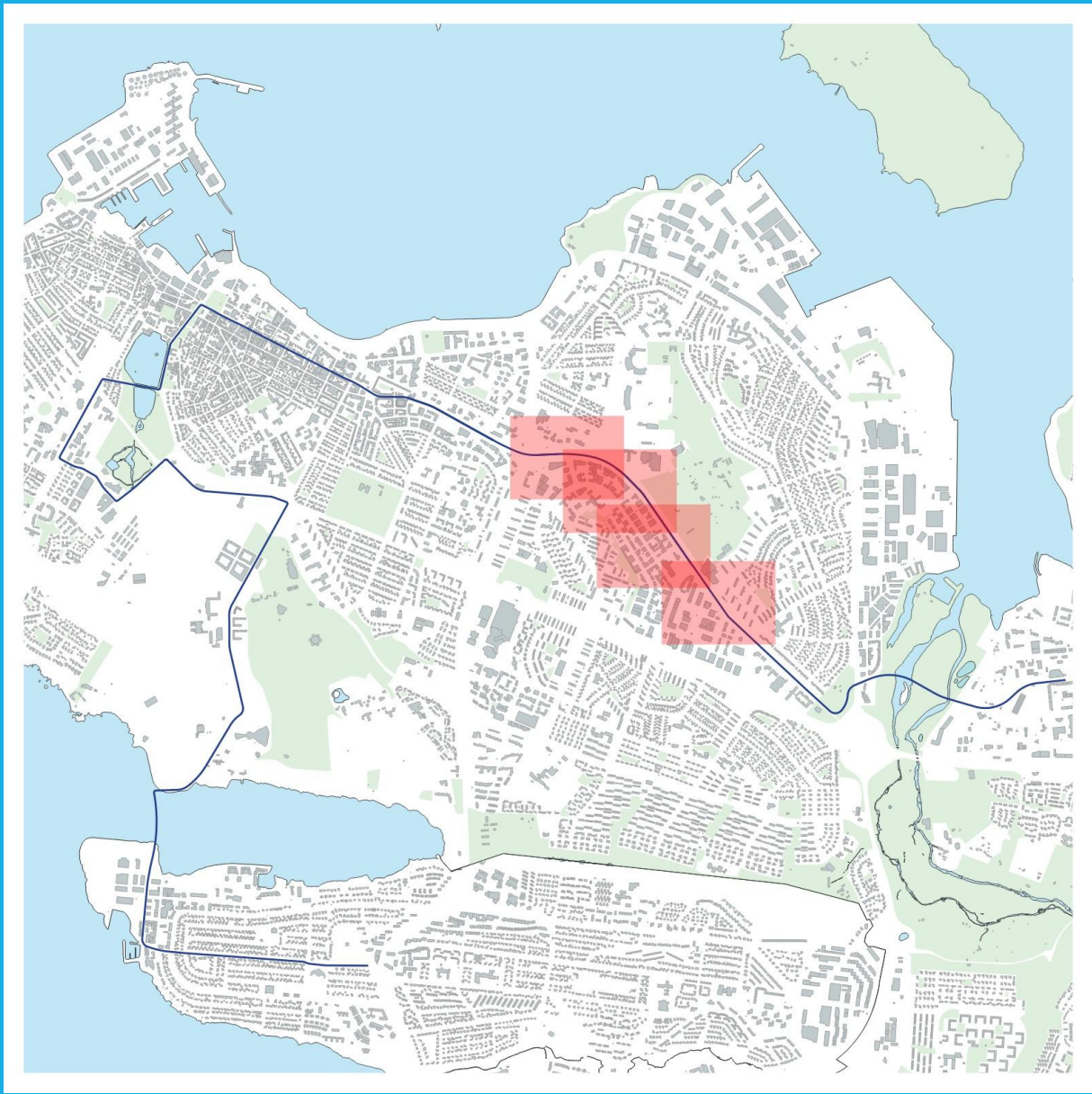
VERK NR.	V413
TEIKNAÐ	LI
RÝNI	GÁ

DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

1. LOTA: SUÐURLANDSBRAUT

Greinargerð

28. nóvember 2025 – uppfærð 27. mars 2026



YFIRLIT

Um er að ræða tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir göturými Suðurlandsbrautar frá gatnamótum við Skeiðarvog og til vesturs að gatnamótum við Lágmúla.

Tillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu og er í samræmi við markmið og stefnu landsskipulagstefnu, svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2040, Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 og rammahluta Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 - Fyrsta lota Borgarlínu: Ártún – Fossvogsbrú.

Deiliskipulagstillagan byggir á forhönnun fyrir svæðið.

UPPBYGGING GREINARGERÐAR

Þessari greinargerð er skipt í 4 kafla:

Í kaflanum **Almennar upplýsingar og forsendur** er farið yfir grunnatriði deiliskipulagsgerðar.

Í kaflanum **Deiliskipulag Borgarlínu í Reykjavík - almennt** er farið yfir almennar upplýsingar um Borgarlínuna, forsendur og tengingar hennar við aðrar áætlanir. Einnig tilgang og markmið með deiliskipulagi Borgarlínu í Reykjavík.

Í kaflanum **Deiliskipulag Borgarlínu um Suðurlandsbraut** er farið yfir helstu forsendur á deiliskipulagssvæðinu sem um ræðir ásamt megininntaki deiliskipulagsins. Þar eru einnig settir fram skilmálar fyrir hönnun og framkvæmdir á svæðinu.

Í kaflanum um **Samráð** er skýrt frá samráði við gerð og þróun deiliskipulagsins.

GÖGN DEILISKIPULAGSINS

Deiliskipulag þetta er sett fram í eftirtöldum gögnum:

- Þessi greinargerð með skilmálum.
- 4x skipulagsuppdrætti í mælikvarða 1:1000 (A1) ásamt sneiðingum í mælikvarða 1:200.
- Skýringaruppdráttur sem sýnir samhengi deiliskipulagsins við aðliggjandi deiliskipulagsáætlanir í mælikvarða 1:3000 (A1).

Auk þess ber að taka tillit til eftirfarandi stefna og leiðbeininga sem Reykjavíkurborg hefur gefið út og eru aðgengilegar á heimasíðu Reykjavíkurborgar:

- Borgarhönnunarstefna Reykjavíkur
- Gróðurinn í borgarlandinu
- Græna planið
- Hjóla- og bílastæðastefna Reykjavíkurborgar
- Hjólreiðaáætlun Reykjavíkur
- Loftslagsstefna Reykjavíkurborgar
- Samþykkt um skilti í Reykjavík

SAMÞYKKT DEILISKIPULAGS

Deiliskipulag þetta sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 1. mgr. 41. gr.

skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í_____

þann _____ 20 __ og í_____ þann _____ 20__.

Tillagan var auglýst frá _____ 20__ með athugasemdafresti til _____ 20__ .

Auglýsing um gildistöku deiliskipulagsins var birt í B-deild Stjórnartíðinda þann ____20__.

_____

EFNISYFIRLIT

YFIRLIT 2
UPPBYGGING GREINARGERÐAR 2
GÖGN DEILISKIPULAGSINS 3
SAMÞYKKT DEILISKIPULAGS 3
EFNISYFIRLIT 4
1. ALMENNAR UPPLÝSINGAR OG FORSENDUR 6
1.1. Hvað er Borgarlína? 6
1.2. Deiliskipulag og hlutverk þess 6
1.3. Tengsl við aðalskipulag 6
1.4. Tengsl við svæðisskipulag 6
1.5. Umhverfismat Borgarlínu 6
1.6. Leyfisveitingar 6
1.7. Skipulags- og hönnunarferli 6
1.8. Hönnunarviðmið Borgarlínu 6
2. DEILISKIPULAG BORGARLÍNU Í REYKJAVÍK – ALMENNT 7
2.1. Skipting deiliskipulags Borgarlínu 7
2.2. Skipulagsmörk Borgarlínu 7
2.3. Tilgangur og markmið 7
2.4. Almennar forsendur Borgarlínu 7
3. DEILISKIPULAG BORGARLÍNU UM SUÐURLANDSBRAUT 8
3.1. Afmörkun 8
3.1.1. Breytt lóðamörk 9
3.2. Staðan í dag og helstu breytingar frá núverandi ástandi 11
3.2.1. Landnotkun samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 11
3.2.2. Núgildandi deiliskipulagsáætlanir fyrir svæðið 12
3.2.3. Menningarminjar 13
3.2.4. Mengaður jarðvegur 16
3.3. Sérskilmálar Borgarlínu um Suðurlandsbraut frá Skeiðarvogi að Lágmúla 17
3.3.1. Stöðvar 17
3.3.2. Borgarlínubrautir 19
3.3.3. Hjólastígar 19
3.3.4. Göngustígar 20
3.3.5. Kvöð um göngutengingu 20
3.3.6. Göngu- og hjólaþveranir 20
3.3.7. Gatnamót 20

3.3.8. Akbrautir 21
3.3.9. Innkeyrslur 21
3.3.10. Bílastæði 21
3.3.11. Hjólastæði 22
3.3.12. Svigrúm 22
3.3.13. Opin svæði 22
3.3.14. Gróður 22
4. SAMRÁÐ 23
4.1.1. Kynning lýsingar 23
4.1.2. Kynning og samráð við íbúa og lóðarhafa 23
4.1.3. Umsagnaraðilar 23

1. ALMENNAR UPPLÝSINGAR OG FORSENDUR

1.1. HVAÐ ER BORGARLÍNA?

Borgarlínan er nýtt hágæða almennings-samgöngukerfi (BRT – Bus Rapid Transit) sem verður hryggjarstykki almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Kerfið byggir á akstri vagna í sérrými og forgangi á gatnamótum. Þannig styttist ferðatími og tíðni ferða eykst. Verkefnið er samvinnuverkefni sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar.

1.2. DEILISKIPULAG OG HLUTVERK ÞESS

Deiliskipulag setur fram bindandi skilmála um landnotkun, byggðamynstur, rými undir samgöngur, stöðvar, stíga, gróður og tengda innviði. Deiliskipulag Borgarlínu útfærir sérrými, stöðvar og nærliggjandi svæði innan þess hluta leiðarinnar sem skipulagið nær yfir.

Deiliskipulag tekur gildi þegar það hefur verið samþykkt í sveitarstjórn og birt í Stjórnartíðindum.

1.3. TENGSL VIÐ AÐALSKIPULAG

Deiliskipulag þarf ávallt að vera í samræmi við aðalskipulag. Aðalskipulag er skipulagsáætlun sem nær til alls lands sveitarfélags. Í aðalskipulagi er sett fram stefna og ákvarðanir sveitarstjórnar um framtíðarnotkun lands og fyrirkomulag byggðar. Stefna í aðalskipulagi er útfærð nánar í deiliskipulagi fyrir einstök hverfi eða reiti.

Frekari upplýsingar um stefnu og hönnunarviðmið fyrstu lotu Borgarlínu er að finna í *Rammahluta Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 – Borgarlínan í Reykjavík*.

>> Sjá Rammahluta Aðalskipulags Reykjavíkur 2040: Fyrsta lota Borgarlínu: Ártún – Fossvogsbrú

1.4. TENGSL VIÐ SVÆÐISSKIPULAG

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2040 setur fram stefnu um þéttingu og samgöngumiðaða þróun í grennd við hágæða almenningssamgöngur. Greinargerðin endurtekur ekki forsendur svæðisskipulags en tekur mið af því þar sem við á.

1.5. UMHVERFISMAT BORGARLÍNU

Heildstætt umhverfismat 1. lotu Borgarlínu (Ártúnshöfði–Hamraborg) liggur fyrir og fjallar um áhrif framkvæmdarinnar á umhverfi, samfélag og landnotkun. Deiliskipulagið tekur mið af niðurstöðum umhverfismatsskýrslu og áliti Skipulagsstofnunar.

>> Sjá nánar í umhverfismatsskýrslu Borgarlínu-Lotu 1: Ártúnshöfði-Hamraborg

1.6. LEYFISVEITINGAR

Framkvæmdir og mannvirki sem tengjast Borgarlínu eru háð samþykktu deiliskipulagi og aðalskipulagi ásamt ákvæðum skipulagslaga varðandi leyfisveitingar.

1.7. SKIPULAGS- OG HÖNNUNARFERLI

Ferli skipulags-, hönnunar- og umhverfismats Borgarlínu eru samþætt. Rammahlutinn skýrir þetta samhengi og setur fram leiðbeinandi viðmið. Deiliskipulag byggir á forhönnun Borgarlínu á hverjum stað.

1.8. HÖNNUNARVIÐMIÐ BORGARLÍNU

Við hönnun er fylgt leiðbeiningum og hönnunarviðmiðum sem birt eru í rammahluta aðalskipulags, m.a. hvað varðar mannlegan skala, gróður, ofanvatnslausnir, lýsingu, hönnun stöðva og tengingar við nærumhverfið.
Deiliskipulagið fjallar um staðbundna útfærslu þessara viðmiða á skipulagssvæðinu í samræmi við markmið um gæði, endingu, öryggi og gott aðgengi.

2. DEILISKIPULAG BORGARLÍNU Í REYKJAVÍK – ALMENNT

Deiliskipulag Borgarlínu er útfært á grundvelli þeirrar stefnu sem sett er fram í Svæðisskipulagi Höfuðborgarsvæðisins, Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 og Rammahluta Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 - Borgarlínan í Reykjavík:1.lota Borgarlínunnar. Deiliskipulagið byggir á gögnum úr forhönnun Borgarlínu frá hönnunarteymi.

Í deiliskipulaginu er kveðið meðal annars á um staðsetningu og umfang sérrýmis Borgarlínu, stöðva, göngu- og hjólastíga, almennra akbrauta, gróðurs o.fl.

2.1. SKIPTING DEILISKIPULAGS BORGARLÍNU

Deiliskipulag Borgarlínu í Reykjavík er skipt niður í nokkra hluta þar sem leiðin liggur um mörg ólík svæði, hverfi og ólíkar deiliskipulagsáætlanir. Því verður deiliskipulag Borgarlínu í Reykjavík sett fram í nokkrum deiliskipulagsáætlunum auk þess að gera þarf breytingar á aðliggjandi skipulagsáætlunum til að gæta samræmis og koma í veg fyrir skörun skipulagssvæða.

2.2. SKIPULAGSMÖRK BORGARLÍNU

Skipulagsmörk deiliskipulags Borgarlínu liggja jafnan meðfram göturými og almannarými sem framkvæmdin tekur til.

Markmiðið er að deiliskipulagið nái yfir heildstætt rými fyrir:

- sérrými Borgarlínu,
- stöðvar og aðkomusvæði,
- göngu- og hjólastíga,
- brýr, undirgöng og aðra samgöngu tengda innviði.

Afmörkun fyrir viðkomandi svæði er sýnd sérstaklega í kafla 3.1.

2.3. TILGANGUR OG MARKMIÐ

Tilgangur deiliskipulags Borgarlínu er að innleiða Borgarlínu á viðkomandi svæði í samræmi við forhönnun, rammahluta aðalskipulags og umhverfismat.

Það er gert með því að:

- skilgreina sérrými og stöðvar Borgarlínu,
- tryggja aðkomu og tengingar fyrir gangandi og hjólandi,
- ákvarða rými fyrir gróður, regnvatnslausnir og götugögn,
- samræma útfærslur við aðliggjandi götur og almannarými,
- setja fram meginhönnunarreglur sem tengjast ásýnd og skipulagsröð.

Markmiðið er að Borgarlínan falli sem best að nærumhverfi og styrki tengingar innan svæðisins.

2.4. ALMENNAR FORSENDUR BORGARLÍNU

Stefnumótandi forsendur Borgarlínu byggja á samgöngusáttmála, svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins, samgönguáætlun og Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040.
Greinargerðin endurtekur ekki þessar forsendur, þar sem þær eru útfærðar ítarlega í rammahluta aðalskipulags og umhverfismati Borgarlínu.

>> Sjá Rammahluta Aðalskipulags Reykjavíkur 2040: Fyrsta lota Borgarlínu: Ártún – Fossvogsbrú

>> Sjá nánar í umhverfismatsskýrslu Borgarlínu-Lotu 1: Ártúnshöfði-Hamraborg

3. DEILISKIPULAG BORGARLÍNU UM SUÐURLANDSBRAUT

Hér er sett fram deiliskipulagstillaga fyrir 1. lotu Borgarlínu um Suðurlandsbraut frá gatnamótum við Skeiðarvog og að Lágmúla. Skipulagssvæðið er í eigu Reykjavíkurborgar.

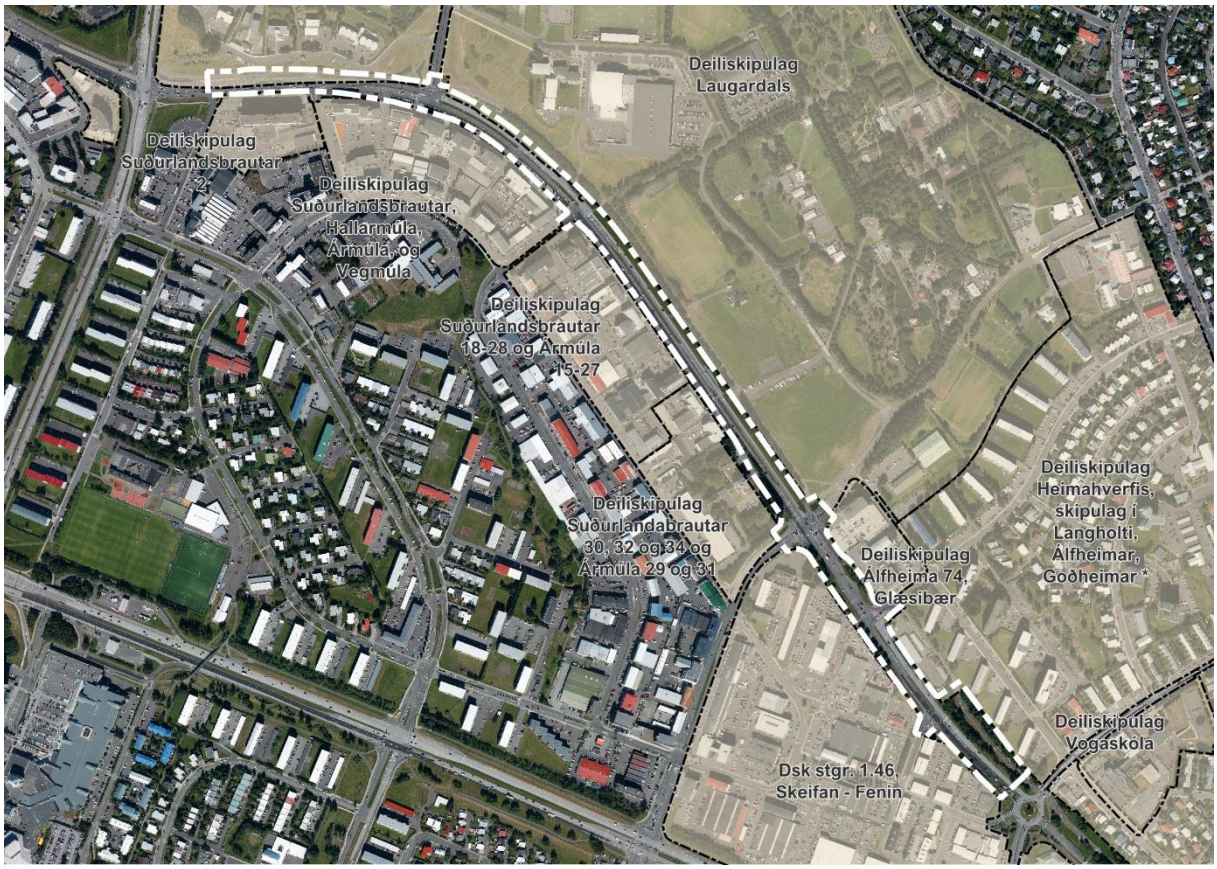
Samhliða þessu deiliskipulagi eru gerðar breytingar á aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum; *Deiliskipulag Heimahverfis, skipulag í Langholti, Álfheimar, Goðheimar; Deiliskipulag Álfheima 74, Glæsibær; Dsk stgr. 1.46, Skeifan – Fenin; Deiliskipulag Laugardals; Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 30, 32 og 34 og Ármúla 29 og 31; Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 18-28 og Ármúla 15-27; Deiliskipulag Suðurlandsbrautar, Hallarmúla, Ármúla, og Vegmúla; Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 2; Deiliskipulag stgr. 1.366, Sigtúnsreitur*. Sjá kafla 3.2.2 hér aftar.

Heiti deiliskipulags	Lengd (m)	Stöðvar	Afmörkun
Deiliskipulag Borgarlínu: Suðurlandsbraut frá Skeiðarvogi að Vegmúla	1.818	Glæsibær, Laugardalshöll og Lágmúli	Frá gatnamótum Skeiðarvogs að Lágmúla

3.1. AFMÖRKUN

Skipulagssvæði deiliskipulags afmarkast í austri við lóðarmörk Suðurlandsbrautar 56 (Metroreitur) skammt frá gatnamótum Skeiðarvogs.
Norðan megin liggja mörkin eftir lóðamörkum í Skeiðarvogi og Álfheimum, þar til komið er að skipulagsmörkum Laugardals. Þar liggja mörkin við trjáröð meðfram Suðurlandsbraut að Reykjavegi. Frá gatnamótum við Reykjaveg liggja mörkin um 3,5 metrum í norður frá göngustíg. Vesturendi skipulagssvæðisins ræðst að stígatengingu við Lágmúla.
Syðri skipulagsmörk deiliskipulagsins liggja eftir lóðamörkum Suðurlandsbrautar 2 milli Lágmúla og Hallarmúla. Skipulagsmörkin ráðast svo af aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum sunnan megin við Suðurlandsbraut.

Samhliða þessari tillögu er lögð fram breyting á mörkum þeirra tíu aðliggjandi deiliskipulaga sem hafa áhrif á tillöguna, til að samræma skipulagsmörk.



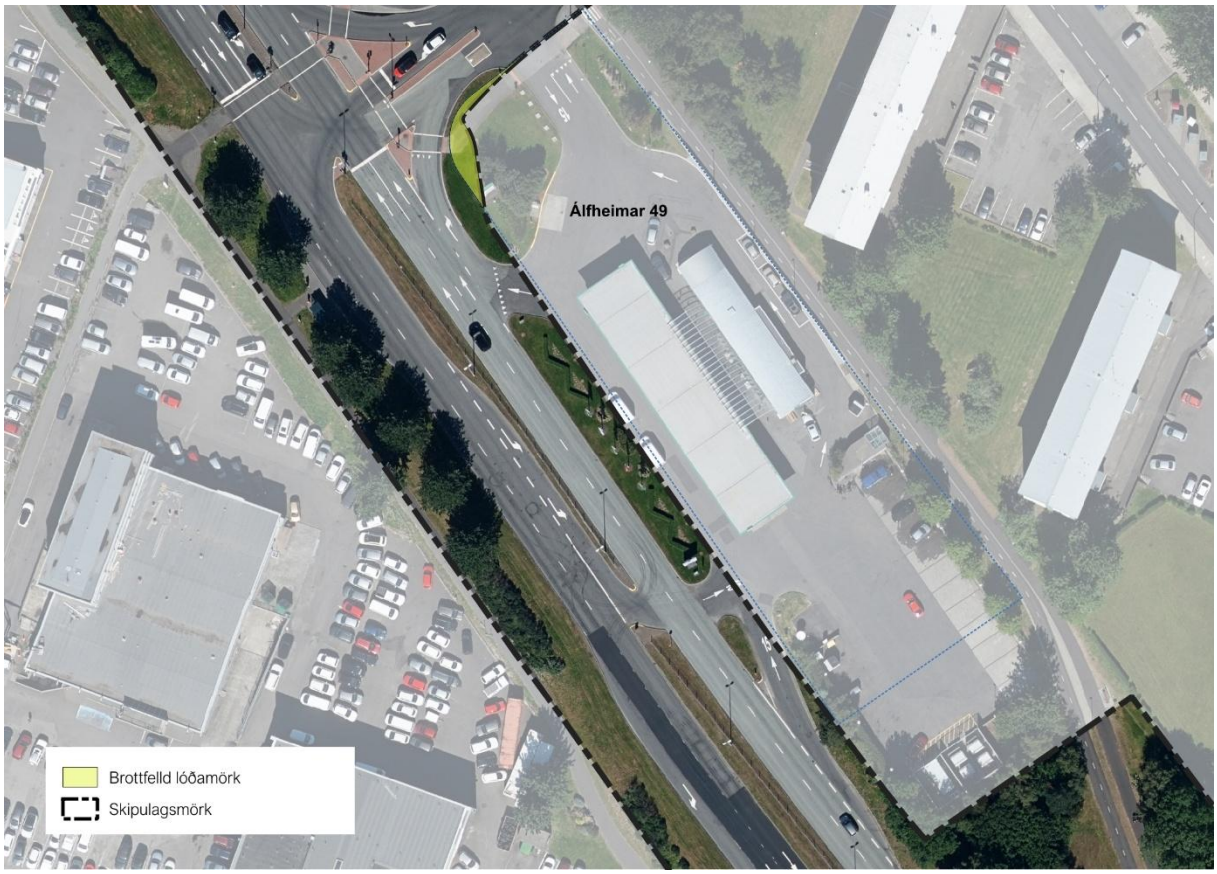
Mynd 3-1 Mörk deiliskipulagssvæðis séð ofan á loftmynd ásamt aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum.

3.1.1. Breytt lóðamörk

Lóðamörk eru sýnd á deiliskipulagsuppdrætti, bæði núverandi og breytt lóðamörk. Breyta þarf lóðamörkum Álfheima 49 og Engjavegi 10A vegna breytinga á göturýminu, til að tryggja rými fyrir göngu- og hjólastíga.

Núverandi lóðamörk ná inn á skipulagssvæðið en með breyttum lóðamörkum verða þau utan skipulagsmarka.

Lóð	Starfsemi	Stærð lóðar FYRIR	Stærð lóðar EFTIR
Álfheimar 49	Bensínstöð Olís	5.540 m^2	5.296 m^2
Engjavegur 10A	Borholuhús	340,2 m^2	279,8 m^2



Mynd 3-2 Brottfelld lóðamörk við Álfheima 49.



Mynd 3-3 Brottfelld lóðamörk við Engjateig 10A.

3.2. STAÐAN Í DAG OG HELSTU BREYTINGAR FRÁ NÚVERANDI ÁSTANDI

Frá Vogatorgi við Sæbrautarstokk fer Borgarlínan um Suðurlandsbraut. Suðurlandsbraut er umferðarþung gata við blandaða byggð íbúðar-, verslunar-, þjónustu-, útivistar-, fræðslu- og íþróttasvæða. Rótgróin byggð Laugardalsins á móti fjölbreyttri starfsemi sunnan Suðurlandsbrautarinnar þar sem að uppbyggingarmöguleikarnir eru miklir. Andstæður sitt hvoru megin götunnar þar sem almennt eru lélegar teningar á milli.

Vestan Skeiðarvogs, norðan Suðurlandsbrautar er Heimahverfið og Laugardalurinn ásamt Sigtúnsreits nyrst. Sunnan Suðurlandsbrautar er Skeifan og Múlahverfið, sem liggur alla leið að Lágmúla. Meðfram norðurhluta Suðurlandbrautar liggur grænn ás með góðu neti göngu- og hjólastíga úr Elliðaárdalnum.

Í Heimahverfinu er rótgróin íbúðarbyggð með bensínstöð næst Suðurlandsbraut (Álfheimar 49). Á lóð bensínstöðvarinnar eru uppi hugmyndir um uppbyggingu íbúða og þjónustu. Vegna Við hlið bensínstöðvarinnar er Glæsibær, þjónustu- og verslunarkjarni.

Sunnan Heimahverfisins liggur Skeifan, stórt þjónustu- og verslunarsvæði sem lengi hefur verið til vandræða vegna lélegs skipulags. Í gildi er Rammaskipulag fyrir Skeifuna frá árinu 2017 þar sem gert er ráð fyrir mikilli uppbyggingu. Tillagan mun hafa áhrif á rammaskipulagið og þarf því að breyta rammaskipulaginu samhliða

Múlahverfið er verslunar-, þjónustu- og atvinnubyggð. Samsíða Suðurlandsbraut liggja hliðargötur með bílastæðum við hvert hús. Svæði þar sem að bíllinn er í forgangi og göngustígar eru afar slitróttir. Svæðið er skilgreint sem þróunarsvæði og er uppbygging nú þegar hafin við Orkureitinn þar sem byggja á fjölda íbúða.

Nyrst við Suðurlandsbraut er Sigtúnsreiturinn en þar er lágreist þjónustubyggð. Miklir möguleikar eru á reitnum um uppbyggingu í framtíðinni, en uppbygging er hafin á Blómavalsreitnum þar sem byggja á íbúðir.

Með tilkomu Borgarlínunnar og uppbyggingu borgarumhverfisins myndi göturými Suðurlandsbrautar bætast til muna. Með virkum götuhliðum húsa, bættum tengingum milli svæða og auknum gróðri yrði Suðurlandsbraut aðlaðandi almenningsrými með yfirbragð borgargötu.

Helstu breytingar á vestari hluta Suðurlandsbrautar samkvæmt tillögunni verða:

- Bætt við Borgarlínubrautum frá Skeiðarvogi að Lágmúla ásamt þremur stöðvum, Glæsibæ, Laugardalshöll og Lágmúli.
- Hjóla- og göngustígum er bætt við sunnan Borgarlínubrauta og núverandi stígum norðan megin (í Laugardal) er haldið óbreytt. Þannig er aðgengi virkra ferðamáta við götuna verulega bætt.
- Akreinar fyrir almenna bílaumferð verða að mestu leyti einbreiðar, nema við stærri gatnamót.
- Græn ásýnd gatna er aukin með skilgreindum svæðum fyrir gróður og regnvatnslausnir ofanjarðar.
- Aðkomu bíla og bílastæða við Suðurlandsbraut 4-32 er breytt.

3.2.1. Landnotkun samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040

Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 liggur Suðurlandsbraut við íbúðarsvæði ÍB26 og um miðsvæði M2, M2b, M2c. M2d, M2f, M3 og M15. Laugardalurinn er skilgreindur sem opið svæði, OP30 og Laugardalshöllin fellur undir samfélagsþjónustu, S12. Bensínstöðin í Álfheimum fellur síðan undir VÞ32 en þar stendur til að bæta við íbúðum og breyta landnotkun. Á þéttbýlisuppdrætti er búið að merkja inn legu Borgarlínu gegnum svæðið.

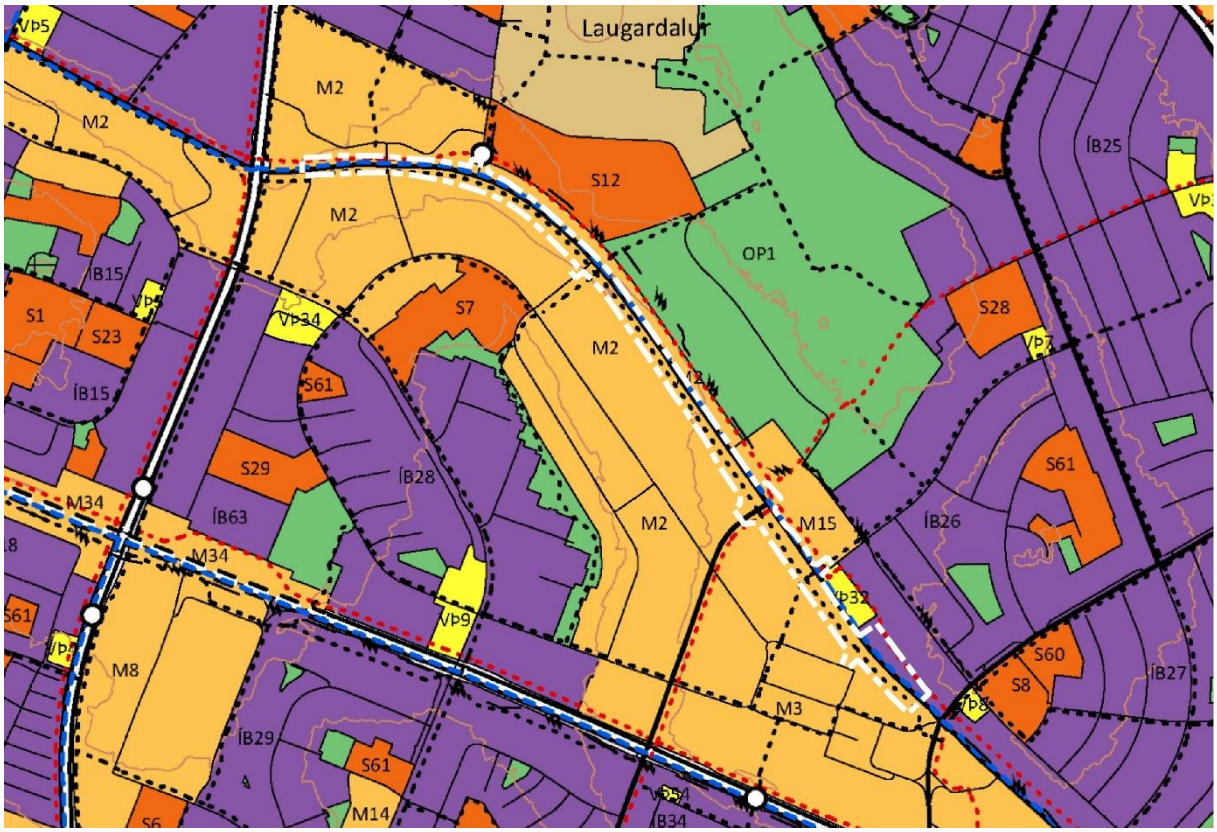
Sex þróunarsvæði liggja við Suðurlandsbraut, þar á meðal Múlahverfi og Skeifan. Uppbygging er þegar hafin á Orkureitnum og við Grensásveg 1. Syðsti hluti Laugardalsins, á horni Suðurlandsbrautar og Grensásvegar, er skilgreindur sem þróunarreitur.

Þróunarsvæði eru svæði þar sem gert er ráð fyrir uppbyggingu 50 íbúða eða fleiri. Landfræðileg afmörkun á þemakorti Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 er bindandi og ákvarðar stærð svæðisins.

Þróunarsvæði við Suðurlandsbraut			
Nr.	Heiti	Stærð, ha	Staðan
ÞS-45	Skeifan	22,2	Uppbygging langt komin við Grensásveg 1.
ÞS-43	Suðurlandsbraut-Laugardalur	2,1	Uppbygging ekki hafin.
ÞS-63	Orkureitur	3,4	Uppbygging langt komin.
ÞS-61	Ármúli-Suðurlandsbraut	19,5	Uppbygging ekki hafin.
ÞS-44	Álfheimar 49	0,9	Uppbygging ekki hafin.
ÞS-42	Suðurlandsbraut-Glæsibær	1,5	Uppbygging ekki hafin.

Samkvæmt aðalskipulagi mun 1. lota Borgarlínu liggja um helstu útivistarsvæði Reykjavíkur og tengja þau saman. Áhersla er lögð á að draga úr raski eins mikið og mögulegt er og tryggja gott aðgengi að þessum svæðum. Suðurlandsbraut liggur meðfram Laugardal og þaðan verður bein tenging um grænan ás með göngu- og hjólastígum inn í Elliðaárdal.

Deiliskipulagið er í samræmi við ákvæði aðalskipulagsins.



Mynd 3-4 Hluti Aðalskipulags Reykjavíkur 2040. Afmörkun deiliskipulags sýnd með hvítri brotalínu.

3.2.2. Núgildandi deiliskipulagsáætlanir fyrir svæðið

Ekki er í gildi deiliskipulag fyrir Suðurlandsbraut, en allar deiliskipulagsáætlanir meðfram götunni hafa skipulagsmörk sem ná út í götuna. Deiliskipulagsmörkum þeirra áætlana verður breytt

samhliða þessari deiliskipulagstillögu, til að gæta samræmis. Tafla 3-1 sýnir yfirlit yfir þær deiliskipulagsáætlanir sem tillagan hefur áhrif á og þarf að breyta samhliða.

Tafla 3-1 Þær deiliskipulagsáætlanir sem þessi tillaga hefur áhrif á.

Núgildandi deiliskipulagsáætlun		Breyting vegna þessarar tillögu
Deiliskipulag Heimahverfis, skipulag í Langholti, Álfheimar, Goðheimar	Samþykkt 03.02.1956	Afmörkun deiliskipulags breytt, legu hjóla- og göngustíga breytt. Breyting á lóðamörkum Álfheima 49.
Deiliskipulag Álfheima 74, Glæsibær	Samþykkt 27.03.2001	Afmörkun deiliskipulags breytt. Breyting á lóðamörkum.
Dsk stgr. 1.46, Skeifan – Fenin	Samþykkt 06.11.2001	Afmörkun deiliskipulags breytt. Breyting á lóðamörkum Suðurlandsbrautar 56 og 46-54.
Deiliskipulag Laugardals	Samþykkt 30.01.1987	Afmörkun deiliskipulags breytt. Aðkomu að Álfabrekku 27 um Suðurlandsbraut lokað.
Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 30, 32 og 34 og Ármúla 29 og 31 (Orkureitur)	Samþykkt 25.07.2000	Afmörkun deiliskipulags breytt.
Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 18-28 og Ármúla 15-27	Samþykkt 21.08.2001	Afmörkun deiliskipulags breytt. Breytt aðkoma bíla og bílastæði meðfram Suðurlandsbraut.
Deiliskipulag Suðurlandsbrautar, Hallarmúla, Ármúla, og Vegmúla	Samþykkt 30.04.2002	Afmörkun deiliskipulags breytt. Breytt aðkoma bíla og bílastæði meðfram Suðurlandsbraut.
Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 2	Samþykkt 26.09.2000	Afmörkun deiliskipulags breytt.
Deiliskipulag stgr. 1.366, Sigtúnsreitur	Samþykkt 14.05.1985	Afmörkun deiliskipulags breytt. Aðkoma að Engjateig um Suðurlandsbraut lokað.

3.2.3. Menningarminjar

Minjar sem náð hafa 100 ára aldri teljast til fornminja, sbr. 3. gr. laga nr. 80/2012. Fornleifar sem njóta friðunar vegna aldurs, má enginn, spilla, hylja, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands sbr. 21. gr. laganna.

Húsakannanir og skráningar fornleifa sem fram hafa farið fyrir svæðið er hægt að nálgast í eftirfarandi skýrslum:

Anna María Bogadóttir og Anna Lísa Guðmundsdóttir. (2017). *Húsakönnun. Skeifan. Fornleifaskrá og húsakönnun.* Reykjavík: Borgarsögusafn Reykjavíkur. Skýrsla nr. 185. https://husaskraning.minjastofnun.is/Husakonnun_72.pdf

Anna María Bogadóttir. (2019). *Húsakönnun Ármúli 31/Suðurlandsbraut 34.* Reykjavík: Úrbanistan. https://husaskraning.minjastofnun.is/Husakonnun_229.pdf

Helga Maureen Gylfadóttir; Anna Lísa Guðmundsdóttir; Gunnþóra Guðmundsdóttir; María Gísladóttir; Sigurlaugur Ingólfsson; Guðný Gerður Gunnarsdóttir.(2013). *Byggðakönnun. Borgarhluti 4 – Laugardalur*. Reykjavík: Borgarsögusafn Reykjavíkur. Skýrsla nr. 162. https://husaskraning.minjastofnun.is/Husakonnun_57.pdf

Drífa Kristín Þrastardóttir; Anna Lísa Guðmundsdóttir; Gunnþóra Guðmundsdóttir; María Gísladóttir; Helga Maureen Gylfadóttir; Guðný Gerður Gunnarsdóttir. (2014). *Byggðakönnun. Borgarhluti 5 – Háaleiti.* Reykjavík: Minjasafn Reykjavíkur. Skýrsla nr. 164. https://husaskraning.minjastofnun.is/Husakonnun_59.pdf

Anna Lísa Guðmundsdóttir. 2024. *Þjóðarhöll fornleifaskrá*. Reykjavík. Borgarsögusafn Reykjarvíkur. Skýrsla nr. 231. https://skraning.minjastofnun.is/Verkefni_3182.pdf

Deiliskipulagið nær yfir þegar raskað svæði og því ólíklegt að það hafi áhrif á menningarminjar. Við framkvæmdir skal þó hafa í huga að horfnar minjar gætu leynst undir eldri mannvirkjum og í jörðu. Fara skal með gát við allar framkvæmdir. Þá skal minna á 2. mgr. 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 en þar segir að ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar og hafa samband við Minjastofnun Íslands.

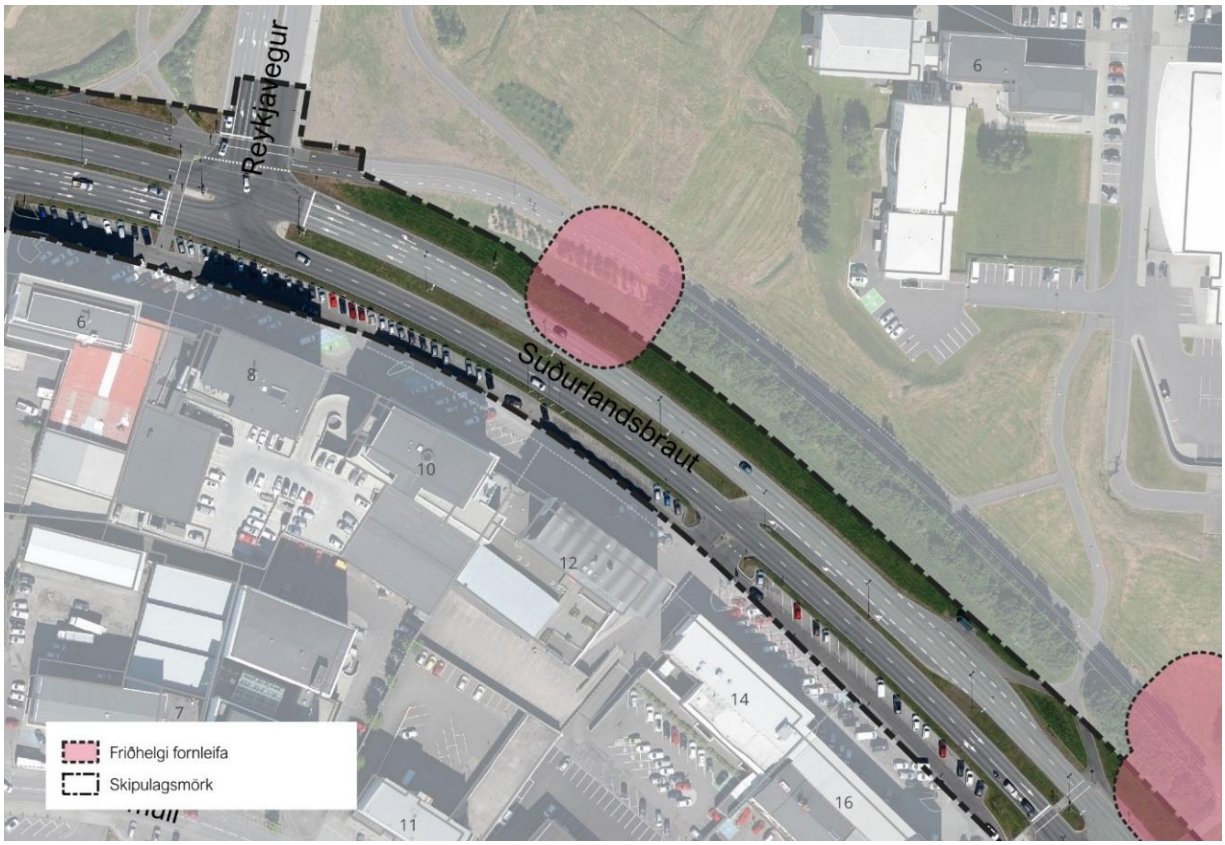
Eftirfarandi skráðar fornleifar liggja við skipulagssvæðið eða friðhelgi þeirra nær inn á svæðið.

Fornleifa nr.	Heiti fornleifa	Lýsing
230-11	Þrísteinar	Landamerki Klepps, Bústaða og Lauganess.
230-195	Múli, Þvottalaugablettur 3	Erfðafestubýlið Múli stóð á horni Suðurlandsbrautar og Múlavegar, byggt 1919, var áður Þvottalaugablettur 3 við Suðurlandsveg. Húsið var rifið 1977. Árið 1929 var byggt 10 básа fjós og hlöður norðan við íbúðarhúsið og tengibygging þar á milli. Horfið, en minjar eru í jörðu.
230-196	Laugabrekka, Þvottalaugablettur 2	Laugabrekka var austan við Reykjaveg norðan við Suðurlandsbraut, áður erfðafestuland á Þvottalaugabletti 2 við Suðurlandsveg. Húsið var reist árið 1916 af Grímúlfi H. Ólafssyni. Húsið var kjallari, hæð og ris en árið1929 var byggt anddyri sunnan við húsið. Búskapur var þar til ársins 1965 en húsið var rifið 1975. Horfið, en minjar eru í jörðu.
230-204	Múlakampur	Herskálakampur, Camp Caledonia (Múlakampur).
230-206	Suðurlandsvegur/ Suðurlandsbraut	Suðurlandsvegur/Suðurlandsbraut var gerður í framhaldi af Þvottalaugavegi að brúnum yfir Elliðaár. Er merktur inn á Herforingjaráðskort frá árinu 1909. Vegurinn er horfinn undir núverandi Suðurlandsbraut.

Ekki er hægt að útiloka að fornleifar finnist á friðhelgu svæði skráðra fornleifa. Sjá 15 metra friðhelgi á **mynd 3-5** og **mynd 3-6**. Ef komið er niður á minjar skal stöðva framkvæmdir og hafa samband við Minjastofnun varðandi framhald verksins, sbr. 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.



Mynd 3-5 *Friðhelgi fornleifa um Múla, Þvottalaugarblett 3 (nr. 230-195), sjá nánar í skýrslu Önnu Lísu Guðmundsdóttur fyrir Borgarsögusafn Reykjarvíkur: https://skraning.minjastofnun.is/Verkefni_3182.pdf*



Mynd 3-6 Friðhelgi fornleifa um Laugarbrekku, Þvottalaugarblett 2 (nr. 230-196), sjá nánar í skýrslu Önnu Lísu Guðmundsdóttur fyrir Borgarsögusafn Reykjarvíkur: https://skraning.minjastofnun.is/Verkefni_3182.pdf

3.2.4. Mengaður jarðvegur

Taka skal mið af skrá Umhverfisstofnunar yfir megnaðan jarðveg eða grun um slíkan. Ekki er vitað um mengaða jarðveg á skipulagssvæðinu. Við framkvæmdir skal þó hafa í huga að eldri mengaður jarðvegur gæti leynst undir mannvirkjum og í jörðu. Ef áður óþekktur mengaður jarðvegur finnst við framkvæmd verks skal samkvæmt reglugerð nr. 1400/2020 hafa samband við Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur og Umhverfisstofnun.

3.3. SÉRSKILMÁLAR BORGARLÍNU UM SUÐURLANDSBRAUT FRÁ SKEIÐARVOGI AÐ LÁGMÚLA

Breiddir gatna á uppdrætti eru leiðbeinandi en gefa til kynna mögulegt umfang gatna að tilteknu tilliti til allra samgöngumáta. Endanlegar breiddir gatna ráðast við verkhönnun.

Borgarlínan fer um Suðurlandsbraut á tveimur miðjusettum sérakreinum. Gert er ráð fyrir göngu- og hjólastígum beggja vegna og einbreiðum akbrautum í sitthvora átt. Einnig er gert ráð fyrir gróðri á svæðum inn á milli.

3.3.1. Stöðvar

Hver stöð Borgarlínu samanstendur af brautarpalli og skábrautum. Brautarpallurinn er upphækkaður sem tryggir þreplaust aðgengi inn í vagna. Vegna þessa þarf að gera ráð fyrir skábrautum við hvorn enda brautarpalls, þar sem að aðstæður leyfa, svo allir eigi greiða leið upp að pallinum.

Stöðvar Borgarlínunnar eru flokkaðar í annars vegar almennar stöðvar og hins vegar tengistöðvar, þar sem tvær eða fleiri leiðir mætast. Að auki eru fjórar kjarnastöðvar í Reykjavík, en það eru stærri tengistöðvar og stöðvar þar sem eru tengingar við vagna sem ganga út fyrir höfuðborgarsvæðið. Kjarnastöðvarnar eru Vogabyggð, Hlemmur, Lækjargata og BSÍ.

Þrjár stöðvar eru innan skipulagssvæðisins, Glæsibær, Laugardalshöll/Þjóðarhöll og Lágmúli.

3.3.1.1. Glæsibær

Stöð staðsett við Glæsibæ, austan gatnamóta Grensásvegar og Suðurlandsbrautar. Hægt er að sækja fjölbreytta verslun og þjónustu víða við stöðina, í Glæsibæ, Skeifunni og Múlunum. Stöðin mun þjóna íbúum í Heimahverfinu og hefur tengingu við Laugardalinn.

Miklir möguleikar felast í staðsetningunni og eru uppbyggingarreitir allt um kring. Uppbygging er hafin á Orkureitnum og við Grensásveg 1. Gert er ráð fyrir frekari uppbyggingu seinna meir í Skeifunni, á bensínstöðvarlóð við Álfheima og í Múlunum.

Með uppbyggingarreitum allt í kring, felast mikil tækifæri í því að gera götuhliðar húsanna virkari og styrkja enn frekar tengingar við Borgarlínuna.

Helstu áskoranir við stöðina eru að ná góðum tengingum við hverfin í kring, bæði íbúða og þjónustu.

Stöðvar Borgarlínu – Suðurlandsbraut: Glæsibær
• Tengistöð – möguleiki á tengingum við leiðir sem aka Grensásveg • Mótsettir brautarpallar • Gert er ráð fyrir skábrautum við austurenda stöðvarinnar (við Álfheima) • Tryggja skal þreplaust og gott aðgengi inn í vagnana, m.a. fyrir barnavagna, reiðhjól og hjólastóla
Stærðir: • Lengd stöðvarpalla, um 20 m utan skábrauta • Breidd stöðvarpalla er 4 m, að meðtöldum handriðum, afrennslis- og öryggissvæðum • Leiðbeinandi lengd skábrauta um 6 m, ræðst af aðstæðum • Halli skábrauta fari ekki undir 1:25 enda nægt landrými

3.3.1.2. Laugardalshöll/Þjóðarhöll

Stöð staðsett vestan við gatnamót Suðurlandsbrautar og Vegmúla. Laugardalshöll og óbyggð Þjóðarhöll er norðan við stöðina, ásamt göngutengingum inn í Laugardal. Þar eru fjölsótt íþróttamannvirki og Fjölskyldu- og húsdýragarðurinn. Sunnan stöðvarinnar er verslunar- og

þjónustusvæði við Suðurlandsbraut og þar fyrir ofan, í Múlunum, er þróunarsvæði með miklum tækifærum til framtíðar.

Upp Vegmúla er bein tenging í Fjölbrautaskólann við Ármúla sem og grænt svæði sem liggur bak við Síðumúlann að Fellsmúla. Þar fyrir ofan er íbúðarhverfi við Háaleiti. Huga þarf að gönguskilyrðum við Vegmúla vegna mikils bratta.

Helstu áskoranir í kringum stöðina er landhalli svæðisins, niður í Laugardal og upp Vegmúla. Huga þarf að tengingum og bættu aðgengi svo svæðið verði aðlaðandi fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Miðað við úttekt á svæðinu munu brautarpallar og aðkoma að stöð standast aðgengiskröfur.

Stöðvar Borgarlínu – Suðurlandsbraut: Laugardalshöll/Þjóðarhöll
• Almenn stöð • Mótsettir brautarpallar • Gert er ráð fyrir skábrautum við austurenda stöðvarinnar (við Vegmúla) • Tryggja skal þreplaust og gott aðgengi inn í vagnana, m.a. fyrir barnavagna, reiðhjól og hjólastóla
Stærðir: • Lengd stöðvarpalla, um 40 m utan skábrauta • Breidd stöðvarpalla er 4 m, að meðtöldum handriðum, afrennslis- og öryggissvæðum • Leiðbeinandi lengd skábrauta um 6 m, ræðst af aðstæðum • Halli skábrauta fari ekki undir 1:25 enda nægt landrými

3.3.1.3. Lágmúli

Stöð staðsett milli Lágmúla og Hallarmúla, fyrir framan Hótel Nordica, með tengingum í þjónustu, verslun og íbúðarhverfi.

Staðsetningin býður upp á tengingu við tvö stór hótel ásamt verslun og þjónustu í Múlunum og á Engjateig. Tengingar leiða að íbúðahverfum beggja vegna stöðvarinnar, íbúðahverfi í Safamýri um Lágmúla og Teigahverfi í norðri.

Tækifæri í uppbyggingu á svæðinu eru mikil, hafin er uppbygging á Blómavalsreitnum. Möguleiki er á uppbyggingu á Sigtúnsreitnum sem og Múlahverfinu.

Helstu áskoranir í kringum stöðina er takmarkað pláss utan einkalóða, sunnan megin við götuna.

Stöðvar Borgarlínu – Suðurlandsbraut: Lágmúli
• Almenn stöð • Mótsettir brautarpallar • Gert er ráð fyrir tveimur skábrautum beggja vegna brautarpallsins • Tryggja skal þreplaust og gott aðgengi inn í vagnana, m.a. fyrir barnavagna, reiðhjól og hjólastóla
Stærðir: • Lengd stöðvarpalla, um 20 m utan skábrauta • Breidd stöðvarpalla er 4 m, að meðtöldum handriðum, afrennslis- og öryggissvæðum • Leiðbeinandi lengd skábrauta um 6 m, ræðst af aðstæðum • Halli skábrauta fari ekki undir 1:25 enda nægt landrými

3.3.1.4. Aðkomusvæði stöðva

Við hverja stöð er svokallað aðkomusvæði. Innan aðkomusvæðis er gert ráð fyrir þverunum meðfram öllum stöðvum fyrir gangandi og hjólandi, sem tengja stöðvarnar við aðliggjandi göngu- og hjólastíga.

Stærðir aðkomusvæða eru mismunandi. Miðað er við að þau nái yfir göngustíga á breiddina og gönguþveranir meðfram stöðvum á lengdina, í það minnsta. Þar sem aðliggjandi almenningsrými liggja við aðkomusvæði eru þau gerð hluti af þeim.

Gert er ráð fyrir hjólastæðum á aðkomusvæði stöðva eins og rými leyfir, sjá sérskilmála hjólastæða hér aftar.

Gert er ráð fyrir götugögnum á borð við skilti, bekki og ruslatunnur á aðkomusvæðunum. Einnig er gert ráð fyrir auknum gróðri og jafnvel listaverkum eftir því sem við á. Horft verður til þess að aðlaga nánasta umhverfi stöðva að einkennum hverrar staðsetningar.

Leyfilegt er að setja upp merkingar/skilti upp að vissu marki, sem tengjast rekstri Borgarlínunnar ásamt hefðbundnum veg- og öryggisskiltum. Auk þess má setja upp auglýsingaskilti ef það er gert í samræmi við hönnun stöðvarinnar.

3.3.2. Borgarlínubrautir

Á deiliskipulagsuppdrætti eru merktar Borgarlínubrautir, sér akreinar fyrir almenningssamgöngur. Í sérrými almenningssamgangna er aðeins heimilaður akstur tengdur almenningssamgöngum eða neyðarbílum í neyðarakstri.

Borgarlínubrautir/sérrými almenningssamgangna – Suðurlandsbraut
• Tvær sérakreinar saman, miðjusettar alla leið í gegnum skipulagsvæðið frá gatnamótum Skeiðarvogs að Lágmúla • Breidd sérrýmis, tvær sérakreinar, með kanti: 7 m

3.3.3. Hjólastígar

Í deiliskipulaginu er gert ráð fyrir hjólastígum meðfram Borgarlínunni til þess að tryggja gott aðgengi til og frá stöðvum ásamt því að auka umferðaröryggi.

Sunnan megin meðfram Suðurlandsbraut verða hjólastígar næst umferðarakreinum eins og sýnt er á skipulagsuppdrætti. Núverandi hjólastígur í Laugardal, norðan göturýmisins, er haldið óbreytt.

Hjólastígar eru tvöfaldir norðan Suðurlandsbrautar og vegna mikilla fjarlægðar hjólastíga í Laugardal frá Borgarlínubrautum er gert ráð fyrir tvöföldum stígum sunnan við brautirnar.

Þar sem pláss leyfir, eru hjólastígar aðskildir akbrautum. Tvöfaldir hjólastígar eru um 3 m breiðir en einfaldir verða minnst 2 m breiðir.

Á sérmerktum hjólastígum er gert ráð fyrir forgangi hjólaumferðar. Gæta skal að yfirborð hjólastíga sé aðskilið göngustígum annað hvort með aðgreiningu og/eða ólíku yfirborðsefni.

Hjólastígar – Suðurlandsbraut
Lágmarksbreiddir: • Tvístefnu hjólastígar 3 m samsíða göngustígum • Einstefnustígar 2 m samsíða göngustígum • Yfirborð slétt Þar sem hjólastígur liggur meðfram eða þverar svæði við stöð eða göngusvæði þarf að tryggja gott aðgengi hjólandi og gangandi vegfaranda með eftirfarandi hætti: • Tryggja gott öryggissvæði bakvið stöðvar

- Stígar að stöðvum séu vel tengdir, skilvirkir, öruggir, með lýsingu og af miklum gæðum
- Huga skal að staðsetningu, þverunarlengd, lýsingu og sjónlengdum þverana

3.3.4. Göngustígar

Mikilvægt er að gangstéttar meðfram Borgarlínu séu rúmgóðar og greiðfærar fyrir alla. Götugögn, ljósastaurar og skilti skulu vera staðsett þannig að hjólastólar og barnavagnar komist óhindrað fram hjá.

Meðfram Suðurlandsbraut verða göngustígar eða stéttir beggja vegna, yst í göturýminu. Nýir stígar verða lagðir sunnan göturýmisins en norðan þess verða núverandi stígar notaðir eins og hægt er, mögulega þarf að breyta þeim við gatnamót. Göngustígar eru á flestum stöðum jafn breiðir eins og sýnt er á deiliskipulagsuppdrætti. Stundum eru göngustígar hafðir breiðari ef pláss leyfir, eins og við gatnamót.

Kvaðir um gönguleiðir eru við Suðurlandsbraut 28 og 30, niður í Laugardal; við Suðurlandsbraut 6 að Engjateig, auk tenginga við núverandi stíga í Laugardal.

Göngustígar – Suðurlandsbraut
• Almenn breidd göngustíga við Suðurlandsbraut er að lágmarki 2,5 m • Núverandi göngustígar norðan Suðurlandsbrautar eru notaðir eins og hægt er • Yfirborð skal vera slétt, annaðhvort hellulagt eða steypt

3.3.5. Kvöð um göngutengingu

Á deiliskipulagsuppdrætti eru merktar inn kvaðir um göngutengingu á skipulagsmörkum en þar er gert ráð fyrir tengingum við aðliggjandi göngustíga eða kvaðir um stíga sem liggja við skipulagsmörk.

3.3.6. Göngu- og hjólaþveranir

Á deiliskipulagsuppdrætti eru göngu- og hjólaþveranir merktar sérstaklega. Um er að ræða tvær útfærslur þverana:

3.3.6.1. Þveranir yfir Borgarlínubrautir

Gert er ráð fyrir að þveranir yfir Borgarlínubrautir séu ekki upphækkaðar, heldur eru þær hafðar í plani við akbrautir til þess að koma í veg fyrir hindranir í akstri Borgarlínunnar.

3.3.6.2. Upphækkaðar þveranir

Þveranir yfir akreinar sem eru ekki samsíða Borgarlínubraut, eða þvert á Borgarlínugötu, skulu vera upphækkaðar yfir götu í stað malbiks í götuplani. Gert er ráð fyrir þverunum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendum á þessum svæðum og er gerð krafa um breytt yfirborðsefni. Markmiðið með uppbroti í yfirborði er að gera þveranir sýnilegri og auka þannig öryggi allra vegfarenda.

3.3.7. Gatnamót

Á skipulagsuppdrætti eru gatnamót sýnd samkvæmt forhönnun, en útfærsla þeirra getur breyst við verkhönnun. Heildarstærð eða rými sem ætlað er undir gatnamót má þó ekki fara út fyrir þau skipulagsmörk sem uppdrátturinn sýnir. Fjöldi beygjuakreina við gatnamót er leiðbeinandi og getur tekið breytingum.

3.3.7.1. Ljósastýrð gatnamót

Gatnamót þar sem leyfðar eru vinstri beygjur á Suðurlandsbraut verða ljósastýrð til að tryggja greiðfærni Borgarlínunnar og auka umferðaröryggi.

Eftirfarandi gatnamót eru innan deiliskipulagsins og verður breytt frá núverandi ástandi:

Suðurlandsbraut-Álfheimar
Borgarlínubrautum sem þvera Álfheima er bætt við ásamt hjólastígum sunnan megin. Beygjuvösum er lokað.

Suðurlandsbraut-Grensásvegur
Borgarlínubrautum sem þvera Grensásveg er bætt við ásamt hjólastígum sunnan megin. Beygjuvösum er lokað.

Suðurlandsbraut-Vegmúli
Borgarlínubrautum sem þvera Vegmúla er bætt við ásamt hjólastígum sunnan megin.

Suðurlandsbraut-Reykjavegur
Borgarlínubrautum sem þvera Reykjaveg er bætt við ásamt hjólastígum sunnan megin. Akreinafjöldi Reykjavegar fækkar um eina akrein í hvora átt.

3.3.7.2. T-gatnamót

Gatnamót án ljósastýringar. Akreinar þar sem að almenn bílaumferð er á biðskyldu og getur aðeins farið út af Suðurlandsbraut með hægri beygju eða inn á Suðurlandsbraut með hægri beygju. Með því að fella niður vinstri beygjur er markmiðið að tryggja forgang og greiðfærni Borgarlínu, minnka slysahættu og einfalda stjórnun umferðarljósa.

Eftirfarandi gatnamót eru innan deiliskipulagsins og verður breytt frá núverandi ástandi:

Suðurlandsbraut-Faxafen
Ekki er möguleiki á vinstri beygju. Göngu- og hjólastígar sem þvera Faxafen eru upphækkaðir.

Suðurlandsbraut-Dalsmúli
Ekki er möguleiki á vinstri beygju. Göngu- og hjólastígar sem þvera Dalsmúla eru upphækkaðir.

Suðurlandsbraut-Hallarmúli
Ekki er möguleiki á vinstri beygju. Göngu- og hjólastígar sem þvera Hallarmúla eru upphækkaðir.

Suðurlandsbraut-Engjateigur
Gatnamótum lokað.

Suðurlandsbraut-Lágmúli
Ekki er möguleiki á vinstri beygju. Göngu- og hjólastígar sem þvera Lágmúla eru upphækkaðir.

3.3.8. Akbrautir

Akbrautir fyrir almenna bílaumferð eru beggja vegna Borgarlínubrauta, ein akrein fyrir bílaumferð í hvora átt. Á skipulagsuppdrætti eru sýndar leiðbeinandi aksturssstefnur til skýringar.

3.3.9. Innkeyrslur

Nokkuð er um innkeyrslur sunnan Suðurlandsbrautar þar sem bílastæði eru oft inn á milli eða fyrir framan byggingar. Staðsetningar innkeyrsla á uppdrætti er ekki bindandi.

Aðeins er hægt að fara út af Suðurlandsbraut með hægri beygju eða inn á Suðurlandsbraut með hægri beygju.

3.3.10. Bílastæði

Ekki er gert ráð fyrir neinum bílastæðum innan deiliskipulagsmarkanna.

Sunnan megin götu, utan skipulagsmarka, er núverandi bílastæðum við Suðurlandsbraut 2-32 breytt vegna breiðara götusniðs.

3.3.11. Hjólastæði

Gert er ráð fyrir hjólastæðum á aðkomusvæði stöðva.

Hjólastæði - Suðurlandsbraut
• Hjólastæði skal ávallt staðsetja nálægt göngu- eða hjólastígum • Nauðsynlegt er að hjólastæði séu sýnileg og auðvelt sé að nálgast þau • Aðkoma verði án hindrana eða hæðarmismunar, líka í snjókomu • Hjólastæði mega ekki hindra eða tefja för annarra ferðamáta

3.3.12. Svigrúm

Svigrúm eru staðsett milli Borgarlínubrauta og akbrauta beggja vegna. Breidd svigrúma er mismunandi, algengast 3 m en breiðust við stöðvarnar, 4 m.

Þetta eru sveigjanleg svæði sem má nýta á ýmsan máta, fyrir götugögn, gróður og blágrænar ofanvatnslausnir. Nýting fer eftir breidd svæðanna og staðsetningu.

3.3.13. Opin svæði

Opin svæði á uppdrætti eru öryggissvæði og/eða svæði til aðlögunar vegna hæðarmismunar eða aðliggjandi svæða. Opin svæði skulu hafa grænt yfirbragð nema öryggiskröfur segi til um annað. Nýta má opin svæði undir blágrænar ofanvatnslausnir.

3.3.14. Gróður

Vernda skal núverandi tré og annan gróður sem merktur er inn á deiliskipulagsuppdrátt. Komi til ófyrirséðra árekstra í tengslum við stöðvar, raflagnir og veitur er hægt að fjarlægja ákveðin tré í samvinnu við Reykjavíkurborg. Gera þarf samkomulag um gróðursetningu í staðinn fyrir þann gróður sem er fjarlægður.

Gróðursetja skal eins og kostur er við Borgarlínubrautir og stöðvarnar. Svigrúm og opin græn svæði eru skilgreind svæði sem hægt er að nýta til gróðursetningar.

Á skipulagsuppdrætti er nýr trjágróður merktur inn sem leiðbeinandi staðsetning. Fjöldi trjáa og nákvæm staðsetning er háð frekari útfærslu á framkvæmdastigi.

3.3.15. Lagnir og strengir

Heimilt er að leggja lagnir og strengi í og við götur og gönguleiðir á borgarlandi innan deiliskipulags Borgarlínu. Staðsetning og nánari útfærsla verður ákveðin á hönnunarstigi. Allt rask á yfirborði eða framkvæmdir í nágrenni við lagnir eru óheimilar án samþykkis viðkomandi lagna eigenda. Leita skal nánari upplýsinga hjá eigendum lagna um tilhögun og framkvæmd vinnu í grennd við lagnir og strengi.

4. SAMRÁÐ

Deiliskipulag Borgarlínu í Reykjavík um Suðurlandsbraut var kynnt í Skipulagsgátt, þar sem má finna öll skjöl deiliskipulagsins og hægt er að senda inn athugasemdir.

>> https://skipulagsgatt.is/issues/2026/99

4.1.1. Kynning lýsingar

Þar sem allar meginforsendur deiliskipulagsins koma fram í rammahluta aðalskipulagsins, var ekki útbúin skipulagslýsing, í samræmi heimild 5.2.2 grein skipulagsreglugerðar nr. 90/2013.

4.1.2. Kynning og samráð við íbúa og lóðarhafa

Íbúar, fyrirtæki og lóðarhafar við Suðurlandsbraut fá sent kynningarefni á auglýsingartíma deiliskipulagsins.

Vegna breytinga á aðkomu bíla og bílastæða meðfram Suðurlandsbraut hafa verið haldnir samráðsfundi með lóðarhöfum og eigendum fasteigna þar.

4.1.3. Umsagnaraðilar

Umsagnaraðilar eru þær opinberar stofnanir og stjórnsýslueiningar sem sinna lögbundnum verkefnum í skipulagsmálum, leyfisveitingum, sinna þjónustu við íbúa eða hagsmunagæslu fyrir þeirra hönd.

Eftirfarandi umsagnaraðilar fengu skipulagstillöguna senda til sín til umsagnar:

- Borgarsögusafn Reykjavíkur
- Framkvæmdanefnd Vatnsverndar á höfuðborgarsvæðinu
- Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu
- Minjastofnun Íslands
- OR/Veitur
- Skipulagsstofnun
- Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins
- Strætó bs.
- Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins
- Umhverfisstofnun
- Vegagerðin
- Eftirfarandi deildir og svið Reykjavíkurborgar:
- Heilbrigðiseftirlitið
- Skóla og frístundasvið
- Skrifstofa borgarstjóra og borgarritara
- Skrifstofa framkvæmda og eignaumsjónar
- Skrifstofa borgarlandsins
- Skrifstofa samgöngustjóra og borgarhönnunar
- Skrifstofa umhverfisgæða

4.2. BREYTINGAR EFTIR AUGLÝSINGU

4.2.1. Uppdráttur

- Bætt við innkeyrslu við Álfheima 49 frá Álfheimum, með möguleika á vinstri beygjum.
- Umferðaeyjur á gatnamótum Suðurlandsbrautar og Álfheima styttar, þannig að vinstri beygjur eru leyfðar.
- Bætt við heimildum um minjar ásamt auðkenni.

4.2.2. Greinargerð

- Tölur í töflu í kafla *3.1.1. Breytt lóðamörk* leiðréttar.
- Umfjöllun í kafla *3.2.3. Menningarminjar* uppfærð.
- Kafla *3.3.7.1. Ljósastýrð gatnamót* breytt þar sem vinstri beygja frá Suðurlandsbraut að Álfheimum er möguleg.
- Fjarlægð staðhæfing að engar innkeyrslur verði norðan Suðurlandsbrautar, í kafla *3.3.9. Innkeyrslur*.
- Bætt við kafla *3.3.16. Lagnir og strengir*.

Memorandum

Borgarlínan

To: Reykjavik Municipality
From: PMO Borgarlínan, Ole Jensen
Date: 2023.10.16
Document no.: BL130-TMI-PMO-MO-0001_20231004_Left turns at the Álfheimar-Suðurlandsbraut intersection ver. 2.0

Subject: Left turns at Álfheimar/Suðurlandsbraut intersection

1. Background

In the conceptual design for Borgarlínan it was suggested that the Álfheimar/Suðurlandsbraut intersection should be changed, so that only right in/right out movements were allowed. In the conceptual design report, it was anticipated that this suggestion would be investigated further in the following design phases.

This solution has been maintained in the inception design. Before doing the preliminary design, it has been agreed between PMO and Reykjavik to investigate the consequences of changing the intersection – especially the consequences for the neighbourhood in general and Gnoðavogur and Skeiðarvogur.

This note contains the results of the analysis.

2. Method

The analysis is based on the baseline 2019 scenario in the capital area transportation model as this enables a comparison with traffic counts available from Borgarvefsjá.

Flowbundles showing the routes chosen by those passing a street section in the traffic model have been drawn for northbound and southbound traffic passing the section on Álfheimar immediately north of Suðurlandsbraut.

Difference maps showing the calculated change in traffic numbers when closing the turns have been drawn up.

3. Results

When comparing turn volumes from the transportation model and the counts it appears that right turn out of Álfheimar seems to be overestimated while the other turn movements are underestimated. It also seems that north and southbound traffic to and from Álfheimar is more balanced than estimated by the transportation model. The total volume in the transportation model matches the count.

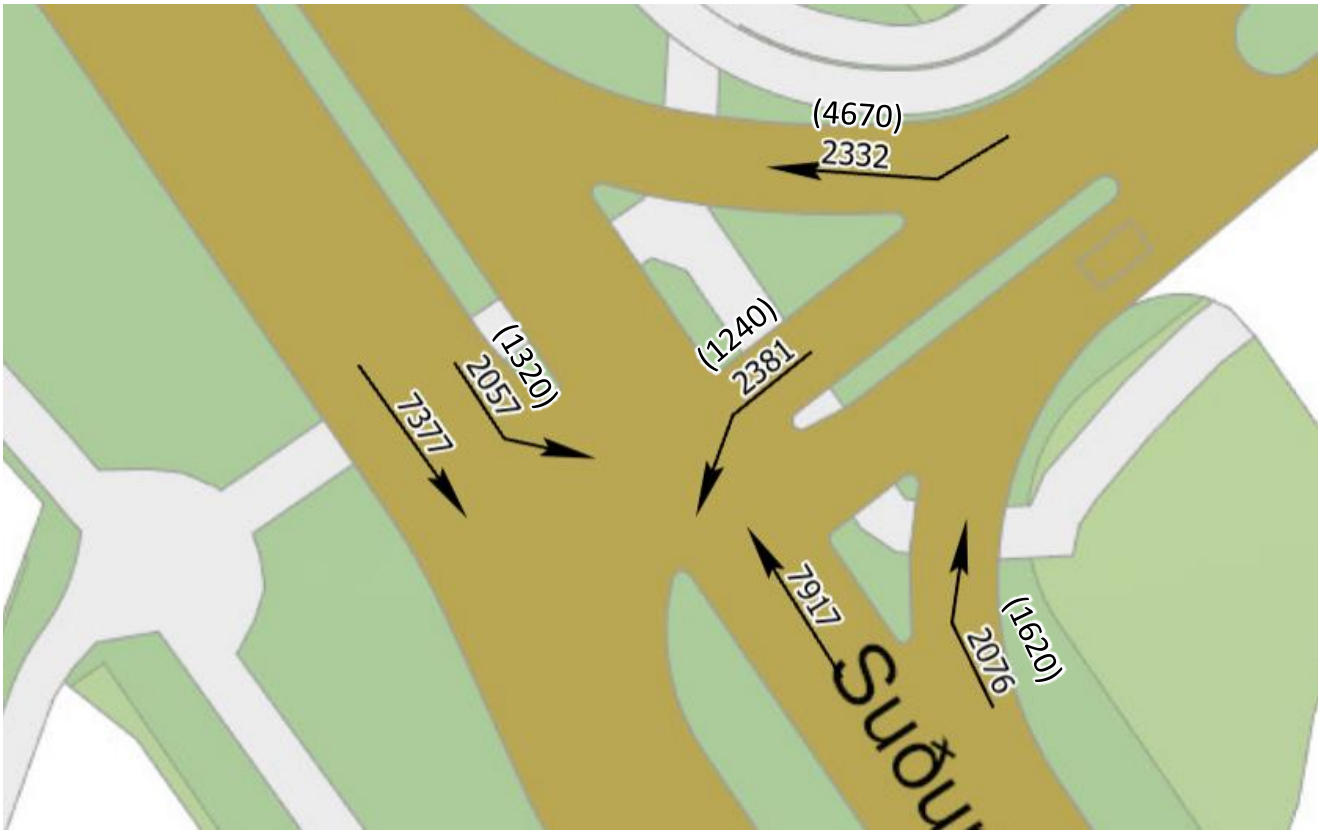


Figure 1 Turn volumes according to counts. Turn volumes according to the transportation model is shown in brackets.

As the transportation model is designed for overall analyses of traffic flow on sections such differences are to be expected.

The flowbundles for Álfheimar indicates that a substantial part of the traffic is through traffic going all the way between Suðurlandsbraut and Langholtsvegur.

This means that restricting the possibility of turning at Suðurlandsbraut most likely will affect a larger area than solely the neighbourhood around Álfheimar, and result in a distribution of the diverted traffic to more different routes.

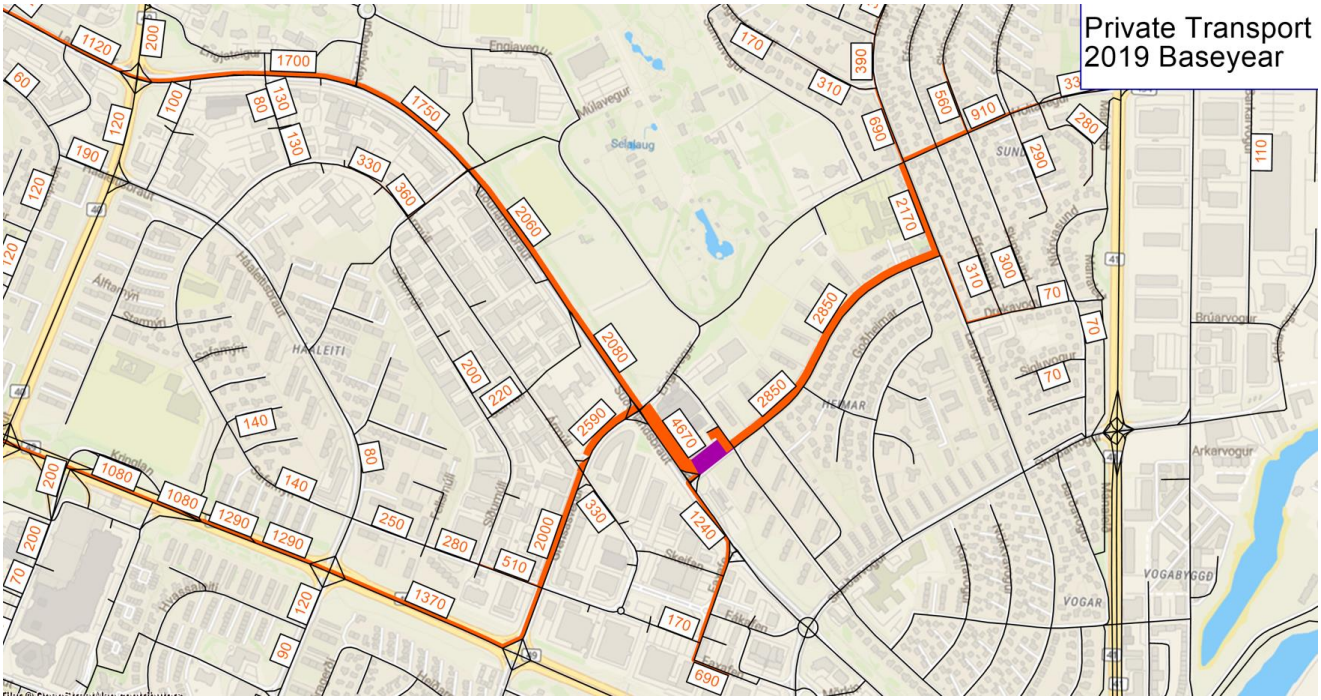


Figure 2 Flowbundle for southbound traffic on Álfheimar.

This also becomes evident when looking at the difference map, showing the calculated changes in daily traffic if the two left turns are closed.

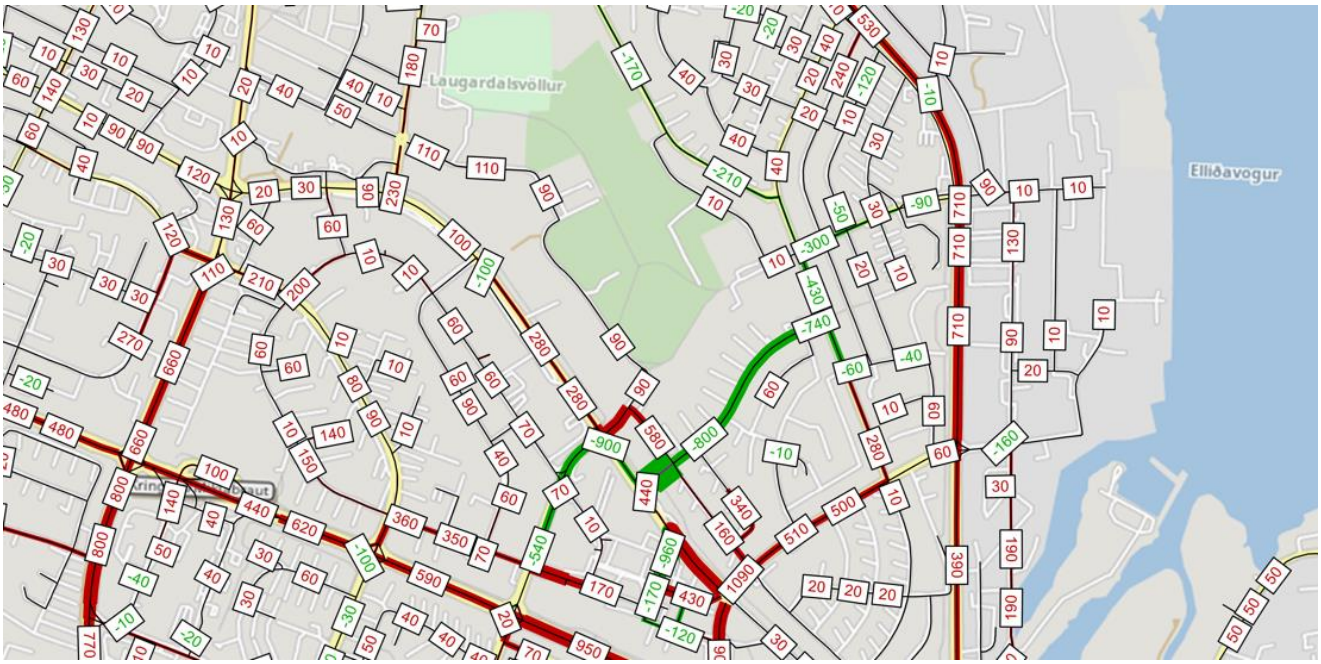


Figure 3 Calculated changes in daily traffic.

The changes locally in streets around Álfheimar mainly seems to have the character as effects of "a changed watershed" meaning that local traffic rather than seeking towards Álfheimar drives away from it which affects traffic volumes at the end of street sections. Hence, at the eastern ends of Ljósheimar and Gnoðavogur there are minor increases in traffic. There is also an increase on the western part of Gnoðavogur – most likely local traffic that use this opportunity to get from Suðurlandsbraut to Álfheimar. Compared to the traffic data from the counts the calculated increase will still be marginal. It means that Engjavegur and Skeiðarvogur will play an increased role as "local" connectors to Suðurlandsbraut for the neighbourhood. For Skeiðarvogur it will mean around 5% increase in traffic by the schools.

For Borgarlínan more traffic from the side streets does not have any immediate impact as it will still gain priority. But it may affect how green time is distributed between Suðurlandsbraut and side streets.

In the larger picture the change in through traffic will lead to more traffic using some of the main streets – Sæbraut, Miklabraut and Kringlumýrabraut which – compared to having traffic in a residential street – seems a better option.

A supplementary analysis of closing only the left turn to Álfheimar has also been made.



Figure 4 Calculated changes in daily traffic close to the school if left turn from Álfheimar is kept open.

With this solution there will the increase in traffic on Skeiðarvogur by the schools will be reduced to 2%. Route patterns on the eastern parts of Ljósheimar and Gnoðavogur will remain almost as today. It will however also mean, that the reduction in through traffic on Álfheimar will be less – going down from 740 to 310 vehicles per day.

In both scenarios Borgarlínan will be given the same priority along Suðurlandsbraut. In the case of a jam in east going traffic at Skeiðarvogur on Suðurlandsbraut allowing the left turn at Álfheimar could potentially lead to blockage of the BRT alignment – a situation that will not occur if no left turn is allowed.

The increase in traffic on Engjavegur and Skeiðarvogur in the two examined scenarios will contribute to queuing on these at Suðurlandsbraut during rush hours. The sensitivity of the transportation model is not likely to be able to reflect this. This can potentially cause slightly different route choices during peaks limiting the increase on these streets compared to modelling results.

4. Conclusion

Closing the two left turns the Álfheimar/Suðurlandsbraut intersection is likely to move through traffic away from Álfheimar. The largest increases in traffic caused by the diversion are seen on some of the main streets Sæbraut, Miklabraut and Kringlumýrabraut. Shifting traffic from a residential street to a main street seems sensible.

Local traffic will be diverted to Engjavegur and Skeiðarvogur when the left turns is not possible. It is not ideal to have more traffic past the schools at Skeiðarvogur but with signalised pedestrian crossings at both ends of the section next to the schools and fence between north and southgoing traffic preventing diffuse crossings the increase is though not likely to impact traffic safety significantly.

By keeping the left turn from Álfheimar open the increase in traffic past the schools at Skeiðarvogur will be less but this will cause more through traffic to stay on the route via Álfheimar – and thereby still affect school children going from the western side of Álfheimar towards the schools. So, it is difficult to say whether this safety wise is a more desirable option for school traffic.

At the Álfheimar/Suðurlandsbraut intersection the signalised conflict between left turning vehicles and straight going car traffic will remain as it is today if the left turn is maintained.

Suðurlandsbraut umferð - samantekt

Dags: 31.03.2026

Skjalanúmer: BL130-TMI-PMO-MO-00001

Stefna um samgöngu- og þróunarás og hágæða almenningssamgöngur á Suðurlandsbraut

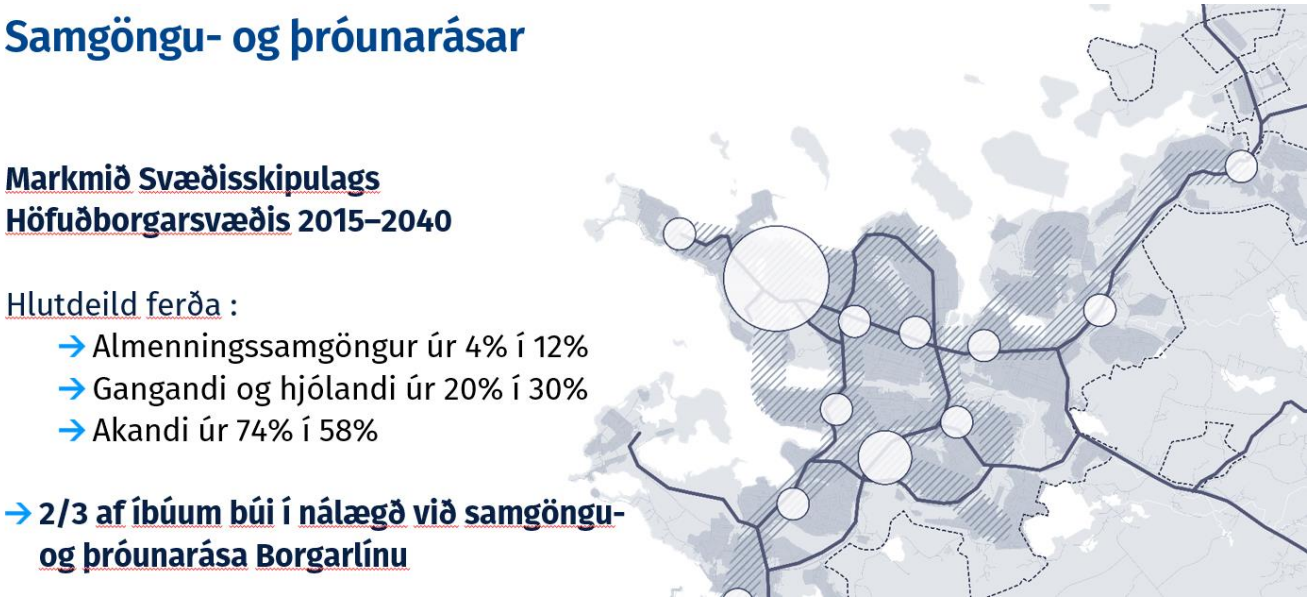
Stefna um samgöngu- og þróunarás á höfuðborgarsvæðinu og hlutverk Suðurlandsbrautar í þeim ás er ekki ný af nálinni og hefur komið fram í stefnum og samþykktum sem sjá má á mynd 1. Auk stefnu Reykjavíkurborgar til langs tíma um Suðurlandsbraut þá hefur verið samþykkt stefna í Svæðissskipulagi Höfuðborgarsvæðisins um samgöngu- og þróunarás og heildarþróun samgangna á Höfðuborgarsvæðinu sem umbreyting Suðurlandsbrautar er hluti af. Sjá Mynd 2. Auk þess var umbreyting Suðurlandsbrautar samþykkt í Frumdragaskýrslu Borgarlínu árið 2021.

Ýmsar umferðargreiningar hafa verið gerðar í gegnum tíðina í tengslum við þessi og fleiri skjöl. Þetta minnisblað nú er tekið saman í tengslum við deiliskipulag Suðurlandsbrautar til að bregðast við umsögnum og fyrirspurnum sem komu á auglýsingatíma þess sem stóð yfir frá janúar til mars 2026. Í janúar 2026 óskaði Umhverfis- og skipulagsráð eftir kynningu á umferðarmálum tengdum deiliskipulagi Suðurlandsbrautar og byggir þessi samantekt m.a. á þeirri kynningu og kynningum fyrir hagaðilum undanfarin misseri.

Samgöngustefna Reykjavíkur – 2006
Aðalskipulag Reykjavíkurborgar 2010-2030
Svæðisskipulag Höfuðborgarsvæðisins 2015 – 2040
Frumdrög Borgarlínu lotu 1 – samþykkt 2021
Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 – samþykkt 2022
Rammahluti Aðalskipulags Reykjavíkur - Borgarlínan – samþykkt 2025
Umhverfismat framkvæmda lotu 1 Borgarlínu – samþykkt 2025



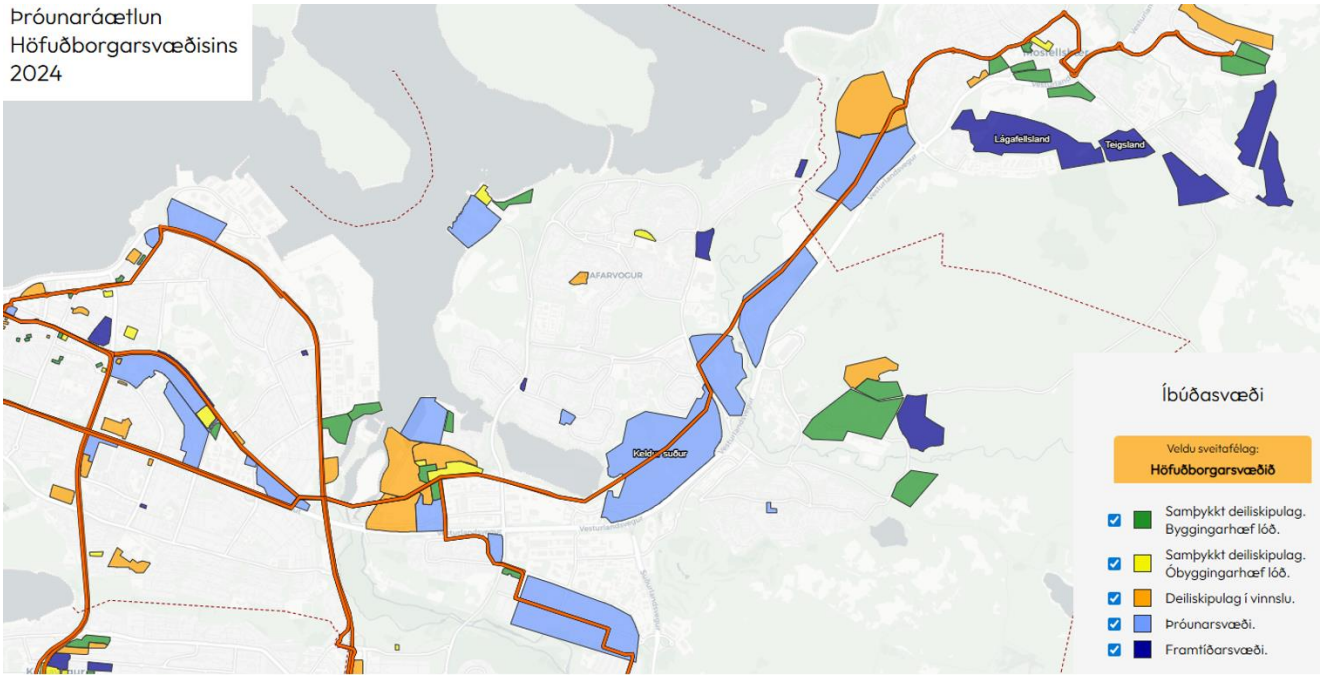
Mynd 1: Stefnuskjöl um breyttar áherslur í samgöngumálum tengt hágæða almenningssamgöngum, samgöngu- og þróunarás um Suðurlandsbraut og um Borgarlínu.



Mynd 2: Stefna um samgöngu- og þróunarás og markmið um breytta hlutdeild ferða í Svæðisskipulagi Höfuðborgarsvæðisins 2015-2040.

Stefna Reykjavíkurborgar um að umbreyta Suðurlandsbraut er til samræmis við þróun uppbyggingar við götuna sem nú þegar er hafin og mun halda áfram, til samræmis við áðurnefndar áætlanir. Við götuna mun íbúðarhúsnæði fjölga verulega með tilheyrandi gangandi og hjólandi vegfarendum, þar á meðal fólki á leið í nálæga verslun og þjónustu sem verður þá í göngufæri fyrir mikinn fjölda fólks og börnum á leið í skóla og frístundir, og því er umbreyting Suðurlandsbrautar samkvæmt deiliskipulagstilögunni einnig mikilvæg fyrir öryggi óvarðra vegfarenda og bætt borgarumhverfi í og við göturýmið.

Á myndinni hér fyrir neðan má sjá þróunarsvæði meðfram samgöngu- og þróunarásnum frá Hlemmi og austur í Mosfellsbæ. Þessi þróunaráætlun er beintengd við uppbyggingu hágæða almenningssamgangna á ásnum.



Mynd 3: Þróunaráætlun Höfuðborgarsvæðisins 2024 sýnir uppbyggingarsvæði á samgöngu- og þróunarásnum sem Suðurlandsbraut og hágæðaalmenningssamgöngur um hana eru hluti af.

Miðjusettar akreinar - Frumdragaskýrsla

Í Frumdragaskýrslu Borgarlínu Lotu 1 sem samþykkt var árið 2021 var gert kostamat við val götusniða. Matsþættirnir sem voru metnir byggðu á áherslum samgöngusáttmálans og áhrifum á náttúrulegt og byggt umhverfi, sjá þá listaða upp hér fyrir neðan.



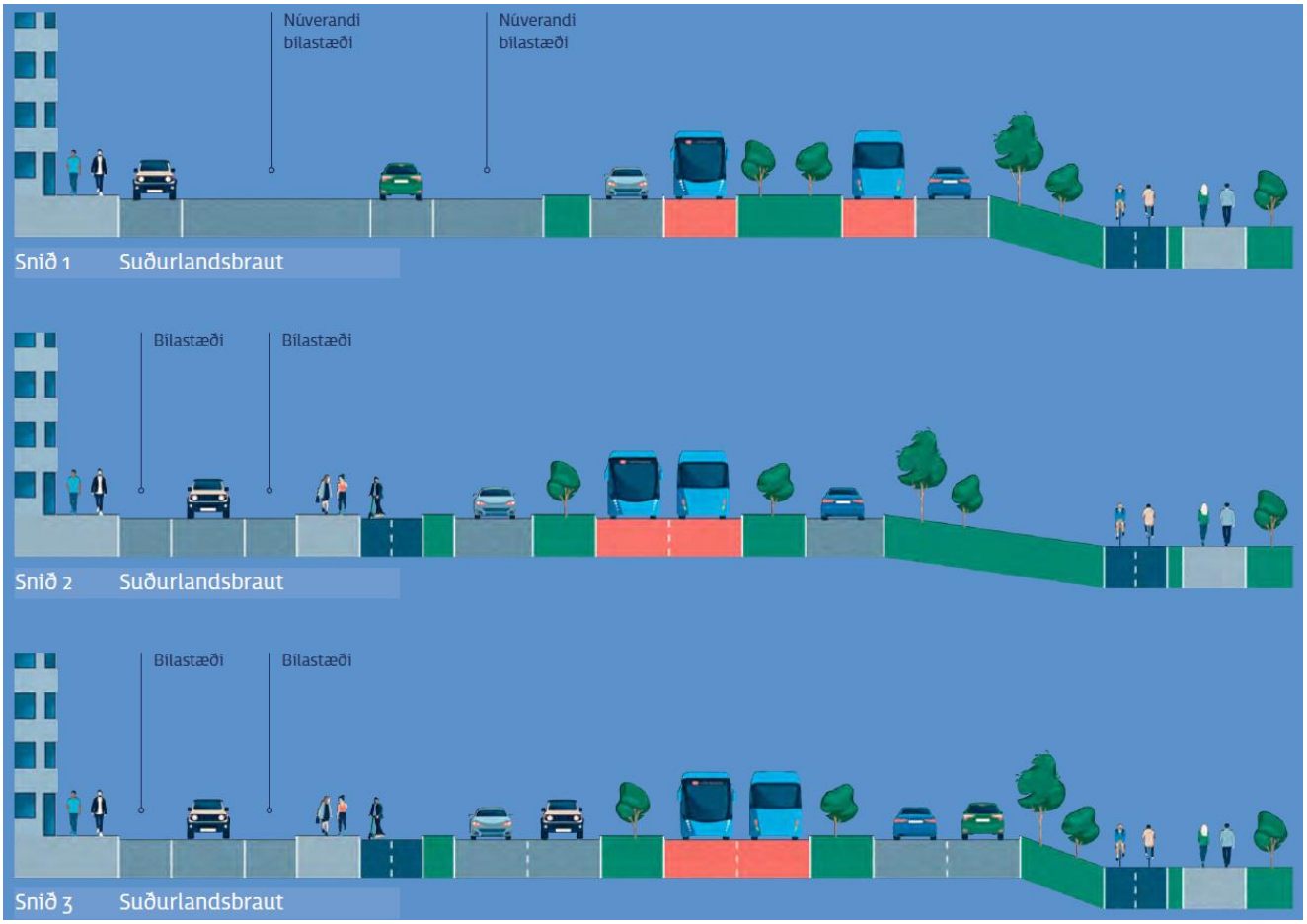
Mynd 4: Matsþættir í greiningu á val á götusniðum Borgarlínu.

Suðurlandsbrautin var tekin gott dæmi til að sýna hvernig kostamatið var notað þar sem göturýmið rúmar vel alla ferðamáta. Á Suðurlandsbraut milli Grensásvegar og Kringlumýrarbrautar voru borin saman þrjú snið.

Í sniði 1 var áherslan á að koma Borgarlínunni fyrir á núverandi götusniði og akreinum fyrir bílaumferð fækkað úr fjórum í tvær.

Í sniði 2 var Borgarlínan miðlæg, akreinum fyrir bílaumferð fækkað í tvær en búið til meira pláss fyrir virka ferðamáta. Einnig var bílastæðum fækkað verulega og búin til ný gata meðfram húsunum til að þjóna bílastæðum innan lóða.

Snið 3 var sambærilegt sniði 2 að öllu leyti nema því að fjórar akreinar voru fyrir bílaumferð eins og núverandi gata. Þessi snið voru svo borin saman m.t.t. matsþáttanna.



Mynd 5: Sniðin þrjú fyrir Suðurlandsbraut sem metin voru í Frumdragaskýrslu Borgarlínu Lotu 1 sem samþykkt var árið 2021.

	Snið 1	Snið 2	Snið 3
Greiðfærni almenningssamgangna	+	+ +	+ +
Greiðfærni annarra ferðamáta	o	+	+
Umferðaröryggi	+	+ +	+
Kolefnishlutlaust samfélag	+	+ +	+
Áhrif framkvæmda	o	o	–
Kostnaður	o	–	–
Þróunarmöguleikar	+	+	o

Mynd 6: Niðurstaða valkostagreiningar fyrir sniðin þrjú sem metin voru í Frumdragaskýrslu Borgarlínu Lotu 1 sem samþykkt var árið 2021.

Samkvæmt þessu mati er niðurstaðan sú að snið 2 skilar bestum árangri varðandi markmið samgöngusáttmálans og var því mælt með því í frumdrögum.

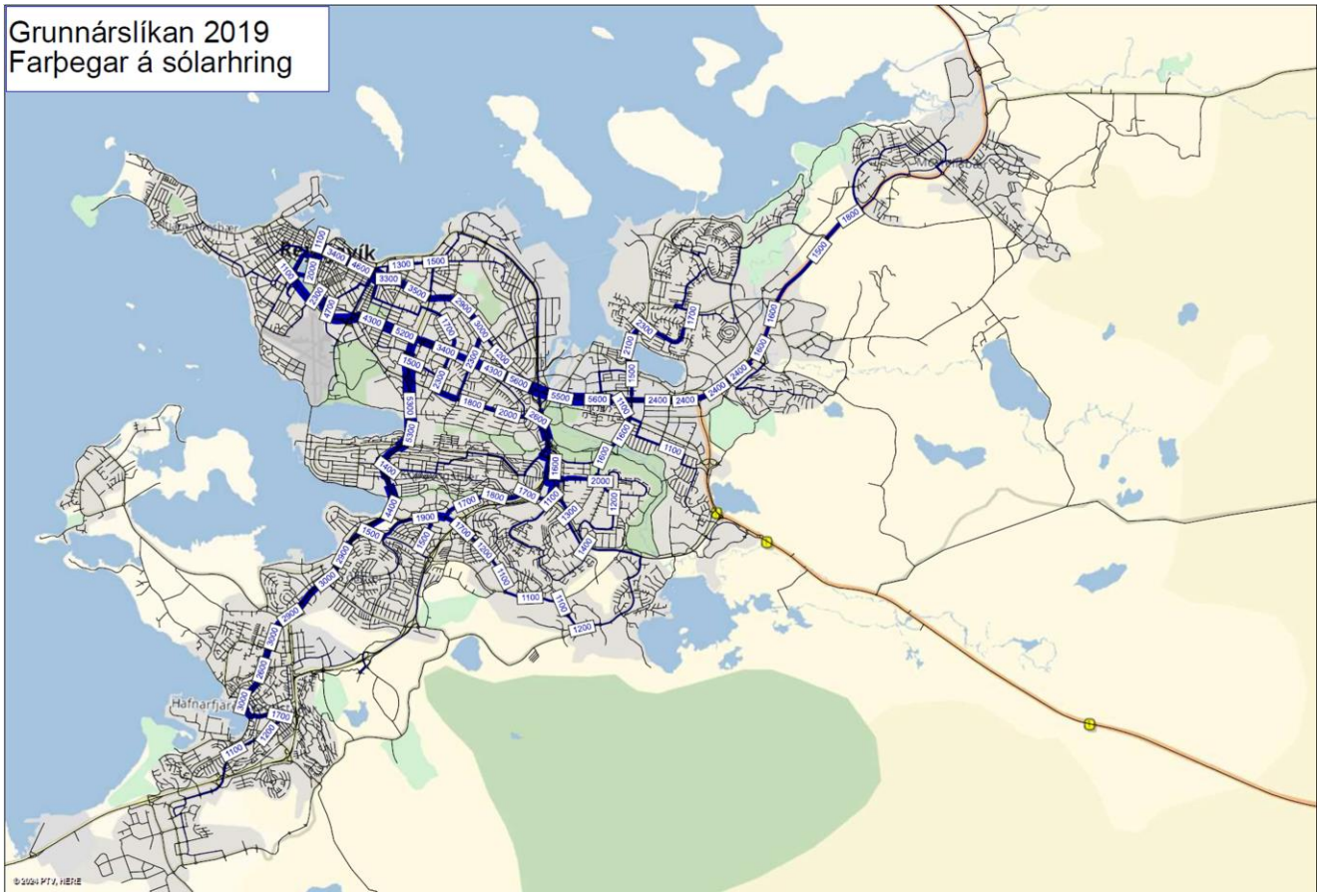
Ný samgönguspá fyrir árið 2040 með Samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins

Í febrúar 2024 var gefin út ný útgáfa af samgöngulíkani fyrir höfuðborgarsvæðið fyrir árið 2040. Útgáfan byggði á fyrri útgáfu, en skipulagstölur voru uppfærðar og annað sem útlistað var í skýrslunni "Samgöngulíkan höfuðborgarsvæðisins (SLH) - Samgönguspá 2040" dagsett 19.02.2024.

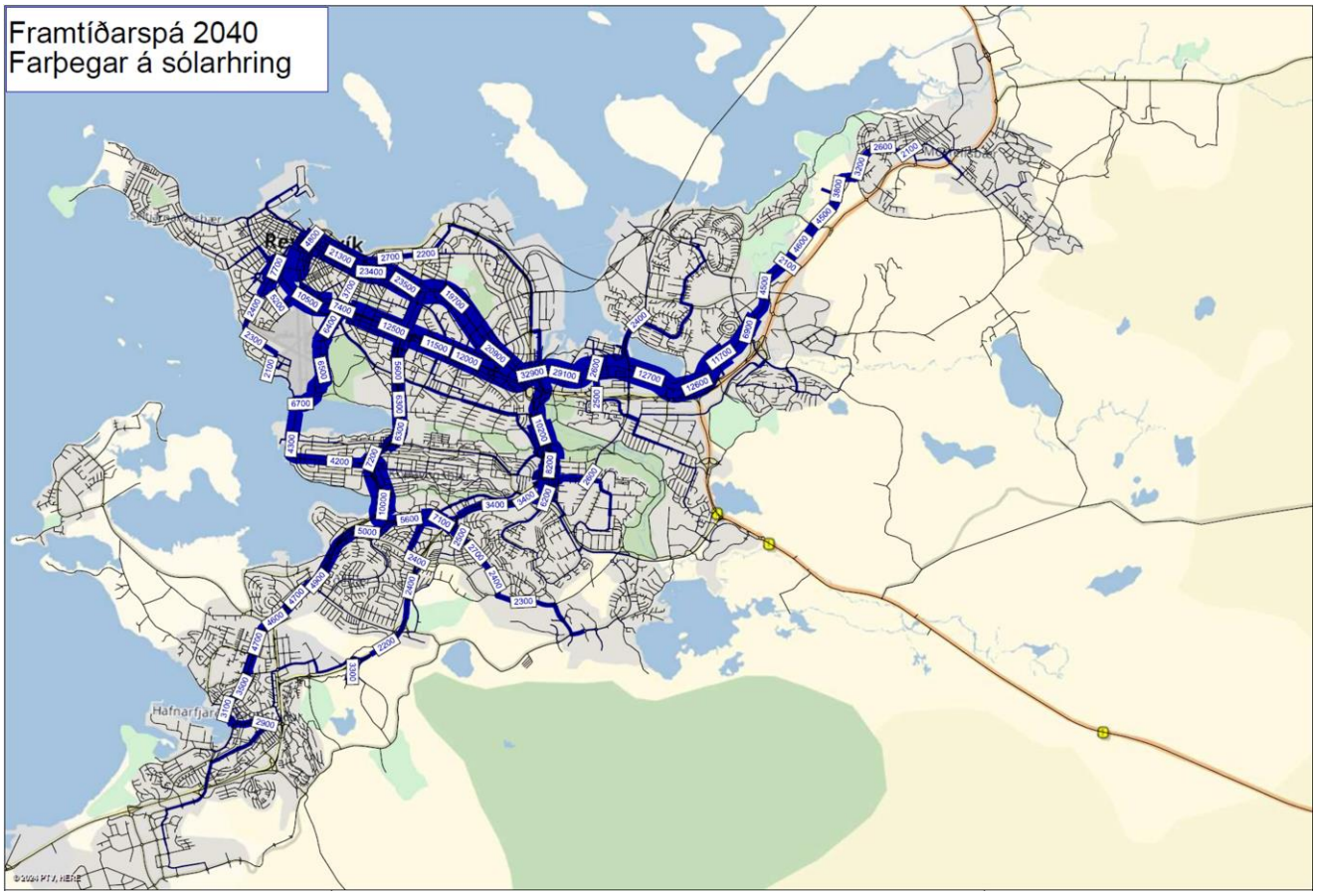
Í skýrslunni segir: "*Í spátilfellinu er gert ráð fyrir framkvæmdum samgöngusáttmálans og útfærslur þeirra uppfærðar í samræmi við framvindu þeirra verkefna. Að auki er gert ráð fyrir Sundabraut. Varðandi uppbyggingu er gert ráð fyrir fullbúnu hverfi á Keldnalandi auk öðrum áformum sem voru í fyrri útgáfum og spátilfellum líkansins.*" Helstu breytingar voru:

- Skipulagstölum breytt fyrir árið 2040
- Gert ráð fyrir að íbúum á höfuðborgarsvæðinu hafi fjölgað um 100.000 frá árinu 2019.
- Gert ráð fyrir framkvæmdum samgöngusáttmálans og útfærslur uppfærðar í framvindu þeirra verkefna.
- Hertar bílastæðakröfur á uppbyggingasvæðum
- Stækkun gjaldtökusvæðis bílastæða miðsvæðis og á uppbyggingarsvæðum
- Áhrif örflæðis, hraði hjólandi og upplifun á ferðatíma til og frá biðstöðva almenningssamgangna.
- Aksturskostnaður bílferða aukinn í takt við fyrirætlanir yfirvalda um aukna gjaldtöku af umferð.
- Sundabraut
- Miklubrautargöng í stað Miklubrautarstokks
- Uppfært leiðarkerfi borgarlínu/strætó

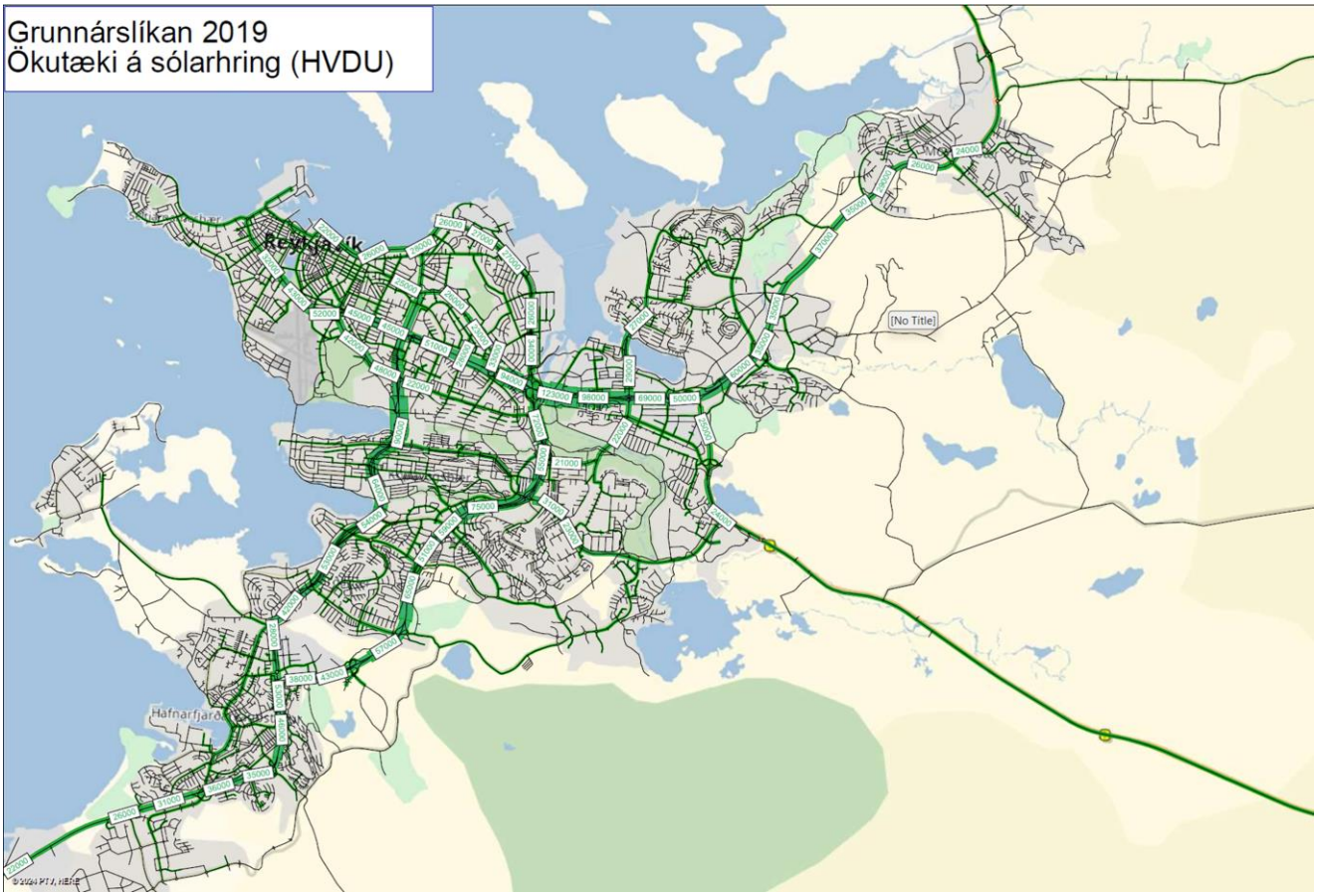
Eftirfarandi fjórar myndir sýna sviðsmyndirnar úr skýrslunni, þ.e. grunnár 2019 og spá fyrir 2040, fyrir annars vegar farþegafjölda í almenningssamgöngum og hins vegar fjölda ökutækja.



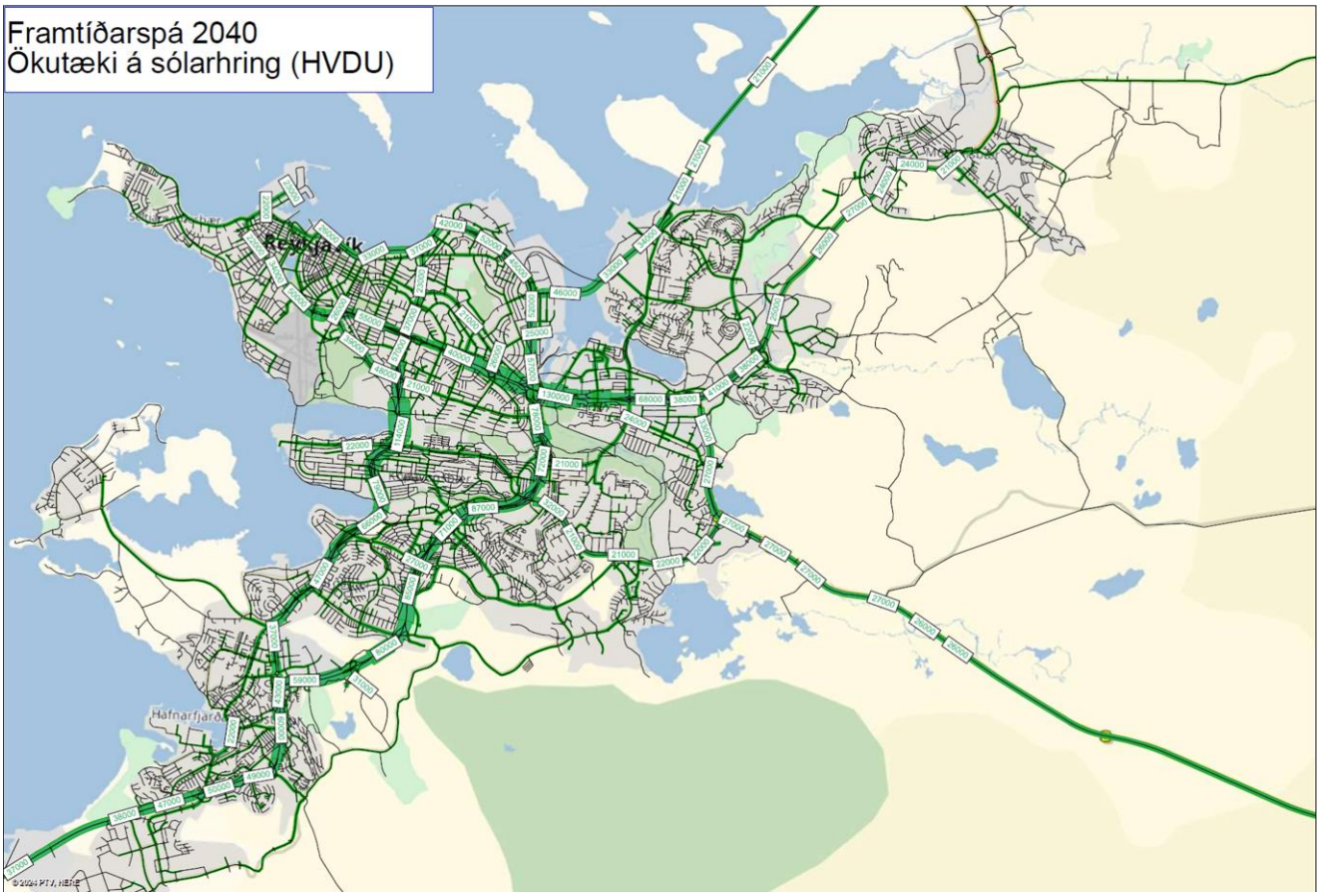
Mynd 7: Farþegar á sólarhring árið 2019.



Mynd 8: Farþegar á sólarhring árið 2040.

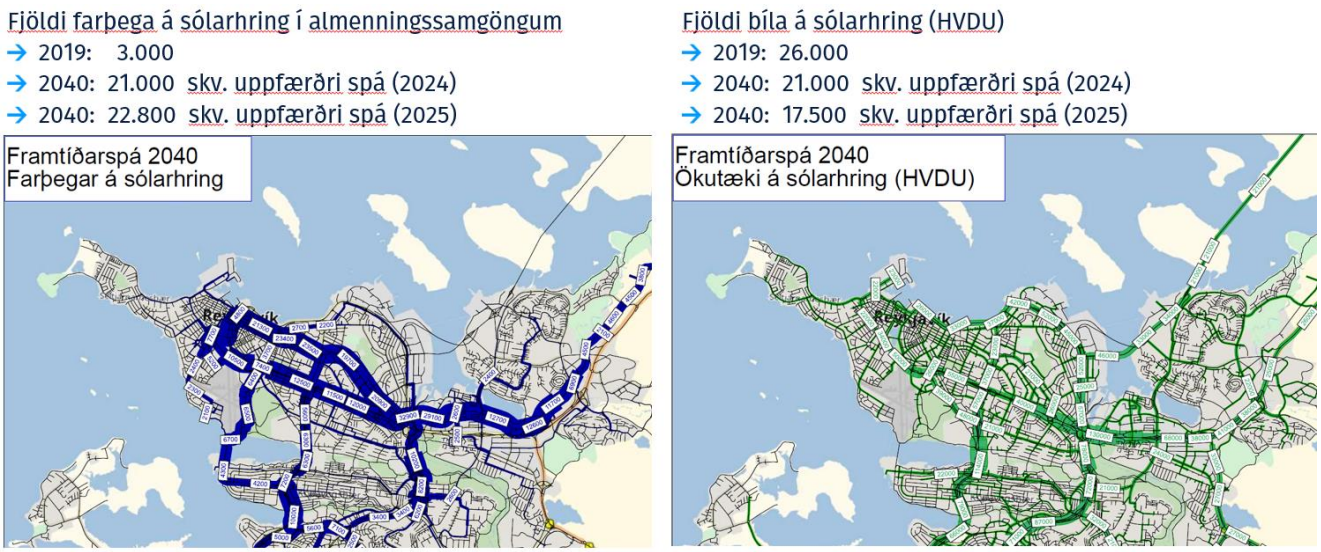


Mynd 9: Fjöldi ökutækja á sólarhring árið 2019.



Mynd 10: Fjöldi ökutækja á sólarhring árið 2040.

Árið 2025 var unnin umferðargreining í tengslum við skipulagsvinnu á Keldnalandi. Myndin hér fyrir neðan sýnir samantekt á umferðartölunum fyrir Suðurlandsbraut, bæði úr myndunum fjórum hér fyrir ofan og með niðurstöðum nýjustu greiningarinnar, þ.e. fyrir Keldnaland.

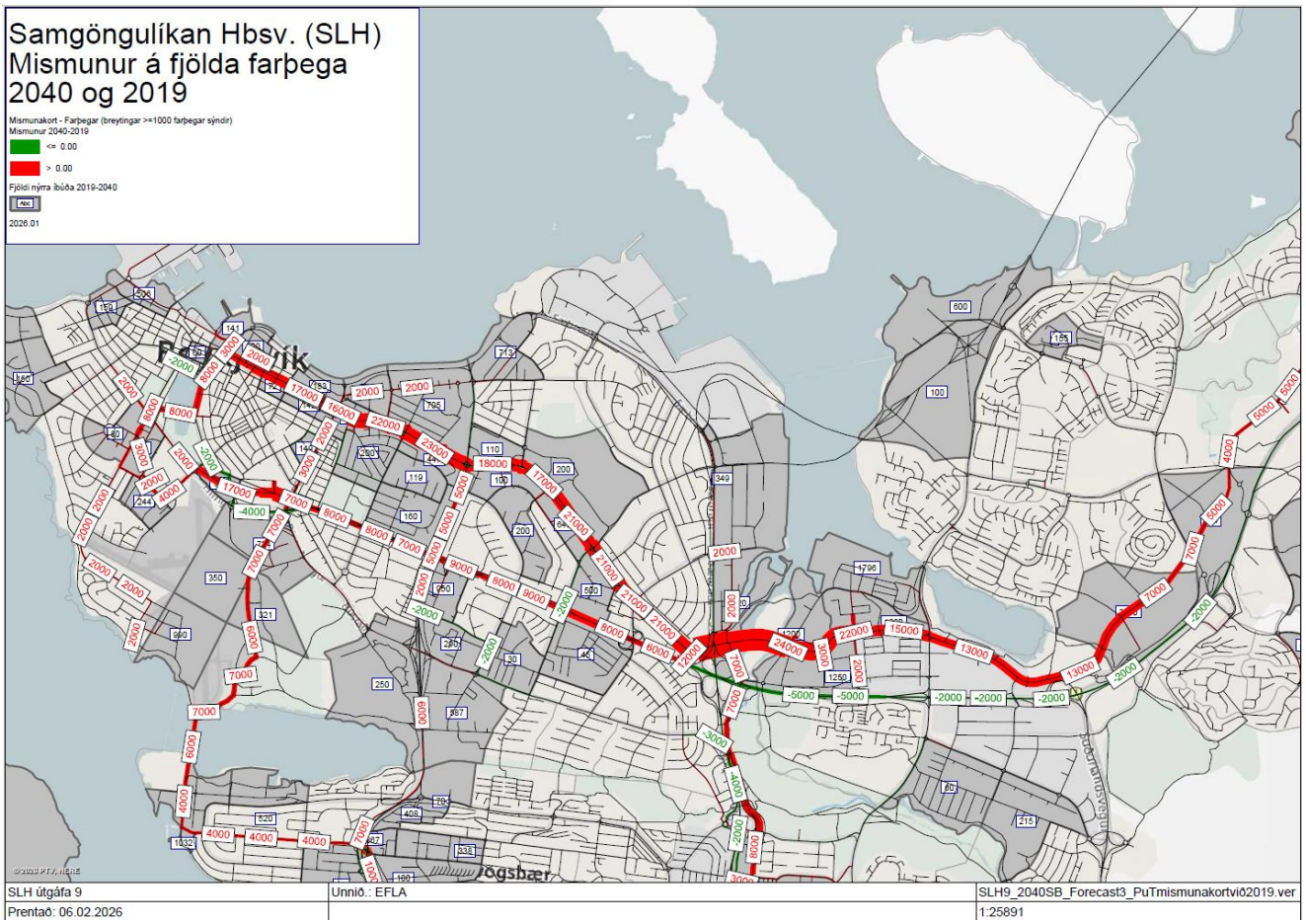


Mynd 11: Fjöldi sem fer um Suðurlandsbraut, samkvæmt Samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins.

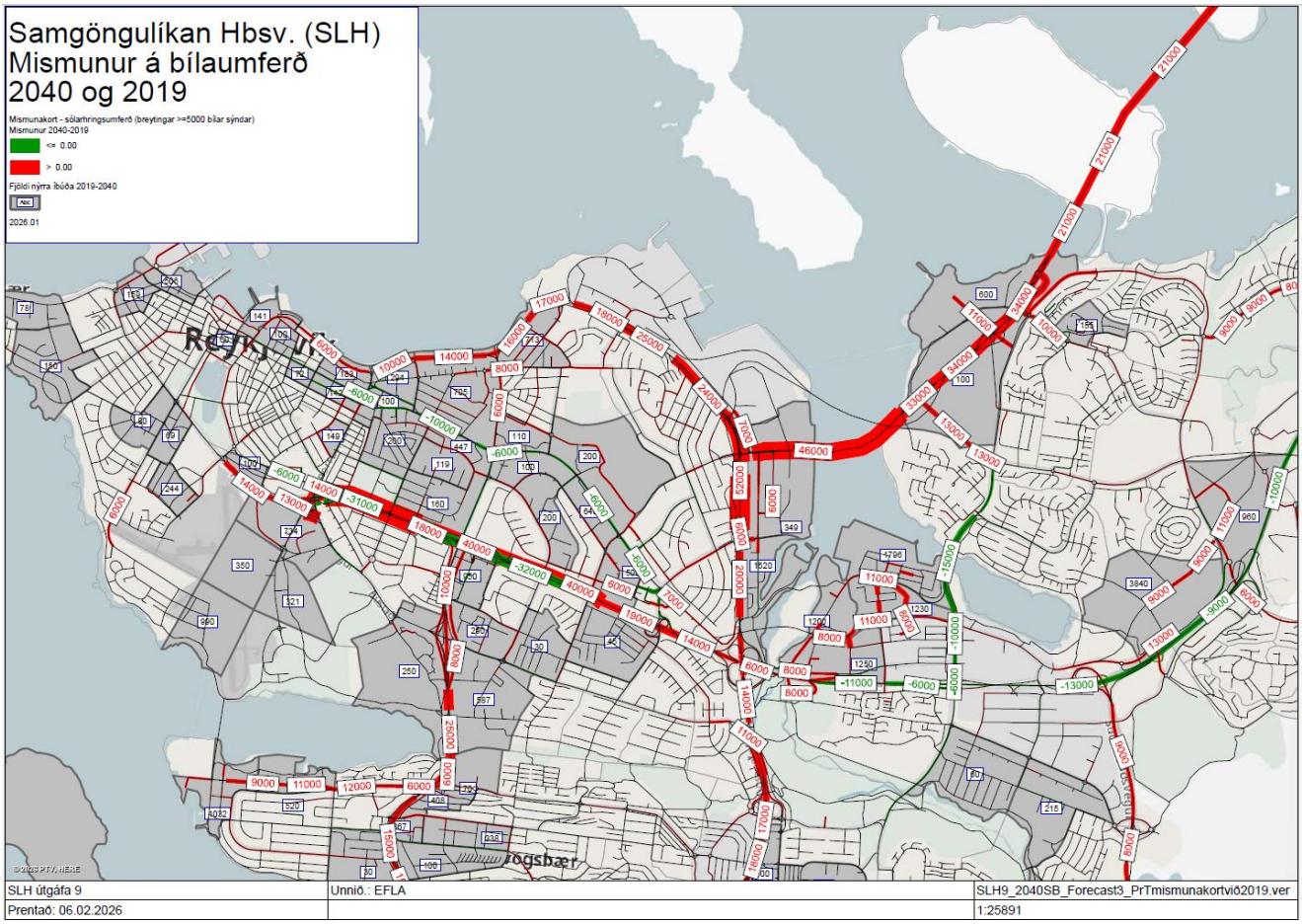
Á myndinni hér fyrir ofan sést að heildarfjöldi farþega sem fer um Suðurlandsbraut fer úr um 3.000 manns í um 23.000 manns á dag og heildarfjöldi bíla fer úr um 26.000 í um 17.500 á dag.

Miðað við að það sé um 1,2 manns í bíl sem er meðalnýting bíla á höfuðborgarsvæðinu, þá er fjöldi fólks sem fer um Suðurlandsbraut í dag um 35.000 manns en mun aukast í um 45.000 manns.

Í nýjustu spám fyrir 2040 er umferð um Suðurlandsbraut minni en í eldri spám sem gerðar voru fyrir 2034 m.a. þar sem ákveðið var að Miklubrautargöng nái austur fyrir Grensásveg í stað Miklubrautarstokks sem náði bara austur fyrir Kringlumýrarbraut.



Mynd 12: Kort sem sýnir mismun á farþegafjölda í almenningssamgöngum milli 2019 og 2040, þar sem grænt þýðir fækkun farþega og rautt þýðir fjölgun farþega.



Mynd 13: Kort sem sýnir mismun á bílaumferð milli 2019 og 2040, þar sem grænt þýðir fækkun bílferða og rautt þýðir aukning bílferða.

Umferðargreiningar í samgöngulíkaninu hafa sýnt að umferð dreifist að einhverju leyti á nálægar götur en að miklu leyti á nálægu stofnæðarnar Sæbraut og Miklubraut. Þar eru nú í undirbúningi verkefni til að auka afkastagetu þeirra, þ.e. Sæbrautarstokkur og Miklubrautargöng. Sjá myndina hér fyrir ofan.

Greining á gegnumstreymisumferð

Gerð var greining á gegnumstreymisumferð á Suðurlandsbraut byggt á raungögnum úr TomTom ásamt gögnum úr samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins. Skoðuð var Suðurlandsbraut annars vegar við Kringlumýrarbraut og hins vegar vestan Grensásvegar. Horft var á hversdagsumferð fyrir virka daga í september til nóvember 2025. TomTom nær almennt til 5 – 20% akandi umferðar og sýnir því vel umferðarmynstur og -ástand.

Hér fyrir neðan eru þau kort úr greiningunni fyrir Suðurlandsbraut við Kringlumýrarbraut sem sýna háannatíma bílaumferðar árdegis og síðdegis. Hvert kort er lesið þannig að mælingin er staðsett þar

sem blái merkimiðinn er, þ.e. horft er á bláa svæðið og tölurnar á götunum í kring sýna hversu stór hluti af umferðinni í bláa svæðinu kemur hvaðan eða fer hvert. Örvarnar sýna í hvaða akstursstefnu greiningin er gerð. Tala minnkar úr 100% þegar umferðarstraumarnir kvíslast aðrar leiðir.

Greining á gegnumstreymisumferð á Suðurlandsbraut sýnir að á háannatíma er um 50-80% af umferðinni gegnumstreymisumferð, þ.e. umferð sem á ekki erindi á Suðurlandsbraut heldur er einungis að aka í gegn. Sjá kort hérna fyrir neðan. Nánar tiltekið þá er á háannatíma árdegis 79% umferðarinnar gegnumstreymisumferð og á háannatíma síðdegis er talan 48%.



Mynd 14: Greining á gegnumstreymisumferð á Suðurlandsbraut á háannatíma árdegis. Horft er á bláa svæðið og tölurnar sýna hvaðan umferðin sem er þar kemur.



Mynd 15: Greining á gegnumstreymisumferð á Suðurlandsbraut á háannatíma síðdegis. Horft er á bláa svæðið og tölurnar sýna hvaðan umferðin sem er þar kemur.

Umhverfismat Borgarlínu Lotu 1

Í tengslum við vinnu við umhverfismat Borgarlínu Lotu 1 var gerð umferðargreining í fyrri útgáfu Samgöngulíkans höfuðborgarsvæðisins. Lesa má um hana í umhverfismatsskýrslunni, Borgarlína lota 1 Ártúnshöfði - Hamraborg, Umhverfismatsskýrsla.

Sú greining sýndi framtíðarsviðsmyndir með og án Borgarlínu á leið Lotu 1. Í þeirri greiningu má sjá að umferð eykst með öllum ferðamátum á milli ára en í tilfelli með Borgarlínunni er árlegur vöxtur bílaumferðar lægri en í tilfelli án hennar. Árlegur vöxtur farþega sem ferðast með almenningssamgöngum og hjólandi er hins vegar hærri í tilfelli með Borgarlínunni en án hennar.

Gatnamót Suðurlandsbraut og Álfheima

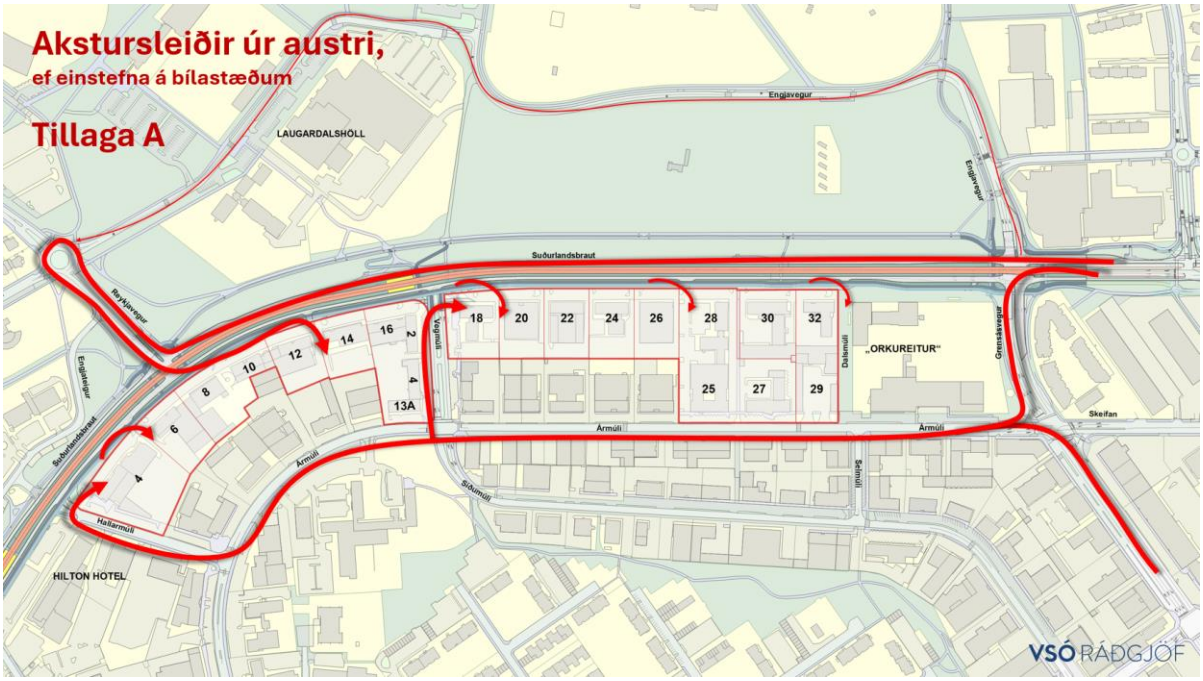
Samhliða forhönnun Borgarlínu um Suðurlandsbraut var gerð greining á breytingum á gatnamótum Suðurlandsbrautar og Álfheima og tekið saman í minniblað, “Left turns at Álfheimar/Suðurlandsbraut intersection”.

Í Frumdragaskýrslu Borgarlínu Lotu 1 frá 2021 var tillaga um að loka bæði vinstri beygju úr Áfheimum og vinstri beygju inn á Álfheima. Á forhönnunarstigi var gerð umferðargreining til að skoða áhrifin af því og einnig ef aðeins yrði lokað fyrir vinstri beygju inn á Álfheima. Niðurstaða greiningarinnar er að núverandi umferð um Álfheima er að miklu leyti gegnumstreymisumferð, þ.e. umferð sem á ekki erindi í Álfheima. Með lokun vinstri beygju þá beinist þessi gegnumumferð á nálægar stofnbrautir, þ.e. Sæbraut, Miklubraut og Kringlumýrarbraut. Það er jákvætt að beina gegnumumferð frá skólahverfum yfir á stofnbrautir og það á sérstaklega við um götur sem skóli er við eins og Álfheimar. Það eru einnig skólar við Skeiðarvog og því voru áhrif á hann skoðuð sérstaklega og niðurstaðan er að umferð eykst að mjög takmörkuðu leyti á Skeiðarvogi, eða um 2%. Sjá nánar minnisblaðið „Left turns at Álfheimar/Suðurlandsbraut intersection“ sem er fylgiskjal.

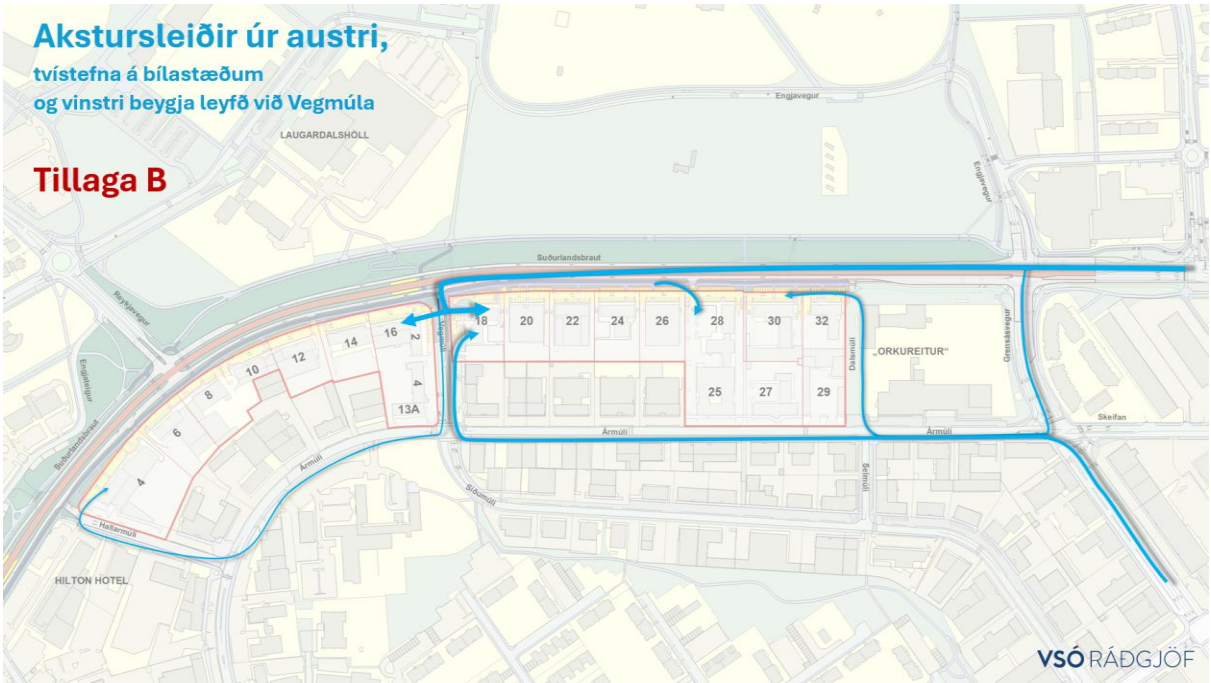
Greining á áhrifum tenginga við Suðurlandsbraut 4-32

Við vinnslu deiliskipulags Borgarlínu um Suðurlandsbraut var haft samráð við lóðarhafa Suðurlandsbrautar 4-32. Þá voru áhrif breytinga göturýmisins á borgarlandi á svæðið innan lóðanna skoðuð. Sérstaklega var skoðað hvernig mætti hámarka bílastæðafjölda innan lóðanna. Núverandi fyrirkomulag framan við húsin er þannig að það er tvístefnuakstur innan bílastæðasvæðanna. Gerð var greining á áhrifum á flæði umferðar ef það yrði einstefnuakstur innan bílastæðasvæðanna.

Kortin tvö hér fyrir neðan sýna niðurstöður greiningarinnar. Samanburður á kortunum sýnir að ef það yrði einstefna á bílaumferð innan bílastæðasvæðanna þá myndi það hafa meiri áhrif á nálægar götur en ef það er áfram tvístefna. Auk þess hefur það jákvæð áhrif að leyfa áfram vinstri beygjur á gatnamótunum við Vegmúla. Í áframhaldandi vinnu og í deiliskipulagstillögunni var því unnið áfram með að leyfa vintsri beygjur á gatnamótunum við Vegmúla og að bílastæðasvæðin við lóðirnar verði með tvístefnu.



Mynd 16: Skoðun á umferðarflæði ef breytt yrði þannig að einstefna verði á bílastæðasvæðunum við húsin sunnan Suðurlandsbrautar og vinstri beygjur felldar út á gatnamótunum við Vegmúla.



Mynd 17: Skoðun á umferðarflæði ef tvístefna verður áfram á bílastæðasvæðunum við húsin sunnan Suðurlandsbrautar og vinstri beygjur áfram mögulegar á gatnamótunum við Vegmúla.

Við vinnslu deiliskipulags Borgarlínu um Suðurlandsbraut og samráðsferli með lóðarhöfum Suðurlandsbrautar 4-32 var einnig gerð bílastæðatalning og –greining á svæði lóðanna og á og við nálægar lóðir í Múlunum.

Lokaorð

Á þessari samantekt má sjá að undirbúningur fyrir umbreytingu Suðurlandsbrautar hefur verið lengi í vinnslu og farið í gegnum endurtekin samráðs- og samþykktarferli á mismunandi stjórnsýslustigum á undanförnum árum. Ýmsar greiningar hafa verið gerðar á þessum tíma sem eru ekki allar taldar upp hér, en búið að greina ítarlega valkosti og áhrif breytingarinnar og bera saman við stefnumörkun um þróun samgangna og byggðar til framtíðar á höfuðborgarsvæðinu.

Á næsta hönnunarstigi mun fara fram nánari hönnun, þ.á m. ljósastýringa á gatnamótunum við Suðurlandsbraut til að hámarka afkastagetu gatnamótanna. Auk þess verður unnin áætlun varðandi umferð og hjáleiðir á framkvæmdatíma og áfangaskiptingu framkvæmda til að lágmarka truflun og rask á framvæmdatíma.

Reykjavík

Reykjavík, 31.3.2026
USK24090201

Efnisyfirlit

Umsagnir og athugasemdir: 3
1) Skipulagsstofnun 3
2) Jón Guðmundur Guðmundsson 3
3) Borgarsögusafn Reykjavíkur 3
4) Axel Kaaber 3
5) Magnús Grétarsson 4
6) Friðrik Ásmundsson 4
7) Hafdís Gréta Þórsdóttir 4
8) Sveinn Arnar Nikulásson 4
9) Ingveldur Halla Kristjánsdóttir 5
10) Kristleifur Þorsteinsson 5
11) Gunnar Ingi Briem 5
12) Hildur Bjarnadóttir 6
13) Mikael Sturla Sigurðarsson 6
14) Björn Gunnar Birgisson 6
15) Vignir Bjarnason 7
16) Jóhann Örn Sigurjónsson 7
17) Pétur Þorsteinsson 8
18) Villa 8
19) María Guðmundsdóttir 8
20) Rafn Einarsson 9
21) Brynja Kemp Guðnadóttir 9
22) Birgir Örn Guðjónsson 9
23) Áslaug Einarsdóttir 9
24) Einar Birkir Einarsson, f.h. Lífeyrissjóður starfsmanna ríkisins 10
25) Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins 11
26) Edith Sigríður Gísladóttir 13
27) Anna María Einarsdóttir 13
28) Jóhannes B. Urbancic Tómasson 13
29) Strætó bs. 14
30) Sólveig Helga Jóhannsdóttir fh. Klasa fasteignafélag 15
31) Ásgeir Einarson 18
32) Arnar Þór Ingólfsson 20
33) Sjá umsögn 40 24

34) Villa 24
35) Veitur 25
36) Ásgeir Einarsson fh. Egils Árnasonar ehf. 26
37) Þorvaldur Þorláksson fh. Olís ehf. 28
38) Óskar Sigurðsson fh. Heima hf. 29
Fylgiskjal 1 – Minnisblað frá T.ark arkitektum dags. 6. mars 2026 34
Fylgiskjal 2 – kynning T.ark 41
39) Daníel Unnsteinn Árnason fh. Eignaumsjón hf. 48
40) Ólafur Stephensen fh. Félags atvinnurekenda 51
41) Jón Ármann Guðjónsson fh. Kísiliðjan hf., Alskila hf., Kollekta ehf. og Lögborg ehf. 54
42) Sturla Gunnar Eðvarðsson fh. Eikar fasteignafélags hf. 56
43) Ágúst Valfells fh. lóðarhafa Skeifunnar 13a 58
44) Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkurborgar 59
45) Villa 59
46) Svein Valfells og Sæmundur H. Sæmundsson, fh. Vesturgarðs ehf. 60
47) Vegagerðin – Höfuðborgarsvæði 61
48) Guðmundur Ómar Hafsteinsson fh. Sjónvarpsmiðstöðvarinnar ehf. 62
Fylgiskjal 1 - Athugasemdir vegna skipulagslýsingar fyrir Suðurlandsbraut dags. 15. des 2021 69
Fylgiskjal 2 – Athugasemdir í tölvupósti kjölfar kynningarfundar dags. 17. nóvember 2025 72
49) Guðmundur Ómar Hafsteinsson fh. Heimilistækja, Tölvulistans og Ásbjörns Ólafssonar. 74
50) Gunnar Jónsson f.h. eigenda fasteignanna Suðurlandsbraut 4-32 79
Fylgiskjal 1 – 1af2 – Bréf Skipulagsfulltrúa Reykjavíkur til Markarinnar lögmannsstofu hf. dags. 22. des 2025 95
Fylgiskjal 1 – 2af2 –Bréf Markarinnar lögmannsstofu hf. til Betri Samgangna ohf. og Reykjavíkurborgar dags. 8. des 2025. 104
Fylgiskjal 2 – Umsögn T.ARK dags. 12. mars 2026 108
51) Gunnar Jónsson viðbót við umsögn 50 115
52) Egill Jóhann Ingvason f.h. Rafha ehf. 115
53) Hlynur Ólafsson f.h. Kerecis ehf. 117
54) Benedikt Sveinbj. Benediktsson fh. Samtaka verslunar og þjónustu 120
55) Hákon Steinsson f.h. Lyfjavers 125
56) Skúli Jóhann Björnsson 126
57) Anna Sigríður Garðarsdóttir 127
58) Halldór Hreinsson f.h. Fjallakofans ehf. 127
59) Lilja Sigrún Jónsdóttir 130
60) Árni Davíðsson f.d. Landssamtaka hjólareiðamanna 132
61) Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins 133
62) Ólafur Gylfasson f.h. Beiersdorf ehf. 134

Umsagnir og athugasemdir:

1) Skipulagsstofnun

Skipulagsstofnun bendir á að það er ekki lögbundið hlutverk stofnunarinnar að gefa umsögn um tillögur að deiliskipulagi á kynningartíma og telur því ekki tilefni til að gefa almenna umsögn um tillöguna á þessu stigi máls.

2) Jón Guðmundur Guðmundsson

Hvers vegna í ÓSKÖPUNUM þarf að búa til annan hjólastíg þarna?
Ég hjóla þarna oft í vinnuna og það er ekki það mikil hjólaumferð að það þurfi að tvöfalda. Bílar eru og verða hluti af samgöngum á höfuðborgarsvæðinu hvað sem óvinir einkabílsins halda og segja. Umferðarstíflur á bíla-akbrautinni eru algengar þarna á annatímum en ekki á hjólabrautinni. Gerið smá raunveruleikatékk áður en þessi vitleysa er sett í gang.

3) Borgarsögusafn Reykjavíkur

Bent er á að það vantar að merkja inn allar fornleifar á skipulagsuppdráttinn. Fornleifar voru skráðar fyrir Borgarlínu sjá skýrslu 230. Fornleifaskráning vegna Borgarlínu - Lotu 1. Ártúnshöfði – Fossvogur 2024.

https://borgarsogusafn-api.prod.thon.is/uploads/Borgarsoegusafn_Skyrsla_230_Fornleifaskraning_vegna_Borgalinu_Lotu_1_Artunshoefdi_Fossvogur_2838_d4680bf986.pdf

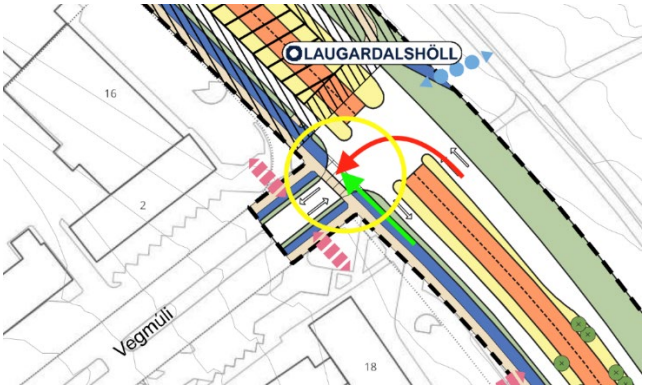
Hægt er að sækja gögnin til Verkefnastofu Borgarlínu.

4) Axel Kaaber

Til einföldunar og minnkunar á mögulegum árekstrum milli hjólandi og akandi ætti hjólastefna á þessum deiliskipulagskafla að vera samhliða akandi umferð. Það reynir nægilega mikið á akandi að gæta að hjólandi umferð sem ferðast samhliða þeim og erfitt fyrir akandi að huga einnig að hjólandi umferð úr annarri átt.

Ég lendi oft í því að ekið er í veg fyrir mig ef ég er að hjóla gegn akstursstefnu á tvístefnu hjólastígum. Þetta mætti koma í veg fyrir með því að hafa hjólastígana einstefnustíga með akstursstefnu. Núverandi stígur Laugardalsmegin fengi þá hjólastefnu úr austri til vesturs og nýr stígur fengi hjólastefnuna vestur til austurs.

Í fylgiskjali má sjá einn af mörgum stöðum í deiliskipulaginu þar sem auknar líkur eru á árekstri milli hjólandi og akandi með auglýstu fyrirkomulagi. Rauð lína táknar akandi umferð og græn hjólandi gegn akstursstefnu. Sambærileg hætta er á öllum gatnamótunum með auglýstu fyrirkomulagi.



5) Magnús Grétarsson

Sem atvinnurekandi á Suðurlandsbraut 30 og íbúi og eigandi fasteignar á enda Langholtsvegar, við Suðurlandsbraut, mótmæli ég harðlega fyrirhuguðum breytingum!

Allir sem vijla vita að í kringum Glæsibæ og fyrir framan rúmlega 600 nýjar íbúðir neðst á Grensásvegi eru nú þegar miklar umferðartafir, sérstaklega á álagstímum. Að auki eru fyrirhugaðar nokkur hundruð íbúðir til viðbótar með verulega auknum umferðarþunga fyrir svæðið!

Á þessum slóðum eru fyrirmyndar göngu- og hjólastígar sem þola MJÖG VEL töluvert meiri umferð ... því er engin ástæða til að bæta við þá stíga sem fyrir eru.

Að taka í burtu 2 akgreinar á Suðurlandsbraut er í besta falli afar illa ígrundað ... nær því að vera (afsakið orðbragðið) heimska!

Ekki má gleyma að þessi vanhugsaða framkvæmd kemur til viðbótar öllum þeim vanhugsuðu framkvæmdum sem borgin hefur ráðist í undanfarin ár ... þar er af nógu að taka!

6) Friðrik Ásmundsson

Ég keyri Suðurlandsbraut reglulega og hún má alls ekki við því að missa akgrein í sitthvora átt. Það mun þýða mikla umferðartöf ef það gerist enda er þetta mikil umferðargata. Ef það er hægt að bæta þetta svæði eitthvað þá fínt en ekki gera það með að taka sitthvora akgrein af einkabílnum.

7) Hafdís Gréta Þórsdóttir

Alveg skelfilegt! Vorkenni fólkinu sem eru með fyrirtæki á Suðurlandsbraut. Það er erfitt að finna stæði þarna nú þegar og fer maður þarna og verslar við fyrirtækin þarna bara í neyð.

Èg get ekki séð fyrir mér að maður mun einhverntíman geta farið þangað og verslað við þessi fyrirtæki þegar stæðum verða minnkuð um helming ! Og ræðum ekki umferðina sem verður þarna.

Þvílík forræðishyggja er þetta þegar borgin er að taka ákvörðun fyrir almenning að hætta að nota bíla og sjá til þess að það er næstum því ómögulegt að nota bíl. Er þetta í ALVÖRU stefnan sem Reykjavík eða ríkið vill? Annaðhvort hættið þið að nota bíla eða við sjáum til þess að þið getið ekki notað bíla!

8) Sveinn Arnar Nikulásson

Mér virðist þetta allt svo vitlaust að það varla hægt að tala um það. Suðurlandsbrautin er ein af álagsleiðum um borgina og er umferðin eftir henni alveg nógu hæg með tvær akreinar í hvora átt.

Halda menn að Reykjavík sé einhver Köben eða Amsterdam með því veðurfari og þeim fólksfjölda sem þar er að finna. Reykjavík er tiltölulega fámenn bílaborg, sem greinlega er ætlunin að breyta með handafli. Ég sé bara hreint klúður í uppsiglingu. Ég get fráleitt séð að jafn fámenn borg geti staðið undir svona borgarlínu. Hvað halda menn að Reykjavík sé? Ég veit fátt ömurlegra en að klofa í snjó og hálku til að komast á næstu stoppistöð til að híma í brunagaddi til að taka strætó að tengistöð til að híma þar eftir næsta strætó. Er svona mikil hjólreiðaumferð í bænum að þurfi að búa til þessar hjólreiðahraðbrautir? Svo hef ég gjarnan borið saman grænar og stórhuggulegar tölvumyndir og síðan farið á staðinn að framkvæmdum loknum. Gjarnan er sami gráminn og veðurhryssingurinn og áður. Ekkert mannlíf og varla hræða á öllum þessum fínu bekkjum. Allir eru flúnir inn úr kuldanum. Allt sem þessi borgarstjórameirihluti hefur snert undanfarin kjörtímabil hefur orðið að skít!

9) Ingveldur Halla Kristjánsdóttir

Ég mótmæli því harðlega að akreinum sé fækkað í eina hvoru megin, bílastæðum fækkað og að þarna eigi að koma nýr hjólastígur. Það er mjög góð aðstaða fyrir hjólandi og gangandi Laugardalsmegin við Suðurlandsbrautina og mun skemmtilegra að hjóla þeim megin. Ég get ekki ímyndað mér af hverju fólk myndi frekar velja sér að hjóla eða ganga nær bílastæðunum og fyrirtækjunum. Það mun hafa neikvæð áhrif á fyrirtæki og rekstur að fækka þarna bílastæðum. Umferðin má heldur ekki við því að meira sé þrengt að henni. Eg vona að það verði hlustað á borgarbúa því að af umsögnum sem eru þegar komnar virðast þessar breytingar ekki leggjast vel í þá.

10) Kristleifur Þorsteinsson

Ég er íbúi við Háaleitisbraut og fagna þessum breytingum heilshugar.

Laugardalurinn er næsta útivistasvæði við hverfið, og mikill fjöldi barna sækir íþróttir, útivist, og sund í honum. Aðgengi að því er hins vegar skelfilegt, sérstaklega fyrir börn. Þung umferðargata, með beygjuljós sem eru græn á sama tíma og gönguljós á gangbrautum eru græn. Að þessu er ótrúleg slysahætta, og hef ég amk tvisvar verið mjög nærri því að lenda í því að bíll keyri á mig og dóttur mína við að þvera götuna.

Suðurlandsbraut í núverandi formi er stórhættuleg fyrir gangandi og hjólandi sem þurfa að komast úr Háaleitishverfi, og gerir ómögulegt fyrir börn að nálgast útivista og íþróttasvæðið. Hverfið er lokað inni af þungum umferðargötum, sem takmarkar gríðarlega möguleika barna á útivist og að sækja íþróttir sjálfstætt.

Með því að minnka umferð um götuna, og fjarlægja beygjuljós sem loga græn samhliða gönguljósum, mun aðgengi íbúa hverfisins að mikilvægum lífsgæðum stórbatna.

Með því að veita strætó sérakgrein, munu almenningssamgöngur um borgina stórbatna.

11) Gunnar Ingi Briem

Alls alls ekki þrengja meira að bifreiðum á þessu svæði (við Suðurlandsbraut), hvorki með fækkun akgreina né bílastæða.

Rök:
• Fyrirtæki í nágrenninu munu líða fyrir aðþrengingar að bílaumferð, því færri munu kjósa að eiga í viðskiptum við þau ef hvergi er hægt að nálgast bílastæði í nágrenninu
• Nóg er af grænum svæðum í Laugardalnum í næsta nágrenni. Það er alveg óþarfi að fjölga þeim enn frekar
• Nú þegar er nóg landrými og innviðum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur á svæðinu, sérstaklega norðan megin við Suðurlandsbrautina (Laugardalsmegin)
• Það er gefið mál að áfram muni a.m.k stór meirihluti fólks sem kemur inn á svæðið ferðast þangað á bifreið, hvort sem það er á einkabíl, deilibíl eða atvinnubíl. Töluverð umferð er nú þegar um þetta svæði og það er því nánast gefið mál að umferðartafir munu aukast verði af þessum framkvæmdum eins og lagt er upp með hér.

Ef umferð gangandi og hjólandi vegfarenda telst hættuleg við Suðurlandsbraut má bæta það með því að útbúa t.d undirgöng þannig að gangandi og hjólandi þurfi einfaldlega ekki að þvera götuna í miklum umferðarþunga.

Viljum við ekki alveg örugglega gera Reykjavík að betri borg? Ekki erum við allavega að leitast við að gera hana verri, er það?

12) Hildur Bjarnadóttir

Þarf tvöfaldan hjólastíg? í dag er hjólastígur/göngustígur þarna norðanmegin sem virkar mjög vel og er að hluta til varin með trjágróðri. Tel það bruðl á plássi að vera með tvisvar sinnum hjólastíg.

Ég nota mikið þennan núverandi hjólastíg og þar er ekki mikil umferð. Hefði líka verið hægt að færa þetta til norðurs þar sem á stórum hluta er pláss fyrir t.d. akgrein þar. (frá Reykjavegi að Grensásvegi)

Einnig mótmæli ég fækkun á bílastæðum við Suðurlandsbraut. Tel það vera mínus fyrir fyrirtækin þarna sem reiða sig á bílastæði fyrir viðskiptavini. Myndi ég ætla að rekstraraðilar t.d. með veitingastaðina hugsi sinn gang ef það er ekki hægt að leggja þarna fyrir utan.

13) Mikael Sturla Sigurðarsson

Í ljósi athugasemda hér verð ég aðeins að taka upp hanskann fyrir Borgarlínu og þessu skipulagi.

Það er kominn tími til að Reykjavík og höfuðborgarsvæðið færi sig inn í nútímann með skilvirkum almenningssamgöngum og góðu umhverfi fyrir vegfarendur sem ekki ferðast með bíl. Loksins er einhver framtíðarsýn í þessum málum. Borgir sem gera allt fyrir einkabílinn eru óskilvirkar, ljótar og kostnaðarsamar. Þetta snýst um að gefa fólki frelsi til að velja fararmáta, þar á meðal bíl ef fólk vill. Með Borgarlínu er ekki verið að neyða fólk í strætó, eins og staðan er núna þá er verið að neyða fólk til þess að keyra. Það er vegna þess að hinir valkostirnir eru ekki nógu góðir. Það lagast hægt og rólega með öllum lotum Borgarlínu og uppbygging strætókerfisins og hjólastíga. Fyrir fólk og atvinnurekendur sem hafa áhyggjur af fækkun bílastæða vil ég benda á að það er fólk sem verslar og sækir þjónustu, ekki bílar.

Ég vona að ég þurfi aldrei að heyra þessa ógeðfelldu setningu aftur: " Ísland hefur alltaf verið bílaþjóð og við munum alltaf vera bílaþjóð". Fyrir utan að það er einfaldlega ekki rétt, þá langar mig að spyrja fólk sem aðhyllist bílastefnuna, hverer framtíðarsýnin? Í hverri viku bætast við 70-90 bílar á götur höfuðborgarsvæðisins. Hvernig sjáið þið borgina fyrir ykkur eftir 20 ár? Kerfið er núþegar komið að þolmörkum, þar þyrfti að tvöfalda eða fjórfalda allar stofnbrautir á Höfuðborgarsvæðinu(og það yrði ennþá umferð). Er það borg eða sveitarfélög sem fólk vill búa í? Það er ekki að ástæðulausu að þegar samgöngusáttmálin var undirritaður var þverpólítísk sátt um þetta verkefni. Fyrir fólk sem segir að Borgarlína sé of dýr, ég vona að þið gerið ykkur grein fyrir því hversu dýrt er að byggja og halda uppi þessu sprungna vegakerfi sem við búum við. Allur þessi kostnaður bara til þess að sitja fastur í umferð á leiðinni heim eftir vinnu.

Auðvitað mun þessi framkvæmd ekki ganga hnökralaust fyrir sig og það tekur tíma fyrir skilvirknina að koma í ljós. En hún mun gera það.

Ég vona bara að neikvæðnin og mótþróinn sigri ekki og við getum loksins verið með gæða samgöngur á höfuðborgarsvæðinu.

14) Björn Gunnar Birgisson

Þessi breyting er hættuleg fyrir öryggi íþróttasvæðis í Laugardal og heftir aðgengi fyrir neyðaraðstoð. Rýming svæðis verður ekki möguleg. Minni afkastageta mun valda töfum á umferð frá Borgartúni upp að Miklubraut vegna beygjuakreina sem nú þegar er til verulegra vandræða og ýta umferð inn í íbúðahverfin. Fyrirtæki á svæðinu líða fyrir slæmt aðgengi og flýja Borgina sem lækkar skatttekjur verulega. Ef mjög vel tekst til munu 15% borgarbúa nota Borgarlínu og hvernig eiga hinir þá að komast á milli staða? Verulega illa ígrunduð aðgerð sem virðist vera hugsuð af fólki sem lifir frekar einföldu lífi með stuttum vinnudegi, þarf ekki að sinna börnum í skóla og tómstundastarfi ásamt öldruðum foreldrum sem búa jafnvel í hverfum án bílastæða fyrir gesti. Þið sem skipuleggið þetta eruð í þjónustu við Borgarbúa!

15) Vignir Bjarnason

Ég mótmæli að Suðurlandsbraut verði breytt í eina akrein á hvora átt, nauðsynlegt er að hafa 2 akreinar fyrir bíla.
Deiliskipulag Borgarlínu um Suðurlandsbraut í auglýsingu — Borgarlínan
Ennfremur bendi ég á lygar sem koma fram á borgarlinan.is

Eftir að búið er að þrengja að umferð, þá verður aldrei svona lítið af bílum og laus bílastæði. Ef þið viljið lýsa það sem verður þá er það umferðaröngþveiti og öll bílastæði upptekin. Lagt víða.

16) Jóhann Örn Sigurjónsson

Ég er íbúi við umrætt svæði og tek þessum skipulagstillögum fagnandi.

Ég fagna því sérstaklega að skilyrði fyrir gangandi umferð á svæðinu séu stórlega bætt og að sérrými strætisvagna sé komið fyrir í göturými Suðurlandsbrautar.

Ýmsar umsagnir sem þegar hafa borist bera þess merki að viðkomandi hafi annað hvort ekki lesið eða skilið kynningargögn málsins. Hér á ég til dæmis við dramatískar yfirlýsingar um algjöra tortímingu bílastæða eða endalokum bíla og fyrirtækja á svæðinu. Í kynningarefni kemur skýrt fram að tillagan gengur út á að **heildarfjöldi bílastæða á Suðurlandsbraut 4-32 minnkar um 12-14%**, eða úr ca 1500 niður í ca 1300 bílastæði, með því að fjarlægja þau 188 bílastæði sem fyrir eru á borgarlandi og nýta rýmið betur til bættra samgangna. Greining á bílastæðanýtingu út frá bæði drónamyndum og talningum í bílastæðahúsum leiddi í ljós að **meðalnýting stæða fór aldrei yfir 85%** yfir þann virka dag í marsmánuði sem talið var, og að **alltaf var laust bílastæði innan 200 m göngufæris** við þessar lóðir. Út frá greiningunni þykir mér ljóst að þessi tillaga um fækkun bílastæða er hófleg og mun ekki valda þeim ragnarökum sem sumir halda á lofti.

Sem íbúi á svæðinu þarf ég oft í viku að þvera Suðurlandsbraut eða Grensásveg gangandi, gjarnan til að sækja verslun og þjónustu. Breytingarnar munu stórauka líkurnar á því að ég sæki meira í verslanir við Suðurlandsbrautina sjálfa, en það er vitað mál að aðgengi fyrir gangandi og hjólandi hefur þar lengi verið afleitt með afar slitróttu kerfi gangstétta og stíga. Ég hvet fyrirtæki og lóðarhafa við Suðurlandsbraut til að huga að ört stækkandi hóps nágrannafólks sem býr í grenndinni og er í kjöraðstöðu til að sækja þeirra þjónustu með öðrum ferðamáta en bíl. Aðlögunarhæfni þeirra til borgarþróunar svæðisins mun ráða miklu um það hvort þau fá til sín þessa viðskiptavini eða ekki.

Ég vona að skipulagsaðilar taki mark á athugasemdum um öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Sérstaklega þarf að tryggja öryggi við vinstri beygjur bíla yfir gangbrautir (á Suðurlandsbraut við Grensásveg er nú slysagildra af því tagi). Þá vona ég að umbætur fyrir virka ferðamáta verði einnig að veruleika við gatnamót Grensásvegar og Ármúla/Skeifunnar þar sem fyrirséð er að gangandi umferð mun stóraukast á næstu árum.

Heilt á litið langar mig að skila hrósi fyrir ítarlegar og vel ígrundaðar tillögur sem eru til marks um framsýni fyrir borgarskipulag svæðisins, með íbúa og fólk í huga og alla þá ferðamáta sem eru og eiga að vera í boði.

17) Pétur Þorsteinsson

Sæl.
Er gersamlega á móti enn einni þrengingu á götum, gáttum og gluggum í hausborginni, sem líður fyrir stefnu enn verandi meirihluta.
Þessu deiluskipulagi verði frestað um ókomin ár, svo þeir í Múlahverfinu verið ekki einangraðir um aldur og ævi, og þeir sem ætla að fara um Suðurlandsbrautina geti á sæmilegum tíma farið þar um, sem nú þegar er orðið illfært á köflum.
Kv. Pétur Þorsteinsson kt. 050555-3219 og í síma 860-1955

18) Villa

ATH sama athugasemd og hér að ofan nr. 17 frá Pétri Þorsteinssyni

19) María Guðmundsdóttir

Ég lýsi yfir eindregnum stuðningi við þessi áform. Ég vinn á þessum hluta Suðurlandsbrautar og er líka íbúi í nágrenninu.

Ég hjóla yfirleitt í vinnuna og það er nánast ómögulegt að hjóla eða ganga sunnanmegin við Suðurlandsbraut. Ég þarf að hjóla á bílastæðum þar sem er stöðug hætta á að einhver bakki bílnum sínum á mig. Aðstæður fyrir gangandi eru ekki mikið betri, mjóar gangstéttir upp við húsin og stórhættulegar inn- og útkeyrslur á nokkurra metra fresti.

Þá er einnig mjög hættulegt fyrir gangandi og hjólandi að fara yfir Suðurlandsbraut en í núverandi skipulagi eru stígar fyrir hjólandi og gangandi norðan megin við götuna, en öll þjónustan er sunnanmegin sem þýðir töluverða umferð yfir götuna. Gönguljós eru iðulega græn á sama tíma og beygjuljós fyrir akandi umferð sem skapar mikla hættu og hef ég nokkrum sinnum verið nánast keyrð niður þegar ég geng eða hjóla yfir á grænu gönguljósi. Jafnvel gönguljós sem stoppa umferðina eru ekki örugg þar sem bílar keyra þar iðulega yfir á rauðu á miklum hraða með tilheyrandi hættu fyrir vegfarendur, eins og nýlegt banaslys er sorglegt dæmi um. Það er því þörf á hjólastígum og göngustígum sunnan Suðurlandsbrautar.

Þá vil ég benda á að bílaumferð á Suðurlandsbraut er ekki mjög mikil. Á háannatíma geta stundum myndast teppur vegna flöskuhálsa við Skeifuna, en þess utan er alls ekki mikil umferð, og gæti ein akrein í hvora átt vel annað henni. Í nýlegri grein á Vísi kemur fram að það eigi einungis að fækka bílastæðum um 10% við þessar breytingar, og einungis í borgarlandi. Langflest bílastæðin eru á eignarlandi fyrirtækja á svæðinu sem hafa mörg hver heimildir til að bæta við bílastæðum á lóðum sínum.

Það er líka vert að minnast á að almenningssamgöngur og innviðir fyrir hjólaumferð eru nokkuð góð þarna í samanburði við önnur hverfi höfuðborgarsvæðisins og margir samstarfsmenn mínir koma til vinnu með strætó eða á hjóli, jafnvel þó þau búi langt frá. Það má því búast við að með enn betri almenningssamgöngum og innviðum muni fleiri starfsmenn á svæðinu sjá sér fært að koma til vinnu með þeim hætti, sem þýðir fleiri bílastæði fyrir þá sem sækja þjónustu á svæðið. Þessar breytingar myndu líka greiða fyrir umferð þegar viðburðir eru í Laugardal.

Þessi skipulagsbreyting er mikið framfaraskref og mun stórbæta samgöngur og umferðaröryggi á svæðinu sem og hljóðvist og loftgæði, og verður niðurstaðan skemmtilegara borgarumhverfi sem setur fólk í forgang en ekki bíla.

20) Rafn Einarsson

Ég fer fram á að kostning verði haldin þá ekki einvörðungu fyrir reykvíkinga heldur allra á höfuðborgarsvæðinu þar sem má segja að allir sem búa á höfuðborgarsvæðinu séu akandi um Suðurlandsbraut beint eða óbeint og eru þal. viðriðnir þessar ákvarðannir !

Til vara fer ég fram á að kosning verði í Reykjavík allri um þetta mál, mál sem fæstir reykvíkingar vilja fá, en varðar þá mikið !

Þrenging mun skapa gríðarlega mikil vandamál td. vegna aðkomu þeirra sem aka vestur Suðurlandsbraut þurfa að þvera hvoru tveggja akbrautr strætisvagna sem eru tvær akgreinar sem og akbraut í austur, þessi skurður mun krefjast þess að á þeim fjöldamörgum stöðum sem þvera verður veginn þarf ljósastýrð ljós einnig þarf ljós fyrir gangandi á þó nokkrum stöðum ellegar mun fólk hlaupa yfir og lenda fyrir strædó eða bíl, ég sé ekki að hugað sé vel að þessum málum.

Ég mótmæli harðlega að þrengja Suðurlandsbraut, ekkert segir okkur að það þurfi að gera og segi ég blákalt að hér er einhver brenglun átt sér stað hjá skipulaginu og að hugsun um framtíð án bíla er eitthvað sem aldrei mun eiga sér stað íslendingar nota ekki strædó það ætti öllu skinsemisfólki að vera orðið ljóst, nægir að lesa sig til um allar þær talningar sem hafa verið framkvæmdar og ætti að nota til stuðnings en notkun hefur dregist saman það mikið að í raun er hún nánast engin í dag nema það yrði frítt í vagnana og að þú þröngvar ekki fólki til að gera hluti sem því mislíkar, reynið að vera með fólki en ekki á móti. En nú nálgast breytingar og kosningar framundan og vonandi kemur skinnsamt fólk við stjórnvölinn og stoppa þessa vitleysu sem hér er í kynningu !

virðingarfyllst
Rafn Einarsson
kt. 2812564679

21) Brynja Kemp Guðnadóttir

Ég styð þessa tillögu heilshugar og hlakka til að koma hjólandi úr næsta hverfi til að heimsækja veitingastaði, verslun og þjónustu við Suðurlandsbraut en það er mikilvægt að hafa líka hjólastíg sunnan megin (eins og er í tillögunni) fyrir þá sem eru ekki bara að hjóla í gegnum svæðið, heldur ætla að stoppa við.

22) Birgir Örn Guðjónsson

Held að þetta verði stórt vandamál frá 1st degi, Þarna fer mikill hluti fólks á leið til og frá vinnu. Það á að vera hægt að halda núverandi götumynd og koma fyrir 2+1 fyrir Borgarlínu norðan Suðurlandsbrautar.

En svo kannski skiptir ekki máli hvað er ákveðið á þessu kjörtímabili. Þið verðið öll kosin burt og nýtt fólk gerir þetta af viti en ekki vitleysu.

23) Áslaug Einarsdóttir

Sem atvinnurekandi fyrirtækis þar sem viðskiptvinar þurfa að koma og eiga erindi við okkur og sem eru að koma og fara allan daginn mótmæli ég harðlega þessum breytingum að taka í burtu eina akrein í hvora átt. Okkar viðkiptavinir eru aðrir atvinnurekendur sem þurfa að komast til og frá okkur á mjög greiðan hátt. Þessir aðilar munu ekki að nota almenningssamgöngur. Mjög mörg önnur þjónustufyrirtæki eru af sama meiði og við. Að vera með staðsetningu við þessa verslunar og þjónustugötu er eftirsókarvert og staðsetningin er miðsvæðis. Í mínum huga er þetta gerræðisleg ákvörðun sem mun hafa í för með sér að þetta blómlega samfélag fyritækja við götuna mun líða undir lok ef af þessum fyrirætlunum verður og hús munu koma til með að standa tóm.

Ég vísa í orð Baldurs Péturssonar sem skrifaði svo réttilega á fésbókina:
"Niðurstaðan er skýr og óumdeilanleg: Borgarlína er nauðsynleg, en Borgarlína í miðju akreina er dýr mistök. Lausn til hægri er hagkvæm, framkvæmanleg og forðar varanlegum samfélagskostnaði".
Ég vænti þess að skynsemi verði ofan á.

24) Einar Birkir Einarsson, f.h. Lífeyrissjóður starfsmanna ríkisins

E Einar Birkir Einarsson UMSÖGN BIRT **10.02.2026**

Aðili: Lífeyrissjóður starfsmanna ríkisins (LSR), Engjateigi 11, 105 Reykjavík

1. Inngangur og hagsmunir
Lífeyrissjóður starfsmanna ríkisins (LSR) gerir athugasemd við tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir göturými Suðurlandsbrautar. LSR er með starfsemi á Engjateigi 11 og telur sig eiga verulega og lögmæta hagsmuni af fyrirkomulagi aðkomu, öryggi og rekstrarskilyrðum á svæðinu.

2. Athugasemd
Samkvæmt greinargerð tillögunnar er gert ráð fyrir að loka aðkomu að Engjateigi um Suðurlandsbraut og að gatnamótum Suðurlandsbrautar og Engjateigs verði lokað. Þessi breyting skerðir að mati LSR aðgengi að Engjateigi 11 verulega, sérstaklega fyrir þá sem treysta á akandi aðkomu.

3. Áhrif að mati LSR
LSR telur að lokun aðkomu frá Suðurlandsbraut muni hafa eftirfarandi neikvæðu áhrif:

- Veruleg skerðing aðgengis fyrir sjóðfélaga og gesti sem koma með bíl, þ.m.t. fólk sem á erfitt með að nýta virka ferðamáta eða almenningssamgöngur.

- Óhagræði og aukinn ferðatími fyrir starfsfólk og þjónustuaðila (t.d. afhendingar, viðhald, sorphirðu/þjónustu).
- Áhætta og öryggi, aðkoma neyðarbíla og viðbragðtími þeirra vegna færri valkosta um akandi aðkomu.
- Aukin umferð og flækjustig á öðrum aðkomuleiðum (t.d. um Kringlumýrarbraut/Reykjaveg), sem getur bæði aukið slysahættu og álag á nærliggjandi gatnakerfi.

4. Krafa LSR / tillögur að úrbótum
LSR fer fram á að tillagan verði endurskoðuð þannig að:
Akandi aðkoma að Engjateigi frá Suðurlandsbraut verði áfram tryggð, t.d. með öruggri útfærslu (hægri beygja inn/út, eða önnur útfærsla sem uppfyllir kröfur um forgang Borgarlínu og umferðaröryggi).
Ef ekki reynist unnt að halda núverandi gatnamótum opnum: að skilgreind, sambærileg og virk akandi aðkoma að Engjateigi 11 verði hönnuð og fest í skipulagi (ekki aðeins sem óljós framtíðarútfærsla í verkhönnun).
Að Reykjavíkurborg leggi fram skýra umferðargreiningu á áhrifum lokunarinnar á aðkomu að Engjateigi (ferðatími, dreifing umferðar, þjónustu- og neyðarakstur), og að LSR og aðrir lóðarhafar fái tækifæri til raunverulegs samráðs um útfærslu.

5. Niðurstaða
Með vísan til framangreinds mótmælir LSR lokun aðkomu að Engjateigi um Suðurlandsbraut og óskar eftir að tillagan verði breytt þannig að aðgengi að Engjateigi 11 skerðist ekki stórlega. LSR er reiðubúið til samráðs um lausn sem styður markmið Borgarlínu en tryggir jafnframt eðlilega þjónustu- og rekstrarhæfni á Engjateigi.

Virðingarfyllst, fh. Lífeyrissjóðs starfsmanna ríkisins,

Einar Birkir Einarsson
sviðsstjóri

25) Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins

Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins

Málsnr. 2601005 /ÁÓ

Umsögn

Til: Svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins
Frá: Ásdísi Ólafsdóttur, svæðisskipulagsstjóra
Efni: Umsögn deiliskipulag Borgarlínu – Tillaga að nýju deiliskipulagi (99/2026)
Dags: 11. febrúar 2026

Svæðisskipulagsnefnd barst erindi úr Skipulagsgátt Skipulagsstofnunar frá Reykjavíkurborg þar sem óskað var umsagnar varðandi ofangreint.

Í kynningu er tillaga að nýju deiliskipulagi fyrir göturými Suðurlandsbrautar frá gatnamótum við Skeiðarvog og til vesturs að gatnamótum við Lágmúla. Samkvæmt tillögunni fer Borgarlínan um Suðurlandsbraut á tveimur miðjusettum sérakreinum (almenningssamgangna) og er gert ráð fyrir göngu- og hjólastígum beggja vegna göturýmisins og gróðri á svæðum inn á milli. Þrjár Borgarlínustöðvar verða á svæðinu við Glæsibæ, Laugardalshöll og Lágmúla. Nánar um tillöguna vísast til kynningargagna.

Svæðisskipulagsnefnd er bundin af svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins. Umsögn þessi hefur miðað að því að leggja mat á samræmi við svæðisskipulagið, með síðari breytingum, sem öll sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa samþykkt og skuldbundið sig til að framfylgja.

Umsögn

Borgarlínan er afrakstur umfangsmikils og náins samstarfs sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar. Borgarlínan er hryggjarstykkið í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins og lykilverkefni í samgöngum á svæðinu. Hágæða almenningssamgöngur eru hagkvæm og vistvæn leið til að auka flutningsgetu á milli sveitarfélaganna og gera þeim kleift að mæta aukinni fjölgun íbúa og ferðamanna án þess að stofnvegakerfið aukist í sama hlutfalli.[1] Borgarlína er þannig grundvöllur þess að sveitarfélögin geti þétt byggð í miðkjörnum og þróunarásum, og náð markmiðum svæðisskipulagsins.[2]

Í svæðisskipulaginu er kveðið á um að sveitarfélögin í samvinnu við Vegagerðina skuli ákveða legu Borgarlínu og festa í sínum skipulagsáætlunum. Einnig er kveðið á um að sveitarfélögin innleiði helstu stoppistöðvar í aðalskipulagsáætlanir. Útfæra þarf sérrými fyrir Borgarlínubrautir í göturýminu. Sérrými Borgarlínu tryggir áreiðanleika og aukin ferðahraða, vagnarnir haldi sínu striki óháð öðrum umferðartöfum.[3]

Í rammahluta *Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 Borgarlínan Fyrsta lota Borgarlínu, Ártún – Fossvogsbrú* (staðfestur af Skipulagsstofnun 11. október 2025) voru settar fram almennar forsendur framkvæmda við Borgarlínu, bindandi stefna um legu hennar og staðsetningu kjarnastöðva, ásamt leiðbeiningum um forgangsröðun ferðamáta og skipulag göturýmis. Jafnframt voru kynnt almennu hönnunarviðmið sem líta ber til við útfærslu Borgarlínunnar. Nákvæm útfærsla Borgarlínunnar er síðan ákvörðuð í deiliskipulagi fyrir hvern legg línunnar og eru fyrirliggjandi tillögur að deiliskipulagi svæðisins liður að því að festa legu og útfærslu Borgarlínunnar í skipulagsáætlunum Reykjavíkurborgar.

[1] Sjá nánar *Svæðisskipulagið Höfuðborgarsvæðið 2040*, Breytingu á svæðisskipulagi frá 2018.

[2] Meðal annars markmið *um raunhæft val um skilvirka samgöngumáta. (2.1) Hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum innan svæðisins árið 2040 verður a.m.k. 12%. (2.2) Hlutdeild göngu- og hjólreiða í öllum ferðum innan svæðisins árið 2040 verður a.m.k. 30%. (2.3), Meginstofnvegir tryggja greiða og örugga umferð fólks og vöru. (2.4)*

[3] *Svæðisskipulagið Höfuðborgarsvæðið 2040*, Breytingu á svæðisskipulagi frá 2018. Aðgerð 2.2.4. Nánar bls 4, 6 og 9.

Ekki eru gerðar athugasemdir við deiliskipulagstillöguna, enda er uppbygging Borgarlínu í samræmi við áherslur svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins.

Virðingarfyllst f. h. svæðisskipulagsnefndar,

Ásdís Ólafsdóttir

Ásdís Ólafsdóttir
svæðisskipulagsstjóri höfuðborgarsvæðisins

Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins

Reykjavíkurborg
Ráðhús
Tjarnargata 11
101 Reykjavík

Kópavogi, 18. febrúar 2026
Málsnr. 2601005
ÁÓ

Efni: Mál 99/2026 Borgarlína 1. lota – Suðurlandsbraut, tillaga að nýju deiliskipulagi

Á 143. fundi svæðisskipulagsnefndar sem fór fram föstudaginn 13. febrúar 2026 var ofangreint til umræðu og eftirfarandi bókað í fundargerð vegna þess:

> ***2601005 - RVK Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut***
>
> *Fyrirliggjandi er umsagnarbeiðni úr Skipulagsgátt Skipulagsstofnunar frá Reykjavíkurborg dags. 29. janúar 2026 varðandi ofangreint.*
>
> *Fyrirliggjandi til samþykktar eru drög að umsögn svæðisskipulagsnefndar.*
>
> *Umsögnin var samþykkt samhljóða og svæðisskipulagsstjóra falið að senda hana.*
>
> *Andri Steinn Hilmarsson, Ásgeir Sveinsson, Björg Fenger, Hákon Jónsson, Hildur Björnsdóttir, Lovísa Björg Traustadóttir og Sævar Birgisson leggja fram eftirfarandi bókun: „Fyrirliggjandi umsögn tekur einungis til svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og tekur því ekki afstöðu til deiliskipulagsins við Suðurlandsbraut. Telja fulltrúarnir mikilvægt að ekki sé þrengt að bílaumferð á höfuðborgarsvæðinu enda mikilvægt að tryggja greiðar samgöngur og draga úr umferðartöfum."*

Tilkynnist ofangreint hér með.

Virðingarfyllst,
Fyrir hönd svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins

Ásdís Ólafsdóttir

Ásdís Ólafsdóttir
svæðisskipulagsstjóri höfuðborgarsvæðisins

Meðfylgjandi:
Umsögn Svæðisskipulagsnefndar -Suðurlandsbraut Tillaga að nýju deiliskipulagi

26) Edith Sigríður Gísladóttir

Ég vil mótmæla borgarlínu alveg. Á bara eftir að verða til vandræða. Ég nota strætó eiginlega daglega, eina sem þarf að gera til að fá fólk til að nota almenningssamgöngur er að bæta strætó eins og hann er núna. Þarf að keyra á 10-15 mínútna fresti alla daga allan daginn. Svo þar að skoða sumar leiðir sem fara mjög stóra hringi.

það sem ég er búin að skoða varðandi borgarlínu þarf að labba mikið lengra til að finna stoppistöð. Meiri vesin að komast leiðar sinnar.

Ég er ekki í standi til að labba langa leið til að finna borgarlínu táli ekki um þegar allt er á kafi í snjó eða hálka og maður þarf að komast í búðina.

svo sé ég að sumir hér nefna undirgögn til að komast yfir götu. Það er hlutur sem ég vil forðast. Það er ráðist á fólk í undirgöngum. Betra að hafa brú yfir.

Ég virkilega vona að það verði hætt við þessa miklu peningasóun, það er margt sem er meiri nauðsynlegt en borgarlína hér á landi.

27) Anna María Einarsdóttir

Ì hönnun virðist ekki vera gert ráð fyrir þeim notendum götunnar sem fyrir eru á svæðinu núna. Þar sem landrými er nægilegt á umræddu svæði er mögulegt að setja Suðurlandsbrautina í stokk, n.k. undirgöng fyrir gegnumstreymisumferð en hafa efra skipulag fyrir léttari umferð sem á erindi að verslunum, Laugardal og/eða íbúðarsvæði með svipuðum hætti og er kynnt í skipulaginu. Þannig skipulag er víða erlendis enda er verið að hugsa um flæði fyrir alla notendur, jafnt þau sem geta nýtt sér almenningssamgöngur, göngu og hjólreiðar eða einkabíl. Hugsunin er algild hönnun (e. Inclusive design) þar sem strax í upphafi er tekið tillit til allra hópa notenda, hugað að heildar flæði og þörfum notenda. Oft er hófleg gjaldtaka á svona flýtileiðum sem hvetur þau sem geta nýtt sér almenningssamgöngur til að gera það.

Með því að hefta flæði af Suðurlandsbraut inn í hverfið í Skeifunni og Laugardal má gera ráð fyrir því að umferð við aðrar götur svo sem Ármúla, Háaleitisbraut og Fellsmúla muni aukast. Eins má gera ráð fyrir því að umferð aukist á Sundlaugavegi þar sem ekki verður hægt að komast aðra leið að Laugardalslauginni frá Háaleiti og Múlum þar sem beygju a

kreinum verður lokað. Hvorki Háaleitisbraut, Fellsmúli né Sundlaugavegur mega við meiri umferð í óbreyttri mynd.

Hvað varðar stoppistöðvar er talað um að hægt sé að hafa skáhalla að þeim báðu megin. Mikilvægt að mati undirritaðrar að tryggja aðgengi fatlaðra og gera kröfu um að skáhalli verði að vera samhliða tröppum ef biðskýlin eru hækkuð upp.

28) Jóhannes B. Urbancic Tómasson

Ég starfa á Suðurlandsbraut 24 og fer um Suðurlandsbraut í- og úr vinnu. Ég lýsi yfir ánægju með fyrirhugaðar breytingar. Þær koma til með að auðvelda ferðir um Suðurlandsbraut á umhverfisvænan hátt, bæta aðgengi og minnka hávaða. Það er alltaf heil röð af lausum bílastæðum fyrir utan Suðurlandsbraut 24 og ég hef aldrei lent í því að eiga erfitt með að finna stæði á þeim fjórum árum sem ég hef unnið í húsinu, svo ég hef litlar áhyggjur af því. Mest hlakka ég til að geta komist auðveldlegar með umhverfisvænum hætti í vinnuna og að vinna við minni hávaða frá umferðinni.

29) Strætó bs.

Reykjavík, 9.3.2026

Efni: Borgarlína 1.lota – Suðurlandsbraut – USK24090201

Strætó lítur á þessar breytingar sem verulega framfarir fyrir almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu. Mikilvægt er að tryggja greiðar, stuttar og öruggar gönguleiðir að stoppistöðvum, auk þess sem nauðsynlegt er að allar almenningssamgöngur njóti forgangs á umferðarljósum.

Virðingarfyllst, fh. Skipulagsdeildar Strætó bs.
Sólrún Svava Skúladóttir

30) Sólveig Helga Jóhannsdóttir fh. Klasa fasteignafélag

Athugasemd við tillögu að nýju deiliskipulagi, Borgarlína 1. lota – Suðurlandsbraut. Athugasemd vegna áhrifa breytinga á lóð nr. 49 við Álfheima

Dags. 10.03.2026

Klasi ehf, fasteignaþróunarfélag, fyrir hönd dótturfélags síns og lóðarhafa, BBL-179 ehf., kt. 701221-0600, gerir hér athugasemdir við tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu 1. lota – Suðurlandsbraut sem nú er í auglýsingu.

Auglýst tillaga er ekki í samræmi við mörk gildandi deiliskipulags í Langholti (1956) og hefur áhrif á lóðarmörk Álfheima 49. Verið er að skerða lóðina og taka út inn- og útkeyrslur frá Suðurlandsbraut inn á lóð Álfheima 49 og í raun er verið að gera lóð ónothæfa fyrir núverandi rekstur.

Í tillögunni kemur fram að samhliða verði lögð fram breyting á mörkum þeirra deiliskipulagssvæða sem liggja að deiliskipulagi borgarlínu. Þrátt fyrir að lóðarhafi hafi verið með deiliskipulag í vinnslu á sinni lóð undanfarin ár þá hefur sú breyting ekki verið tekin fyrir hjá sveitarfélaginu. Ekki var haft samráð við lóðarhafa vegna þessarar tillögu sem nú er í auglýsingu en lóðarhafi var boðaður á upplýsingafund eftir að tillaga fór í auglýsingu, eftir að hafa bent á það við fulltrúa borgarinnar að samráð hafi ekki átt sér stað.

Því er gerð athugasemd við breytt lóðarmörk, skerðingu á lóð og aðgengi að og frá lóð án þess að samhliða sé tekið fyrir breyting á deiliskipulagi á lóð lóðarhafa sem hefur verið í vinnslu undanfarin ár og tillaga legið fyrir i langan tíma.

Með þessari tillögu er verið að skerða hagsmuni lóðarhafa og núverandi rekstraraðila verulega. Skal nú að þessu vikið nánar.

1. *Lögbundin skylda til samráðs ekki virt.*

Í greinargerð sem fylgir tillögunni kemur fram að samráð hafi verið haft við lóðarhafa og eigendur fasteigna þar sem breyting á aðkomu bíla og bílastæða meðfram Suðurlandsbraut verður. Ekkert samráð né kynning á breytingu hefur hins vegar átt sér stað frá Reykjavíkurborg né Betri Samgöngum við lóðarhafa. Upplýsingafundur með fulltrúum lóðarhafa var boðaður eftir að vakin var athygli á þessu misræmi sem fram kemur í tillögunni um samráð.

Samkvæmt gr. 5.2.1. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013 skal við gerð deiliskipulags eftir föngum leita eftir sjónarmiðum þeirra sem hagsmuna eiga að gæta. Í 3. mgr. ákvæðisins segir að ef tillaga að deiliskipulagi eða tillaga að breytingu tekur til svæðis sem liggur að lóðamörkum, landamörkum eða sveitarfélagamörkum skuli haft samráð við eiganda þess lands, lóðarhafa eða viðkomandi sveitarfélag *áður en tillagan er samþykkt til auglýsingar.*

Þessari skyldu til samráðs við lóðarhafa, áður en deiliskipulagstillagan var auglýst, var ekki fullnægt.

2. *Skörun skipulagssvæða.*

Hér að neðan eru klippur úr tillögu að deiliskipulagi þar sem er tilgreint hvaða deiliskipulagssvæði tillagan hefur áhrif á, hvaða gildandi deiliskipulagsáætlanir þarf að gera breytingu á vegna tillögunnar auk samráðs.

3. DEILISKIPULAG BORGARLÍNU UM SUÐURLANDSBRAUT

Hér er sett fram deiliskipulagstillaga fyrir 1. lotu Borgarlínu um Suðurlandsbraut frá gatnamótum við Skeiðarvog og að Lágmúla. Skipulagssvæðið er í eigu Reykjavíkurborgar.

Samhliða þessu deiliskipulagi eru gerðar breytingar á aðliggjandi deiliskipulagsáætlunum; *Deiliskipulag Heimahverfis, skipulag í Langholti, Álfheimar, Goðheimar; Deiliskipulag Álfheima 74, Glæsibær; Dsk stgr. 1.46, Skeifan – Fenin; Deiliskipulag Laugardals; Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 30, 32 og 34 og Ármúla 29 og 31; Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 18-28 og Ármúla 15-27; Deiliskipulag Suðurlandsbrautar, Hallarmúla, Ármúla, og Vegmúla; Deiliskipulag Suðurlandsbrautar 2; Deiliskipulag stgr. 1.366, Sigtúnsreitur*. Sjá kafla 3.2.2 hér aftar.

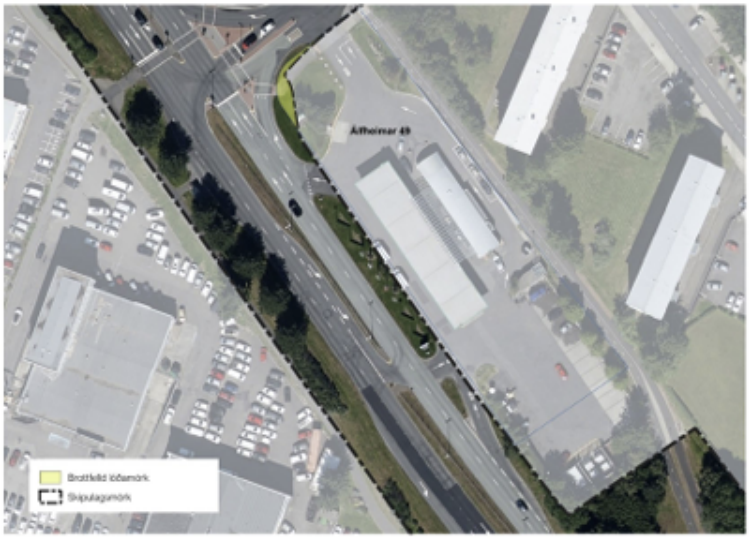
Samhliða þessari tillögu er lögð fram breyting á mörkum þeirra tíu aðliggjandi deiliskipulaga sem hafa áhrif á tillöguna, til að samræma skipulagsmörk.

3.1.1. Breytt lóðamörk

Lóðamörk eru sýnd á deiliskipulagsuppdrætti, bæði núverandi og breytt lóðamörk. Breyta þarf lóðamörkum Álfheima 49 og Engjavegi 10A vegna breytinga á göturýminu, til að tryggja rými fyrir göngu- og hjólastiga.

Núverandi lóðamörk ná inn á skipulagssvæðið en með breyttum lóðamörkum verða þau utan skipulagsmarka.

Lóð	Starfsemi	Stærð lóðar FYRIR	Stærð lóðar EFTIR
Álfheimar 49	Bensínstöð Olís	5.540 m²	5.296 m²
Engjavegur 10A	Borholuhús	340,2 m²	279,8 m²



Eins og fyrr greinir þá liggur ekki fyrir tillaga samhliða að breyttu deiliskipulagi fyrir lóðina Álfheima 49 sem tekur á lóðamarkabreytingu og sú breyting hefur ekki verið tekin fyrir. Lóðin tilheyrir deiliskipulagi Langholts. Sú breyting hefur ekki verið auglýst né tekin fyrir hjá skipulagsfulltrúa.

Samkvæmt gr. 5.3.1 í skipulagsreglugerð nr. 90/2013 mega deiliskipulagssvæði ekki skarast. Þannig er Reykjavíkurborg ekki heimilt að samþykkja deiliskipulag sem nær yfir svæði annars deiliskipulags sem er enn í gildi. Þá er ljóst að ekki geta samtímis verið í gildi tvö deiliskipulög

sem mæla fyrir um ólík mörk sömu lóðar, eins og raunin verður ef deiliskipulagstillagan verður samþykkt.

Eins og rakið er nánar hér neðar þá felur tillagan í sér breytt lóðarmörk, skerðingu á lóð og aðgengi að og frá lóð án þess að samhliða sé tekið fyrir breyting á deiliskipulagi á lóð lóðarhafa. Lóðarhafi gerir því athugasemd við það að mörk skipulagssvæðis samkvæmt hinni auglýstu deiliskipulagstillögu skarist við aðliggjandi deiliskipulag, sem nú eru í gildi, og að ekki sé fyrir hendi samræmi milli aðliggjandi deiliskipulagsreita hvað lóðamörk og aðgengi varðar.

Áréttað skal að lóðarhafi hefur verið með deiliskipulagstillögu í vinnslu á sinni lóð undanfarin ár en hefur sú breyting ekki verið tekin fyrir hjá sveitarfélaginu. Nauðsynlegt hefði verið að hafa virkt samráð við lóðarhafa varðandi skipulag fyrir svæðið og samræma þá breytingar á þessum tveimur skipulagssvæðum í samræmi við samkomulag aðila þar um og auglýsa á sama tíma.

3. *Athugasemdir við breytingu á lóðarmörkum, skerðingu á lóð og aðgengi.*

Lóðarhafi gerir því athugasemd við það að deiliskipulagstillagan skerði lóð hans án þess að skipulag fyrir lóðina Álfheima 49 sé klárað samhliða og þá í samræmi við uppbyggingasamninga sem gerðir hafa verið, en þeir gera ráð fyrir breytingu lóðamarka og breyttu aðgengi. Uppfylla þarf því þá samninga áður en lóð er skert eða að sérstakt samkomulag sé gert um það en ekki var leitað eftir samþykki lóðarhafa fyrir þessari skerðingu. Með þessari tillögu er verið að skerða hagsmuni lóðarhafa og núverandi rekstraraðila verulega þar sem lóðin verður ónothæf fyrir núverandi rekstur.

Hér fyrir neðan er klippa úr uppdrætti tillögunnar með breyttum lóðarmörkum. Auk þess sem búið er að loka fyrir innkeyrslu af Suðurlandsbraut inn á lóð Álfheima 49 og útkeyrslu út af lóðinni inn á Suðurlandsbraut. Eina aðkoman inn á lóðina verður því frá Álfheimum og aðeins með möguleika á hægri beygju til norðurs. Þessi útfærsla hefur gífurlega neikvæð áhrif á rekstraraðila lóðarinnar.



***

Samkvæmt framangreindu er þess óskað að Reykjavíkurborg endurskoði umrædda deiliskipulagstillögu með tilliti til athugasemda og andmæla lóðarhafa, sem fram koma í bréfi þessu, og taki framangreindar kröfur til greina og auglýsi þá umrætt skipulag og þá breytingu sem er í vinnslu varðandi Álfheima 49 samhliða. Eru annars slíkir annmarkar á tillögunni, bæði að formi og efni, að ógildingu varðar.

Áskilinn réttur til að koma á framfæri á síðari stigum frekari athugasemdum og andmælum eða þá kröfum ef deiliskipulag verður samþykkt eftir því sem tilefni kann að gefast til.

Fyrir hönd Klasa ehf

Sólveig Jóhannsdóttir
verkefnastjóri

31) Ásgeir Einarson

Við deiliskipulag **Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201** má gera fjölmargar athugasemdir og eru þessar þær helstu, þó ekki tæmandi listi.

Innkeyrsla frá Suðurlandsbraut inn á bílastæði fyrirtækja og stofnanna.
Innkeyrslukvöð inn á lóðir á Suðurlandsbraut er ekki hluti af þessu skipulagi og er þar um verulegan ágalla að ræða þar sem skilin er eftir opin bók opinberra fulltrúa til að haga málum eftir eigin hagsmunum hverju sinni.
Það er skorað á að bæta við innkeyrslukvöðum við deiliskipulagið svo að frekari sátt geti myndast meðal fasteignaeigenda og rekstraraðila á Suðurlandsbraut.
Aðgengi að verslunum og skrifstofum er lífæð rekstrar á svæðinu og skerðing á þessu aðgengi getur haft veruleg áhrif á fyrirtæki og mögueika þeirra til að starfa óskert.

Ekkert samráð við rekstaraðila.
Ekkert samráð hefur verið haft við rekstraraðila á Suðurlandsbraut þar sem fjölmargir eru leigjendur húsnæðist og flokkast því ekki undir samráð við fasteignareigendur. Það er minnt á að verslun og þjónusta eru ndirstaða svæðisins.

Fjölgun hjólastíga að sunnanverðu.
Ekki hefur undir neinum kringumstæðum verið sýnt fram á að umferðarþungi hjólandi og gangandi sé svo mikill þörf sé fyrir frekar göngu og hjólaleiðir að sunnarnverðu.

Slysahætta við hjóla og göngustíg í suðri.
Að draga hjóla og göngustíg inn í umferðargötu getur ekki talist vænlegt til árangurs, sérstaklega þegar nægt pláss er til að bæta við hjóla og göngustíga að norðanverðu.

Framkvæmdaráætlun liggur ekki fyrir.
Gerð er alvarleg athugasemd við að áætlað er að fara í framkvæmdir sem er áætlað að taki 24 mánuði án þess að framkvæmdaráætlun liggi fyrir.
Framkvæmdir eiga að fara af stað á árinu 2027 og þegar þessi athugasemd er rituð eru innan við 9 mánuðir í árið 2027, án þess að framkvæmdaáætlun liggi fyrir.

Að gera breytingar án þess að fá meirihluta borgarbúa með sér er ekki vænlegur kostur og hefði auðveldlega mátt leggja til breytingarnar í skrefum.
Innleiðing borgarlínu án þess að skerða önnur gæði og án þess að bæta við gróðri og hjólastígum hefði mátt gera í mikilli sátt.
Hjólastígar og gróður hefði getað komið á seinni stigum þegar búið er að sanna ágæti borgarlínu og bílaumferð hefur minnkað.

Deiliskiplagið er til þess valdið að mynda sundrung frekar en sameiningu og er þess beint til borgaryfirvalda og hlutaðeigandi að draga deiliskipulagið til baka og endurskoða það í samvinnu við alla hagsmunaaðila.

Vísa í viðhengi

Við deiliskipulag **Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201** má gera fjölmargar athugasemdir og eru þessar þær helstu, en þó ekki tæmandi listi.

Innkeyrsla frá Suðurlandsbraut inn á bílastæði fyrirtækja og stofnanna.

a. Innkeyrslukvöð inn á lóðir á Suðurlandsbraut er ekki hluti af þessu skipulagi og er þar um verulegan ágalla að ræða þar sem skilin er eftir opin bók opinberra fulltrúa til að haga málum eftir eigin hagsmunum hverju sinni.
b. Það er því skorað á að bæta við innkeyrslukvöðum við deiliskipulagið svo að frekari sátt geti myndast meðal fasteignaeigenda og rekstraraðila á Suðurlandsbraut.
a. Aðgengi að verslunum og skrifstofum er lífæð rekstrar á svæðinu og skerðing á þessu aðgengi getur haft veruleg áhrif á fyrirtæki og mögueika þeirra til að starfa óskert.
b. Gerð er athugasemd við mögulega skerðingu á aðgengi að og frá lóðum á Suðurlandsbraut og hvatt til að aðgengi verði óskert frá því sem nú er.

Ekkert samráð við rekstaraðila.

a. Ekkert samráð hefur verið haft við rekstraraðila á Suðurlandsbraut þar sem fjölmargir eru leigjendur húsnæðist og flokkast því ekki undir samráð við fasteignareigendur. Það er minnt á að verslun og þjónusta er undirstaða svæðisins og ef hún þrífst ekki við götuna verður óþarfi að leggja Borgarlínu við Suðurlandsbraut.

Fjölgun hjólastíga að sunnanverðu.

a. Ef beita á þeim rökum að Borgarlína auki nauðsynlegt flæði fólks á milli staða vegna mikils umferðarþunga, verður að beita sömu rökum á hjóla og göngustíga. Ekki hefur undir neinum kringumstæðum verið sýnt fram á að umferðarþungi hjólandi og gangandi sé svo mikill þörf sé fyrir frekar göngu og hjólaleiðir að sunnarnverðu.

Slysahætta við hjóla og göngustíg í suðri.

b. Að draga hjóla og göngustíg inn í umferðargötu getur ekki talist vænlegt til árangurs, sérstaklega þegar nægt pláss er til að bæta við hjóla og göngustíga að norðanverðu.

Framkvæmdaráætlun liggur ekki fyrir.

c. Gerð er alvarleg athugasemd við að áætlað er að fara í framkvæmdir sem er áætlað að taki 24 mánuði án þess að framkvæmdaráætlun liggi fyrir.
d. Framkvæmdir eiga að fara af stað á árinu 2027 og þegar þessi athugasemd er rituð eru innan við 9 mánuðir í árið 2027, án þess að framkvæmdaáætlun liggi fyrir.
e. Rekstraraðilar við Suðurlandsbraut geta ekki aðlagað sig að framvæmdum nema fyrirvarar og áætlanir um framkvæmdir verði á þannig tímaramma að hægt sé að undirbúa með fyrirvara.

Að gera breytingar án þess að fá meirihluta borgarbúa með sér er ekki vænlegur kostur og hefði auðveldlega mátt leggja til breytingarnar í skrefum.

a. Innleiðing borgarlínu án þess að skerða önnur gæði og án þess að bæta við gróðri og hjólastígum hefði mátt gera í mikilli sátt.

b. Hjólastígar og gróður hefði getað komið á seinni stigum þegar búið er að sanna ágæti borgarlínu og bílaumferð hefur minnkað.
c. Áfangaskipting framkvæmdanna hefði leitt af sér sönnun á þeim rökum að Borgarlínan minnki bílaumferð og í framhaldi hefði verið einfald mál að bæta við gróðri og hólastígum.

Deiliskiplagið er til þess valdið að mynda sundrung frekar en sameiningu og er þess beint til borgaryfirvalda og hlutaðeigandi að draga deiliskipulagið til baka, endurskoða það í samvinnu við alla hagsmunaaðila og skipa vinnuhópa með öllum hagsmunaaðilum, sem hafa það að markmiði að koma Borgarlínunni á sem sameiginlegu verkefni án þess að skerða gæði þeirra ferðamáta sem val stendur um.

Það er ljóst á umræðu og athugasemdum við deiliskipulagið undanfarnar vikur að mikil andstaða er við breytingarnar og er hér með skorað á borgaryfirvöld að fresta deiliskipulagi, hið minnsta fram yfir kosningar og að auki finna leiðir sem auka sátt um skipulagið og framkvæmdina.

Undirritaður áskilur sér rétt til að leita leiða til að fá bættan þann skaða sem kann að verða ef deiliskipulagið fer óbreytt í gegn.

32) Arnar Þór Ingólfsson

Meðfylgjandi er umsögn frá mér, íbúa í Langholtshverfi og daglegum vegfaranda um Suðurlandsbraut. Ég styð fyrirhugaðar breytingar á götunni heilshugar. Þær munu bæta aðstæður fyrir virka ferðamáta verulega, bæta tengingar frá Múlahverfi að Laugardal og Langholtshverfi að verslunarsvæðinu í Skeifunni. Svæðið í kringum Suðurlandsbrautina er að taka miklum breytingum og umbreyting götunnar styður við hana.

Til viðbótar vil ég benda á áhugaverða samantekt um raunstöðu bílastæðamála við Suðurlandsbraut í dag: https://www.eoe.is/2026/02/13/bilastaedin-vid-sudurlandsbraut/

Umsögn um breytt skipulag Suðurlandsbrautar vegna Borgarlínu 11/3/2026

Arnar Þór Ingólfsson, íbúi í Langholtshverfi

Höfuðborgarsvæðið er í umbreytingarfasa. Fyrir rúmum áratug ákváðu sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu, í sameiningu, að tímabært væri að leita nýrra leiða til þess að skipuleggja samgöngur og uppbyggingu – innleiða nýja hugsun um það hvernig borgin getur virkað næstu áratugina og svo áfram löngu eftir okkar dag.

Þessi sameiginlega stefna allra sveitarfélaganna, útlistuð í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins frá 2015, fól í sér að setja borgarsvæðinu vaxtarmörk og leggja áherslu á að byggja borgina upp innan þeirra og inn á við, með þéttari byggð umhverfis miðkjarna hverfa og nýjum uppbyggingarreitum á samgöngu- og þróunarásum meðfram legu nýs almenningssamgöngukerfis, Borgarlínu.

Lagt var upp með að nýir uppbyggingarreitir í grennd við Borgarlínuna, samgöngumiðuð þróunarsvæði, gætu orðið þéttbyggðari en eldri íbúasvæði og uppbyggingarreitir í jaðri byggðarinnar, vegna góðs aðgengis að öflugum almenningssamgöngum. Í kringum miðpunkta gætu orðið til öflugir hverfiskjarnar, sem myndu styðja við eldri byggð í nágrenninu. Þannig gætu íbúar höfuðborgarsvæðisins fengið sterkari hverfi, með betri nærþjónustu og raunverulegu vali um samgöngumáta.

Þverpólitísk sátt hefur að mestu ríkt um að þéttari byggð og bættar almenningssamgöngur séu rétta leiðin áfram. Það er vel, enda ætti skynsamleg borgarþróun í grunninn ekki að vera einhver hægri/vinstri spurning. Verkefnið er einfaldlega að flytja fólk með sem hagkvæmustum og skjótustum hætti, og tryggja á sama tíma mannvæna byggð og sterk hverfi sem ýta undir góða þjónustu við íbúana.

Það vill enginn verja tíma í að vera vera fastur í umferð og öll þurfum við að komast leiðar okkar, að sinna daglegu amstri. Ef við ætlum öll að keyra allra okkar ferða með 1,2 farþega í hverjum bíl þá situr allt fast á háannatíma og ferðatíminn eykst með auknum bílafjölda á götunum, sama hvað við setjum mikið fé í vegaframkvæmdir.

Breytinga er þörf

Vinna sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu fyrir röskum áratug var meðal annars undirbyggð af greiningum frá verkfræðistofunni Mannviti, sem dró upp mismunandi sviðsmyndir um framtíðina með tilliti til þess hvernig við þróuðum byggðina.

Sú vinna leiddi í ljós að ef hagkvæmar og umhverfisvænar samgöngur væru markmiðið væri „ljóst að samgöngu- og skipulagsyfirvöld eiga að stefna að uppbyggingu þéttari byggðar og leggja um leið áherslu á eflingu almenningssamgangna, göngu og hjólreiða“.

Dregið var fram að umferðarspár bentu til að „erfitt“ yrði að „uppfylla ferðaþarfir fólks með góðu móti fram til ársins 2040 eingöngu með uppbyggingu umferðarmannvirkja“. Ef höfuðborgarsvæðið héldi áfram að stækka út á við og ferðamátaval íbúa héldist óbreytt myndi „bílaumferð aukast langt umfram íbúafjölgun“ og tíminn sem fólk eyddi að meðaltali í

umferðinni aukast um 25% og „tafir einnig verulega þrátt fyrir miklar fjárfestingar í umferðarmannvirkjum“.

Sem betur fer er löngu búið að velja aðra leið. Árið 2019 var skrifað undir Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins, sem felur í sér stórtækar stofnvegaframkvæmdir innan höfuðborgarsvæðisins til að liðka fyrir umferð og uppbyggingu miklu betri almenningssamgangna í formi Borgarlínu; hraðvagnakerfis með mikilli tíðni sem gengur í sérrými að stórum hluta og mun því ekki festast í umferðinni á morgnana og síðdegis og þannig gera almenningssamgöngur að áreiðanlegum valmöguleika fyrir miklu fleiri íbúa höfuðborgarsvæðisins en í dag.

Samgöngusáttmálinn var stóra málamiðlunin og sameiginlega lausnin við umferðarvandanum sem skipulag höfuðborgarsvæðisins hefur kallað yfir okkur öll. Um þetta hefur skynsamt fólk, frá hægri og yfir til vinstri, frá Mosfellsbæ og niður í Hafnarfjörð, verið sammála.

Umræðan um breytingar á Suðurlandsbrautinni, sem á að taka stakkaskiptum með tilkomu Borgarlínunnar, gefur tækifæri til þess að ræða stóru sýnina. Tillaga að breyttu deiliskipulagi Suðurlandsbrautar vegna Borgarlínu gerir ráð fyrir því, eins og lagt hefur verið upp með árum saman, að akreinar Borgarlínu verði miðjusettar og akreinum fyrir bílaumferð verði fækkað niður í eina í hvora átt, nema á gatnamótum þar sem áfram verða beygjuakreinar.

Þetta er ekki bara dregið upp úr einhverjum hatti, heldur byggir vinnan í kringum Suðurlandsbrautina á stórri sýn um betra, mannvænna borgarumhverfi, með blöndu íbúabyggðar og fjölbreyttri þjónustu og verslun.

Suðurlandsbrautin í huga flestra er auðvitað bara umferðaræð með stakstæðum stærðarinnar skrifstofubyggingum, raftækjaverslunum og hótelum og bílastæðum allt umhverfis húsin. Svæðið allt er hins vegar að breytast.

Við horn Grensásvegar og Suðurlandsbrautar eru þegar risin stór hús sem hundruð manna koma til með að búa í og sá reitur er bara að hálfu byggður. Ef við þræðum okkur til austurs er lagt upp með að bensínstöðin við Álfheima 49 muni víkja fyrir nýju fjölbýlishúsi og handan Suðurlandsbrautarinnar, í Skeifunni 7-9 á að byggja upp hundruðir íbúða. Á Metró-reitnum, sem kenndur er samnefndan hamborgarastað, eru spennandi uppbyggingaráform og rammaskipulag Skeifunnar í heild sinni felur í sér gríðarlega spennandi framtíðarsýn.

Ég bý sjálfur í Langholtshverfi og sé fyrir mér að á næstu árum verið smám saman undið ofan af því vonda skipulagi sem Skeifan einkennist af, samfara því sem hún þróist og verði meiri hluti af austari hluta Laugardalsins, Langholtshverfi og Vogum og að þægilegra verði að fara þangað að sinna erindum án þess að þurfa að ræsa bílinn. Hugmyndir um að bæta tveimur akreinum Borgarlínu við þær fjórar akreinar fyrir almenna umferð sem eru þarna fyrir yrðu agalegar fyrir þau sem þurfa að fara yfir Suðurlandsbrautina með virkum ferðamátum í daglegu amstri. Hið saman á við um alla þá sem ætla að frá Múlahverfi og inn í Laugardal.

Ef við förum að hinum enda Suðurlandsbrautarinnar eru áform um töluverða uppbyggingu á bak við Hilton-hótelið og sömuleiðis hafa verið settar fram stórar hugmyndir um uppbyggingu við hlið þess, á reit á mörkum Lágmúla og Kringlumýrarbrautar. Í næsta nágrenni er bensínstöðvarreitur við Háaleitisbraut þar sem íbúðauppbygging er fyrirhuguð. Niðri í Sigtúni er mikil húsnæðisuppbygging í gangi á hinum svokallaða Blómavalsreit bakvið Grand Hótel.

Ef við horfum svo á nærliggjandi svæði handan Kringlumýrarbrautar má nefna að uppbygging á lóð Sjálfstæðisflokksins við Valhöll og svo á Heklureitnum er að fjölga íbúum á þessu svæði borgarinnar allnokkuð. Gera má ráð fyrir því að Múlarnir muni breytast mikið, með uppbyggingu húsnæðis fyrir fólk í bland við blómlega verslun og aðra atvinnustarfsemi.

Suðurlandsbrautin verður þannig til framtíðar lykilsvæði í breyttu hverfi, samgönguásinn sem hún myndar gátt íbúanna á svæðinu að borginni allri, að því ógleymdu að íbúar á svæðinu munu þurfa að fara yfir Suðurlandsbrautina til að komast niður í Laugardal til að njóta útivistar.

Stóra myndin sem blasir við okkur er sú að í smáum skrefum er verið að umbreyta ferlega illa skipulögðu svæði í miðri borginni í blómlegt, lifandi borgarsvæði.

Gæti umferðarléttari Suðurlandsbraut virkað betur?

Þegar fólk er ekki með augun á þessari stóru mynd er auðvitað þægilegt að halla sér aftur og segja, í von um stundarvinsældir, að fólk vilji ekki „þrengja að annarri umferð“ og gera þess í stað kröfu um að akreinarnar á Suðurlandsbrautinni verði alls sex talsins þegar að Borgarlínan verður búin að bætast við. Það er hins vegar óráð.

Við umbreytingu götunnar og fækkun akreina mun gegnumstreymisumferð leita annað, yfir á Miklubraut og Sæbraut þar sem einmitt er verið að ráðast í umfangsmiklar aðgerðir til að auka flæði umferðar. Það þurfa ekki allir vegspottar innan borgarinnar að vera hraðbrautir.

Fólk mun áfram fara á Suðurlandsbraut ef það á erindi á Suðurlandsbraut og hver veit nema að umferð þeirra sem þangað eiga erindi á háannatíma hreinlega léttist, þegar gegnumstreymisumferðin finnur sér annan farveg. Það verður miklu fljótlegra og áreiðanlegra að komast þangað með almenningssamgöngum og aðgengi gangandi og hjólandi verður frábært. Umhverfi götunnar, með færri akreinum og miðlægum sérakreinum Borgarlínu mun styðja við það að fólk komi þangað með almenningssamgöngum. Þúsundir munu geta streymt að Laugardalnum stórviðburði, með strætisvögnum sem ganga á hárri tíðni úr flestum hverfum höfuðborgarsvæðisins. Ef þú kemur svo einn daginn hjólandi að kaupa þér ísskáp lætur þú bara senda þér hann heim.

Ef Suðurlandsbrautin verður ekki endurgerð á næstu árum og breytt í takt við þá þróun sem fyrirsjáanleg er á svæðunum í kring er fullkomlega fyrirsjáanlegt að borgarstjórnarkosningarnar í Reykjavík um öldina miðja gætu snúist um það hvort setja skuli Suðurlandsbrautina í stokk,

með tilheyrandi kostnaði, til að hún hætti að vera farartálmi á milli Múlahverfis og Laugardals og Heimahverfis og Skeifunnar.

Því fylgja áskoranir þegar borg breytist, en í því felast líka tækifæri. Þannig hefur það alltaf verið. Reykjavík er ekki fyrsta borgin sem gengur í gegnum umbreytingatímabil. Það þarf bæði staðfestu og pólitískt hugrekki til að leiða langtímabreytingar í þágu betri borgar. Þeim geta fylgt tímabundin óþægindi. En fólk mun aðlagast og breyta ferðavenjum sínum, velja sér nýjar leiðir eða fararmáta.

Kannanir hafa sýnt að mikil eftirspurn er eftir því að almenningssamgöngur verðir raunhæfur valkostur og að mikil eftirspurn eftir búsetu miðsvæðis í borginni. Umbreyting Suðurlandsbrautar og nálægra svæða er veigamikill þáttur í því að svara óskum fólks um hvoru tveggja, valfrelsi í samgöngum og búsetu í innri hverfum borgarinnar.

33) Sjá umsögn 40

Ólafur Stephensen fh. Félags atvinnurekenda, sent aftur inn með leiðréttingu. Sjá umsögn 40.

34) Villa

Fjarlægt af skipulagsgátt

35) Veitur

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12 - 14
105 Reykjavík

Reykjavík, 11.mars 2026

Efni: Umsögn Veitna vegna skipulagstillögu fyrir Borgarlínu 1.lotu - Suðurlandsbraut

Veitur hafa farið yfir tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu 1. lotu um Suðurlandsbraut frá Skeiðarvogi að Lágmúla.

Suðurlandsbraut er ein af meginstofnæðum veitukerfa í Reykjavík og meðfram henni liggja helstu stofnlagnir hitaveitu, vatnsveitu, fráveitu og rafveitu. Um er að ræða innviði sem þjóna ekki eingöngu nærliggjandi lóðum heldur stórum hluta borgarinnar. Fyrirhuguð uppbygging og þétting byggðar á þróunarsvæðum meðfram götunni mun kalla á aukið álag á veitukerfin og í mörgum tilvikum styrkingu og stækkun stofninnviða.

Veitur óska eftir að tryggt verði nægilegt og afmarkað rými fyrir lagnaleiðir í deiliskipulaginu. Í ljósi þess að aðliggjandi skipulög og lóðir liggja þétt upp að skipulagssvæði Borgarlínunnar er ljóst að borgarlínusvæðið verður í reynd eina samfellda rýmið þar sem unnt verður að koma fyrir helstu stofnlögnum veitukerfa til framtíðar. Af þeim sökum er mikilvægt að gert sé ráð fyrir nægilegu svigrúmi fyrir núverandi og framtíðar lagnaleiðir, mögulegar stækkanir lagna og tengd mannvirki. Slíkar lagnaleiðir ættu að vera sýnilegar í skipulagsgögnum, annað hvort á deiliskipulagsuppdráttum eða í greinargerð með skýringarmyndum.

Veitur fagna því að gert sé ráð fyrir blágrænum ofanvatnslausnum í skipulaginu en leggja jafnframt áherslu á að rými fyrir slíkar lausnir verði skýrt afmarkað á uppdráttum og samræmt ofanvatnskerfum svæðisins.

Veitur leggja áherslu á áframhaldandi gott samráð við frekari hönnun og útfærslu verkefnisins.

Virðingarfyllst,
f.h. Veitna

Margrét María Leifsdóttir

36) Ásgeir Einarsson fh. Egils Árnasonar ehf.

Athugasemdir við deiliskipulagstillögu Borgarlínu – Suðurlandsbraut
(USK24090201)

Undirritaður er rekstraraðili á Suðurlandsbraut og vill með þessu koma á framfæri athugasemdum við auglýsta deiliskipulagstillögu vegna Borgarlínu á Suðurlandsbraut.

Tillagan felur í sér mjög umfangsmiklar breytingar á einni helstu samgöngu- og atvinnugötu borgarinnar. Breytingarnar munu hafa bein áhrif á aðgengi, rekstrarforsendur fyrirtækja og daglegt líf þeirra sem starfa eða sækja þjónustu á svæðinu.

Hér á eftir eru helstu athugasemdir:

1. Umfangsmiklar breytingar án áfangaskiptingar
Tillagan gerir ráð fyrir mjög umfangsmiklum breytingum á göturými Suðurlandsbrautar í einu skrefi. Að mati undirritaðs er slík nálgun varhugaverð.
Innleiðing Borgarlínu væri hægt að framkvæma í áföngum þannig að hægt væri að meta áhrif breytinganna áður en ráðist er í frekari umbreytingar á götuýminu og án þess að ráðast samhliða í allar breytingar á hjólastígum, gróðri og öðrum samgönguinnviðum. Með slíkri áfangaskiptingu hefði verið hægt að afla raunverulegra gagna um áhrif á bílaumferð, aðgengi og umferðarflæði áður en ráðist væri í frekari breytingar á götusniði, hjólastígum og öðrum innviðum. Slík nálgun hefði einnig getað stuðlað að meiri sátt meðal þeirra sem starfa á svæðinu og bera áhættu af breytingunum.
2. Aðgengi að fyrirtækjum og lóðum
Í deiliskipulagstillögunni er ekki með skýrum hætti fjallað um aðkomu að lóðum og innkeyrslur frá Suðurlandsbraut að bílastæðum fyrirtækja og stofnana við götuna sem er grundvallaratriði fyrir rekstur fyrirtækja á svæðinu. Verslun, þjónusta og skrifstofustarfsemi við Suðurlandsbraut byggir að verulegu leyti á því að viðskiptavinir geti komist að húsunum og lagt bifreiðum sínum í nágrenni þeirra.
Í tillögunni er hins vegar gert ráð fyrir breytingum á götuýminu sem kunna að hafa veruleg áhrif á aðkomu að lóðum og bílastæðum. Slíkar breytingar geta haft bein áhrif á rekstrarforsendur fyrirtækja á svæðinu og á aðsókn viðskiptavina að þeirri þjónustu sem þar er veitt.
Af þeim sökum er mikilvægt að deiliskipulagið taki með skýrum hætti afstöðu til aðkomu að lóðum og tryggt verði að aðgengi að fyrirtækjum skerðist ekki umfram það sem nauðsynlegt er.
3. Skortur á samráði við rekstraraðila
Að mati undirritaðs hefur samráð við þá sem starfa við Suðurlandsbraut verið mjög takmarkað. Margir sem reka fyrirtæki á svæðinu eru leigjendur atvinnuhúsnæðis og hafa því ekki endilega komið að samráði sem hefur fyrst og fremst beinst að fasteignaeigendum. Þrátt fyrir það eru rekstraraðilar sá hópur sem verður fyrir mestum áhrifum af breytingunum, bæði á framkvæmdatíma og til framtíðar.Samráð ætti ekki aðeins að felast í kynningu á þegar mótuðum tillögum heldur raunverulegri umræðu um útfærslur og mögulegar breytingar sem geta dregið úr neikvæðum áhrifum á starfsemi á svæðinu.
4. Hjóla- og göngustígar sunnan megin Suðurlandsbrautar

Í tillögunni er gert ráð fyrir verulegri uppbyggingu hjóla- og göngustíga sunnan megin Suðurlandsbrautar. Ef slíkar breytingar eiga að byggja á aukinni umferð gangandi og hjólandi væri eðlilegt að þær væru studdar með skýrum gögnum og greiningum um raunverulegt umferðarálag.
Að mati undirritaðs hefur ekki verið sýnt fram á með skýrum hætti að umferð gangandi og hjólandi á þessum hluta Suðurlandsbrautar sé þess eðlis að nauðsynlegt sé að bæta við nýjum hjólastígum sunnan megin götunnar.
Einnig er ljóst að slíkar breytingar geta haft áhrif á umferðarflæði og aðgengi að fyrirtækjum við götuna.

5. Fækkun bílastæða og áhrif á starfsemi

Samkvæmt deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut, þar á meðal stæða sem í dag eru mikið nýtt af viðskiptavinum fyrirtækja á svæðinu.
Aðgengi að bílastæðum er ein af grundvallarforsendum rekstrar atvinnuhúsnæðis af þessu tagi. Fjöldi fyrirtækja við Suðurlandsbraut reiðir sig á að viðskiptavinir geti lagt bifreiðum sínum í nágrenni húsanna.
Fækkun bílastæða getur því haft bein áhrif á aðsókn viðskiptavina og þar með á rekstrarforsendur fyrirtækja á svæðinu.

6. Framkvæmdatími og áhrif á rekstur

Mikil óvissa ríkir um framkvæmdatíma verkefnisins og hvernig aðgengi að fyrirtækjum verður tryggt á meðan framkvæmdir standa yfir.
Ef framkvæmdir standa yfir í langan tíma og aðgengi að húsum og fyrirtækjum skerðist verulega getur það haft alvarleg áhrif á rekstur fyrirtækja á svæðinu.
Ef aðgengi að húsum verður verulega skert í nokkur ár er raunveruleg hætta á að viðskiptavinir leiti annað og að fyrirtæki á svæðinu missi mikilvægan hluta af sínum viðskiptum.
Slík áhrif geta haft langvarandi afleiðingar bæði fyrir rekstraraðila og fasteignaeigendur.

7. Þörf á frekari yfirferð og raunverulegu samráði

Tillagan felur í sér mjög umfangsmiklar breytingar á mikilvægu atvinnu- og þjónustusvæði borgarinnar.
Ljóst er af umræðu síðustu vikna að verulegar áhyggjur eru meðal þeirra sem starfa við Suðurlandsbraut vegna fyrirhugaðra breytinga. Af þeim sökum er mikilvægt að gefa svigrúm til frekari umræðu og endurskoðunar áður en endanleg ákvörðun verður tekin.
Einnig er mikilvægt að við innleiðingu slíks verkefnis sé tekið tillit til þeirra sem starfa og reka fyrirtæki á þeim svæðum sem breytingarnar hafa bein áhrif á.
Undirritaður og rekstur sem hann tengist áskilja sér jafnframt rétt til að leita réttar síns verði breytingarnar samþykktar með þeim hætti að þær valdi tjóni á starfsemi eða verðmæti eigna.

37) Þorvaldur Þorláksson fh. Olís ehf.

Umhverfis og skipulagssvið Reykjavíkurborgar

Borgartúni 12-14

105 Reykjavík

Skilað á Skipulagsgátt

Varðar: Vegna deiliskipulags Borgarlínu, 1 lotu: Suðurlandsbraut /Breyting á lóðarmörkum á lóð Álfheima 49.

Reykjavík, 11. mars 2026

Vegna deiliskipulags Borgarlínu, 1 lotu: Suðurlandsbraut sem er í kynningu vill Olís ehf, kt. 500269-3249 koma eftirfarandi athugasemd á framfæri varðandi breytingu á lóðarmörkum á lóðinni Álfheimar 49 sem lýst er á bls 9 og 10 í greinargerð um Deiliskipulag Borgarlínu um Laugaveg, sjá nánar mynd hér að neðan:



Mynd 3-2 *Brottfelld lóðamörk við Álfheima 49.*

Á meðan rekstur bensínstöðvar við Álfheima 49 skv leyfi frá Reykjavíkurborg er heimilaður þarf að tryggja að aðkoma og útkeyrsla til og frá lóð sé með þeim hætti sem nú er þar sem aðkoma til og frá lóð eru grundvallarþáttur varðandi rekstur stöðvarinnar.

38) Óskar Sigurðsson fh. Heima hf.

LEX
LÖGMANNSSTOFA

Reykjavíkurborg
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 12. mars 2026

Efni: Athugasemdir við auglýsta deiliskipulagstillögu Borgarlínu – Suðurlandsbraut

1. **Inngangur**

Heimar hf. kt. 630109-1080, („**Heimar**“) Hagasmára 1, 201, Kópavogi vilja koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og andmælum við tillögu að deiliskipulagi fyrir göturými Suðurlandsbrautar, sem er hluti af 1. lotu Borgarlínu (hér eftir „**deiliskipulagstillagan**“), en tillagan var auglýst í Skipulagsgátt frá 29. janúar 2026 til 12. mars 2026.

Heimar eru eigandi fasteignar að Suðurlandsbraut 14, sem deiliskipulagstillagan nær til. Samkvæmt tillögunni fer Borgarlínan um Suðurlandsbraut á tveimur miðjusettum sérakreinum (almenningssamgangna) og er gert ráð fyrir göngu- og hjólastígum beggja vegna göturýmisins og gróðri á svæðum inn á milli. Heimar þykja nauðsynlegt að gera eftirfarandi athugasemdir við deiliskipulagstillöguna og setja fram kröfur um breytingar á henni áður en hún verður afgreidd, þar sem hinar fyrirhuguðu breytingar munu hafa veruleg áhrif á fasteignaeigendur við Suðurlandsbraut.

2. **Áhrif á fasteignir og starfsemi við Suðurlandsbraut**

Heimar telja að deiliskipulagstillagan muni hafa veruleg áhrif á starfsemi og fasteignir við Suðurlandsbraut. Þrátt fyrir þá miklu og fjölbreyttu þjónustustarfsemi sem fer fram við brautina er fyrirhugað að fækka aðkomu og bílastæðum fyrir Borgarlínuna. Í dag er staðan sú að bílastæðin við Suðurlandsbraut eru mikið nýtt og afar nauðsynleg fyrir þá starfsemi sem þar er rekin. Nú eru bílastæðin um 532 talsins, þar af er helmingur þeirra utan lóðarmarka fasteignaeigenda og helmingur innan lóðarmarka. Samkvæmt deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir að bílastæðunum fækki í 366 og að þau verði að stærstum hluta innan lóðarmarka.

Heimar eru eigandi að fasteign við Suðurlandsbraut 14 og telja ljóst að fækkun bílastæða, sérstaklega þar sem þau eru mikið nýtt, muni rýra verðgildi fasteignar þeirra og hafa veruleg áhrif á þá fjölbreyttu starfsemi sem fer fram við brautina. Aðgengi að bílastæðum er mjög mikilvægt fyrir atvinnuhúsnæði af þessu tagi, enda byggir starfsemi við Suðurlandsbraut að verulegu leyti á greiðu aðgengi viðskiptavina og þeirra sem þar sækja þjónustu. Fækkun bílastæða mun hafa í för með sér að erfiðara verður fyrir viðskiptavini að sækja þjónustu sem þar er veitt og aðsóknin mun þar af leiðandi minnka. Fækkunin mun því hafa veruleg áhrif til framtíðar og rýra verðgildi fasteignanna.

Heimar og aðrir fasteignaeigendur við Suðurlandsbraut njóta verndar eignarréttarákvæðis 72. gr. stjórnarskrárinnar, þar sem fram kemur að eignarrétturinn sé friðhelgur og engan megi skylda til þess að láta af hendi eign sína nema almenningsþörf krefji. Þurfi þá til þess lagafyrirmæli og komi fullt verð fyrir. Í því sambandi er grundvallaratriði að meðalhófs og jafnræðis sé gætt við töku slíkrar ákvörðunar, sbr. umfjöllun hér að neðan. Verði deiliskipulagstillagan samþykkt munu Heimar og aðrir fasteigneigendur verða fyrir tjóni sem felst fyrst og fremst í því að eignarréttur þeirra takmarkist með deiliskipulaginu, en fasteignaeigendur eiga ekki að þurfa að þola slíka takmörkun bótalaust.

Verði deiliskipulagstillagan samþykkt óbreytt, kann Reykjavíkurborg að vera skaðabótaskyld á grundvelli 51. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Í 1. mgr. ákvæðisins segir að leiði skipulag eða breyting á skipulagi til þess að verðmæti fasteignar skerðist verulega, umfram það sem á við um sambærilegar eignir í næsta nágrenni, á sá er getur sýnt fram á tjón af þeim sökum rétt á bótum frá viðkomandi sveitarfélagi. Tilgangur þessarar reglu er að tryggja að fasteigna-eigendur fái bætur fyrir fjárhagslegt tjón sem þeir verða fyrir vegna skipulagsákvarðana sem skerða verðmæti eignar þeirra. Um er að ræða hlutlæga bótareglu og því þarf ekki að sýna fram á saknæma háttsemi sveitarstjórnar eða háttsemi starfsmanna sveitarfélags. Við mat á ákvörðun fjárhæðar bóta skv. 51. gr. a. laganna er svo sérstaklega litið til þess hvaða kröfur séu gerðar um bifreiðastæði. Í stað bóta hafa fasteignaeigendur einnig heimild samkvæmt 4. mgr. 51. gr. laganna til þess að krefjast yfirtöku eignar gegn fullu verði, enda taki tjónið til eignar í heild eða sá hluti hennar sem eftir stendur verður ekki nýtilegur á eðlilegan og sanngjarnan hátt sem sjálfstæð fasteign.

Heimar telja að hinar fyrirhuguðu framkvæmdir muni hafa áhrif á starfsemi og fasteignir við brautina á meðan þær standa yfir. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir vegna verkefnisins taki töluverðan tíma, sem getur gert viðskiptavinum erfiðara fyrir að komast að fasteignunum og sækja þjónustu á framkvæmdartíma. Það getur haft í för með sér verulegt tjón fyrir þá sem reka fyrirtæki við brautina og jafnvel leitt til þess að einhver fyrirtæki muni ekki lifa framkvæmdirnar af. Ástæða þess að mikið líf er á Suðurlandsbraut og þjónusta þrífst þar vel er vegna góðs aðgengis og bílastæðamála eins og þau eru í dag. Reykjavíkurborg kann þannig einnig að verða skaðabótaskyld vegna tjóns sem rekja má til skerts aðgengis að fasteignunum á meðan framkvæmdum stendur yfir og þeirra fækkunar viðskiptavina sem af því kann að leiða. Í því samhengi er óhjákvæmilegt að benda á að ekki liggja fyrir skýrar upplýsingar um útfærslu svæðisins á framkvæmdartíma, og telja Heimar nauðsynlegt að sett verði fram ítarlega og áfangaskipta áætlun fyrir framkvæmdirnar þar sem m.a. sé sýnt með skýrum hætti hvernig tjón og röskun á framkvæmdartíma verði lágmarkað.

Þá gera Heimar athugasemd við það að akreinum á Suðurlandsbraut verði fækkað. Á brautinni eru nú tvær akreinar í hvora átt, fjögur umferðarljós og hámarkshraði 60 km/klst. Samkvæmt deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir að akreinum fyrir almenna bílaumferð verði fækkað úr tveimur í eina í hvora átt og að hámarkshraði verði lækkaður úr 60 km/klst í 40 km/klst. Þetta mun hafa í för með sér verulega umferð við Suðurlandsbraut. Meðfylgjandi er minnisblað frá Tark arkitektum (fskj. 1) þar sem fram kemur að forsendur deiliskipulagsins séu ekki nægilega traustar, einkum hvað varðar þá ályktun að ein akrein í hvora átt muni geta annað allri þeirri bílaumferð sem gert er ráð fyrir árið 2040.

Samkvæmt minnisblaði Tark mun hin fyrirhugaða útfærsla aðeins geta annað um 14.400 bílum á sólarhring, á meðan umferðarspár gera ráð fyrir allt að 21.000 bílum á sólarhring, eða 17.500 bílum þegar tekið hefur verið tillit til áhrifa Sundabrautar. Í því sambandi þarf einnig að hafa í huga að um er að ræða langtímaspá til 14 ára sem felur í sér töluverða óvissu. Þá gerir deiliskipulagstillagan ráð fyrir göngustíg og 2,5-3 metra breiðum hjólreiðarstíg beggja vegna Borgarlínu. Heimar telja að Reykjavíkurborg hafi ekki sýnt fram á nauðsyn slíkrar útfærslu miðað við þá umferðarspá sem liggur fyrir árið 2040. Heimar telja því eðlilegra að hinar fyrirhuguðu breytingar verði innleiddar í áföngum fremur en einu skrefi. Lagt er til að færa Borgarlínuna til norðurs og leggja af eða fresta fyrirætlunum um hjóla- og göngustíga sunnan Suðurlandsbrautar. Með slíkri útfærslu væri hægt að halda tveimur akreinum í hvora átt að framkvæmdum loknum og draga úr umferð.

Heimar telja nauðsynlegt að vekja athygli á þessum áhrifum, þar sem deiliskipulagstillagan getur haft í för með sér umtalsvert tjón fyrir fasteignaeigendur við brautina. Tillagan mun hafa veruleg áhrif bæði á meðan framkvæmdum stendur og til frambúðar. Verði deiliskipulags-tillagan samþykkt telja Heimar að minnsta kosti nauðsynlegt að Reykjavíkurborg leitist við, eftir fremsta megni, að stytta framkvæmdatíma til að lágmarka tjón fasteignaeigenda.

3. Val á leið og sjónarmið um meðalhóf

Í ljósi þess að núverandi deiliskipulagstillaga mun hafa veruleg áhrif á starfsemi og fasteigna-eigendur við Suðurlandsbraut, telja Heimar nauðsynlegt að sá valkostur verði skoðaður nánar að færa Borgarlínuna lengra til norðurs, í stað þess að færa mörkin með þeim hætti sem gert er ráð fyrir í deiliskipulagstillögunni og fækka bílastæðum við fasteignir á svæðinu.

Líkt og rakið er að framan eru bílastæðin við Suðurlandsbraut mikið nýtt og fækkun þeirra mun gera viðskiptavinum erfiðara fyrir að sækja þá þjónustu sem þar er veitt. Jafnframt er hætta á að slík fækkun leiði til rýrnunar á verðmæti þeirra fasteigna sem um ræðir. Reykjavíkurborg hefur bent á að ekki sé hægt að færa Borgarlínuna lengra til norðurs þar sem þar sé of mikill hæðamunur og hefur í því sambandi einnig vísað til „kostnaðar, röskunar á svæðinu og stefnu borgarinnar“. Þessi afstaða hefur þó hvorki verið rökstudd með fullnægjandi hætti, né hefur verið skýrt hvers vegna nauðsynlegt sé að fækka vel nýttum bílastæðum við Suðurlandsbraut í stað þess að kanna aðra raunhæfa valkosti.

Í þessu sambandi er bent á að þótt sveitarfélög fari með víðtækt skipulagsvald á grundvelli skipulagslaga nr. 123/2010 og hafi almennt vald til þess að taka ákvörðun um að breyta eða fækka bílastæðum, eru sveitarfélög ekki með óbundnar hendur í þeim málum, sér í lagi þegar breytingin hefur í för með sér skerðingu á hagsmunum fasteignaeigenda. Við töku slíkra ákvarðana þurfa stjórnvöld að gæta að því að málefnaleg sjónarmið búi að baki ákvörðun og sjá til þess að taka ekki íþyngjandi ákvörðun fyrr en öll úrræði hafa verið skoðuð með ítarlegum hætti. Sveitarfélögum ber að kanna alla þá valmöguleika sem í boði eru, sérstaklega þegar deiliskipulagstillaga hefur í för með sér veruleg áhrif á fasteignaeigendur. Reglur stjórnsýsluréttarins, þar á meðal meðalhófsreglan, jafnræðisreglan og rannsóknarreglan, hafa mikla þýðingu í málum af þessum toga og brot gegn þeim getur leitt til skaðabótaskyldu sveitarfélaga.

Meðfylgjandi er kynning frá Tark arkitektum, þar sem bent er á að rétt væri að skoða þann valkost að færa Borgarlínuna 3 metra til norðurs, þannig að áhrifin á bílastæði við Suðurlandsbraut yrðu sem minnst. Að þeirra mati ætti slík hliðrun hvorki að vera verulega kostnaðarsöm né fræðilega flókin (fskj. 2).

Heimar telja að Reykjavíkurborg hafi ekki kannað með ítarlegum og greinargóðum hætti þann valkost að færa Borgarlínuna lengra til norðurs. Nauðsynlegt er, með hliðsjón af meðalhófsreglu stjórnsýsluréttarins, að Reykjavíkurborg endurskoði deiliskipulagstillöguna með það í huga að færa Borgarlínuna lengra í norður. Óskað er eftir tæknilegri yfirferð á fyrrnefndum röksemdum borgarinnar og að sá kostnaður slíkrar tilfærslu sé settur í samhengi við heildarkostnað fyrirhugaðra framkvæmda við Suðurlandsbraut. Jafnframt þarf að setja þann kostnað í samhengi við það tjón sem er fyrirsjáanlegt fyrir fasteignareigendur vegna fyrirhugaðra fækkunar bílastæða, en það tjón yrði í það minnsta takmarkað með tilfærslu Borgarlínunnar til norðurs.

Það er hluti af rannsóknarskyldu borgarinnar að útfæra deiliskipulagið í smáatriðum og kanna alla þá valkosti sem í boði eru, sérstaklega þegar um er að ræða umfangsmikið verkefni, eins og Borgarlínan, sem mun hafa veruleg áhrif á þá miklu og fjölbreyttu starfsemi sem nú fer fram við Suðurlandsbraut.

Með hliðsjón af framangreindu telja Heimar nauðsynlegt að Reykjavíkurborg kanni aðra valkosti nánar með ítarlegum og greinargóðum hætti og velji þá leið sem best samrýmist meðalhófi.

4. Skylda til samráðs

Heimar telja að Reykjavíkurborg hafi við gerð deiliskipulagstillögunnar ekki gætt að skyldu sinni til samráðs við fasteignaeigendur á Suðurlandsbraut, sem deiliskipulagstillagan nær til. Sem fyrr segir mun deiliskipulagið hafa í för með sér veruleg áhrif á fasteignaeigendur við Suðurlandsbraut, bæði til framtíðar vegna fækkunar bílastæða og á meðan framkvæmdum stendur. Reykjavíkurborg var lögum samkvæmt skylt að hafa virkt og raunverulegt samráð við Heima áður en deiliskipulagstillagan var auglýst, til að tryggja að unnt væri að ná samkomulagi um útfærslu sem hlutaðeigandi aðilar gætu sætt sig við.

Samkvæmt gr. 5.2.1. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013 skal við gerð deiliskipulags eftir föngum leita eftir sjónarmiðum og tillögum íbúa, umsagnaraðila og annarra þeirra sem hagsmuna eiga að gæta og skal það gert með virkri samvinnu við íbúa og aðra hagsmunaaðila gegnum allt skipulagsferlið. Í 3. mgr. ákvæðisins segir að ef tillaga að deiliskipulagi eða tillaga að breytingu á því tekur til svæðis sem liggur að lóðamörkum, landamörkum eða sveitarfélagamörkum skuli haft samráð við eiganda þess lands, lóðarhafa eða viðkomandi sveitarfélag *áður en tillagan er samþykkt til auglýsingar.*

Heimar telja að Reykjavíkurborg hafi ekki fullnægt framangreindri skyldu sinni til samráðs við þau áður en deiliskipulagstillagan var auglýst. Heimar eru eigandi að fasteign við Suðurlandsbraut 14 og hefur þannig verulega hagsmuni af því að koma athugasemdum sínum

á framfæri. Þar sem að þessu hefur ekki verið gætt er þess farið á leit við Reykjavíkurborg að deiliskipulagstillagan verði endurskoðuð í samráði við Heima.

*****

Samkvæmt öllu framangreindu er þess óskað að Reykjavíkurborg endurskoði umrædda deiliskipulagstillögu fyrir Borgarlínu við Suðurlandsbraut með tilliti til þeirra athugasemda og andmæla Heima, sem fram koma í bréfi þessu, og taki framangreind atriði til skoðunar. Eru slíkir annmarkar á tillögunni, bæði að formi og efni, að ógildingu varðar, verði kröfur Heima ekki teknar til greina. Tillagan hefur ekki verið útfærð í smáatriðum, enda hafa ekki allir valkostir verið kannaðir með ítarlegum og greinargóðum hætti. Slíkt er nauðsynlegt í ljósi þeirra hagsmuna sem í húfi eru fyrir fasteignaeigendur við Suðurlandsbraut.

Óhjákvæmilegt er að Heimar áskilji sér rétt til að krefjast bóta ef umrætt deiliskipulag fyrir Suðurlandsbraut hefur í för með sér skerðingu á eignarréttindum Heima eða valdi tjóni að öðru leyti. Þá er áskilinn réttur til að koma að frekari athugasemdum og andmælum á síðari stigum eftir því sem tilefni kann að gefast til, sem og til að setja fram tillögur að úrbótum á deiliskipulaginu að auglýsingatíma loknum.

Virðingarfyllst,
LEX Lögmannsstofa

Óskar Sigurðsson hrl.

Fylgiskjöl:

1. Minnisblað frá Tark arkitektum, dags. 6. mars 2026
2. Suðurlandsbraut – deiliskipulag Borgarlínu, kynning frá Tark arkitektum, dags. 5. febrúar 2026

Fylgiskjal 1 – Minnisblað frá T.ark arkitektum dags. 6. mars 2026

06.03.2026

Minnisblað

Viðtakandi: Reykjavíkurborg
Sendandi: Tark - arkitektar

Efni: Athugasemd við tillögu að deiliskipulagi Suðurlandsbrautar vegna Borgarlínu

Forsaga máls

Deiliskipulag er ein af grundvallarforsendum þess að unnt sé að ráðast í opinberar framkvæmdir af þeirri stærðargráðu sem hér um ræðir. Í deiliskipulagi eru mótaðar þær lykilákvarðanir sem varða útfærslu mannvirkja, legu samgöngukerfa, staðsetningu stöðva og aðgengi ólíkra hópa vegfarenda að hinu byggða umhverfi. Slíkar áætlanir hafa því veruleg áhrif á skipulag borgarrýmis, umferðarflæði, umferðaröryggi og daglegt líf íbúa, rekstraraðila og annarra notenda svæðisins.

Þegar hafa níu deiliskipulagsáætlanir verið samþykktar þar sem gert er ráð fyrir uppbyggingu Borgarlínu. Þær ná meðal annars til Fossvogsbrúar, Nauthólsvíkur, Háskólans í Reykjavík, Nauthólsvegar, Nýs Landspítala, Hlemms, efri hluta Laugavegar og tveggja svæða á Ártúnshöfða. Fyrsti áfangi Borgarlínu, sem liggur frá Ártúnshöfða að Hamraborg um Fossvogsbrú, spannar alls um 12 kílómetra innan Reykjavíkur og er því um að ræða viðamikla breytingu á samgöngukerfi höfuðborgarinnar.

Fyrirliggjandi deiliskipulagsbreyting fyrir Suðurlandsbraut felur í sér verulegar og margþættar breytingar á einni af mikilvægustu samgönguæðum borgarinnar. Gert er ráð fyrir sérakreinum Borgarlínu á miðju götunnar, þremur nýjum stöðvum, breytingum á akreinum fyrir almenna bílaumferð, aukinni áherslu á göngu- og hjólreiðainnviði, breytingum á gatnamótum og verulegri endurskipulagningu bílastæða við Suðurlandsbraut 4–32. Jafnframt er breytingunum ætlað að styðja við markmið aðalskipulags um þéttingu byggðar og aukna nýtingu svæða í nálægð við þróunarás Borgarlínu.

Af gögnum málsins verður ráðið að tilgangur breytinganna sé meðal annars að bæta umferðaröryggi, auka greiðfærni almenningssamgangna, efla virka ferðamáta og styðja við langtímamarkmið stjórnvalda og sveitarfélaga um breytt ferðavenjumynstur á höfuðborgarsvæðinu. Á sama tíma er þó ljóst að breytingarnar munu hafa veruleg áhrif á núverandi umferðarskipan, aðgengi að lóðum og bílastæðum, sem og á dreifingu umferðar um nærliggjandi gatnakerfi. Slíkar breytingar kalla á skýrar forsendur, vandað mat og gagnsæjan rökstuðning.

Með hliðsjón af umfangi framkvæmdarinnar, áhrifum hennar á samgöngur, umferðaröryggi og aðgengi, sem og þeim langtímaforsendum sem byggt er á, teljum við nauðsynlegt að farið verði yfir þær forsendur sem deiliskipulagið byggist á með gaumgæfilegum hætti. Athugasemdir þær sem hér fara á eftir lúta einkum að því hvort nægilegt samgöngumat hafi farið fram, hvort forsendur um afkastagetu og umferðardreifingu standist og hvort útfærsla breytinganna sé í samræmi við meðalhóf, raunhæfar spár, hagsmuni þeirra sem svæðið nota daglega og hvort framkvæmd og áfangaskipting séu nægilega skýrt útfærðar.

T.ARK ARKITEKTAR ehf
HÁTÚN 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Athugasemdir við samgöngumat og forsendur skipulags

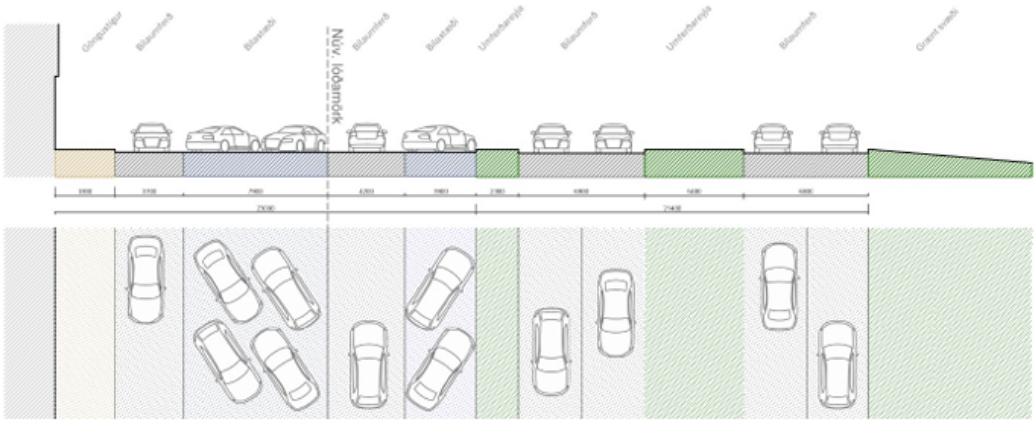
Ekki liggur fyrir, á grundvelli fyrirliggjandi tillögu að deiliskipulagi, hvort sérstakt samgöngumat hafi verið unnið vegna þeirra breytinga sem þar eru lagðar til. Hér með er óskað eftir að slíkt mat verði lagt fram sem hluti af gögnum málsins, eða að öðrum kosti að settur verði fram skýr og efnislegur rökstuðningur fyrir því hvers vegna ekki var talið nauðsynlegt að vinna það.

Sú ósk byggist meðal annars á því að fyrirhugaðar breytingar kunna að hafa neikvæð áhrif á umferðaröryggi, einkum ef bílaumferð mun í auknum mæli dreifast um aðrar götur en nú er. Jafnframt verður að líta til þess að samkvæmt viðeigandi viðmiðum getur sveitarfélag kallað eftir samgöngumati þótt það teljist ekki sjálfkrafa nauðsynlegt, meðal annars þegar uppbygging er staðsett nærri svæði þar sem umferð er þegar þung og tafir algengar á álagstímum, þegar fyrirsjáanlegt er að fyrirhuguð landnotkun leiði til umferðar vöruflutninga að kvöldi, snemma morguns eða í nálægð við íbúðarhverfi, og þegar hætta er talin á neikvæðum áhrifum á umferðaröryggi.

Að okkar mati eiga þessi sjónarmið við í þessu máli. Suðurlandsbraut er ein af stærri samgönguæðum borgarinnar og þegar fyrir er umtalsverð umferð um svæðið. Fyrirhugaðar breytingar á akreinum, gatnamótum og aðkomu að lóðum geta haft áhrif langt út fyrir hið afmarkaða skipulagssvæði, bæði á umferðarflæði og dreifingu umferðar um nærliggjandi götur. Af þeim sökum teljum við ríka ástæðu til að leggja fram sérstakt samgöngumat eða rökstyðja með mjög skýrum hætti hvers vegna slíkt mat hafi ekki verið talið nauðsynlegt.

Jafnframt er mikilvægt að við mat á framkvæmdinni verði tekið mið af bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkur, sem og heildstæðu samhengi skipulags og framkvæmda vegna Borgarlínu á Suðurlandsbraut.

Núverandi staða Suðurlandsbrautar



Mynd.01 Núverandi staða Suðurlandsbrautar

Á Suðurlandsbraut eru nú tvær akreinar í hvora átt, fjögur umferðarljós og hámarkshraði 60 km/klst. Samkvæmt viðmiðum úr HBS getur ein akrein í þéttbýli, við mjög góð skilyrði, ótruflað flæði og 60 km/klst. hámarkshraða, annað allt að 1.800 bifreiðum á klukkustund. Afkastageta götunnar í núverandi

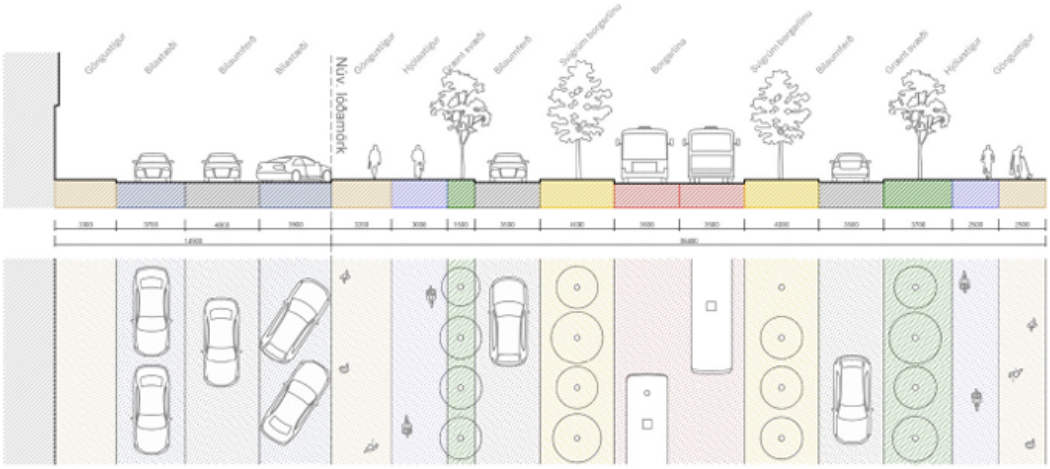
T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
Sími 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

mynd er því fræðilega allt að 3.600 bílar á klukkustund í hvora átt, eða samtals 7.200 bílar á klukkustund í báðar áttir.

Við flæðisreikninga er algengt að miða við mestu klukkustund umferðar að morgni eða síðdegi, sem yfirleitt nemur 8–12% af heildarumferð sólarhrings. Hér er stuðst við 10% sem þumalputtareglu. Ef gert er ráð fyrir að umferðarljós dragi úr afkastagetu um 50% má áætla að raunhæf afkastageta sé um 900 ökutæki á klukkustund á hverja akrein.

Sé sólarhringsumferð 17.500 ökutæki samsvarar það um 1.750 ökutækjum á mestu klukkustund í báðar áttir, eða um 875 ökutækjum á klukkustund í hvora átt. Það er mjög nálægt þeim þolmörkum sem ætla má að gatan búi við ef miðað er við 900 ökutæki á klukkustund á akrein.

Fyrirhugað breytt fyrirkomulag



Mynd.02 Breytt ástand skv. tillögu að deiliskipulagi Suðurlandsbrautar vegna Borgarlínu

Samkvæmt tillögunni er gert ráð fyrir að akreinum fyrir almenna bílaumferð verði fækkað úr tveimur í eina í hvora átt og að hámarkshraði verði lækkaður úr 60 km/klst. í 40 km/klst.

Afkastageta einnar akreinar í þéttbýli við mjög góð skilyrði og 40 km/klst. hámarkshraða er almennt metin allt að 1.600 bifreiðar á klukkustund. Heildarafkastageta Suðurlandsbrautar yrði því, með einni akrein í hvora átt, um 3.200 bílar á klukkustund í báðar áttir.

Ef jafnframt er tekið tillit til tafa vegna umferðarljósa, og afkastagetan lækkuð um 50% í samræmi við hefðbundnar forsendur, yrði raunhæf afkastageta um 1.600 bílar á klukkustund samtals í báðar áttir. Í þeirri nálgun hefur þó ekki verið tekið tillit til frekari tafa sem líklegt er að hljótist af gönguljósum við biðstöðvar Borgarlínu.

Ljóst er að gönguljós við stöðvar Borgarlínu munu stöðva umferð reglulega. Tíðni vagna er áætluð einn vagn á sjö mínútna fresti í hvora átt, eða samtals allt að 17 ferðir á klukkustund auk strætó á 15 mínúta fresti eða 4 sinnum á klukkustund.. Þetta á við um allar þrjár fyrirhugaðar stöðvar á svæðinu. Af því leiðir að umferð getur stöðvast í nokkrar mínútur á hverri klukkustund við hverja stöð, sem dregur enn frekar úr afkastagetu götunnar.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
Sími 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Við mat á sólarhringsumferð er oft miðað við að hún sé 8–10 sinnum meiri en umferð á mestu klukkustund. Hér er stuðst við margfaldarann 9. Með þeirri forsendu væri afkastageta götunnar um 14.400 bílar á sólarhring, þegar tekið hefur verið tillit til tafa vegna umferðarljósa.

Samkvæmt umferðaspá frá árinu 2024 var gert ráð fyrir yfir 21.000 bílum á sólarhring. Sú spá var endurskoðuð árið 2025 og lækkuð í 17.500 bíla á sólarhring.

Hjólaumferð og hjólreiðastígar

TAFLA 4 Lágmarksbreidd sameiginlegs stígs (S), göngustígs (G) og hjólastígs (H) og leiðbeiningar hvenær ætti að skilja að gangandi og hjólandi vegfarendur. Sé göngustígur þétt upp við samfellda hliðarhindrun svo sem girðingu eða húsvegg er æskilegt að hann sé a.m.k. 0,5 m breiðari en hér kemur fram.

Breidd [m]		Gangandi á klst*				
		<15	15-50	50-100	100-200	>200
Hjólandi á klst *	<15	S: 3,0	S: 3,0	S: 3,0	S: 3,5	S: 3,5
	15-50	S: 3,0	S: 3,0	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,5 H: 2,5
	50-100	S: 3,0	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,5 H: 2,5
	100-300	S: 3,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,5 H: 2,5
	300-750	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,5 H: 3,0
	>750	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,5 H: 3,5

* Áætluð umferð á hámarksklukkustund. Eðlilegt er að horfa nokkur ár fram í tímann við áætlun umferðar.

Mynd.03 Tala: Lágmarksbreidd sameiginlegs stígs (S), göngustígs (G) og hjólastígs (H) og leiðbeiningar hvenær ætti að skilja að gangandi og hjólandi vegfarendur. Sé göngustígur þétt upp við samfellda hliðarhindrun svo sem girðingu eða húsvegg er æskilegt að hann sé a.m.k. 0,5 m breiðari en hér kemur fram.

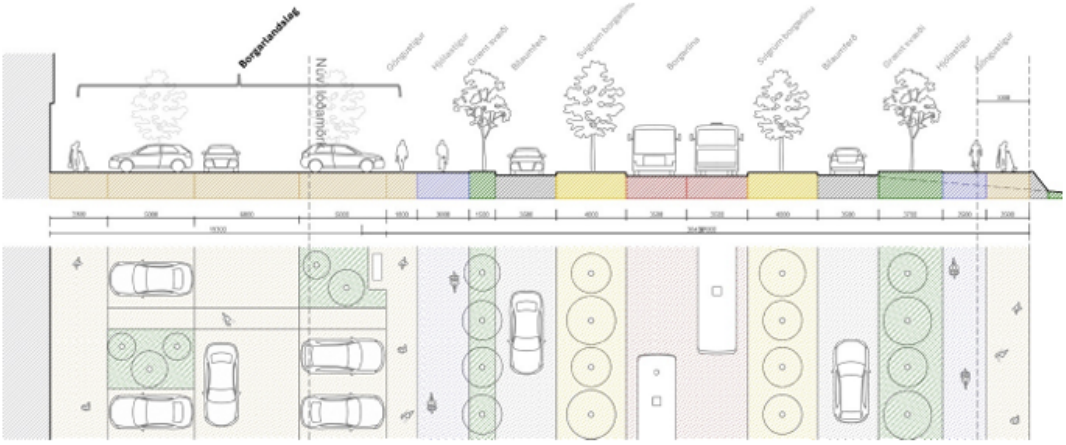
Samkvæmt deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir 2,5–3 metra breiðum hjólreiðastígum beggja vegna Borgarlínu.

Við góð skilyrði má áætla að 1,5 metra breiður hjólastígur í hvora átt, eða samtals 3 metra breiður stígur fyrir umferð í báðar áttir, geti annað um 750 hjólreiðamönnum á klukkustund. Hér er eingöngu átt við einn slíkan stíg öðrum megin við Borgarlínu.

Áætluð hjólaumferð árið 2025 er um 130.000 hjól á ári. Á annatímum getur hún numið allt að 150 hjólum á klukkustund. Gert er ráð fyrir að hlutdeild hjólreiða aukist úr 20% í 30% fram til ársins 2040, sem samsvarar 50% aukningu frá núverandi stöðu. Miðað við þær forsendur gæti hjólaumferð á annatíma orðið um 225 hjól á klukkustund árið 2040. Af því leiðir að einn 3 metra breiður hjólastígur fyrir umferð í báðar áttir, öðrum megin við Borgarlínu, ætti að geta annað þeirri umferð með fullnægjandi hætti.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Færsla á Borgarlínu að Engjateig verði tekin inn sem raunhæfur kostur



Mynd.04 Tillaga að áfangaskiptingu, áfangi 2

Að okkar mati ber að skoða sérstaklega hvort unnt sé að færa legu Borgarlínu með sambærilegum hætti vestan við Vegmúla, að Engjateig, og þegar hefur verið gert austan við gatnamótin. Þar sem legunni hefur þegar verið hnikað austan megin virðist eðlilegt að kanna hvort hófleg færsla, um þrjá metra, geti einnig verið raunhæf vestan megin. Hugsanlegt er að beita sömu lausn, með hlöðnum vegg, og þegar hefur verið mótuð og verður nýtt við útfærslu Borgarlínunnar á Laugavegi eða steypublokkum.

Slík lausn gæti dregið úr röskun á núverandi aðstöðu, einkum hvað varðar aðkomu, bílastæði og starfsemi við götuna, án þess að ganga gegn meginstefnu um sérakreinar Borgarlínu og þróun Suðurlandsbrautar sem borgargötu. Hún gæti jafnframt skapað svigrúm til frekari endurskipulagningar síðar, þegar reynsla hefur fengist af nýju fyrirkomulagi og bílastæðaþörf hugsanlega minnkar.

Við teljum því að þessi útfærsla eigi að vera tekin inn í skipulagsferlið sem raunhæfur valkostur og metin á faglegan og gagnsæjan hátt samhliða annarri útfærslu.

Framkvæmdatími verði leystur með skýrri verndaráætlun fyrir starfsemi og aðgengi

Framkvæmdatími Borgarlínu er ekki aukaatriði heldur sjálfstæður og úrslitaþáttur í því hvort verkefnið geti talist ásættanlegt. Ef gatan verður í reynd lokuð, að hluta eða öllu leyti, í þrjú ár eða lengur, blasir við að rekstrarforsendur starfsemi við hana bresta. Við slíkar aðstæður mun engin eðlileg verslunar- eða þjónustustarfsemi þrífast. Sum fyrirtæki kunna mögulega að flytja starfsemi sína og takmarka tjón sitt, en önnur munu einfaldlega ekki lifa framkvæmdartímann af. Húseigendur verða jafnframt fyrir verulegu tekjutapi vegna skertra eða glataðra leigutekna.

Af þessum sökum er engan veginn nægilegt að vísa almennt til þess að unnt verði að nota svæði núverandi bílastæða sem einhvers konar umferðarlausn á framkvæmdatíma. Slík ráðstöfun er að okkar mati ekki fullnægjandi lausn og mætir hvorki þörfum atvinnustarfsemi, aðgengis né eðlilegs umferðarflæðis. Nauðsynlegt er að gera skýra og trúverðuga verndaráætlun fyrir hvern framkvæmdaráfanga, þar sem fram komi með afdráttarlausum hætti hvernig tryggja eigi aðgengi, rekstrarskilyrði, vörumóttöku, umferð, öryggi og lágmörkun raskana á meðan framkvæmdir standa yfir.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
Sími 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Að okkar mati er ekki nægilegt að leggja fram einungis lokahönnun. Nauðsynlegt er að skilgreina hönnun og framkvæmd fyrir hvern áfanga fyrir sig, með skýrum markmiðum, afmörkuðum vinnusvæðum, tímasetningum, umferðarfyrirkomulagi, hjáleiðum og mótvægisaðgerðum. Án slíkrar áfangahönnunar skapast sú hætta að raunveruleg áhrif verkefnisins verði metin á ófullnægjandi grunni, þar sem tímabundið ástand getur staðið árum saman og haft meiri áhrif á notendur svæðisins en lokalausnin sjálf.

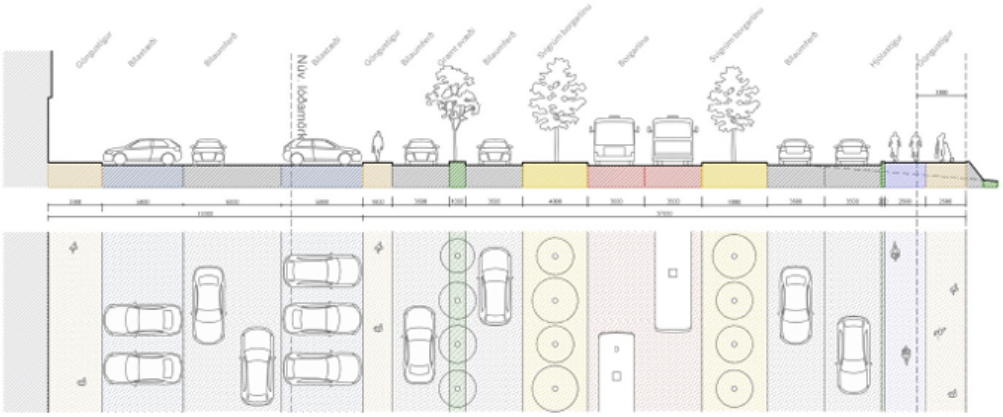
Þetta á sérstaklega við um:

- aðgengi að lóðum, starfsemi og vöruafgreiðslu,
- tímabundin bílastæði og hleðslusvæði,
- öruggar göngu- og hjólaleiðir á framkvæmdatíma,
- stjórn á ryki, hávaða og efnisflutningum,
- leiðarvísun og læsileika fyrir viðskiptavini, starfsfólk og vegfarendur,
- samfellda framvindu framkvæmda þannig að rasksvæði verði ekki stærri en nauðsyn krefur.

Hagaðilar eiga rétt á ítarlegri framkvæmda- og mótvægisáætlun sem sýnir með skýrum hætti hvernig lágmarka eigi tjón og röskun á framkvæmdatíma. Án slíkrar áætlunar er raunveruleg hætta á verulegu tekjutapi, rekstrartruflunum eða jafnvel stöðvun starfsemi fyrirtækja á svæðinu. Ef nýta þarf lóðir sem hjáleiðir eða vinnusvæði þarf jafnframt að skilgreina tímabundin bílastæði og tryggja aðgengi að þjónustu og vöruafgreiðslu allan tímann.

Af þessum sökum teljum við að verkefnið eigi að vera sett fram sem röð skilgreindra framkvæmdaáfanga, þar sem hvert stig sé útfært og metið sem sjálfstætt tímabundið ástand með tilheyrandi gæðakröfum, teikningum og rekstraráætlun.

Niðurstaða



Mynd.04 Tillaga að áfangaskiptingu

Niðurstaða okkar er sú að forsendur deiliskipulagsins séu ekki nægilega traustar, einkum hvað varðar þá ályktun að ein akrein í hvora átt muni geta annað allri þeirri bílaumferð sem gert er ráð fyrir árið 2040.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
Sími 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Samkvæmt framangreindum forsendum virðist slík útfærsla aðeins geta annað um 14.400 bílum á sólarhring, á meðan umferðaspár gera ráð fyrir allt að 21.000 bílum á sólarhring, eða 17.500 bílum þegar tekið hefur verið tillit til áhrifa Sundabrautar. Þá ber einnig að hafa í huga að um er að ræða langtímaspá til 14 ára, sem felur í sér verulega óvissu. Af þeim sökum teljum við eðlilegra að breytingarnar verði innleiddar í áföngum fremur en í einu skrefi.

Að sama skapi teljum við að ekki hafi verið sýnt fram á nauðsyn þess að leggja tvo 3 metra breiða hjólastíga miðað við þá umferðarspá sem lögð er til grundvallar fyrir árið 2040.

Við leggjum því til að í fyrsta áfanga verði áfram tvær akreinar fyrir almenna bílaumferð í hvora átt. Jafnframt verði hönnun svæðisins þannig úr garði gerð að auðvelt verði síðar að breyta syðri akrein í hjólastíg og nýta norðursvæðið sem grænt svæði, ef umferðarspár ganga eftir og jákvæð reynsla fæst af innleiðingu Borgarlínu.

Við leggjum því til eftirfarandi:

1. *Að lagt verði fram sérstakt samgöngumat vegna tillögunnar, eða að öðrum kosti skýr og efnislegur rökstuðningur fyrir því hvers vegna slíkt mat var ekki talið nauðsynlegt.*
2. *Að forsendur um akandi og hjólandi umferð verði endurmetnar með raunhæfum umferðarlíkönum og með tilliti til tafa vegna umferðarljósa, stöðva og gönguljósa.*
3. *Að færsla Borgarlínu vestan við Vegmúla, að Engjateig, verði tekin til skoðunar sem raunhæfur valkostur.*
4. *Að Suðurlandsbraut verði hönnuð með skýrum hætti sem borgargata í samræmi við stefnumótandi markmið um þróunarás, sterk hverfi og mannvænt göturými.*
5. *Að framkvæmdin verði skipulögð og lögð fram í skýrum áföngum, með ítarlegri framkvæmda- og mótvægisáætlun fyrir hvern áfanga.*
6. *Að tryggt verði að aðgengi að lóðum, starfsemi, vöruafgreiðslu og bílastæðum haldist virkt á framkvæmdatíma og að gert verði ráð fyrir viðeigandi mótvægisaðgerðum.*

Með slíkri nálgun teljum við unnt að ná fram betri, vandaðri og varanlegri lausn fyrir borgina, draga úr óþarfa tjóni og röskun, lágmarka ágreining og tryggja að núverandi starfsemi og aðgengi séu ekki sett í óþarfa hættu.

Fylgiskjal 2 – kynning T.ark

REYKJAVÍKURBORG

SUÐURLANDSBRAUT

DEILISKIPULAG BORGARLÍNU

Vinnufundur 01



T.ark

05/02/2026

Verkþættir

Gátlisti

Spurning A: (Spurning 1 í svari borgarinnar)

-Mun Suðurlandsbraut, að teknu tilliti til þeirra breytinga sem lagðar eru til, bera þá umferð sem gert er ráð fyrir?
-Er gerlegt að halda umferð um götuna opinni á framkvæmdatíma með takmörkuðu raski?
-Eru áætlanir um 18 mánaða framkvæmdatíma raunhæfar, miðað við umfang, áfangaskiptingu og umferðarstýringu?

T.ark Verkfræðistofa

Spurning B: (Spurning 3 í svari borgarinnar)

-Er það, eins og haldið er fram í svari borgarinnar, verulega flókið eða óraunhæft að færa „götusniðið“ norðar austan Vegmúla?
-Óskað er eftir tæknilegri yfirferð á öllum röksemdum sem fram koma í svarinu.
-Einnig er óskað eftir því að viðbótarkostnaður slíkrar tilfærslu verði settur í samhengi við heildarkostnað fyrirhugaðra framkvæmda við Suðurlandsbraut.
-Myndi tilfærsla norðar geta dregið úr röskun á framkvæmdatíma?

BETRI SAMGÖNGUR Verkfræðistofa T.ark

Spurning C: (Spurning 4 í svari borgarinnar)

-Er fækkun bílastæða óhjákvæmileg afleiðing Borgarlínu um Suðurlandsbraut, miðað við þá hönnun sem lögð er til?
-Hvernig breytast forsendur ef eingöngu væri lagður göngu- og hjólastígur öðru megin brautarinnar, en ekki beggja vegna?
-Myndi slík útfærsla skapa svigrúm til að halda í fleiri bílastæði og/eða færa götusnið norðar?

T.ark

Spurning D: (Athugasemdir 5 og 6 í svari borgarinnar)

-Myndu undirgöng við stoppistöðvar Borgarlínunnar á Suðurlandsbraut (tvær stöðvar) hafa í för með sér verulega breytingu á kostnaðaráætlun?
-Óskað er eftir mati á stærðargráðu kostnaðar, ásamt ábendingum um helstu tæknilegar áskoranir/áhættu.

Verkfræðistofa

Spurning E:

-Borgarlína: legukostur og rýmisnýting: Mætti spara pláss með því að færa Borgarlínuna norður fyrir Suðurlandsbraut í stað þess að miðjusetja hana?
-Er rétt, með hliðsjón af samræmi í heildarhönnun, að halda áfram með miðjusetta lausn þar sem Borgarlínan verður þannig á leið frá Laugavegi að Kringlumýrarbraut?
-Myndi breyting á legu/útfærslu raska kostnaðaráætlun verulega og ef svo, með hvaða hætti?

T.ark Verkfræðistofa

Spurning F:

-Framkvæmdatímar og samfelld umferðarröskun: Fram kemur í kynningu að framkvæmdir vestan Grensásvegar séu fyrirhugaðar árin 2027–2029, en austan Grensásvegar 2028–2030.
-Er ekki ljóst, út frá umferðarlegum tengslum og flæðisgreiningu, að verulegt rask haldist áfram þótt framkvæmdum ljúki vestan Grensásvegar, meðan framkvæmdir standa austan hans?

BETRI SAMGÖNGUR

Spurning G:

-Hjólastígar, tvístefna vs. einstefna og rýmisráðstöfun: Samkvæmt uppdráttum virðist gert ráð fyrir sama heildarrými fyrir hjólandi umferð og almenna akandi umferð (2 × 6 m fyrir hvort). Munurinn er sá að bæði norðan og sunnan brautar er reiknað með tvístefnu hjólastíg, en fyrir akandi umferð er ein akrein í hvora átt, sitt hvoru megin við Borgarlínu.
-Mælir eitthvað tæknilegt, öryggislegt eða rekstrarlegt gegn því að hafa einstefnu hjólastíga?
-Ef einstefna væri valin, hversu mikið rými gæti þá losnað (eða nýst öðruvísi)?

T.ark

Spurning H:

-Græn svæði og almennt rými utan akbrauta/stíga: Beggja vegna Borgarlínu er lagt til þriggja metra grænt svæði.
-Er þörf á svo miklu rými, og almennt svo miklu plássi fyrir annað en akbrautir eða stíga, miðað við markmið verkefnisins og aðstæður á svæðinu?
-Tengist þetta með beinum hætti möguleikum á rýmisnýtingu og valkostum sem nefndir eru í lið 3 hér að framan?

T.ark

Verkþættir - Gátlisti 05.02.2026

Umferðartölur og afkastageta
Athugun

AFKASTAGETA Í DAG - 2026

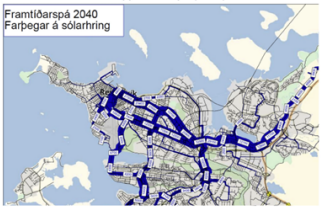
- 60 km hámarkshraði
- 2 akreinar í hvora átt
- *Hvaða áhrif hafa núverandi ljós á umferðaflæði?*

AFKASTAGETA EFTIR ENDANLEGA BREYTINGU - 2040

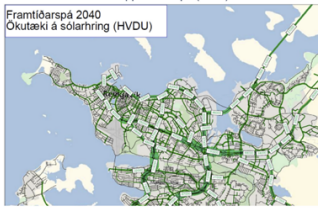
- 40 km hámarkshraði
- 1 akrein í hvora átt
- *Hvaða áhrif hafa framtíðar ljós á umferðaflæði?*
- *Hvaða áhrif hefur tíðni viðkomu Borgalínu (34 stopp á klst.)?*

Fjöldi sem ferðast um Suðurlandsbraut

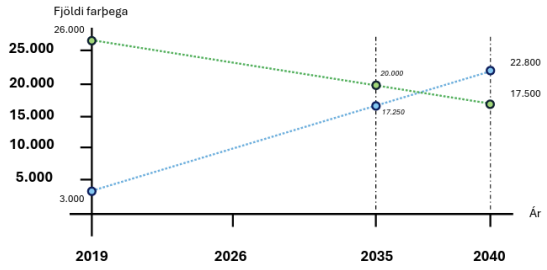
Fjöldi farþega á sólarhring í almenningssamgöngum
→ 2019: 3.000
→ 2040: 21.000 skv. uppfærðri spá (2024)
→ 2040: 22.800 skv. uppfærðri spá (2025)



Fjöldi bíla á sólarhring (HVDU)
→ 2019: 26.000
→ 2040: 21.000 skv. uppfærðri spá (2024)
→ 2040: 17.500 skv. uppfærðri spá (2025)

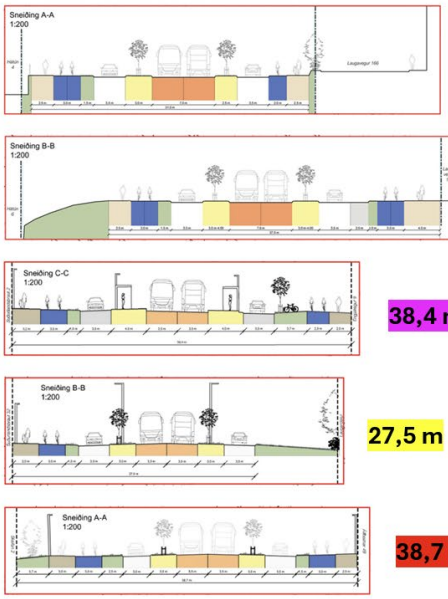


- Hvernig mun umferðaflæði líta út á tímabilinu 2035–2040?
- Er afkastagetan nægileg skv. reiknilíkani fyrir þetta tímabil?
- Skv. kynningarmyndbandi er einnig gert ráð fyrir flæði strætisvagna. Er það einnig tekið með í reiknilíkaninu?
- Skv. umferðagreiningu er gert ráð fyrir tilkomu Sundabrautar. Hversu raunhæft er að byggja á þeirri forsendu og taka það með í reiknilíkanið?



Borgarlínuhönnun
Athugun

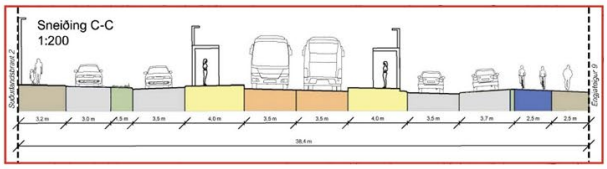




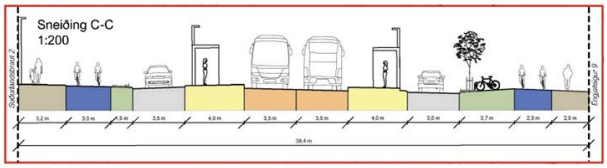


Borgarlína – Lengd sneiðinga 05.02.2026

2030

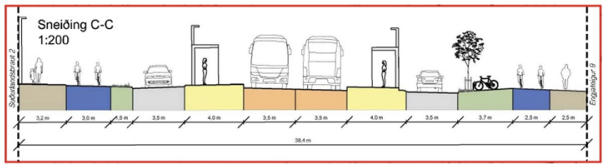


2040



Borgarlína – Áfangaskipting? 05.02.2026

2040

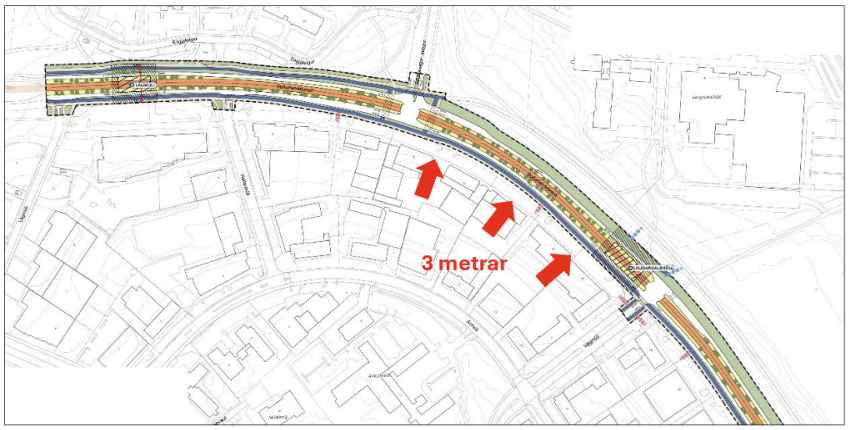


- Er mögulegt að minnka breidd hjóla- og göngustíga meðfram Suðurlandsbraut, úr 3,0 m í 2,5 m og úr 3,2 m í 2,5 m?
- Þá myndum við vinna 1,2 m, ef það gengur upp.

Borgarlínubrautir/sérrými almenningssamgangna – Suðurlandsbraut
• Tvær sérakreinar saman, miðjusettar alla leið í gegnum skipulagsvæðið frá gatnamótum Skeiðarvogs að Lágmúla • Breidd sérrýmis, tvær sérakreinar, með kanti: 7 m

Hjólastígar – Suðurlandsbraut
Lágmarksbreiddir: • Tvístefnu hjólastígar: 3 m samsíða göngustígum • Einstefnustígar: 2 m samsíða göngustígum • Yfirborð slétt Þar sem hjólastígur liggur meðfram eða þverar svæði við stöð eða göngusvæði þarf að tryggja gott aðgengi hjólandi og gangandi vegfaranda með eftirfarandi hætti: • Tryggja gott öryggissvæði bakvið stöðvar

Göngustígar – Suðurlandsbraut
• Almenn breidd göngustíga við Suðurlandsbraut er að lágmarki 2,5 m • Núverandi göngustígar norðan Suðurlandsbrautar eru notaðir eins og hægt er • Yfirborð skal vera slétt, annaðhvort hellulagt eða steypt



- Við teljum rétt að kanna þann kost að færa Borgarlínuna um 3 metra til norðurs, þannig að áhrif á bílastæði við Suðurlandsbraut verði sem minnst.
- Að okkar mati ætti slík hliðrun hvorki að vera verulega kostnaðarsöm né verkfræðilega flókin.
- Hugsanlegt er að beita sömu lausn, með hlöðnum vegg, og þegar hefur verið mótuð og verður nýtt við útfærslu Borgarlínunnar á Laugavegi eða steypublokkum.

2026

⇩

2029-2040

⇩

2040



?



- Hvað gerist á svæðinu á meðan framkvæmdum stendur, þ.e. á tímabilinu 2029–2040?
- Hvaða áhrif munu framkvæmdirnar hafa á fyrirtækin, bæði verslun og þjónustu á 1. hæð og skrifstofur á efri hæðum?
- Um er að ræða um 60.000 m^2 meðfram allri Suðurlandsbraut.

Takk fyrir

39) Daníel Unnsteinn Árnason fh. Eignaumsjón hf.

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Borgarlína 1. lota – Suðurlandsbraut -USK24090201.

Um Eignaumsjón

Eignaumsjón hf. er umsvifamesta fyrirtæki landsins í þjónustu við hús- og rekstrarfélög. Það er brautryðjandi í þessari þjónustu hér á landi og hefur umsjón með daglegum rekstri yfir 1350 félaga með í 32.000 eignarhlutum/fasteignum.

Hjá Eignaumsjón starfar öflugur hópur fólks með fjölbreyttan bakgrunn, menntun, víðtæka reynslu og þekkingu í rekstri fjöleignarhúsa, bæði atvinnu- og íbúðarhúsnæðis. Fjöldi starfsfólks er 70 og áhersla er lögð á vönduð vinnubrögð, teymavinnu, góðan starfsanda, jákvæð samskipti, hagnýtingu upplýsingatækni og umhverfi þar sem starfsfólki líður vel og það er metið að verðleikum.

Eignaumsjón hlaut viðurkenningu VR sem fyrirmyndarfyrirtæki 2025. Fyrirtækið er einnig á lista Viðskiptablaðsins og Keldunnar yfir fyrirmyndarfyrirtæki í rekstri árið 2021-2025, Framúrskarandi fyrirtæki Creditinfo 2024-2025 og hlaut viðurkenningu HR Monitor sem mannauðshugsandi fyrirtæki árin 2023-2025.

Umferð starfsfólks:

Um 85% starfsfólks kemur daglega akandi til vinnu virka daga, eða um 60 af 70 manns. Stærstur hluti þess hóps mun þurfa að koma akandi á bíl þar sem það starfsfólk býr fjarri vinnustað og /eða getur ekki nýtt sér almenningssamgöngur, sjá nánar:

Búseta starfsfólks Eignaumsjónar						
Reykjavík, vesturhluti	9	13%		**Skipting eftir samgöngumáta**		
Reykjavík, austurhluti	24	34%		Akandi	61	87%
Nágrannasveitarfél (4)	29	41%		Strætó	2	3%
Suðurland	4	6%		Gangandi	1	1%
Landsbyggð	3	4%		Hjólandi	2	3%
Erlendis	1	1%		Vinna heima	4	6%
Samtals fjöldi starfsfólks	70	100%		Samtals	70	100%

Umferð viðskiptavina:

Fjöldi viðskiptavina heimsækir daglega skrifstofu Eignaumsjónar, að meðaltali um 30 heimsóknir á dag, en flestir þeirra koma akandi.

Umferð fundargesta - Fundaþjónusta:

Eignaumsjón heldur mikinn fjölda hús- og aðalfunda húsfélaga í sérhannaðri fundamiðstöð á Suðurlandsbraut 30. Fundirnir eru flestir haldnir á virkum dögum á bilinu frá kl. 16:oo til kl. 21:oo. Árið 2025 voru haldnir um 1000 hús- og aðalfundir og sóttu þá um 12.500 eigendur fasteigna á

höfuðborgarsvæðinu. Árið 2026 er gert ráð fyrir að haldnir verði um 1250 slíkir fundir og má ætla að þá sæki um 14-15 þúsund manns. Yfirgnæfandi meirihluti fundargesta kemur akandi úr austurhluta höfuðborgarinnar og nágrannasveitarfélögum en árlega eru um 32.000 eigendur fasteigna boðaðir til funda.

Fundamiðstöð Eignaumsjónar er Suðurlandsbrautar 30 og samanstendur af 5 fundarsölum í 443 m2 húsnæði í bakhúsi með - aðgangi að um 130 bílastæðum í óskiptri sameign hússins.

Samantekt umferðar:

Dagleg umferð akandi virka daga, viðmið mars 2026:			
	fjöldi	hlutf.akandi	
Starfsfólk	61	87%	
Viðskiptavinir	33	90%	
Fundargestir	128	100%	
Alls akandi pr.virkan dag	**222**	94%	

Taflan sýnir að um 220 koma daglega akandi á Suðurlandsbraut 30 einungis á vegum Eignaumsjónar, sem leigir um 30% hússins.

Einstefna til austurs við húsin á Suðurlandsbraut:

Miðað við útfærslu Borgarlínu verður ekki unnt að taka vinstri beygju á vesturleið af Suðurlandsbraut sem nú er hægt um akstursleið við Heimilistæki (S26). Því má búast torsóttari og tímafrekari akstursleið fyrir starfsfólk, viðskiptavini og fundargesti sem koma frá austurhluta borgarinnar. Slík umferð verður væntanlega um Grensásveg, Ármúla og Vegmúla og síðan upp/austur Suðurlandsbraut í hús nr. 30.

Ætla má að ferðatími meirihluta starfsfólks og viðskiptavina lengist umtalsvert. Samkvæmt skoðanakönnun meðal starfsfólks hyggjast flestir þeirra mæta áfram akandi í vinnu þrátt fyrir aukinn ferðatíma en 20% starfsfólks kvaðst leita sér atvinnu nær heimili.

Röskun á framkvæmdatíma:

Óljóst er hversu lengi framkvæmdir hamla umferð að og frá húsinu Suðurlandsbraut 30 en búast má við að þar verði umtalsverð truflun sem gæti þýtt að starfsfólk verði beðið að vinna heima eða á annarri starfsstöð sem leigja þyrfti undir starfsemina og þjónustuna. Ljóst er að þjónusta og tengsl við viðskiptavini verður með öðrum hætti en nú er og ekki í samræmi við stefnu félagins um persónulega þjónustu.

Umhverfisáhrif:
Lengri ferðatími akandi starfsmanna á vinnustað hefur afar neikvæð umhverfisáhrif.

Tjón:
Eignaumsjón leigði 1.173 m2 hæð á Suðurlandsbraut 30 af Eik-fasteignafélagi í júlí 2024 til allt að 20 ára eða til ársins 2044. Eftir gagngerar 80 millj.króna endurbætur húsnæðisins á kostnað leigutakans Eignaumsjónar er um að ræða frábæran vinnustað hvað varðar búnað og skrifstofuaðstöðu. Fundarmiðstöðin þjónar þar ríkum tilgangi. Áætlað var að umræddar endurbætur væru a.m.k. 10-15 ára fjárfesting.

Kostnaður og verðmæti samnings Eignaumsjónar við Eik-fasteignafélag er metinn þannig: 20 ár x 49,3 m.kr. ársleiga = 985,3 mkr, ásamt 80 m.kr. endurbótum, **alls 1.086,3 m.kr.**

Það lítur út fyrir að forsendur bresti fyrir núverandi nýtingu annars vegar skrifstofunnar og hins vegar fundaraðstöðu.

Fyrir liggur að finna verður nýjan stað fyrir fundamiðstöð Eignaumsjónar með tilheyrandi viðbótarkostnaði og stofnkostnaði.

Kostnaður Eignaumsjónar vegna skuldbindinga við leigusamning húsnæðis, annars vegar minnkandi nýtingar skrifstofuhúsnæðis (20%) og hins vegar þess að þurfa að leita annars húsnæðis á höfuðborgarsvæðinu og sitja jafnframt uppi með fyrri fundaraðstöðu, er áætlaður um 200 milljónir króna á 10 ára tímabili.

Fjárhagslegt tjón á framvkæmdatíma (2 ár)			rýrnun	rýrnun	Heild
	stærð m2	árleg leiga/kostn	nýtingar	virðis á ári	2 ár
Skrifstofa, 20% afföll stf	730	30.660.000	40%	12.264.000	24.528.000
Fundamiðstöð, 50%	443	18.606.000	80%	14.884.800	29.769.600
	1173	49.266.000		27.148.800	**54.297.600**
Fjárhagslegt tjón utan framkvæmdatíma (8 ár)			rýrnun	rýrnun	Heild
	stærð m2	árleg leiga/kostn	nýtingar	virðis á ári	8 ár
Skrifstofa, 20% afföll stf	730	30.660.000	20%	6.132.000	49.056.000
Fundamiðstöð, 50%	443	18.606.000	50%	9.303.000	74.424.000
	1173	49.266.000			**123.480.000**
Fjárfesting rýrnar		Endurbætur	rýrnun	Heild	
	stærð m2	kr 68.200 pr/m2	nýtingar		
Skrifstofa, 20% afföll stf	730	49.786.871	20%	9.957.374	
Fundamiðstöð, 50%	443	30.213.129	50%	15.106.564	
	1173	80.000.000			**25.063.939**
		Heildarvirðisrýrnun út leigutímann			**202.841.539**

Lokaorð:
Hér að ofan er lagt mat á hvert líklegt tjón Eignaumsjónar yrði af þessum völdum og óttast er að vinnustaðurinn verði aldrei sá sami og þjónusta með öðru og lakara sniði.

Óski skipulagsyfirvöld eða aðrir sem fjalla um áhrif Borgarlínu á atvinnustarfsemi og þjónustu við Suðurlandsbraut eftir upplýsingum eða samtali um verkefnið verður því tekið með jákvæðum hætti hér í Eignaumsjón.

Reykjavík 10. mars 2026

Daníel Árnason
framkvæmdastjóri Eignaumsjón hf.

40) Ólafur Stephensen fh. Félags atvinnurekenda

Í viðhengi er umsögn Félags atvinnurekenda. Skjalið er sent aftur vegna villu í fyrra skjali.

FÉLAG ATVINNUREKENDA

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Helena Stefánsdóttir verkefnastjóri
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

SENT Á SKIPULAGSGÁTT

Reykjavík, 12. marz 2026

Efni: Umsögn um tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu um Suðurlandsbraut

Félag atvinnurekenda (FA) vísar til ofangreindrar deiliskipulagstillögu, sem birtist í Skipulagsgátt 29. janúar sl.

FA gætir hagsmuna fjölda fyrirtækja við Suðurlandsbraut og í Múlahverfi. Um er að ræða eitt helzta verzlunar- og þjónustusvæði Reykjavíkur. Á svæðinu starfa vel á annað þúsund fyrirtæki, með a.m.k. 5.500 starfsmenn og yfir 400 milljarða króna veltu. Fyrirtækin eiga að sjálfsögðu mikið undir því að aðgengi að hverfinu sé gott, jafnt fyrir starfsfólk og viðskiptavini, og umferð greið.

Í skipulagsferlinu hefur Reykjavíkurborg átt ýmis samskipti við húseigendur við Suðurlandsbraut. Þeir hafa komið á framfæri margvíslegum sjónarmiðum og tillögum við umhverfis- og skipulagssvið, sem lítið mark virðist hafa verið tekið á. Atvinnurekendum hefur verið sagt að þeir megi koma með tillögur, en þær verði að rúmast innan þess stífa ramma, sem þegar hafi verið ákveðinn. Borgin hefur ekki átt samskipti að eigin frumkvæði við eigendur fyrirtækja í Múlahverfi um fyrirhugaðar breytingar, þótt þær hafi augljós áhrif á hagsmuni þeirra.

Rétt er að taka fram að Félag atvinnurekenda, og félagsmenn þess almennt, styðja eindregið áform um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu, þar með talin áformin um Borgarlínu. Félagið telur hins vegar að stífni borgaryfirvalda við útfærslu Borgarlínu, ekki sízt hvað varðar legu hennar um Suðurlandsbraut, stefni stuðningi við verkefnið í hættu. Að mati félagsins verða borgaryfirvöld að vera reiðubúin að hlusta á áhyggjur, ábendingar og tillögur atvinnurekenda í borginni ef áform um eflingu almenningssamgangna eiga að ganga eftir og njóta stuðnings.

Eftirfarandi eru meginathugasemdir og ábendingar FA.

I. Fækkun akreina á Suðurlandsbraut

Fækkun akreina fyrir bílaumferð á Suðurlandsbraut úr fjórum í tvær er stórlega misráðin. Sú leið er ekki farin á öðrum aðalleiðum Borgarlínu miðað við þær áætlanir, sem FA hefur séð. Það blasir við að þrengri Suðurlandsbraut mun ekki anna umferð, enda gera spár þær, sem skipulagstillögunni fylgja, ekki ráð fyrir að bílum sem fara um götuna fækki mikið á milli áranna 2019 og 2040 (úr 26.000 í 21.000). Þessar spár virðast auk þess byggjast á þeim forsendum að framkvæmdir við Miklubrautargöng, Sæbrautarstokk og Sundabraut gangi eftir. Hins vegar er gert ráð fyrir framkvæmdum við Suðurlandsbraut 2027-2030, en hinar framkvæmdirnar eru mun lengra inni í framtíðinni. Þannig eru framkvæmdir við Miklubrautargöng áformaðar 2032-2038. Rætt hefur verið um að Sæbrautarstokkur yrði gerður 2027-2030, en augljóslega er ekkert vit í að fara við

Skeifunni 11 | 108 Reykjavík | Sími 588 8910
atvinnurekendur@atvinnurekendur.is | www.atvinnurekendur.is
Kt. 530169-5459 | Banki 0151-26-6440

framkvæmdir við hann á sama tíma og við Suðurlandsbrautina. Varðandi Sundabraut er ekkert fast í hendi. Þarna er því verið að byrja á öfugum enda.

Þessi forgangsröðun í framkvæmdum mun að öllum líkindum þýða umferðarteppur og tafir á Suðurlandsbraut og að umferð leiti annarra leiða, t.d. í gegnum Múlahverfið, með tilheyrandi teppum og töfum á því svæði. Af öllu þessu hafa atvinnurekendur í hverfinu stórar áhyggjur.

FA hvetur Reykjavíkurborg til að leita allra leiða til að koma Borgarlínu fyrir á Suðurlandsbraut án þess að fækka akreinum og þrengja stórlega að bílaumferð. Full ástæða til að skoða hvort þörf er t.d. á nýjum hjóla- og göngubrautum sunnan götunnar, eins og gert er ráð fyrir í skipulagstillögunni. Greiðar leiðir fyrir gangandi og hjólandi eru nú þegar norðan götunnar og að mati FA og félagsmanna við Suðurlandsbraut ætti fremur að horfa til þess að bæta aðgengi á gönguleiðinni meðfram byggingunum sjálfum sunnan Suðurlandsbrautar. Þá er ástæða til að endurskoða það rými, sem gefa á gróðri við götuna.

II. Fækkun bílastæða fyrir viðskiptavini

Í skipulagstillögunni er gert ráð fyrir að bílastæðum fyrir framan byggingar á Suðurlandsbraut, sem viðskiptavinir nota helzt, fækki úr 554 í 366, eða um rúmlega þriðjung. Atvinnurekendur við Suðurlandsbraut hafa áhyggjur af því að skortur á bílastæðum við Suðurlandsbraut fæli viðskiptavini frá viðskiptum. Fyrirtæki í Múlahverfi hafa áhyggjur af að viðskiptavinir fyrirtækja á Suðurlandsbraut leggi í vaxandi mæli í hliðargötum Suðurlandsbrautar og öðrum götum í Múlahverfinu, með tilheyrandi álagi á bílastæði fyrirtækja sem þar starfa.

Bent hefur verið á að fallið hafi verið frá áformum um bílastæðahús nærri nýrri Þjóðarhöll í Laugardal, á lóð sunnan við hús ÍSÍ og ÍBR. Bílastæðahús við Þjóðarhöllina hefði getað nýtzt starfsfólki og að einhverju leyti viðskiptavinum fyrirtækja við Suðurlandsbraut. Verði það ekki reist um leið og höllin, blasir hins vegar við að samfara fækkun á bílastæðum við götuna aukist ásókn í þau vegna stórviðburða í Þjóðarhöllinni.

FA hvetur Reykjavíkurborg til að leita leiða til að tryggja að bílastæðum við Suðurlandsbraut fækki ekki, en mæta slíkri fækkun ella með því að reisa bílastæðahús við Þjóðarhöllina.

III. Rask á framkvæmdatíma

Atvinnurekendur við Suðurlandsbraut hafa miklar áhyggjur af því raski, sem fylgja mun breytingum á götunni á framkvæmdatíma. Bent er á skelfileg fordæmi t.d. frá endurnýjun Hverfisgötu, þar sem framkvæmdir töfðust misserum saman með afar neikvæðum afleiðingum fyrir rekstur fyrirtækja við götuna.

Jafnframt hafa atvinnurekendur í hverfinu miklar áhyggjur af því að framkvæmdir við nýju Þjóðarhöllina séu áformaðar á sama tíma og umbreyting Suðurlandsbrautar samkvæmt deiliskipulagstillögunni. Sú staðreynd að reisa verður höllina fyrir árið 2031, þegar Ísland á að halda heimsmeistaramót í handbolta, þýðir að tímabil þessara tveggja framkvæmda skarast að verulegu leyti. Byggingu hallarinnar fylgir veruleg þungaumferð og rask. Þessar aðstæður auka enn á

Skeifunni 11 | 108 Reykjavík | Sími 588 8910
atvinnurekendur@atvinnurekendur.is | www.atvinnurekendur.is
Kt. 530169-5459 | Banki 01515-26-6440

mikilvægi þess að áætlanir séu vandaðar, skýrar, aðgengilegar, kynntar með góðum fyrirvara og að þeim megi treysta.

FA kallar eftir því að þegar endanleg útfærsla breytinganna liggur fyrir, gangist borgin fyrir virku samráði og samtali við fyrirtækin í hverfinu um útfærslu framkvæmda og leitist við að læra af fyrri mistökum. Nauðsynlegt er að fyrirkomulagið verði kynnt með a.m.k. hálfs árs fyrirvara. Um leið þarf Reykjavíkurborg að birta áreiðanlega tímaáætlun fyrir einstaka verkþætti og svæði, þar sem m.a. komi fram hvernig lokunum og aðgangi að húsnæði fyrirtækjanna fyrir viðskiptavini verði háttað. FA undirstrikar enn að þetta samráð verður að fara fram við fyrirtæki í öllu hverfinu, ekki eingöngu við húseigendur á Suðurlandsbraut.

IV. Að lokum

FA leggur áherzlu á að fundnar verði leiðir til að leggja Borgarlínu um Suðurlandsbraut án þess að fækka akreinum úr fjórum í tvær. Sömuleiðis þarf að leita leiða til að draga úr fækkun bílastæða við götuna eða mæta henni með bílastæðahúsi í Laugardal. Að mati félagsins er gríðarlega mikilvægt að læra af mistökum við fyrri endurgerð gatna, t.d. Hverfisgötu, og standa betur að áætlanagerð, samstarfi og samráði við atvinnurekendur við Suðurlandsbraut. FA kallar sömuleiðis eftir því að samráð verði haft við húseigendur og atvinnurekendur bæði við götuna sjálfa og í Múlahverfi og hlustað eftir sjónarmiðum og ábendingum atvinnulífsins.

FA áskilur sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum. Þá er félagið að sjálfsögðu reiðubúið að funda með umhverfis- og skipulagssviði ásamt félagsmönnum sínum í hverfinu.

Virðingarfyllst,



Ólafur Stephensen
framkvæmdastjóri FA

Skeifunni 11 | 108 Reykjavík | Sími 588 8910
atvinnurekendur@atvinnurekendur.is | www.atvinnurekendur.is
Kt. 530169-5459 | Banki 01515-26-6440

41) Jón Ármann Guðjónsson fh. Kísiliðjan hf., Alskila hf., Kollekta ehf. og Lögborg ehf.

Meðfylgjandi er athugasemd við kynnta tillögu fyrir hönd Kísiliðjunnar hf., Alskila hf., Kollekta ehf. og Lögborgar ehf.

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Aðeins skilað á Skipulagsgátt

Fyrir hönd eftirtalinna fyrirtækja sem að undirritaður tengist og eru með rekstur á Suðurlandsbraut 30 er skipulagstillögu merkt USK24090201 um Suðurlandsbraut mótmælt :
Kísiliðjan hf.
Alskil hf.
Kollekta ehf.
Lögborg ehf.

Miðað við útfærslu Borgarlínu verður ekki unnt að taka vinstri beygju á vesturleið af Suðurlandsbraut sem nú er hægt um akstursleið við Heimilistæki (S26). Því má búast torsóttari og tímafrekari akstursleið fyrir starfsfólk, viðskiptavini og fundargesti sem koma frá austurhluta borgarinnar. Slík umferð verður væntanlega um Grensásveg, Ármúla og Vegmúla og síðan upp/austur Suðurlandsbraut í hús nr. 30. Ætla má að ferðatími meirihluta starfsfólks og viðskiptavina lengist umtalsvert. Samkvæmt skoðanakönnun meðal starfsfólks hyggjast flestir þeirra mæta áfram akandi í vinnu þrátt fyrir aukinn ferðatíma en 20% starfsfólks kvaðst leita sér atvinnu nær heimili.

Röskun á framkvæmdatíma:
Óljóst er hversu lengi framkvæmdir hamla umferð að og frá húsinu Suðurlandsbraut 30 en búast má við að þar verði umtalsverð truflun sem gæti þýtt að starfsfólk verði beðið að vinna heima eða á annarri starfsstöð sem leigja þyrfti undir starfsemina og þjónustuna. Ljóst er að þjónusta og tengsl við viðskiptavini verður með öðrum hætti en nú er og ekki í samræmi við stefnu félagins um persónulega þjónustu.
Sporin hræða með t.d. Landsspítalaverkefni sem enginn sér enn fyrir endann á, hvorki í tíma né kostnaði, og fjölmörgum smærri framkvæmdum í Reykjavík sem dregist hafa úr hömlu. Má þar nefna t.d. neðri hluta Hverfisgötu og Vatnsstíg. Hvoru tveggja lítil og afmörkuð verkefni sem lítil eða engin stjórn hefur virst á og drógust úr hömlu, með alvarlegum afleiðingum fyrir þá sem þar stunda rekstur.
Þá hefur ekki verið tekið inn í forsendur RVK að á sama tíma stendur til að reisa þjóðarhöll, sem á að rísa í jaðri Suðurlandsbrautar og Reykjavegar. Framkvæmdir við þessi verkefni bæði á sama tíma munu enn frekar raska um ferð um Suðurlandsbraut og væntanlega þá líka Reykjaveg og Engjateig.
Ekkert hefur verið gefið upp um hvernig staðið verður að framkvæmdum – verður þetta gert í einum áfanga frá Kringlumýrarbraut og upp að Grensásvegi eða bútað niður – verður opið fyrir umferð um Suðurlandsbraut meðan á framkvæmdum stendur ?

Umhverfisáhrif:
Lengri ferðatími akandi starfsmanna á vinnustað og langtíma kyrrstaða bíla í lausagangi hefur afar neikvæð umhverfisáhrif.

Könnun á öðrum möguleikum :
Ekki hefur verið upplýst um hvort að aðrir möguleikar hafi verið kannaði í þaula, svo sem að hafa eina akrein fyrir borgarlínu sem að hefur forgang niður/vestur Suðurlandsbraut í morgunumferðinni og upp/austur Suðurlandsbraut í síðdegisumferð. Eða hvort hægt er að útfæra aðrar leiðir til að færa til akreinar eftir tíma dags, þannig að megi fjölga þeim í þá átt sem umferð er mest eftir tíma dags.

Forsendur Reykjavíkurborgar um umferð og nýtingu:
Í forsendum virðist vera gert ráð fyrir að nýting almenningssamgangna (borgarlínu) fari úr 4% í 12%. Engar upplýsingar liggja fyrir um hvernig sú tala er fundin út. Hingað til hafa auknir fjármunir og átök sem sett hafa verið í gang ekki skilað sér í hærri prósentunýtingu og alls óvíst að þessar breytingar muni skila þeim árangri. Ekkert hefur verið gert t.d. til að „venja“ aðila við að nota strætó, svo sem að allir sem eru í námi fái frítt í strætó og búa þannig til nýja notendur. Skv. ávarpi stjórnarformanns Strætó

árið 2023 voru fargjaldatekjur liðlega 2 milljarðar, sem var um 21% af tekjum og niðurstaða rekstrar sú að meira fé þyrfti í reksturinn eða sem oftast verður fyrir valinu að skerða þjónustuna. Skv. uppfærðri áætlun um borgarlínu er gert ráð fyrir að framkvæmdakostnaður við borgarlínu nemi 136 milljörðum. Hvergi hef ég fundið í fljótu bragði áætlun um kostnað við endurnýjun og fjölgun vagna til að keyra eftir hinum nýju leiðum og engar áætlanir um rekstrarkostnað þeirra, sem að hlýtur að vera umtalsverður. Og sagan hræðir, þar sem að þau átök sem að hingað til hefur verið farið í, hafa ekki skilað sér í hærri prósentunýtingu vagna eða meiri tekjum.

Þá var í upphaflegum kynningum Reykjavíkurborgar um umferðargreiningu miðað við að árið 2019 hafi fjöldi bíla á sólarhring verið 26 þúsund og spáin fyrir 2040 er 21 þúsund bílar, sem að virðist nú hafa verið lækkaður í spá um 17.500 bíla árið 2040. Nú liggur fyrir að miðað við núverandi fjölda, sem að RVK segir að sé um 26 þús. bílar, að á álagstímum morgna og síðdegis er umferð þung og hæg. Það að leggja upp með skipulag til næstu 15 ára, þar sem að gert er ráð fyrir að fækka akreinum um 50%, lækka hámarkshraða úr 60 í 40, fækka beygjuakreinum/afreinum og auka við umferð gangandi og hjólandi um og yfir götuna, virðist vera yfirlýsing RVK um að þegar að framkvæmdum lýkur, hvort sem það verður eftir 3 ár eða 6 eins og virðist vera algengast í framkvæmdum borgarinnar, þá er umferðarmódelið sem að þeir eru að leggja til algjörlega sprungið. Það eru ekki góð vinnubrögð að leggja í verkefni eins og þetta, sem að menn vita að er sprungið áður en lagt er upp í verkefnið.

Bílastæðamál :
Samkvæmt greiningunni er fjöldi bílastæða á lóðum Suðurlandsbrautar 4-32, 1.595. Bílastæði fyrir framan húsin eru sögð 554 og 178 þeirra utan lóðamarka húsanna, á borgarlandi, en 376 á lóðum fasteignanna.
Samkvæmt deiliskipulagstillögunni verða öll bílastæði á borgarlandi fjarlægð og þess utan 10 stæði á lóðum húseigenda. Stæðum fyrir framan húsin fyrir viðskiptamenn fækkar því úr 554 í 366 skv. deiliskipulagstillögunni, eða um 34%.

Engar mótvægisaðgerðir hafa verið kynntar til að leysa úr þessum breytingum. Á sama tíma er gert ráð fyrir að reisa Þjóðarhöll fyrir íþróttir þar sem heldur er ekki gert ráð fyrir neinum bílastæðum. Vel mætti sjá fyrir sér bílastæðahús neðanjarðar á grænum reit gegn orkureitnum, sem gæti haldið grænu útliti með grasþaki ofan á einni hæð ofanjarðar og 2-3 neðanjarðar sem gæti tekið 3-500 bíla. Slíkt hús gæti nýst bæði fyrir íbúðir og fyrirtæki við Suðurlandsbraut auk þess að nýtast fyrir viðburði sem munu fara fram í hinni nýju þjóðarhöll.

Því er skipulagstillögu merkt USK24090201 um Suðurlandsbraut mótmælt.

F.h. eftirtaldra fyrirtækja á Suðurlandsbraut 30

Kísiliðjan hf.
Alskil hf.
Kollekta ehf.
Lögborg ehf.

Jón Ármann Guðjónsson

42) Sturla Gunnar Eðvarðsson fh. Eikar fasteignafélags hf.

Umsögn Eikar fasteignafélags hf. vegna tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu um Suðurlandsbraut

Eik fasteignafélag hf. gerir alvarlegar athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu að deiliskipulagi vegna Borgarlínu um Suðurlandsbraut.

Svæðið við **Suðurlandsbraut 4–32** er eitt stærsta atvinnusvæði Reykjavíkur. Þar eru um **15 atvinnuhúsnæði með um 70.000 m² atvinnuhúsnæði**, þar sem starfa **um 2.400 manns** og árstekjur fyrirtækja nema um **166 milljörðum króna**. Áætlað verðmæti fasteigna á svæðinu er **40–60 milljarðar króna**. Eik á um **35% af heildarfermetrum svæðisins**, eða um **24.000 m²**, og hefur því verulega hagsmuni af þeirri skipulagsbreytingu sem nú er til umfjöllunar.

Skortur á samgöngumati

Tillagan felur í sér verulegar breytingar á einni mikilvægustu samgönguæð borgarinnar. Þrátt fyrir það liggur **ekki fyrir samgöngumat** sem metur áhrif breytinganna á umferðarflæði, dreifingu umferðar á nærliggjandi gatnakerfi, aðgengi að fyrirtækjum og áhrif á vöruflutninga til og frá þeim. Bent hefur verið á að áhrif breytinganna á umferð og aðgengi hafi ekki verið metin með fullnægjandi hætti. Slík greining er að mati félagsins grundvallarforsenda áður en ráðist er í breytingar af þessari stærðargráðu.

Framkvæmdatími og áhrif á atvinnustarfsemi

Framkvæmdir við Borgarlínu á Suðurlandsbraut munu að öllum líkindum standa yfir í nokkur ár. Á framkvæmdatíma er fyrirsjáanlegt að aðgengi að fyrirtækjum skerðist verulega og truflun verði á umferð og vöruflutningum. Slíkar aðstæður geta haft veruleg áhrif á rekstur fyrirtækja á svæðinu. Reynsla af fyrri gatnaframkvæmdum í Reykjavík, meðal annars við Hverfisgötu og Vatnsstíg, sýnir jafnframt að framkvæmdir geta dregist verulega á langinn og haft neikvæð áhrif á atvinnustarfsemi. Ekki liggur fyrir skýr áætlun um framkvæmdir eða áfangaskiptingu verkefnisins

Bílastæði og aðgengi

Samkvæmt tillögunni mun **bílastæðum fyrir framan fyrirtæki við Suðurlandsbraut fækka úr 554 í 366,** eða um **34%.** Fækkunin verður jafnframt **mest á vestari hluta svæðisins, við Suðurlandsbraut 4–16 eða allt að 70 % fyrir framan sum húsin.** Að mati Eikar mun slík fækkun bílastæða skerða aðgengi viðskiptavina og hafa bein áhrif á rekstur fyrirtækja á svæðinu með verulega neikvæmum hætti, þar sem stór hluti starfsemi byggir á greiðu aðgengi með bíl.

Niðurstaða

Með hliðsjón af framangreindu telur Eik að **forsendur skipulagsins séu ekki nægjanlega skýrar** og að áhrif þess á atvinnulíf, umferð og aðgengi hafi ekki verið metin með fullnægjandi hætti.

Félagið telur að áður en tillagan verður samþykkt þurfi að liggja fyrir:

- samgöngumat á áhrifum breytinganna
- skýr og trúverðug framkvæmdaáætlun
- áfangaskipting framkvæmda sem lágmarkar röskun á rekstri

- raunverulegt samráð við fasteignaeigendur og fyrirtæki á svæðinu þar sem **hlustað** er á hagsmunaaðila og **tekið tillit** til þeirra
- að bílastæðum við fyrirtæki á svæðinu verði ekki fækkað
- að akreinum um Suðurlandsbraut verði ekki fækkað

Jafnframt áskilur **Eik fasteignafélag hf. sér rétt til að krefjast bóta vegna þess tjóns sem það kann að verða fyrir vegna þessara stórfelldu breytinga á Suðurlandsbraut og svo vegna fækkunar á bílastæðum** , ef fyrirhugaðar skipulagsbreytingar eða framkvæmdir leiða til fjárhagslegs tjóns bæði fyrir Eik sem eiganda fasteigna sem og leigutaka okkar við SUðurlandsbraut.

Samhliða þessum mótmælum þá skilar félagið inn athugasemdum sem Mörkin logmannsstofa hefur unnið fyrir alla eigendur fasteigna við Suðurlandsbraut 4-32 þar er ítarlega gert grein fyrir athugasemdum allra fasteignaeigenda við Suðurlandsbraut 4-32

43) Ágúst Valfells fh. lóðarhafa Skeifunnar 13a

Umsögn lóðarhafa Skeifunnar 13a er að finna í viðhengi.

Borgarlína 1. lota – Suðurlandsbraut – USK24090201

Umsögn

Skeifan er ein helsta þungamiðja verslunar og þjónustu á höfuðborgarsvæðinu, bæði vegna miðlægrar staðsetningar og þess að þar er að finna fjölbreytta verslun, þjónustu og starfsemi sem þjónar íbúum alls höfuðborgarsvæðisins. **Greitt og öruggt aðgengi** er því lykilforsenda þess að samkeppnishæfni Skeifunnar haldist óskert, bæði fyrir rekstraraðila og neytendur.

Sérstaklega skiptir máli að tryggja gott aðgengi fyrir þá viðskiptavini sem kaupa vörur í því magni eða umfangi að **ferð á bíl er nauðsynleg**. Því er mikilvægt að aðgengi bílaumferðar að svæðinu verði ekki skert, jafnvel þótt markmiðið sé að bæta aðgengi með öðrum ferðamátum samhliða.

Líklegt er að framkvæmdir vegna Borgarlínu við Suðurlandsbraut muni raska aðgengi að Skeifunni á framkvæmdatíma og jafnvel eftir að framkvæmdum lýkur, meðal annars vegna breytinga á umferðarrýmum og mögulegrar fækkunar akreina á Suðurlandsbraut. **Lóðarhafi leggur því ríka áherslu á að sjónarmið eigenda á svæðinu, bæði við Suðurlandsbraut og í Skeifunni, verði tekin alvarlega**, sérstaklega hvað varðar lágmörkun rasks á framkvæmdatíma til að tryggja áframhaldandi rekstrargrundvöll á svæðinu.

Óvissa er eitt það sem reynir mest á rekstur. Verði af framkvæmdinni er því algert lykilatriði að **kortleggja í þaula fyrirfram** hvernig staðið verður að verkinu og tryggja virkt og reglubundið samráð við lóðarhafa. Þetta á jafnt við um framkvæmdina sjálfa, fjármögnun hennar og þær mótvægisaðgerðir sem nauðsynlegar eru til að draga eins og kostur er úr óhjákvæmilegri röskun á framkvæmdatímanum.

Við deilum áhyggjum eigenda fasteigna við Suðurlandsbraut af áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á umferð og aðgengi og **tökum undir þær tillögur sem fram koma í umsögn þeirra**, sem lögð hefur verið fram af Mörkinni lögmannsstofu og T.Ark arkitektum, um að endurskoða hvernig framkvæmdinni skuli háttað til að tryggja sem minnst rask og sem besta niðurstöðu fyrir svæðið í heild.

Reykjavík 12. mars 2026,

Lóðarhafar að Skeifunni 13a

44) Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkurborgar

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur

Reykjavík, 11. mars 2026

HER-202601-6138

Skrifstofa skipulags- og byggingamála
Borgartúni 12-14

105 Reykjavík

Efni: Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um mál nr. 99/2026 í skipulagsgátt, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201. Tillaga að deiliskipulagi.

Vísað er til máls nr. 99/2026 í skipulagsgátt, Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201. Tillaga að deiliskipulagi. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur farið yfir gögn málsins og veitir eftirfarandi umsögn.

HER gerir almennt ekki athugasemdir við deiliskipulagstillöguna en vill taka fram að nauðsynlegt er að skilja eftir rými til að koma fyrir gróðri meðfram akbrautum til að draga úr svifryksmengun, sérstaklega þar sem íbúðarbyggð liggur að götum. Eins þarf að vera rými til að koma fyrir hávaðavörnum ef nauðsynlegt er vegna íbúðarbyggðar.

F.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri í vöktun

45) Villa

Villa. Fjarlægt af skipulagsgátt.

46) Svein Valfells og Sæmundur H. Sæmundsson, fh. Vesturgarðs ehf.

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Varðar: Borgarlína 1. lota – Suðurlandsbraut -USK24090201

Aðeins skilað á Skipulagsgátt

Efni: Umsögn Vesturgarðs ehf. – Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda við Suðurlandsbraut á Skeifusvæðinu

Vesturgarður ehf. er eigandi og rekstraraðili atvinnuhúsnæðis að Skeifunni 13, 13a, 15 og Faxafen 8. Í þessum húsum starfar fjölbreyttur hópur fyrirtækja sem reiða sig á greiða og örugga aðkomu viðskiptavina, starfsfólks og þjónustuaðila að svæðinu.

Verði áform Reykjavíkurborgar og Betri samgangna um fyrirhugaðar framkvæmdir við Borgarlínu og breytingar á umferðarskipulagi Skeifusvæðisins að veruleika mun sú framkvæmd óhjákvæmilega setja umferð og aðgengi í Skeifunni í uppnám. Fyrirsjáanlegt er að fyrirtæki á svæðinu, þar á meðal þau sem starfa í húsnæði Vesturgarðs ehf., verði fyrir verulegu tjóni.

Skeifan er eitt stærsta þjónustu- og verslunarsvæði borgarinnar og byggir rekstur þar að verulegu leyti á því að viðskiptavinir geti nálgast þjónustuna auðveldlega með bíl. Í dag eru bílastæði og greiðar akstursleiðir forsenda fyrir eðlilegum rekstri fyrirtækjanna, og hafa verið það frá upphafi uppbyggingar svæðisins. Þjónusta, verslun og sérhæfð starfsemi sem þar er rekin getur ekki sinnt hlutverki sínu án öruggs aðgengis.

Áform um víðtækar framkvæmdir, lokanir og umferðartakmarkanir á löngu framkvæmdatímabili sem og að framkvæmdatímabili loknu munu óhjákvæmilega leiða til þess að aðgengi að húsum í Skeifunni skerðist verulega. Slík skerðing er sérlega alvarleg fyrir rekstraraðila sem eru háðir komum viðskiptavina og hraðri vöru- og þjónustuflutninga. Fyrirtæki í Skeifunni starfa á samkeppnismarkaði og viðskiptavinir munu í flestum tilvikum velja sér þjónustu þar sem aðgengi er betra. Það er því ljóst að rekstrartekjur munu dragast saman og í mörgum tilvikum skapast hætta á rekstrarstöðvun með tilheyrandi áhrifum á starfsfólk fyrirtækjanna.

Vesturgarður ehf. telur yfirvofandi tjón eigenda og leigutaka innan Skeifunnar verða verulegt, verði framkvæmdunum fram haldið í þeirri mynd sem nú liggur fyrir. Slíku tjóni verður ekki litið fram hjá við undirbúning eða ákvörðun um skipulag og framkvæmd og fellur undir skaðabótaskyldu stjórnvalda samkvæmt 51. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, enda mun röskunin leiða til þess að eignir verða ekki nýttar á eðlilegan hátt í samræmi við hefðbundna notkun sambærilegra eigna.

Fyrirtækið ítrekar mikilvægi þess að gerð verði heildstæð greining á áhrifum framkvæmdanna á rekstur og verðmæti fasteigna í Skeifunni áður en ákvörðun er tekin. Þá krefst Vesturgarður ehf. raunverulegs samráðs við eigendur og rekstraraðila, þar sem teknar verða til skoðunar aðrar framkvæmdaleiðir, hönnunarkostir og framkvæmdaáætlanir sem gætu takmarkað tjón eigenda fasteigna og þeirra sem þar stunda atvinnurekstur.

Reykjavík,

12. mars 2026.

Fyrir hönd Vesturgarðs ehf.

_____

Sæmundur H. Sæmundsson, framkvæmdastjóri

47) Vegagerðin – Höfuðborgarsvæði

Nýtt deiliskipulag
Umsögn Vegagerðarinnar

Móttakandi:	
Sveitarfélag:	Reykjavíkurborg
Nafn:	Helena Stefánsdóttir

Nýtt deiliskipulag:	
Nafn skipulags:	**Borgarlína 1. lota – Suðurlandsbraut – USK24090201**
Hönnuður:	**Yrki arkitektar**
Dags. gagna:	**28.11.2025**
Málsnúmer á skipulagsgátt:	**99/2026**

Síða 1/1

Vegagerðin hefur yfirfarið ofangreint efni með hliðsjón af hlutverki stofnunarinnar.

Vegir sem skipulagið hefur áhrif á:

Nafn vegar:	**Hafnarfjarðarvegur (Kringlumýrarbraut)**
Númer-kafli:	40-00
Vegflokkur:	Stofnvegur
Vegtegund:	A34
Breidd veghelgunarsvæðis *	30m

*mælt til hvorrar handar frá miðlínu vegar.
**sjá Veghönnunarreglur.

Vegagerðin gerir **ekki athugasemdir** við deiliskipulagið en minnir á að hönnun á gatnamótum Suðurlandsbrautar við Kringlumýrarbraut er ólokið.

Því eru möguleg áhrif þeirrar hönnunar á deiliskipulag Suðurlandsbrautar ekki vituð.

Virðingarfyllst
f.h. Vegagerðarinnar
Cecilía Þórðardóttir
Verkefnastjóri hjá Höfuðborgarsvæði

Vegagerðin
Suðurhrauni 3
210 Garðabæ
+354 522 1000

SNI-2306-1

48) Guðmundur Ómar Hafsteinsson fh. Sjónvarpsmiðstöðvarinnar ehf.

Í fylgiskjali eru athugasemdir og mótmæli Sjónvarpsmiðstöðvarinnar ehf., eiganda Suðurlandsbrautar 26, vegna deiliskipulagstillögu fyrir Suðurlandsbraut, Borgarlína 1.

NOVUM
LÖGFRÆÐIÞJÓNUSTA

Reykjavíkurborg
Skrifstofa skipulagsfulltrúa
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

Reykjavík, 12. mars 2026

Varðar: Athugasemdir og mótmæli eiganda Suðurlandsbrautar 26, vegna tillagna um breytingu á deiliskipulagi fyrir Suðurlandsbraut.

Til mín hefur leitað Sjónvarpsmiðstöðin ehf., kt. 680380-0319, Síðumúla 2, 108 Reykjavík, eigandi fasteignarinnar Suðurlandsbraut 26, Reykjavík vegna tillögu um breytingu á deiliskipulagi fyrir Suðurlandsbraut frá Skeiðavogi til Lágmúla, Borgarlína, 1. lota. Með auglýsingu dags. 29. janúar sl. var hagmunaaðilum gefinn kostur á að koma á framfæri athugasemdum við tillögurnar og frestur gefinn í því skyni til og með 12. mars 2026.

Almennt um umsagnaraðila og fasteignir við Suðurlandsbraut.
Umbjóðandi minn er eigandi fasteignarinnar Suðurlandsbraut 26. Reykjavík, sem er verslunarhúsnæði, vel á þriðja þúsund fermetrar að stærð. Húsnæði umbjóðanda míns hýsir nú þrjár verslanir, Heimilistæki, Tölvulistann og verslun Ásbjörns Ólafssonar. Þá eru skrifstofur fyrir öll ofangreind fyrirtæki í húsinu. Daglega fara að meðaltali hundruð viðskiptavina um verslanir í húsnæði umbjóðanda míns og bílaumferð og notkun bílastæða er mikil. Um 50 starfsmenn starfa í húsinu. Að framangreindu virtu er ljóst að umbjóðandi minn og eigendur hans hafa verulegra hagsmuna að gæta varðandi allar breytingar á umferð um Suðurlandsbraut.

Aðstæður við Suðurlandsbraut eru með þeim hætti að sunnan Suðurlandsbrautar frá Suðurlandsbraut 4 – 32 standa fimmtán hús sem bera fleiri húsnúmer. Húsin eiga það öll sammerkt að vera atvinnuhúsnæði fyrir verslun, þjónustu og skrifstofur. Samtals nemur heildarstæð húsnæðisins tæplega 70.000 fermetrum og þar vinna 2.400 manns. Þá liggur fyrir að viðskiptavinir sem sækja þjónustu á Suðurlandsbraut á hverjum degi skipta þúsundum. Er því ljóst að um gríðar stórt atvinnusvæði er að ræða auk þess sem að hagsmunir fyrirtækja á svæðinu af því að viðskiptavinir þeirra komist greiðlega að fyrirtækjunum, sem og að starfsmenn fyrirtækjanna komist vinnu, eru einnig miklir.

Athugasemdir umbjóðanda míns við framkomnar skipulagstillögur.
Áður en lengra er haldið er rétt að taka fram að umbjóðandi minn mótmælir harðlega framkominni deiliskipulagstillögu sem hann telur hafa verulega skaðleg áhrif á verð- og notagildi fasteignar hans, auk þess sem að hún muni valda rekstraraðilum í húsinu verulegu tjóni. Er því krafist að fallið verði frá tillögunni eða hún endurskoðuð að verulegu leiti.

Umbjóðandi minn hefur falið undirrituðum lögmanni að koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og mótmælum við framkomnum tillögum, sbr. ákvæði 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og 5.6.2. gr. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013

Fækkun akreina á Suðurlandsbraut og aðkomuleiða að Suðurlandsbraut 26

Í fyrsta lagi bendir umbjóðandi minn á að í tillögu að deiliskipulagi er gert ráð fyrir að akreinum við Suðurlandsbraut verð fækkað úr fórum í tvær og akbraut fyrir Borgarlínu komi milli akreinanna. Deiliskipulagstillagan felur einnig í sér að aflögð verður vinstribeygja af akbraut Suðurlandsbrautar frá austri til vesturs, inn á bílastæði við Suðurlandsbraut 26 og aðkoma að fasteigninni þannig skert verulega.

Fyrirhuguð breyting á akreinum og akstri um Suðurlandsbraut mun án efa valda umferðaröngþveiti á Suðurlandsbraut, með tilheyrandi töfum og bílaröðum. Fyrir liggur að umferð um Suðurlandsbraut er mikil og á álagstímum er umferðin þannig að allar fjórar akreinarnar eru í fullri notkun og bíll við bíl í báðar áttir. Samkvæmt umferðargreiningu Reykjavíkurborgar fóru 26.000 bílar um Suðurlandsbraut á sólarhring árið 2019. Síðan þá hefur átt sér stað veruleg uppbygging á svæðinu og um tæplega 700 íbúðir íbúða bæst við á Orkureit og lóð Grensásvegar 1. Þá er fyrirhuguð veruleg íbúðauppbygging á svæðinu þar sem nú er Skeifan. Er því annars vegar ljóst að forsendur borgarinnar varðandi bílaumferð um Suðurlandsbraut eru úreltar og stórkostlega vanáætlaðar og hins vegar ljóst að bílaumferð um Suðurlandsbraut mun bara aukast á komandi árum.

Að ofangreindu virtu telur umbjóðandi minn fráleitt að fækka akreinum um helming á Suðurlandsbraut og skapa þannig umferðaröngþveiti fyrir þá bílaumferð sem þarf að komast að verslunum, þjónustufyrirtækjum, skrifstofum og íbúðum sem eru á svæðinu. Sá tími sem það mun taka viðskiptavini að komast í viðkomandi verslun eða til þjónustuaðila mun þar af leiðandi margfaldast.

Leigjendur umbjóðanda míns eru í harðri samkeppni við aðrar tölvu-, raftækja og búsáhaldaverslanir og því ljóst að ef að viðskiptavinir þeirra þurfa að sitja í löngum röðum með tilheyrandi töfum, munu þeir einfaldlega leita annað. Viðskiptavinir leigjenda umbjóðanda míns sem koma úr austri þurfa einnig að taka á sig verulegan aukakrók, því ekki verður lengur hægt að taka vinstribeygju inn á bílastæði umbjóðanda míns af akreinum frá austri til vesturs. Þurfa þeir því að aka að Vegmúla og taka þar U beygju, sem í miklum umferðarþunga er einnig seinlegt. Keppinautar leigjanda umbjóðanda míns, reka verslun í Kópavogi sem er við stofnbraut þar sem er greið aðkoma bíla til og frá og næg bílastæði. Telur umbjóðandi minn því augljóst að viðskiptavinir muni leita á staði þar sem umferð og aðkoma er betri. Mun það valda leigjendum umbjóðanda míns stórtjóni og minnkuðum viðskiptum.

Reykjavíkurborg hefur svarað umræddum áhyggjum umbjóðanda míns með því að viðskiptavinir muni ferðast í verslanir í húsinu með Borgarlínu. Umbjóðandi minn telur þá afstöðu borgarinnar óraunhæfa og ranga. Umbjóðandi minn bendir á því sambandi að nánast allir viðskiptavinir sem versla í verslunum í húsnæði umbjóðanda míns nota einkabíla þegar þeir koma í verslanir í húsinu. Er þetta þrátt fyrir að við Suðurlandsbraut

stoppi nokkrar leiðir Strætó. Umbjóðandi minn fær því ekki séð að bylting verði á þessu með tilkomu Borgarlínu. Hefur borgin sömuleiðis ekki getað lagt fram nein gögn eða haldbærar rannsóknir sem að styðja þessar fullyrðingar.

Umbjóðandi minn bendir einnig á að leigjendur umbjóðanda míns versla með stór tæki svo sem þvottavélar, sjónvörp, ísskápa, tölvuskjái og fleiri vörur sem ógerningur er að ferðast með í strætó eða vögnum Borgarlínu. Þá eru einnig fjölmargar af vörum sem seldar eru í verslunum að Suðurlandsbraut 26, afgreiddar í vöruhúsi í Klettagörðum og því ómögulegt að ljúka viðskiptum við verslanir í húsi umbjóðanda míns með almenningssagöngum. Umbjóðandi minn telur því augljóst að umræddur málflutningur Reykjavíkurborgar er haldlaus.

Að öllu framangreindu virtu telur umbjóðandi minn ljóst að fyrirhugaðar breytingar á deiliskipulagi, sem fela í sér fækkun akreina við Suðurlandsbraut og verulega þrengingu á aðkomumöguleikum að fasteign umbjóðanda míns, að Suðurlandsbraut 26, muni leiða til verulegrar fækkunar viðskiptavina í verslunum húsnæðisins og þar með hruns í veltu leigjenda hans. Liggur því í augum uppi að umræddar tillögur, komi þær til framkvæmdar, munu kippa rekstrargrundvellinum undan verslunum og þar með útleigumöguleikum umbjóðanda míns á húsnæðinu. Mun það valda umbjóðanda mínum verulegu tapi á leigutekjum og verðrýrnun á fasteigninni.

Fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut 26

Í öðru lagi mótmælir umbjóðandi minn harðlega tillögu deiliskipulagsins um fækkun bílastæða. Deiliskipulagstillagan sem óskað er umsagnar um gerir ráð fyrir að bílastæðum fyrir framan fasteign umbjóðanda míns verði fækkað um þriðjung og tekin sú lína af bílastæðum sem liggur að Suðurlandsbrautinni.

Umbjóðandi minn telur augljóst að umræddar breytingar munu fela í sér verulegt tjón fyrir umbjóðanda minn og rýrnun á verðmæti fasteignarinnar. Þá er einnig ljóst að fækkun á bílastæðum, sem verulegur skortur er á fyrir, mun leiða til þess að viðskiptavinir muni ekki koma í verslanir í fasteign umbjóðanda míns, heldur leita annað þar sem eru fleiri bílastæði. Vísast í því sambandi til fyrra dæmis um verslun verslanir samkeppnisaðila leigjenda umbjóðanda míns.

Umbjóðandi minn bendir sömuleiðis á að nýjar tillögur gera ráð fyrir tvístefnu á bílastæðum við fasteignina sem mun leiða til verulegs óhagræðis og umferðarvandamála á bílastæðinu.

Þá telur umbjóðandi minn umrædda breytingu sérstaklega óeðlilega þar sem að Reykjavíkurborg hefur á undanförnum árum skipulagt og selt byggingareiti fyrir á fimmta hundrað íbúðir á Orkureitnum sem er nokkrum húsum frá fasteign umbjóðanda míns. Deiliskipulag fyrir Orkureitinn gerir ráð fyrir að meðaltali 0,6 bílastæðum á íbúð og því ljóst að verulegur skortur er á bílastæðum fyrir íbúa. Umbjóðandi minn hefur fundið verulega fyrir þessu undanfarið ár, en íbúar í umræddum íbúðum hafa ítrekað lagt í miklu mæli í bílastæði fyrir framan verslanir í húsi umbjóðanda míns. Er nú svo komið að umbjóðandi minn mun líklega neyðast til að taka upp gjaldskyldu með ærni fyrirhöfn og

fælingu fyrir viðskiptavini. Í ljósi þessa telur umbjóðandi minn fráleitt að fækka um þriðjung bílastæðum fyrir framan fasteign umbjóðanda míns. Felur slík ákvörðun í sér verulega skammsýni og skort á raunveruleikatengingu, auk augljóss óhagræðis og vandkvæða fyrir umbjóðanda minn.

Þá liggur fyrir að fasteigninni að Suðurlaudsbraut 26 fylgir byggingaréttur ofan á húsið. Við umræddar breytingar og minnkun á lóð fasteignarinnar mun sá byggingaréttur sem nýtingarhlutfall af lóðinni skerðast. Felur sú staðreynd einnig í sér tjón fyrir umbjóðanda minn sem er umtalsvert.

Að öllu framangreindu virtu telur umbjóðandi minn ljóst að framkomin deiliskipulagstillaga og sú fækkun bílastæða, sem hún felur í sér, er til þess fallin að valda umbjóðanda mínum, sem og verslunum að Suðurlandsbraut 26, stórtjóni. Felur tjónið í sér rýrnun á verðmæti fasteignarinnar sem og fækkun viðskiptavina í verslunum í húsinu.

Málsmeðferð Reykjavíkurborgar

Í þriðja lagi gerir umbjóðandi minn alvarlegar athugasemdir við málsmeðferð og kynningu Reykjavíkurborgar á fyrirhuguðum breytingum á deiliskipulagi. Fyrir liggur að hagsmunaaðilar og eigendur fasteigna við Suðurlandsbraut voru boðaðir á kynningarfundi í apríl 2025, október 2025 og desember 2025. Á fundina mættu aðallega starfsmenn Borgarlínu og utanaðkomandi ráðgjafafyrirtækja. Engir kjörnir fulltrúar mættu til fundar við eigendur.

Á umræddum fundum voru settar fram alvarlegar athugasemdir við deiliskipulagsdrög sem þá lágu fyrir og voru nokkurn vegin samhljóða núverandi tillögum. Á öllum fundum fulltrúa borgarinnar með eigendum komu fram einróma alvarlegar athugasemdir og mótmæli við fyrirhuguðum tillögum. Bentu eigendur allir á að tillögurnar myndu skapa umferðaröngþveiti við götuna og valda eigendum miklu tjóni. Komu á fundunum fram allar þær athugasemdir sem að ofan hafa verið raktar.

Þá setti umbjóðandi minn og aðrir eigendur fram fjölmargar tillögur um breytingar og aðrar lausnir á legu Borgarlínu, t.d. að hún yrði færð norður fyrir Suðurlandsbraut eða að tekið yrði stærra svæði undir Borgarlínu, inn í Laugardal, þannig að halda mætti fjórum akreinum á Suðurlandsbraut.

Umbjóðendur mínir og aðrir eigendur óskuðu bókað í fundargerð um afstöðu þeirra. Sömuleiðis sendi undirritaður lögmaður sérstakar athugasemdir með tölvupósti, dags. 17. nóvember 2025 þar sem athugasemdum eigenda var lýst. Þá var ítrekað óskað eftir að athugasemdunum og mótmælum yrði komið á framfæri við kjörna fulltrúa, sem og að þeir kæmu til fundar við eigendur.

Það er skemmst frá því að segja að á öllum fundunum sættu tillögur eigenda mikilli mótstöðu og voru þær slegnar af sem ómögulegar eða í andstöðu við hugmyndir um Borgarlínu. Þá var gert lítið úr áhyggjum eigenda um verðrýrnun eigna þeirra og erfiðleika varðandi aðgengi viðskiptavina og starfsmanna að atvinnuhúsnæði við Suðurlandsbraut. Varð því ljóst af umræddum fundum að þegar hafði verið tekin

ákvörðun um fyrirkomulag og útfærslu á Borgarlínu og umræddir samráðsfundir voru fyrst og fremst hugsaðir þannig að hægt væri að segja að samráð hafi verið haft við eigendur.

Þess ber þó að geta að gerð var lítileg breyting á tillögunum og akbrautirnar færðar um nokkra metra inn í Laugardalinn (þótt áður væri búið að ítrekað að það væri ekki hægt) þannig að hægt væri að koma við fleiri bílastæðum á lóðum en upphaflega var gert ráð fyrir. Umrædd breyting var þó óveruleg og hefur eingin áhrif á það umfang tjóns sem að fyrirhugaðar breytingar munu valda.

Það var svo endanlega ljóst við auglýsingu á tillögu að deiliskipulagi að ekki var ætlunin að verða við mótmælum, tilmælum eða ábendingum eigenda við Suðurlandsbraut heldur voru tillögurnar lagðar fram nánast óbreyttar frá fyrstu kynningu.

Umbjóðandi minn bendir á að skv. 5.2.1. gr. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013, ber sveitarfélögum að hafa samráð við eigendur nærliggjandi fasteigna og fasteigna á svæðinu. Telur umbjóðandi minn að í orðalaginu samráð skv. reglugerðinni felist að stjórnvöldum beri skylda til að taka raunverulegt tillit til lögmætra sjónarmiða og mótmæla sem fram koma af hálfu eigenda. Skylda til samráðs er því ekki formregla um skyldu til að halda samráðsfundi heldur efnisregla sem felur í sér að sveitarfélögum ber við samráð að taka tillit til hagsmuna eigenda og ber að haga skipulagstillögum í samræmi við hagsmuni eigenda.

Þrátt fyrir að stjórnsýslulög nr. 37/1993 gildi ekki um deiliskipulög gilda ólögfestar meginreglur stjórnsýsluréttar um meðalhóf og lögmæti um málsmeðferðina, sjá í þessu sambandi úrskurð UUA í máli nr. 101/2014. Sömuleiðis verður að taka tillit til að eignarréttur fasteignareigenda er stjórnarskrárvarinn og verður aðeins skertur ef málefnalög og lögmæt sjónarmið búa að baki slíkri skerðingu. Umbjóðandi minn telur framkomna tillögu ganga miklu mun lengra en tilefni er til og skerða hagsmuni fasteignareigenda umfram nauðsyn. Er því ljóst að tillögurnar brjóta gegn meðalhófsreglu stjórnsýsluréttar. Þá felur deiliskipulagstillagan einnig í sér ólögmæta skerðingu á eignarétti umbjóðanda míns.

Umbjóðandi minn telur því að málsmeðferð og einhliða ákvörðun Reykjavíkurborgar um gerð og legu skipulags við Suðurlandsbraut, og höfnun borgarinnar á því að koma til móts við eigendur, brjóta gegn reglum um málsmeðferð skipulagstillagna og er hún því ólögmæt.

Tillögur um breytingar á framkomnu skipulagi.

Þrátt fyrir mótmæli umbjóðanda míns og afstöðu hans til framkominnar deiliskipulagstillögu, vill hann benda á að hægt er að gera breytingar á framkominni deiliskipulagstillögu til að koma til móts við eigendur og minnka verulega það tjón sem að verður af fyrirhuguðum breytingum og lagningu Borgarlínu um Suðurlandsbraut.

Umbjóðandi minn bendir á að til norðurs við Suðurlandsbraut, frá gatnamótum Suðurlandsbrautar og Grensásvegar að gatnamótum Suðurlandsbrautar og

Kringlumýrarbrautar er opið svæði sem taka má undir Borgarlínu. Annars vegar er hægt að halda akbrautum um Suðurlandsbraut óbreyttum og leggja Borgarlínu norðan við núverandi akbrautir. Tengja má síðan Borgarlínu við húsin sunnan Suðurlandsbrautar með undirgöngum eða göngubrúm. Hins vegar má leggja Borgarlínu milli akreinanna, en þá halda tveimur akreinum sitt hvorum megin við Borgarlínu.

Umbjóðandi minn mótmælir að hæðarmunur eða nálægð við gatnamót komi í veg fyrir þetta, enda hægt að byggja stoðveggi eða jafna hæðarmun á svæðinu. Ef Borgarlína verður lögð norðan við Suðurlandsbraut, en tengd við fasteignir sunnan við Suðurlandsbraut með undirgöngum, er sömuleiðis ekkert því til fyrirstöðu að Borgarlína standi lægra í landinu

Í þessu sambandi er einnig á það bent að hægt er að takmarka landsvæði sem fer undir Borgarlínu og akbrautir, með því að taka eða minnka umferðareyjar eða gróðurbelti sem liggja eiga milli akreina og þannig koma fyrir nauðsynlegum akreinafjölda á minna svæði.

Ofangreindar tillögur eru raunhæfar tillögur sem að myndu sameina kosti Borgarlínu og núverandi fyrirkomulag bílaumferðar á Suðurlandsbraut og þannig tryggja hagsmuni fasteignareigenda og fyrirtækja á svæðinu.

Bótaábyrgð Reykjavíkurborgar og tjón eigenda.
Eins og áður hefur verið rakið telur umbjóðandi minn ljóst að hinar auglýstu deiliskipulagstillögur muni valda honum, sem og leigjendum hans verulegu tjóni. Ber þar helst að nefna að skert aðgengi mun valda þess að eftirspurn eftir húsnæði hans sem er að stærstum hluta verslunarhúsnæði verður mun minni. Fyrirséð er að þær verslanir sem í húsinu eru verði að minnka umsvif sín eða leita að öðru húsnæði. Leiguverðmæti fasteignarinnar og möguleikar hans á útleigu munu þar af leiðandi minnka og þar með verðmæti fasteignar umbjóðanda míns.

Samkvæmt 1. og 2. mgr. 51. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 ber sveitarfélag skaðabótaábyrgð gagnvart fasteignareigendum vegna rýrnunar á verðmæti fasteigna að völdum skipulagsbreytinga. Sömuleiðis getur sveitarfélag orðið skaðabótaskylt vegna rekstrartjóns.

Verði hinar auglýstu skipulagstillögur samþykktar óbreyttar mun umbjóðandi minn sækja rétt sinn gangvart borginni að fullum þunga og krefjast skaðabóta vegna þess tjóns sem þær fela í sér og áður hefur verið rakið.

Sömuleiðis áskilur umbjóðandi minn sér rétt til að kæra málsmeðferðina og deiliskipulagið til Úrskurðarnefndar í umhverfismálum og krefjast ógildingar á skipulaginu, sbr. 2. gr. laga nr. 130/2011 um úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála.

Mótmæli annarra eigenda og leigutaka við Suðurlandsbraut.
Umbjóðandi minn vill að lokum benda á að fjölmargir aðrir aðilar hafa sett fram mótmæli við framkomnum tillögum, sbr. athugasemdir Markarinnar lögmannsstofu f.h. eigenda

Suðurlandsbrautar 4-32 sameiginlega, dags. 12. mars 2026, sem og athugasemdir Félags atvinnurekenda, dags. 12. mars 2026. Umbjóðandi minn tekur undir allar þær athugasemdir, mótmæli og tillögur til úrbóta sem þar koma fram og gerir þær að sínum.

Þá eru ítrekuð mótmæli og athugasemdir sem að umbjóðandi minn setti fram í mótmælum við skipulagsáætlun með bréfi, dags. 15. desember 2021.

Athugasemdum þessum ásamt fylgigögnum er skilað í skipulagsgátt Reykjavíkurborgar.

Virðingarfyllst,



Guðmundur Ómar Hafsteinsson hrl.

Meðfylgjandi eru eftirfarandi gögn:

1. Athugasemdir umbjóðanda míns vegna skipulagsáætlunar, dags. 15. desember 2021.
2. Athugasemdir í tölvupósti vegna fundargerðar kynningarfundar, dags. 17. nóvember 2025.

Fylgiskjal 1 - Athugasemdir vegna skipulagslýsingar fyrir Suðurlandsbraut dags. 15. des 2021

Reykjavíkurborg
Skrifstofa skipulagsfulltrúa
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

Reykjavík, 15. desember 2021

Varðar: Athugasemdir eiganda Suðurlandsbrautar 26, vegna skipulagsáætlunar fyrir Suðurlandsbraut og Laugaveg.

Til mín hefur leitað Sjónvarpsmiðstöðin ehf., kt. 680380-0319, Síðumúla 2, 108 Reykjavík, eigandi fasteignarinnar Suðurlandsbraut 26, Reykjavík vegna fyrirhugaðra breytinga á deiliskipulagi fyrir göturými Suðurlandsbrautar og Laugavegs vegna Borgarlínu, skv. skipulagsáætlun sem samþykkt var á fundi samgöngu- og skipulagsráðs Reykjavíkurborgar þann 10. nóvember 2021.

Í auglýsingu um kynningu á skipulagslýsingunni var óskað eftir athugasemdum fasteignareigenda á svæðinu og frestur gefinn til 15. desember 2021 í því skyni.

Umbjóðandi minn er eigandi fasteignarinnar Suðurlandsbraut 26, Reykjavík, sem er verslunarhúsnæði, vel á þriðja þúsund fermetrar að stærð. Húsnæði umbjóðanda míns hýsir nú þrjár verslanir, Heimilistæki, Tölvulistann og Innlifun innréttingaverslun. Verslanirnar Heimilistæki og Tölvulistinn eru í eigu systurfyrirtækja umbjóðanda míns. Daglega fara hundruð viðskiptavina um verslanir í húsnæði umbjóðanda míns og bílaumferð og notkun bílastæða er mikil. Að framangreindu virtu er ljóst að umbjóðandi minn og eigendur hans hafa verulegra hagsmuna að gæta varðandi allar breytingar á umferð um Suðurlandsbraut.

Í þriðja kafla fyrirliggjandi skipulagslýsingar, er fjallar um áherslur og fyrirætlanir við gerð fyrirhugaðs deiliskipulags, segir eftirfarandi um breytingar sem ætlunin er að gera á umferð og bílastæðum um Suðurlandsbraut:

„Í frumdragaskýrslu Borgarlínunnar er lagt út með þá útfærslu að akreinum fyrir bílaumferð verði fækkað úr fjórum akreinum í tvær. Gert er ráð fyrir að sérrými borgarlínunnar verði að mestu miðlæg og ein akrein í hvora átt fyrir bílaumferð. Sú breyting er einnig lögð til að vinstri beygjur verði ekki lengur mögulegar nema á hluta gatnamóta.

Samhliða breytingum á göturýminu er gert ráð fyrir að bílastæðum fækki við Suðurlandsbraut. Þær aðgerðir sem lagðar eru til samhliða þessum breytingum eru til þess fallnar að auka gæði umhverfisins og bæta aðgengi við götuna. Er þá ekki síst horft á aðgengi virkra ferðamáta meðfram Borgarlínunni og að henni frá aðliggjandi hverfum. Meðfram skipulagssvæðinu eru fjölmargir þróunarreitir þar sem gert er ráð fyrir

talsverðri uppbyggingu íbúða, skrifstofu og þjónustu. Einnig eru mikil tækifæri til að virkja suðurhluta Laugardalsins og tengja hann betur við nærumhverfi sitt sunnan við Suðurlandsbraut."

Einnig kemur fram í skipulagslýsingunni að:

„Fækkun akreina fyrir bílaumferð við Suðurlandsbraut er stór breyting frá núverandi aðstæðum og liggur fyrir að þessi tiltekna breyting er ekki óumdeild. Skýra þarf hvaða valkostir eru til staðar og sýna hvernig óbreytt umferðarrýmd fyrir bíla á götunni hefði áhrif á greiðfærni borgarlínunnar og gæði borgarumhverfisins við Laugardal."

Umbjóðandi minn hefur farið yfir fyrrnefnda skipulagslýsingu, sem og frumdragaskýrslu fyrstu lotu Borgarlínunnar. Er það eindregin afstaða umbjóðanda míns að fyrirhugaðar breytingar á Suðurlandsbraut, þ.e. aðallega fækkun akreina úr fjórum í tvær og aflögn vinstribeygja, sem og fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut, séu algerlega óásættanlegar og til þess fallnar að valda fasteignareigendum og verslunareigendum við Suðurlandsbraut stórtjóni.

Varðandi fyrirhugaða fækkun akreina á Suðurlandsbraut og þær fyrirætlanir að Borgarlína verði miðlæg milli tveggja akreina í sitt hvora átt, er það afstaða umbjóðanda míns að sú breyting muni leiða til þess að umferðaröngþveiti skapist á götunni með tilheyrandi töfum og vandræðum fyrir viðskiptavini verslana við Suðurlandsbraut að komast til og frá verslununum. Mun þetta óhjákvæmilega hafa það í för með sér að viðskiptavinum fækkar eða leita frekar til samkeppnisaðila, með tilheyrandi fjárhagslegu tjóni fyrir verslunareigendur. Telja verslunareigendur að um verulegt fall á veltu geti verið að ræða.

Samhliða þessu telur umbjóðandi minn ljóst að húsnæði hans að Suðurlandsbraut 26, sem eingöngu er verslunarhúsnæði, muni samhliða falla í verði sem og muni leigumöguleikar sem og fjárhæð leigu óhjákvæmilega minnka vegna þessara fyrirhuguðu aðgengistakmarkanna.

Umbjóðandi minn telur að í umræddum skipulagstillögum sé algerlega litið framhjá því að verslanir við Suðurlandsbraut, sem og í aðliggjandi götum svo sem Ármúla og Skeifunni, eru margar hverjar stórverslanir, sem valið hafa verslunum sínum stað út frá þeirri staðreynd að þar sé aðgengi fyrir fjölda viðskiptavina með tilheyrandi umferðaraðgengi og bílastæðum. Telur umbjóðandi minn að fyrirliggjandi skipulagslýsing feli í sér algeran forsendubrest hvað þennan mikilvæga þátt varðar og muni valda verslunum eins og reknar eru í húsnæði umbjóðanda míns verulegu tjóni. Má skipulagsyfirvöldum og Reykjavíkurborg vera þetta að fullu ljóst.

Hvað varðar það fyrirkomulag sem lagt er upp með í skipulagstillögunni, þ.e. einföld akrein í hvora átt sitthvoru megin við tvær borgarlínuakreinar, fær umbjóðandi minn ekki skilið af hverju slíkt fyrirkomulag er lagt til, miðað við þá möguleika sem eru fyrir hendi. Telur umbjóðandi minn það afar slæman valkost, sem á engan hátt tekur mið af núverandi starfsemi við Suðurlandsbraut. Er þetta samdóma álit fjölda fasteigna- og

verslunareigenda við götuna. Umbjóðandi minn bendir á í því sambandi að norðan við Suðurlandsbraut, í Laugardalnum, er nægt svæði til að leggja Borgalínu við hlið núverandi götu sem gæti haldið sér í óbreyttri mynd. Yrði þá Borgarlína viðbót við aðgengi viðskiptavina að starfsemi á Suðurlandsbraut en ekki veruleg skerðing.

Hvað varðar fyrirhugaða fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut, er þeim áformum einnig mótmælt harðlega. Eins og staðan er í dag er nú þegar skortur á bílastæðum við Suðurlandsbraut. Með vísan til fyrri málflutnings er því ljóst að áform þau sem kynnt eru í skipulagstillögunni eru til þess fallin að valda umbjóðanda mínum, sem og öðrum fasteignar og verslunareigendum, verulegu tjóni.

Í áður tilvitnuðum texta í hinni nýsamþykktu skipulagsáætlun kemur fram að borgaryfirvöldum sé ljóst að fyrirhugaðar breytingar séu ekki óumdeildar. Eins og hér hefur verið rakið telur umbjóðandi minn ljóst að hægt sé að taka mun dýpra í árinni og segja að mikil andstaða sé meðal fasteignar- og verslunareigenda sem og annarra atvinnurekenda við Suðurlandsbraut við fyrirhugaðar breytingar á deiliskipulagi. Í ljósi þess er þess krafist af hálfu umbjóðanda míns og verslunareigenda að Suðurlandsbraut 26, að fallið verði frá umræddum áformum við deiliskipulagsgerð og settar verði fram nýjar tillögur sem gerir ráð fyrir: *„óbreyttri umferðarrýmd fyrir bíla á götunni“* og þannig komið í veg fyrir stórtjón fasteignar- og verslunareigenda.

Umbjóðandi minn vill að lokum taka það fram að hann telur að verði fyrirhugaðar breytingar að raunveruleika, muni þær leiða til bótaskyldu Reykjavíkurborgar, skv. 1. og 2. mgr. 51. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Áskilur umbjóðandi sér allan rétt til að leita réttar síns hvað það varðar.

Bréf þetta er sent með tölvupósti á netfangið skipulag@skipulag.is. og óskast móttaka þess staðfest.

Virðingarfyllst,

Guðmundur Ómar Hafsteinsson hrl.

Fylgiskjal 2 – Athugasemdir í tölvupósti kjölfar kynningarfundar dags. 17. nóvember 2025

Guðmundur Ómar Hafsteinsson

Frá: Guðmundur Ómar Hafsteinsson
Sent: 17 November 2025 17:10
Til: 'Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir'
Efni: RE: Suðurlandsbraut / Borgarlínan - nr. 18, 24, 26, 28 og 30

Sæl

Undirritaður gætir hagsmuna Heimilistækja þinglýsts eiganda Suðurlandsbrautar 26, Reykjavík og lóðarhafi.

A. Minnispunktar af fundi 2. október 2025.
Þann 14. október var umbjóðendum mínum sendir minnispunktar af fundi sem haldin var þann 2. október að Borgartúni 26. Umbjóðendur mínir hafa farið yfir minnispunkta sem gerðir voru af fundinum, en þar koma ekki fram andmæli umbjóðenda minna við framlögðum tillögum, hvorki um Borgarlínu né tillögu um breytingar frá fyrra skipulagi.

Umbjóðandi minn óskar eftir að **eftirfarandi afstaða hans sem látin var uppi á fundinum, verði tekin upp í fundargerð/minnispunkta fundarins**

Lóðarhafi Suðurlandsbrautar 26, fer yfir að hann telji fyrirhugaðar breytingar á skipulagi Suðurlandsbrautar í heild sinni gallað og til þess fallið að rýra verðmæti fasteigna við götuna. Er þá átt við þá ákvörðun að samhliða lagningu Borgarlínu verði akreinum í sitt hvora átt fækkað úr tveimur í eina og þrengt að möguleikum til að beygja inn á bílastæði við Suðurlandsbraut. Í ljósi umferðarmælinga sem Reykjavíkurborg hefur sjálf látið gera er ljóst að skapast mun umferðaröngþveiti við Suðurlandsbraut sem mun fæla viðskiptavini frá raftækjaverslun hans og þar með valda honum miklu tjóni. Þá telur hann að umræddar breytingar óþarfar og ítrekar fyrri tillögur að tekið verði land úr Laugardalnum undir tvöfalda akreinar og Borgarlínu, þannig að hægt sé að halda umferð um götuna óbreyttri.

Lóðarhafi Suðurlandsbrautar 26 vill einnig bóka undir liðnum Bílastæðagreining að hann telji kynntar tölur úreltar, þar sem að fjöldi íbúa á svæðinu hefur aukist verulega frá gerðri mælingu. Skorar hann á Reykjavíkurborg að gera nýja mælingu á bílastæðanotkun á svæðinu. Bendir hann á að vegna skipulags Reykjavíkurborgar varðandi bílastæðamál á íbúðarhúsum í grenndinni, sem gera ráð fyrir 0,6 bílastæði á íbúð, hafi notkun nýrra íbúa á bílastæðum fyrirtækja í grenndinni stóraukist.

Lóðarhafi Suðurlandsbrautar 26 vil bóka undir liðnum Tillögur hvað varðar lóðir, að þrátt fyrir að tillagan sé betri enn fyrri tillaga sem gerði ráð fyrir meiri skerðingu á bílastæðum, þá er ljóst að um verulega skerðingu á bílastæðum hans er að ræða. Telur hann ótvírætt að skerðingin muni valda honum tjóni í formi minni viðskipta og rýrnunar á verðmæti fasteignarinnar.

B. Tillögur Reykjavíkurborgar um framkvæmdaleiðir við bílastæði að Suðurlandsbraut.
Umbjóðandi minn lóðarhafi Suðurlandsbrautar 26, vill einnig gera eftirfarandi athugasemdir við tillögur sem sendar voru umbjóðanda mínum þann. 11. nóvember sl. Umbjóðandi minn tekur fram að hann telur allar tillögurnar valda honum tjóni og ítrekar fyrri málatilbúnað að það er ósk hans að engin skerðing verði á núverandi bílastæðum fyrir framan hús hans. Í því sambandi að hægt er að færa Suðurlandsbrautina enn lengra til norður en tillögurnar gera ráð fyrir, með tiltölulega lítilli fyrirhöfn, þannig að bílastæði verði óskert.

Hvað varðar einstaka tillögur vill umbjóðandi minn taka fram eftirfarandi.

a) **Tillaga 1**, að borgin taki yfir bílastæði og lóðamörk verði færð að húsvegg. Umbjóðandi minn telur þessa leið ekki þjóna hagsmunum sínum.
b) **Tillaga 2 og 3.** Af þeim tillögum er tillaga 2 ákjósanlegri.

Umbjóðandi minn mun ræða umræddar tillögur frekar á boðum fundi og gefa þá endanlega afstöðu sína varðandi hvaða kost hann telur fýsilegastan.

Umbjóðandi minn telur að lokum einnig rétt að fara fram á að heildarnálgun og tillögurnar á Borgarlínuna verði endurskoðaðar með tilliti til þess að á þeim fundum sem haldnir hafa verið hafa koma fram kröftug mótmæli eigenda fasteigna við götuna og fjölmargar ábendingar um fyrirsjáanlega misbresti á umferð og aðkomu að fasteignum við Suðurlandsbraut. Þá eru einnig ítrekuð þau tilmæli að þessum mótmælum verði komið á framfæri við kjörna fulltrúa í borginni.

Með kveðju / Best regards

Guðmundur Ómar Hafsteinsson
hæstaréttarlögmaður, LL.M. / Supreme Court Attorney, LL.M.
Sími / Tel no. +354 555-1550
gudmundur@novum.is
https://novum.is

NOVUM
LÖGFRÆÐIÞJÓNUSTA

Bæjarlind 4, 201 Kópavogi

Tölvupóstur þessi og viðhengi með honum gætu innihaldið trúnaðarupplýsingar, eingöngu ætlaðar þeim sem hann er stílaður á. Hafi tölvupósturinn ranglega borist yður, vinsamlegast tilkynnið sendanda það, gætið fyllsta trúnaðar og eyðileggið sendinguna.

This e-mail and its attachments may contain confidential and privileged information only intended for the person or entity to which it is addressed. If you are not the intended recipient, you should notify the sender and delete this message. Any disclosure, copying, or distribution of this message, or the taking of any action based on it, is strictly prohibited.

Frá: Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir <hildur@vsb.is>
Sent: 14 October 2025 15:26
Til: Hlíðar Þór Hreinsson <hlidar@ht.is>; Magnús Guðmundsson <magnus@pekron.is>; Sigurður Valtýsson <sv@pekron.is>; Guðjón Ármann Jónsson <gudjon@logborg.is>; Jón Ármann Guðjónsson <jon@logborg.is>; Erling Andersen <erlinga@siminn.is>; helgagr@siminn.is; Ólafur Már Hreinsson <olafur@ht.is>; Guðrún Ragna Yngvadóttir <gudrun@ask.is>; Guðmundur Ómar Hafsteinsson <gudmundur@novum.is>; magnusth@simnet.is; Birgir Þór Birgisson <birgir@reitir.is>; Ólöf Guðbjörg Söebech <olof.gudbjorg.soebech@reykjavik.is>; Ólöf Kristjánsdóttir <olof.kristjansdottir@borgarlinan.is>; Oddrún Helga Oddsdóttir <oddrun.helga.oddsdottir@reykjavik.is>; Betri samgöngur-Atli Björn E. Levy <atli@betrisamgongur.is>; Vilhjálmur Bergs <Vilhjalmur.Bergs@reykjavik.is>; Aron Elí Sævarsson <aron@reitir.is>
Efni: Suðurlandsbraut / Borgarlínan - nr. 18, 24, 26, 28 og 30

Góðan daginn

Í viðhengi er fundargerð og kynning frá fundi varðandi vinnslutillögu að deiliskipulags áætlun Suðurlandsbrautar, haldinn þann 2. október sl.

Næstu skref:
Tillaga að Deiliskipulagi Borgarlínu, Suðurlandsbraut fer fyrir ráðin innan tíðar og í auglýsingu í kjölfarið.
Lóðarhafa við Suðurlandsbraut og Reykjavíkurborg þurfa að sammælast um vegferð. Hver og einn yfirfer tillögu að nýrri útfærslu innan lóða/að deiliskipulagsmörkum Borgarlínu og sendir inn sjónarmið sín.

Kær kveðja / Best regards
Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir
Arkitekt / Skipulagsráðgjafi

VSB
VERKFRÆÐISTOFA

2

49) Guðmundur Ómar Hafsteinsson fh. Heimilistækja, Tölvulistans og Ásbjörns Ólafssonar.

NOVUM
LÖGFRÆÐIÞJÓNUSTA

Reykjavíkurborg
Skrifstofa skipulagsfulltrúa
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

Reykjavík, 12. mars 2026

Varðar: Athugasemdir og mótmæli verslanaeigenda að Suðurlandsbraut 26, vegna tillagna um breytingu á deiliskipulagi fyrir Suðurlandsbraut.

Til mín hafa leitað Heimilistæki ehf., kt. 470400-3070, Tölvulistinn ehf., kt. 590902-2250 og Ásbjörn Ólafsson ehf., kt. 430169-2709, Suðurlandsbraut 26, 108 Reykjavík, leigjendur og verslunarrekendur að Suðurlandsbraut 26, Reykjavík vegna tillögu um breytingu á deiliskipulagi fyrir Suðurlandsbraut frá Skeiðavogi til Lágmúla, Borgarlína, 1. lota. Með auglýsingu dags. 29. janúar sl. var hagmunaaðilum gefinn kostur á að koma á framfæri athugasemdum við tillögurnar og frestur gefinn í því skyni til og með 12. mars 2026.

Almennt um umsagnaraðila og fasteignir við Suðurlandsbraut.
Umbjóðendur mínir eru reka samnefndar verslanir við Suðurlandsbraut 26, Reykjavík, sem er verslunarhúsnæði, vel á þriðja þúsund fermetrar að stærð. Heimilistæki reka verslun með raf- og heimilistæki, Tölvulistinn rekur verslun með raftæki og tölvuvörur, en Ásbjörn Ólafsson verslun með búsáhöld, rekstrarvörur og vörur fyrir hótel og veitingastaði. Þá eru skrifstofur fyrir öll fyrirtækin í húsinu. Daglega fara hundruð viðskiptavina um verslanir í eigu umbjóðenda minna og bílaumferð og notkun bílastæða er mikil. Um 50 starfsmenn starfa í húsinu. Að framangreindu virtu er ljóst að umbjóðendur mínir hafa verulegra hagsmuna að gæta varðandi allar breytingar á umferð um Suðurlandsbraut og aðgengi að verslunum þeirra.

Aðstæður við Suðurlandsbraut eru með þeim hætti að sunnan Suðurlandsbrautar frá Suðurlandsbraut 4 – 32 standa fimmtán hús sem bera fleiri húsnúmer. Húsin eiga það öll sammerkt að vera atvinnuhúsnæði fyrir verslun, þjónustu og skrifstofur. Samtals nemur heildarstæð húsnæðisins tæplega 70.000 fermetrum og þar vinna 2.400 manns. Þá liggur fyrir að viðskiptavinir sem sækja þjónustu á Suðurlandsbraut á hverjum degi skipta þúsundum. Er því ljóst að um gríðar stórt atvinnusvæði er að ræða auk þess sem að hagsmunir fyrirtækja á svæðinu af því að viðskiptavinir þeirra komist greiðlega að fyrirtækjunum, sem og að starfsmenn fyrirtækjanna komist vinnu, eru einnig miklir.

Athugasemdir umbjóðanda míns við framkomnar skipulagstillögur.
Áður en lengra er haldið er rétt að taka fram að umbjóðendur mínir mótmæla harðlega framkominni deiliskipulagstillögu sem þeir telja hafa verulega skaðleg áhrif á rekstur þeirra og aðgengi viðskiptavina að verslunarhúsnæðinu. Er því krafist að fallið verði frá tillögunni eða hún endurskoðuð að verulegu leiti.

Umbjóðendur mínir hafa falið undirrituðum lögmanni að koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og mótmælum við framkomnum tillögum, sbr. ákvæði 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og 5.6.2. gr. skipulagsreglugerðar nr. 90/2013

Fækkun akreina á Suðurlandsbraut og aðkomuleiða að Suðurlandsbraut 26

Í fyrsta lagi benda umbjóðendur mínir á að í tillögu að deiliskipulagi er gert ráð fyrir að akreinum við Suðurlandsbraut verð fækkað úr fórum í tvær og akbraut fyrir Borgarlínu komi milli akreinanna. Deiliskipulagstillagan felur einnig í sér að aflögð verður vinstribeygja af akbraut Suðurlandsbrautar frá austri til vesturs, inn á bílastæði við Suðurlandsbraut 26 og aðkoma að fasteigninni og verslunum umbjóðenda minna þannig skert verulega.

Fyrirhuguð breyting á akreinum og akstri um Suðurlandsbraut mun án efa valda umferðaröngþveiti á Suðurlandsbraut, með tilheyrandi töfum og bílaröðum. Fyrir liggur að umferð um Suðurlandsbraut er mikil og á álagstímum er umferðin þannig að allar fjórar akreinarnar eru í fullri notkun og bíll við bíl í báðar áttir. Samkvæmt umferðargreiningu Reykjavíkurborgar fóru 26.000 bílar um Suðurlandsbraut á sólarhring árið 2019. Síðan þá hefur átt sér stað veruleg uppbygging á svæðinu og um tæplega 700 íbúðir íbúða bæst við á Orkureit og lóð Grensásvegar 1. Þá er fyrirhuguð veruleg íbúðauppbygging á svæðinu þar sem nú er Skeifan. Er því annars vegar ljóst að forsendur borgarinnar varðandi bílaumferð um Suðurlandsbraut eru úreltar og stórkostlega vanáætlaðar og hins vegar ljóst að bílaumferð um Suðurlandsbraut mun bara aukast á komandi árum.

Að ofangreindu virtu telja umbjóðendur mínir fráleitt að fækka akreinum um helming á Suðurlandsbraut og skapa þannig umferðaröngþveiti fyrir þá bílaumferð sem þarf að komast að verslunum, þjónustufyrirtækjum, skrifstofum og íbúðum sem eru á svæðinu. Sá tími sem það mun taka viðskiptavini að komast í viðkomandi verslun eða til þjónustuaðila mun þar af leiðandi margfaldast.

Umbjóðendur mínir eru í harðri samkeppni við aðrar tölvu-, raftækja og búsáhaldaverslanir og því ljóst að ef að viðskiptavinir þeirra þurfa að sitja í löngum röðum með tilheyrandi töfum, munu þeir einfaldlega leita annað. Viðskiptavinir umbjóðenda minna sem koma úr austri þurfa einnig að taka á sig verulegan aukakrók, því ekki verður lengur hægt að taka vinstribeygju inn á bílastæði umbjóðanda míns af akreinum frá austri til vesturs. Þurfa þeir því að aka að Vegmúla og taka þar U beygju, sem í miklum umferðarþunga er einnig seinlegt. Keppinautar umbjóðenda minna sem t.d. reka verslun í Kópavogi, eru í allt annarri stöðu þar sem greið aðkoma bíla er til og frá húsnæðinu og næg bílastæði. Telur umbjóðendur mínir því augljóst að viðskiptavinir muni leita á staði þar sem umferð og aðkoma er betri. Mun það valda umbjóðendum mínum stórtjóni og minnkuðum viðskiptum.

Reykjavíkurborg hefur svarað umræddum áhyggjum umbjóðenda minna með því að viðskiptavinir muni ferðast í verslanir í húsinu með Borgarlínu. Umbjóðendur mínir telja þá afstöðu borgarinnar óraunhæfa og ranga. Umbjóðendur mínir benda á því sambandi að

nánast allir viðskiptavinir sem versla í verslunum umbjóðenda minna nota einkabíla þegar þeir koma í verslanirnar. Er þetta raunin þrátt fyrir að við Suðurlandsbraut stoppi nokkrar leiðir Strætó. Umbjóðendur mínir fá því ekki séð að bylting verði á þessu með tilkomu Borgarlínu. Hefur borgin sömuleiðis ekki getað lagt fram nein gögn eða haldbærar rannsóknir sem að styðja þessar fullyrðingar.

Umbjóðendur mínir benda einnig á að í verslunum þeirra eru seld stór tæki svo sem þvottavélar, sjónvörp, ísskápar, tölvuskjáir og fleiri vörur sem ógerningur er að ferðast með í strætó eða vögnum Borgarlínu. Þá eru einnig fjölmargar af vörum sem seldar eru í verslununum að Suðurlandsbraut 26, afgreiddar í vöruhúsi í Klettagörðum og því ómögulegt að ljúka viðskiptum við verslanir umbjóðenda minna með almenningssagöngum. Umbjóðendur mínir telja því augljóst að umræddur málflutningur Reykjavíkurborgar sé haldlaus.

Að öllu framangreindu virtu telja umbjóðendur mínir ljóst að fyrirhugaðar breytingar á deiliskipulagi, sem fela í sér fækkun akreina við Suðurlandsbraut og verulega þrengingu á aðkomumöguleikum að verslunum þeirra að Suðurlandsbraut 26, muni leiða til verulegrar fækkunar viðskiptavina og þar með hruns í veltu umbjóðenda minna. Liggur því í augum uppi að umræddar tillögur, komi þær til framkvæmdar, munu kippa rekstrargrundvellinum undan rekstri umbjóðenda minna.

Fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut 26

Í öðru lagi mótmæla umbjóðendur mínir harðlega tillögu deiliskipulagsins um fækkun bílastæða. Deiliskipulagstillagan sem óskað er umsagnar um gerir ráð fyrir að bílastæðum fyrir framan verslanir umbjóðenda minna verði fækkað um þriðjung og tekin sú lína af bílastæðum sem liggur að Suðurlandsbrautinni.

Umbjóðendur mínir telja augljóst að umræddar breytingar munu fela í sér verulegt tjón fyrir rekstur þeirra. Þá er einnig ljóst að fækkun á bílastæðum, sem verulegur skortur er á fyrir, mun leiða til þess að viðskiptavinir umbjóðenda minna muni ekki koma á Suðurlandsbraut, heldur leita annað þar sem eru fleiri bílastæði. Vísast í því sambandi til fyrra dæmis um verslun samkeppnisaðila umbjóðenda minna í Kópavogi.

Umbjóðendur mínir benda sömuleiðis á að nýjar tillögur gera ráð fyrir tvístefnu á bílastæðum við fasteignina sem mun leiða til verulegs óhagræðis og umferðarvandamála á bílastæðinu.

Þá telja umbjóðendur mínir umrædda breytingu sérstaklega óeðlilega þar sem að Reykjavíkurborg hefur á undanförnum árum skipulagt og selt byggingareiti fyrir á fimmta hundrað íbúðir á Orkureitnum sem er nokkrum húsum frá verslunum þeirra. Deiliskipulag fyrir Orkureitinn gerir ráð fyrir að meðaltali 0,6 bílastæðum á íbúð og því ljóst að verulegur skortur er á bílastæðum fyrir íbúa. Umbjóðendur mínir hafa fundið verulega fyrir þessu undanfarið ár, en íbúar í umræddum íbúðum hafa ítrekað lagt í miklu mæli í bílastæði fyrir framan verslanir þeirra. Er nú svo komið að eigandi fasteignarinnar í samstarfi við umbjóðendur mína mun líklega neyðast til að taka upp gjaldskyldu með ærni fyrirhöfn og fælingu fyrir viðskiptavini umbjóðenda minna. Í ljósi þessa telja

umbjóðendur mínir fráleitt að fækka um þriðjung bílastæðum fyrir framan verslanir þeirra. Felur slík ákvörðun í sér verulega skammsýni og skort á raunveruleikatengingu, auk augljóss óhagræðis og vandkvæða fyrir umbjóðendur mína.

Að öllu framangreindu virtu telja umbjóðendur mínir ljóst að framkomin deiliskipulagstillaga og sú fækkun bílastæða, sem hún felur í sér, er til þess fallin að valda umbjóðendum mínum, stórtjóni. Felur tjónið í sér fækkun viðskiptavina í verslunum í húsinu og tekjufall.

Málsmeðferð Reykjavíkurborgar
Í þriðja lagi gera umbjóðendur mínir alvarlegar athugasemdir við málsmeðferð og kynningu Reykjavíkurborgar á fyrirhuguðum breytingum á deiliskipulagi. Telja umbjóðendur mínir að verulega hafi skort á samráð við hagsmunaaðila á svæðinu og verslanir og þjónustufyrirtæki sem að verða fyrir miklum áhrifum af breytingunum. Þá hefur ekki verið tekið tillit til óska og mótmæla eigenda fasteigna við Suðurlandsbraut eða annarra hagsmunaaðila í aðdraganda auglýsingar deiliskipulagsins.

Tillögur um breytingar á framkomnu skipulagi.
Þrátt fyrir mótmæli umbjóðenda minna og afstöðu þeirra til framkominnar deiliskipulagstillögu, vilja þeir benda á að hægt er að gera breytingar á framkominni deiliskipulagstillögu til að koma til móts við eigendur og minnka verulega það tjón sem að verður af fyrirhuguðum breytingum og lagningu Borgarlínu um Suðurlandsbraut.

Umbjóðendur mínir benda á að til norðurs við Suðurlandsbraut, frá gatnamótum Suðurlandsbrautar og Grensásvegar að gatnamótum Suðurlandsbrautar og Kringlumýrarbrautar er opið svæði sem taka má undir Borgarlínu. Annars vegar er hægt að halda akbrautum um Suðurlandsbraut óbreyttum og leggja Borgarlínu norðan við núverandi akbrautir. Tengja má síðan Borgarlínu við húsin sunnan Suðurlandsbrautar með undirgöngum eða göngubrúm. Hins vegar má leggja Borgarlínu milli akreinanna, en þá halda tveimur akreinum sitt hvorum megin við Borgarlínu.

Umbjóðendur mínir mótmæla að hæðarmunur eða nálægð við gatnamót komi í veg fyrir þetta, enda hægt að byggja stoðveggi eða jafna hæðarmun á svæðinu. Ef Borgarlína verður lögð norðan við Suðurlandsbraut, en tengd við fasteignir sunnan við Suðurlandsbraut með undirgöngum, er sömuleiðis ekkert því til fyrirstöðu að Borgarlína standi lægra í landinu

Í þessu sambandi er einnig á það bent að hægt er að takmarka landsvæði sem fer undir Borgarlínu og akbrautir, með því að taka eða minnka umferðareyjar eða gróðurbelti sem liggja eiga milli akreina og þannig koma fyrir nauðsynlegum akreinafjölda á minna svæði.

Ofangreindar tillögur eru raunhæfar tillögur sem að myndu sameina kosti Borgarlínu og núverandi fyrirkomulag bílaumferðar á Suðurlandsbraut og þannig tryggja hagsmuni fasteignareigenda og fyrirtækja á svæðinu.

Bótaábyrgð Reykjavíkurborgar og tjón eigenda.
Eins og áður hefur verið rakið telur umbjóðendur mínir ljóst að hinar auglýstu deiliskipulagstillögur muni valda þeim verulegu rekstrartjóni. Ber þar helst að nefna að skert aðgengi mun valda þess að fjöldi viðskiptavina mun minnka og þar með tekjur og velta umbjóðenda minna. Þá er fyrirséð er að þær verslanir sem í húsinu eru verði að minnka umsvif sín eða leita að öðru húsnæði með tilheyrandi rekstrartapi og kostnaði.

Samkvæmt 1. og 2. mgr. 51. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 ber sveitarfélag skaðabótaábyrgð vegna rýrnunar á verðmæti fasteigna að völdum skipulagsbreytinga. Sömuleiðis getur sveitarfélag orðið skaðabótaskylt vegna rekstrartjóns.

Verði hinar auglýstu skipulagstillögur samþykktar óbreyttar mun umbjóðendur mínir sækja rétt sinn gangvart borginni að fullum þunga og krefjast skaðabóta vegna þess tjóns sem þær fela í sér og áður hefur verið rakið.

Sömuleiðis áskilja umbjóðendur mínir sér rétt til að kæra málsmeðferðina og deiliskipulagið til Úrskurðarnefndar í umhverfismálum og krefjast ógildingar á skipulaginu, sbr. 2. gr. laga nr. 130/2011 um úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála.

Mótmæli annarra eigenda og leigutaka við Suðurlandsbraut.
Umbjóðendur mínir vilja að lokum benda á að fjölmargir aðrir aðilar hafa sett fram mótmæli við framkomnum tillögum, sbr. athugasemdir eiganda Suðurlandsbrautar 26, dags. 12. mars 2026, athugasemdir Markarinnar lögmannsstofu f.h. eigenda Suðurlandsbrautar 4-32 sameiginlega, dags. 12. mars 2026, sem og athugasemdir Félags atvinnurekenda, dags. 12. mars 2026. Umbjóðendur mínir taka undir allar þær athugasemdir, mótmæli og tillögur til úrbóta sem þar koma fram og gera þær að sínum.

Virðingarfyllst,

Guðmundur Omar Hafsteinsson hrl.

50) Gunnar Jónsson f.h. eigenda fasteignanna Suðurlandsbraut 4-32

Vinsamlegast finnið í viðhengdu pdf skjali umsögn Markarinnar lögmannstofu hf., fyrir hönd eigenda fasteignanna Suðurlandsbraut 4-32. Einnig er viðhengd umsögn T.Ark arkitekta, sem fylgiskjal.

F.h. Markarinnar lögmannsstofu hf.

Gunnar Jónsson, hrl.

MÖRKIN
LÖGMANNSSTOFA

Suðurlandsbraut 4,
108 Reykjavík

www.law.is
+354 414 4100

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Aðeins skilað á Skipulagsgátt

Borgarlína 1. lota – Suðurlandsbraut -USK24090201.

UMSÖGN

Skipulagstillaga undir ofangreindri yfirskrift var birt til auglýsingar í Skipulagsgátt Reykjavíkurborgar þann 29. janúar sl. Um er að ræða breytingar á deiliskipulagi Suðurlandsbrautar frá Lágmúla í vestri að Skeiðarvogi í austri, sem eru hluti 1. lotu fyrirhugaðrar Borgarlínu. Í auglýsingunni kemur fram að athugasemdum við tillögurnar skuli skila ekki síðar en 12. mars 2026.

Mörkinni lögmannsstofu hf. hefur verið falið að færa fram sameiginlegar athugasemdir eigenda fasteigna frá Suðurlandsbraut 4 að og með Suðurlandsbraut 32. Þær fara hér á eftir.

I. Almennt um Borgarlínuverkefnið.

1. Um er að ræða fyrsta hluta stærstu samgönguframkvæmdar sem í hefur verið ráðist á Íslandi. Að baki býr skipulagssýn eða stefna, sem snýst um að auka þátt almenningssamgangna og annarra ferðamáta en einkabíls, m.a. með því að þrengja verulega að honum.

2. Umfang verkefnisins og nýnæmi gerir það óhjákvæmilega háð mikilli óvissu varðandi skipulag, fjármögnun og framkvæmd.

3. Óvissan um árangur er enn meiri. Mun lífsstíll breytast og fólk kjósa almenningssamgöngur fremur en einkabílinn? Yfirlýst markmið er að hlutur almenningssamgangna aukist úr 4% árið 2015 í 12% árið 2040 og hlutur þeirra sem fara um akandi minnki úr 74% í 58% á sama tíma. Hefur verið gætt að því hver áhrif tækninýjunga svo sem orkuskipta og sjálfkeyrandi bíla verði? Er líklegt að áætlanir um notkun standist og fara þær saman við vilja fólks?

4. Fyrri tilraunir til að auka veg almenningssamgangna auka ekki bjartsýni. Deiliskipulagstillagan og uppdrættir í henni benda til þess að takmarkað mið sé tekið af íslenskum séraðstæðum svo sem fámenni, dreifðri byggð, rysjóttu veðurfari og tiltölulega almennri velmegun sem endurspeglast í bílaeign. Ákvörðun þarf að byggjast á gögnum og staðreyndum en ekki draumsýn um breyttan lífsstíl.

5. Eigendur fasteigna og fyrirtækja við Suðurlandsbrautina eru fjölmargir og ugglaust með mismunandi sýn á Borgarlínu. Hér verður því ekki fjallað um réttmæti verkefnisins eða skynsemi þess að ráðast í það. Til þess liggur pólitísk ákvörðun, sem útfærð hefur verið í samningi á milli ríkisins og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu. Svo mikil verðmæti eru undir og breytingar sem af hljótast svo gagngerar, að verkefnið hlýtur að vera háð sífelldri endurskoðun. Ekki gengur að halda því óbreyttu til streitu bara af því ákvörðun liggur fyrir, jafnvel þótt hnökrar blasi við.

6. Óvissa um Borgarlínuverkefnið, ekki síst þann þátt sem umsögnin snýst um, hefur enn aukist í aðdraganda komandi kosninga. Ýmsir málsmetandi frambjóðendur í Reykjavík hafa þegar lýst því yfir að fyrirætlanirnar gangi ekki upp eða að þeir geti ekki stutt þær óbreyttar. Þótt ekki væri annars vegna hlýtur að vera óvarlegt annað en hægja örlítið á ferðinni.

7. Ekkert er rekstri erfiðara en óvissa. Verði af verkinu er því algert lykilatriði, áður en í er ráðist, að kortleggja í þaula hvað gera skuli. Það á jafnt við um framkvæmdina og fjármögnun hennar og aðgerðir til þess að draga svo sem nokkur kostur er úr þeirri

röskun sem óhjákvæmilega verður á framkvæmdatímanum.

8. Góður undirbúningur á að geta tryggt vissu um verktíma. Hann verður að vera svo skammur sem nokkur kostur er. Framkvæmdin þarf að vera í nánu samráði við fyrirtæki á svæðinu. Með því geta allir lagst á eitt um að takmarka röskun sem af þeim hlýst.

9. Sporin hræða með t.d. Landsspítalaverkefni sem enginn sér enn fyrir endann á, hvorki í tíma né kostnaði, og fjölmörgum smærri framkvæmdum í Reykjavík sem dregist hafa úr hömlu. Má þar nefna t.d. neðri hluta Hverfisgötu og Vatnsstíg. Hvoru tveggja lítil og afmörkuð verkefni sem lítil eða engin stjórn virðist hafa verið á og með alvarlegum afleiðingum fyrir þá sem þar stunda rekstur. Ekki er vitað til þess að þeim hafi verið bættur skaðinn í nokkru. Þessi víti verður að varast ef ráðast á í framkvæmdir vegna Borgarlínu á Suðurlandsbrautinni.

10. Ekki gengur að tefla því fram sem rökstuðningi með deiliskipulagstillögunni að Sundabraut, Miklubrautargöng og Sæbrautarstokkur muni létta umferð af Suðurlandsbraut. Ekkert liggur fyrir um hvenær ráðist verður í gerð nefndra mannvirkja. Eina sem fyrir liggur um þau er að samkvæmt áætlun kæmu þau síðar í röðinni en fyrirhugaðar breytingar á Suðurlandsbraut, jafnvel áratugum síðar. Formleg ákvörðun um framkvæmd þeirra hefur ekki verið tekin.

11. Ef og þegar ráðist verður í gerð Miklubrautarganga og Sæbrautarstokks, hlýtur að verða að gera ráð fyrir því að hjáleiðar verði m.a. leitað um Suðurlandsbraut. Erfitt er að sjá hvernig það ætti að ganga með eina akrein í hvora átt.

II. Fjárhagslegir hagsmunir eigenda – fyrirsjáanlegt tjón.

12. Sunnan þess hluta Suðurlandsbrautar sem umsögnin tekur til standa 15 hús sem skiptast á fleiri húsnúmer. Umsögninni er skilað fyrir hönd eigenda þeirra, sem eru m.a. þrjú af fjórum fasteignafélögum skráð í kauphöllina og þau sem stærst eru, Eik, Heimar og Reitir. Einnig eru í hópnum önnur fasteignafélög, ekki skráð á markað, en öflug fyrirtæki engu að síður sem eiga stakar eignir eða hlut í þeim á Suðurlandsbrautinni eins og t.d. Mænir Reykjavík ehf., Þorgrímur fasteignafélag ehf., SB18 ehf. og Kísiliðjan hf. Loks eru í hópnum fyrirtæki og einstaklingar sem eru með eigin rekstur í fasteignunum. Má þar t.d. nefna Mörkina fasteign ehf., Investo ehf., Róshildi ehf., Rafha ehf., Glitur ehf., Eirvík fasteignir ehf., Stemmi ehf., og Lyfjaver ehf. Listinn er langt í frá tæmandi, en ætti að gefa nokkuð góða mynd af eigendum samt sem áður.

13. Eignirnar eiga það sammerkt að vera alfarið atvinnuhúsnæði. Samanlagður fermetrafjöldi þeirra er á sjöunda tug þúsunda og ætla verður að heildarverðmæti þeirra sé nærri fjörutíu milljörðum króna. Væri öllu haldið út til leigu næmu leigutekjur áreiðanlega vel á þriðja milljarð kr. á ári.

14. Fyrirtæki og stofnanir við Suðurlandsbrautina nema hundruðum, af öllum stærðum og gerðum. Creditinfo vann könnun á rekstri í eignum við Suðurlandsbrautina fyrir Samtök verslunar og þjónustu og Félag atvinnurekenda. Niðurstaða hennar var sú að samtals ynnu um 2.400 manns hjá fyrirtækjum og stofnunum við Suðurlandsbrautina og að samanlagðar árstekjur fyrirtækjanna næmu 166 milljörðum kr.

15. Samanlagðar árstekjur fyrirtækjanna eru því meira en fjórðungi meiri en heildarkostnaðaráætlun Borgarlínunnar. Miðað við það má ljóst vera að verðmæti eigna og fyrirtækja er gríðarlegt.

16. Miðað við meðallaun má reikna með að greidd laun til starfsmanna við Suðurlandsbraut nemi meira en 20 milljörðum kr. á ári.

17. Í deiliskipulagstillögunni, eða gögnum sem henni fylgja, örlar ekki á því að tilraun hafi verið gerð til þess að slá máli á þá þætti sem lýst er í málsgreinunum að framan og hver áhrif framkvæmdir við Borgarlínu muni hafa á þá. Það hefur verið staðfest af forsvarsmönnum verkefnisins. Með því vanrækja Reykjavíkurborg og Betri samgöngur ohf. þá rannsóknarskyldu sem á þeim hvílir við undirbúning Borgarlínunnar.

18. Reykjavíkurborg hlýtur að kappkosta um að vernda atvinnulíf í borginni. Blómleg fyrirtæki eru forsenda þess að fólk hafi vinnu og greiði útsvar. Án verðmætasköpunar fyrirtækjanna og starfsfólks þeirra er hætt við að erfitt yrði að fjármagna hvers kyns

opinbera þjónustu og velferð.

19. Stjórnvöldum, sem vilja koma pólitískri sýn sinni í framkvæmd, ber skylda til þess að meta mögulegar neikvæðar afleiðingar framkvæmdar áður en í hana er ráðist. Reykjavíkurborg byggir á því að Borgarlínan sé nauðsynleg vegna almannahagsmuna. Ekki verður tekist á um hvort svo sé hér. Almannahagsmunir verða hinsvegar ekki tryggðir á kostnað þröngs afmarkaðs hóps, svo sem eigenda eigna og fyrirtækja við Suðurlandsbraut, án þess að bætur komi fyrir það tjón sem af hlýst og tjón lágmarkað eins og kostur er. Sú vernd er tryggð með eignarréttarákvæði stjórnarskrárinnar.

20. Hvergi í deiliskipulagstillögunni er vikið að raski og óhagræði af framkvæmdunum fyrir þá sem við Suðurlandsbrautina eru. Forsvarsmenn verkefnisins hafa einnig staðfest að engin umræða um hugsanlegar bætur hafi átt sér stað við undirbúning verkefnisins, raunar virðist sem ekki hafi verið skeytt neitt um þessa hagsmuni. Þetta sýnir glöggt að yfirvöld hafa ekki sinnt lögboðinni rannsóknarskyldu sinni við undirbúning verkefnisins.

21. Verkefnið virðist hafa verið keyrt áfram án nokkurs tillits til þeirrar gríðarlegu röskunar, sem fyrirsjáanlegt er að verði á hverskyns starfsemi við Suðurlandsbrautina á framkvæmdatíma. Sjónarmiða um að lágmarka rask af framkvæmdum gætir hvergi í deiliskipulagstillögunni, rétt eins og þau skipti engu máli.

22. Engin raunveruleg tilraun hefur verið gerð til þess að ná sátt um framkvæmdina við þá sem stunda sinn rekstur við Suðurlandsbrautina. Fullyrðingar um víðtækt samráð eru einfaldlega rangar. Svonefnt samráð hefur í reynd falist í fundum þar sem gerð er grein fyrir því hvað sé fyrir höndum, svo sem nánar verður gerð grein fyrir síðar.

23. Þegar spurt hefur verið út í ráðstafanir til að draga úr raski á framkvæmdatíma verður fátt um svör. Viðkvæðið er að það verði ákveðið á hönnunarstiginu. Gallinn er sá að þegar þar verður komið sögu eiga þeir sem málið varðar ekki lengur lögvarinn rétt til þess að láta það til sín taka, eins og er með deiliskipulagstillögu. Verði deiliskipulagstillagan samþykkt er hætt við að viðkvæðið í framtíðinni verði að ákvörðun liggi fyrir.

24. Þeir sem stunda rekstur við Suðurlandsbrautina kjósa helst af öllu að leita sameiginlega lausna vegna rasks á framkvæmdatíma. Þeir vilja síður þola valdboð. Samkvæmt rannsóknarreglu stjórnsýslulaga ber Reykjavíkurborg og Betri samgöngum skylda til þess að afla upplýsinga um rask sem framkvæmdin veldur. Aðeins þannig fæst glögg mynd af því hvaða hagsmunir eru settir í uppnám gangi fyrirætlanir, svo sem þær eru kynntar í deiliskipulagstillögunni, eftir. Aðeins þannig væri rannsóknarskyldunni fullnægt.

25. Stærstur hluti fyrirtækja við Suðurlandsbrautina reiðir sig á komur viðskiptavina og greitt aðgengi með aðföng. Augljósu dæmin eru hótel, veitingastaðir, margskonar verslanir, banki, annað stærsta síma- og fjölmiðlafyrirtæki landsins, apótek og svo mætti áfram telja. Þess utan er þar ýmiskonar önnur þjónusta, s.s. lækna og sálfræðinga, verkfræðinga, lögmanna og fjármálaráðgjafa, svo fátt eitt sé talið. Þessi rekstur á það sammerkt að viðskiptavinir eiga auðvelt með að sækja sér þá þjónustu sem leitað er annað.

26. Samkvæmt deiliskipulagstillögunni er ætlunin að borgarlínan verði miðjusett á Suðurlandsbrautinni. Henni virðist því ætlað að liggja á miðju brautarinnar eins og hún liggur nú. Samanlögð breidd þess sem undir fer er ætluð verða 7 metrar.

27. Þá verða svokölluð svigrúm, sem eru gróðurbelti, til beggja handa við Borgarlínuna. Víðast þriggja metra breið en fjögurra metra við stoppistöðvar. Borgarlínan ein tekur þannig til sín 15 metra, sem er nokkurn veginn allt það svæði sem nú fer undir akreinarnar fjórar á Suðurlandsbrautinni, sumstaðar reyndar meira.

28. Handan svigrúmanna við Borgarlínuna verða akreinar fyrir bíla til austurs og vesturs, hvor um sig þrír og hálfur metri á breidd. Sunnan akreinarinnar til austurs verður annað svigrúm, einn og hálfur metri á breidd skv. uppdráttum. Sunnan þess verður síðan tvístefna hjólastígur, þrír metrar á breidd og loks göngustígur sunnan hjólastígsins, þrír metrar á breidd.

29. Alls er því fyrirhugað að taka 14 metra í ný samgöngumannvirki og svigrúm við þau, sunnan Borgarlínureinarinnar. Vestan til á Suðurlandsbrautinni munu þau skerða bílastæði fyrir framan eignir sem þar liggja um hartnær helming, eins og verkefnið er lagt upp.

30. Ekki er annað að sjá og heyra en til standi að leggja í allar þessar framkvæmdir í einu á þeim kafla Suðurlandsbrautarinnar sem undir er hverju sinni. Ætlunin mun að brjóta hana upp í framkvæmdasvæði frá austri til vesturs. Af fundum með forsvarsmönnum verkefnisins mátti skilja að vart væri við því að búast að framkvæmdir við hvert svæði gætu tekið minna en þrjú ár.

31. Sem lýsingar að framan bera með sér yrði lítið sem ekkert svigrúm fyrir aðgang að eignum við Suðurlandsbrautina á þeim kafla sem undir lægi hverju sinni, verði framkvæmt í samræmi við þá forskrift sem deiliskipulagstillagan felur í sér. Það fæli í reynd í sér að götunni yrði lokað. Það er ekki nokkur lausn að beina umferð um það svæði sem bílastæði eru nú á, sem forsvarsmenn Borgarlínunnar hafa nefnt sem mögulega lausn á framkvæmdatíma. Það er ígildi lokunar.

32. Lokun eins hluta götunnar felur í sér gríðarlega skerðingu aðkomu að þeim hluta hennar sem ekki yrði lokaður. Áætlanir virðast því standa til þess að Suðurlandsbraut verði lokað eða aðgangur að henni skertur verulega ekki skemur en í fimm ár.

33. Eins og vikið er að fyrr í umsögninni er verulegur hluti þess rekstrar sem fram fer á Suðurlandsbrautinni háður heimsóknum viðskiptavina og greiðu aðgengi fyrir aðföng. Við blasir að slíkur rekstur gæti ekki staðið af sér að búa við algera lokun og síðan verulega skert aðgengi um minnst fimm ára skeið. Viðskiptavinir, sem sótt gætu þjónustu annað, myndu gera það. Fá fyrirtæki mættu við slíkri röskun og tekjuleysi sem af hlytist um nokkurra vikna skeið og hvað þá lengri tíma. Til þess standa fyrirætlanir við Suðurlandsbrautina nú samkvæmt deiliskipulagstillögunni og upplýsingum frá forsvarsmönnum Borgarlínunnar.

34. Fyrirsjáanlegt tjón, verði af áætlunum eins og þær hafa verið kynntar, nemur milljarðatugum. Jafnvel þótt rekstur gæti fært sig um set, sem er alls ekki alltaf raunin, myndi fylgja því verulegur kostnaður fyrir þá sem flytja þyrftu og þar með yrði tjónið fært yfir á eiganda fasteignar sem ekki gæti nýtt hana.

35. Sem áður sagði staðfestu forsvarsmenn Borgarlínunnar að engin umræða hefði átt sér stað um mögulegar bætur til eigenda eigna við Suðurlandsbraut eða þeirra sem þar stunda rekstur. Þess sér heldur hvergi stað að leitað hafi verið leiða til þess að lágmarka tjón á framkvæmdatíma.

36. Svör forsvarsmanna Borgarlínu um aðgengi á framkvæmdatímanum hafa ekki verið hughreystandi. Eina sem fram hefur komið sem möguleiki til þess að halda *„einhverri umferð gangandi“* er að nota það svæði sem nú fer undir bílastæði til að anna umferð um Suðurlandsbrautina.

37. Ætlunin virðist því að keyra framkvæmdina í gegn, án tillits til hagsmuna þeirra sem við Suðurlandsbraut eru. Þó blasir við að ýmsar lausnir eru tækar, sem gera myndu þeim sem stunda rekstur við Suðurlandsbrautina lífið mun bærilegra á framkvæmdatíma. Nánar verður gerð grein fyrir hugmyndum í því efni síðar í umsögninni.

38. Stjórnvaldinu ber skylda til þess að fara vægari leið að markmiðinu, sé hún tæk, skv. meðalhófsreglunni sem það er bundið af. Tillögurnar, sem virðist eiga að keyra í gegn, og viðbrögð forsvarsmanna Borgarlínunnar bera ekki með sér að reglan sé þeim sem fyrir verkefninu fara ofarlega í huga.

39. Svörin eru aðallega þau, að framtíðin eftir lok framkvæmda verði svo björt að réttlæti

allar þjáningar á framkvæmdatíma. Vel má vera og vonandi er rétt að árið 2040 verði Suðurlandsbrautin orðin frábær. Reynslan hefur hinsvegar sýnt að erfitt er að sjá slíka hluti fyrir með nokkurri vissu. Forsendur deiliskipulagtillögunnar eru að eigendur og rekstraraðilar beri áhættuna af henni þó draumsýnin sé annarra. Eigendur fasteignanna myndu ekki skila þessari umsögn teldu þeir deiliskipulagstillöguna og kynntar áætlanir vera í þágu þeirra sérstaklega.

40. Vandasamt er líka að sjá hvernig Sundabraut, stokkur á Sæbraut og göng á Miklubraut, sem eru enn ekki annað en hugmyndir sem engar líkur eru á að ráðist verði í á næstu árum, muni létta umferð af Suðurlandsbraut þannig að ein akrein í hvora átt nægi. Enn síður munu þær nægja þegar ráðist verður í nefndar framkvæmdir og Suðurlandsbrautin verður hjáleið.

41. Rósrauð framtíð eftir fimmtán ár er lítil huggun þeim sem gefa upp andann á leiðinni, vegna framkvæmdarinnar. Það ber enginn rekstur klyfjarnar sem óbreytt framkvæmd ber með sér, í von um bjartari tíð eftir 15 ár.

42. Á bls. 21 í greinargerð með deiliskipulagstillögunni segir m.a. í lið 3.3.10:
„Ekki er gert ráð fyrir neinum bílastæðum innan deiliskipulagsmarkanna. Sunnan megin götu, utan skipulagsmarka, er núverandi bílastæðum við Suðurlandsbraut 2-32 breytt vegna breiðara götusniðs.“

43. Einnig kemur fram á bls. 11 í greinargerðinni, að aðkomu bíla og bílastæða við Suðurlandsbraut 4-32 verði breytt, sem skerðir aðgengi að húsum sunnan götunnar varanlega. Skipulagstillagan felur í sér að sá hluti bílastæða á Suðurlandsbraut 4-32, eða a.m.k. 4-16, sem liggur næst borgarlínunni víki fyrir nýjum göngu- og hjólastígum.

44. Nánar er fjallað um breytingu á bílastæðum í bílastæðagreiningu Suðurlandsbrautar, sem unnin var af þeim sem fara fyrir Borgarlínuverkefninu, ekki óháðum aðila. Eigendum var ekki gefinn nokkur kostur á því að taka þátt í þeirri vinnu eða koma sínum sjónarmiðum á framfæri.

45. Samkvæmt greiningunni er fjöldi bílastæða á lóðum Suðurlandsbrautar 4-32, 1.595. Bílastæði fyrir framan húsin eru sögð 554 og 178 þeirra utan lóðamarka húsanna, á borgarlandi, en 376 á lóðum fasteignanna.

46. Samkvæmt deiliskipulagstillögunni verða öll bílastæði á borgarlandi fjarlægð og 10 stæði á lóðum húseigenda að auki. Stæðum fyrir framan húsin fyrir viðskiptamenn fækkar því úr 554 í 366 skv. deiliskipulagstillögunni, eða um 34%.

47. Húsin við Suðurlandsbraut voru flest byggð um og fyrir 1960. Starfsemi sem í þeim er hvílir í langflestum tilfellum á þeirri forsendu að gott aðgengi sé að húsunum fyrir viðskiptamenn og þeir geti lagt bílum sínum við eignirnar. Bílastæði hafa verið við þær frá upphafi, flest á lóðunum sjálfum en hluti á borgarlandi. Það var á sínum tíma framlag borgarinnar til þess að tryggja blómlegan rekstur við Suðurlandsbrautina og í samræmi við það sem almennt hefur verið tíðkað. Eigendur hafa réttmætar væntingar til þess að svo verði áfram. Bótalaust, telja þeir borgina ekki geta einhliða skert þann rétt sem þeir hafa notið frá upphafi.

48. Fyrir liggur og er staðfest með greiningunni, að skortur er á stæðum á svæðinu eins og mál standa. Eigendur telja þann skort reyndar vangreindan í gögnunum. Sem áður sagði var eigendum hvorki gefinn kostur á því að taka þátt í greiningunni né var hún unnin af óháðum aðila.

49. Hverjum þeim sem kynnir sér málið hið minnsta verður þessi skortur á bílastæðum strax ljós. Fækkun bílastæðanna takmarkar augljóslega aðgengi að húsum við Suðurlandsbrautina og þar með fyrirtækjum og stofnunum sem þau hýsa. Rétt eins og yrði vegna röskunar á aðgengi vegna framkvæmda, myndi varanleg fækkun bílastæða leiða til þess að viðskiptamenn leituðu frekar þangað sem aðgengi væri betra. Eigendur trúa því varlega að betra aðgengi með Borgarlínu bæti það upp, hvað þá að menn komi hjólandi og gangandi til að eiga viðskipti við þá sem stunda sinn rekstur við götuna.

50. Meðal gagna sem lögð eru fram með deiliskipulagstillögunni er glærusýning sem ber yfirskriftina ***„Borgarlínan – hágæða almenningssamgöngukerfi Suðurlandsbraut umferðargreiningar“*** Á glæru þrjú segir m.a. að markmið svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins sé að hlutdeild almenningssamgangna aukist úr 4% í 12%, gangandi og hjólandi úr 20% í 30% og hlutur akandi minnki úr 74% í 58%.

51. Þar kemur reyndar einnig fram að gengið sé út frá því að íbúum á svæðinu fjölgi á tímabilinu um 100.000, sem myndi þýða að fjöldi þeirra sem ferðuðust á bílum ykist frá því sem nú er, jafnvel þótt hlutfall lækkaði. Hvernig ætlunin er að láta eina akrein í hvora átt, með 40 km. hámarkshraða í stað 60 og gangbrautarljósum sem yrðu í því sem næst stöðugri notkun, bera meiri umferð en tvær akreinar í hvora átt bera nú er óskiljanlegt. Reyndar er augljóst að það er ógerlegt, sérstaklega þar sem ekkert liggur fyrir um hvenær Sæbraut og Miklabraut verða til þess búnar að taka við aukinni umferð, hvað þá hvenær Sundabraut kemur í gagnið.

52. Sérstök ástæða er til þess að staldra við hlut hjólandi og gangandi. Greiningin var lögð fram með kynningu á deiliskipulagstillögum fyrir Suðurlandsbraut. Erfitt var því að draga aðra ályktun en þá að hún ætti að taka til Suðurlandsbrautarinnar, þótt

staðkunnugir ættu erfitt með að trúa tölunum. Aðspurðir upplýstu forsvarsmenn Borgarlínunnar að tölurnar væru byggðar á því sem kallað er „ferðavenjukönnun“ og er nokkurskonar skoðanakönnun, unnin af Gallup, send þátttakendum á aldursbilinu 6-80 ára.

53. Vart þarf að undrast að ferðavenjur 6-16 ára séu meira gangandi og hjólandi en annarra aldurshópa. Þá er augljóst að hlutur gangandi og hjólandi innan íbúðarhverfa getur verið verulegur, þar sem börn og unglingar ganga til skóla, íþróttaæfinga, vina og hvað nú er. Þá auka hundaeigendur hlut gangandi örugglega verulega, að ekki sé talað um þá fjölmörgu sem fara út að hlaupa eða hjóla sér til heilsubótar og skemmtunar.

54. Ferðavenjukönnunin segir hinsvegar ekkert um hlut gangandi og hjólandi um Suðurlandsbraut, hvað þá að hún réttlæti að fórna bílastæðum fyrir hjóla- og göngustíg sunnan götunnar, þegar slíka stíga er þegar að finna norðan hennar. Það ætti í öllu falli að blasa við út frá meðalhófssjónarmiðum að ekki komi til greina að leggja í framkvæmd við slíka stíga fyrr en annarri vinnu við Borgarlínu um Suðurlandsbraut væri lokið, jafnvel búið að staðreyna hvort þörf væri fyrir þá. Jafnt í því skyni að halda í bílastæði og greiða fyrir möguleikanum á því að halda umferð um götuna á framkvæmdatíma.

III. Samráð

55. Fram kemur Í deiliskipulagsgögnum að haldnir hafi verið samráðsfundir með eigendum. Ofrausn er að kalla þá fundi sem haldnir hafa verið samráðsfundi. Í reynd væri nær að kalla þá kynningarfundi. Forsvarsmenn Borgarlínunnar kynntu þar hvað ákveðið hefði verið og tillögur sem fram yrðu lagðar.

56. Svar við spurningum eigenda um hvort nálgast mætti hluti á annan hátt eða hnika einhverju til var nánast alltaf að hið sama, að það væri ekki hægt. Fyrir því voru tilgreindar ýmsar ástæður. Landhalli væri of mikill, ekki væri hægt að eiga við vegstæði og fleira sem varð vart skilið á annan veg en þann að það sem lagt var til af eigendum væri raunverulega óframkvæmanlegt. Um annað var sagt að kostnaður yrði alltof mikill. Engin áþreifanleg gögn eða sannfærandi rökstuðningur býr að baki þessum svörum, sem gefur tilefni til mikilla efasemda.

57. Til að sanngirni sé gætt, er rétt að taka fram að fallist var á að hnika vegstæði Borgarlínu norðar fyrir austan Vegmúla, sem skiptir miklu máli og er þakkarvert. Samráð á að snúast um að finna bestu leiðir fyrir Borgarlínuna og þá sem við Suðurlandsbrautina eru, öllum til heilla.

58. Svar um að kostnaður sé of mikill án þess að hafa einu sinni kannað hvað framkvæmd þess sem lagt er til myndi kosta eigendur fasteigna og fyrirtækja við Suðurlandsbrautina er ekki marktækt. Rétt ákvörðun verður ekki tekin án þess að vega þetta hvort á móti öðru.

59. Fullur skilningur er á því að leitast verði við að lágmarka kostnað af Borgarlínu. Það má þó ekki verða til þess að eigendur fasteigna og fyrirtækja við Suðurlandsbraut verði fyrir margföldu tjóni á við það sem sparað er við Borgarlínuna, gangi fyrirætlanir óbreyttar fram.

60. Sameiginlegt verkefni borgar, Betri samgangna og þeirra sem stunda sinn rekstur við Suðurlandsbraut er að finna leið sem allir geta fellt sig við og má verða til að lágmarka heildarkostnað. Hann felst bæði í kostnaði við framkvæmdina og því tjóni sem eigendur eigna og fyrirtækja við Suðurlandsbrautina verða fyrir vegna hennar.

61. Verði framkvæmdir keyrðar í gegn án þess að leitast við eftir fremsta megni að takmarka tjón eigendanna, fæli það í sér brot á hvorutveggja rannsóknar- og meðalhófsskyldu Reykjavíkurborgar og Betri samgangna. Með öðru væri það líklegt til þess að leiða til bótaskyldu gagnvart eigendunum.

62. Það er grundvallaratriði að samráð sé haft við eigendur þar sem þeir fá að koma

sínum sjónarmiðum um hönnun Borgarlínunnar á framfæri og raunverulegt, efnislegt tillit verði til þeirra tekið. Allt of mikið er undir til þess að láta raunverulegt samráð og gagnaöflun hjá líða.

63. Um skort á samráði vísast til fskj. 1, sem er svarbréf Reykjavíkurborgar dags. 22. desember 2025 við spurningum og athugasemdum eigenda Suðurlandsbrautar 4-16. Bréfið, sem fskj. 1 er svar við, er hengt við það til skýringarauka.

IV. Leiðir til þess að draga úr tjóni eigenda

64. Fulltrúar þeirra sem stunda rekstur við Suðurlandsbraut hafa bent á leiðir sem tækar eru til þess að draga úr því tjóni sem framkvæmd í samræmi við það sem deiliskipulagstillagan felur í sér myndi valda þeim. Um þann þátt sérstaklega vísast til umsagnar T.ark arkitekta, sem lögð er fram með þessari umsögn.

65. Forsvarsmenn fyrirtækja við Suðurlandsbrautina sjá eftirgreindar leiðir sem tæka kosti, í stað þeirra sem deiliskipulagstillagan felur í sér:

- Augljósasta leiðin er að færa Borgarlínuna norður fyrir Suðurlandsbrautina. Með því mætti takmarka mjög rask á framkvæmdatíma, þann þátt framkvæmdarinnar sem myndi valda langmestu tjóni miðað við fyrirætlanir og halda tveimur akreinum í hvora átt.
- Hnika framkvæmdinni til norðurs og leggja af fyrirætlanir um hjóla- og göngustíga sunnan Suðurlandsbrautar. Með því ætti að verða mögulegt að halda umferð um Suðurlandsbrautina á framkvæmdatíma og tveimur akreinum í hvora átt að framkvæmdum loknum. Mögulegt væri að leggja göngu- og hjólastíg sunnan brautar síðar í stað annarrar akreinarinnar, verði tilefni og forsendur til. Engin þörf er fyrir nýjan göngu- og hjólastíg sunnan götu, til viðbótar göngu- og hjólastíg norðan götu eins og mál standa og ekki að sjá að ákall hafi verið þar um.
- Hnika framkvæmdinni til norðurs og fresta fyrirætlunum um hjóla- og göngustíga sunnan Suðurlandsbrautar þar til öðrum þáttum framkvæmdarinnar er lokið. Með því ætti að verða mögulegt að halda umferð um Suðurlandsbrautina á framkvæmdatíma.
- Byggja bílastæðahús norðan við Suðurlandsbrautina næst Reykjavegi, sem einnig mætti nýta vegna fyrirhugaðrar þjóðarhallar.
- Fleiri kosti má ugglaust finna til þess að takmarka rask og tjón sem af því hlytist.

66. Ítrekað skal að mat á kostnaði án þess að taka með í reikninginn tjón sem fyrirtæki við Suðurlandsbrautina yrðu fyrir af framkvæmd í samræmi við deiliskipulagstillöguna er allsendis ófullnægjandi. Það gengur ekki í útreikningi jöfnu að taka ákveðna þætti með í reikninginn en sleppa öðrum, af því þeir kunna að vera útlátameiri en menn vilja horfast í augu við. Fullyrt skal, að kostnaðarauki af því að fara hverja þeirra leiða sem hér er lögð til yrði aðeins brot þess tjóns sem eigendur yrðu fyrir héldust áætlanir óbreyttar. Það tjón myndu eigendur sækja á hendur Reykjavíkurborg og Betri samgöngum.

V. Bótaskylda Reykjavíkurborgar og Betri samgangna

67. Að framan er gerð grein fyrir því að fyrirætlanir vegna Borgarlínu um Suðurlandsbraut, ef af yrði, myndu leiða til gríðarlegs tjóns bæði þeirra sem eiga fasteignir við götuna og þeirra sem stunda þar rekstur. Þeim sem að framkvæmdinni standa á því að vera það ljóst.

68. Gerð hefur verið grein fyrir skorti á samráði og því að ekkert mat hefur verið lagt á hagsmuni fyrirtækja sem stunda sinn rekstur við Suðurlandsbrautina. Það felur í sér að stjórnvaldið sem fer fyrir framkvæmdinni hefur ekki gætt að rannsóknarskyldu sinni.

69. Einnig hefur verið bent á að aðrar leiðir séu tækar til að leggja Borgarlínu um Suðurlandsbraut, sem yrðu eigendum til mun minna tjóns. Því væri það brot á meðalhófi að fara fram með deiliskipulagstillöguna óbreytta.

70. Enn hefur verið bent á að ekki gangi að stjórnvald taki pólitíska ákvörðun með meinta almannaheill að leiðarljósi en framkvæmi ákvörðunina á kostnað þröngs afmarkaðs hóps. Slíkt gengi ekki bótalaust og fæli í sér brot á eignarrétti þeirra sem fyrir yrðu. Það færi ennfremur í bága við markmiðsákvæði c.liðar 1. mgr. skipulagslaga, nr. 123/2010, en tilgreint markmið er *„...**að tryggja réttaröryggi í meðferð skipulagsmála þannig að réttur einstaklinga og lögaðila verði ekki fyrir borð borinn þótt hagur heildarinnar sé hafður að leiðarljósi, ...“***

71. Af þessu má ljóst vera að öll skilyrði til bótakröfu samkvæmt reglum skaðabótaréttarins væru fyrir hendi, yrði framkvæmdinni fram haldið á grundvelli fyrirliggjandi deiliskipulagstillögu.

72. Eigendurnir hafa enn frekari styrk af skipulagslögum nr.123/2010. Í 51. gr. þeirra er svofelld skaðabótaregla:

„51. gr. Bætur vegna skipulags og yfirtaka eigna.

☐ *Leiði skipulag eða breyting á skipulagi til þess að verðmæti fasteignar skerðist verulega, umfram það sem við á um sambærilegar eignir í næsta nágrenni, á sá er getur sýnt fram á tjón af þeim sökum rétt á bótum frá viðkomandi sveitarfélagi.*

☐ *Ef með skipulagi hefur verið tekin ákvörðun um að tiltekið svæði skuli nýtt til almenningsþarfa, svo sem undir götu eða veg, og slíkt leiðir til þess að fasteign verður ekki nýtt eins og eðlilegt er miðað við aðstæður, m.a. hagnýtingu eigna í næsta nágrenni, á sá er getur sýnt fram á tjón af þeim sökum rétt á bótum frá viðkomandi sveitarfélagi.*

...

☐ Í stað bóta skv. 1. eða 2. mgr. getur eigandi krafist yfirtöku eignar í heild gegn fullu verði, enda taki tjónið til eignar í heild eða sá hluti hennar sem eftir stendur verður ekki nýtilegur á eðlilegan og sanngjarnan hátt sem sjálfstæð fasteign. Taki takmörkun á nýtingu eignar skv. 2. mgr. aðeins til hluta eignar getur eigandi jafnframt krafist yfirtöku á þeim hluta hennar gegn fullu verði í stað bóta. Aðeins er skylt að verða við kröfu um yfirtöku eignar eða hluta hennar ef hún skerðist þannig að hún verður ekki nýtt á eðlilegan hátt í samræmi við hefðbundna notkun aðliggjandi eigna."

73. Áfram má halda með næstu gr. skipulagslaganna:

„51. gr. a. Ákvörðun bóta og bótakrafa.
☐Við ákvörðun bóta vegna skipulagsaðgerða skal taka tillit til þeirrar verðbreytingar sem þær kunna að hafa í för með sér á viðkomandi eign. Við ákvörðun bóta skal m.a. miða við hvort viðkomandi skipulagsáætlun hafi þegar áhrif á verðmæti eignarinnar eða síðar, hvaða kröfur eru gerðar um nýtingarhlutfall, húsahæðir, bifreiðastæði, leiksvæði barna og opin svæði að því er snertir sambærilegar eignir, svo og hvort skipulagið gerir afstöðu fasteignarinnar gagnvart götu hagstæðari eða óhagstæðari en áður var. Þá ber og að miða við þann arð sem eðlileg notkun eignarinnar gefur af sér. "(Undirstrikun þeirra sem umsögn veita)

74. Því er líkast að tilvitnaður lagatexti hafi verið saminn um stöðuna sem uppi er gagnvart fyrirtækjum á Suðurlandsbraut. Sérstök athygli er vakin á því að bifreiðastæði eru tilgreind og fækkun þeirra felur, að mati eigendanna, í sér að afstaða eignar gagnvart götunni verður óhagstæðari en hún var fyrir.

75. Staðfest hefur verið í dómaframkvæmd að nýtist fasteign eiganda ekki lengur eins og hann ætlaði, vegna nýs eða breytts skipulags, geti sveitarfélag borið skaðabótaábyrgð á því tjóni á grundvelli 51. gr. skipulagslaganna. Vísast þar um t.d. til dóma Hæstaréttar í málum nr. 334/2009 og nr. 516/2016.

76. Eins má vísa til dóma Hæstaréttar í málum 542-547 frá 2015, þar sem sveitarfélag var dæmt skaðabótaskylt gagnvart fasteignareigendum vegna deiliskipulagsbreytinga sem taldar voru rýra verðmæti eignanna.

77. Von forsvarsmanna fyrirtækja við Suðurlandsbrautina er að raunverulegt samráð fari fram og lausn, sem allir geta fellt sig við, verði fundin. Framkvæmd verkefnisins verður að vera þannig að röskun á starfsemi við götuna verði sem minnst og meðalhófs gætt. Ekki mun standa á samstarfi um slíkar lausnir.

78. Verði verkefnið keyrt áfram í samræmi við deiliskipulagstillöguna sem umsögn þessi er veitt um og án tillits til þess rekstrar sem við Suðurlandsbrautina er, ættu þeir sem fyrir tjóni verða þann kost einan tækan að láta á rétt sinn reyna fyrir dómstólum.

Reykjavík 12. mars 2026,
f.h. eigenda fasteigna á Suðurlandsbraut 4-32
Mörkin lögmannsstofa hf.,

Gísli Guðni Hall, hrl.

Gunnar Jónsson, hrl.

Fskj:

1. Bréf Skipulagsfulltrúa Reykjavíkur til Markarinnar lögmannsstofu hf., dags. 22. desember 2025, ásamt bréfi Markarinnar lögmannsstofu hf. til Betri samgangna ohf. og Reykjavíkurborgar, dags. 8. des. 2025.
2. Umsögn T.Ark. dags. 12. mars 2026.

Fylgiskjal 1 – 1af2 – Bréf Skipulagsfulltrúa Reykjavíkur til Markarinnar lögmannsstofu hf. dags. 22. des 2025

22. desember 2025

Mörkin lögmannsstofa hf.
Suðurlandsbraut 4
b.t. Gunnars Jónssonar
sent á netfangið gunnar@law.is

Svör Reykjavíkurborgar við athugasemdir og ábendingar lóðarhafa Suðurlandsbrautar 4-16 varðandi deiliskipulags áætlunar Suðurlandsbraut.

Þann 8. desember 2025 barst bréf frá Mörkinni lögmannsstofu hf., f.h. eigenda fasteigna og lóðarhafa við Suðurlandsbraut 4–16. Bréfið er ritað af Gunnari Jónssyni, lögfræðingi, og var sent í framhaldi af samráðsfundum sem haldnir hafa verið vegna vinnslu á deiliskipulagstillögu fyrir Borgarlínu um Suðurlandsbraut, sem og samtala um mögulegar útfærslur innan lóða á bílastæðaplön norðan við húsin að Suðurlandsbraut 4–16 (næst götunni).

Í bréfinu eru settar fram athugasemdir og ábendingar, sem skiptast í fimm meginatriði og tuttugu almennar athugasemdir. Í þessu svari er leitast við að fara yfir framkomin sjónarmið og svara þeim eins ítarlega og kostur er.

Meginatriði:

1. Mikil og fjölþætt atvinnustarfsemi er á Suðurlandsbraut 4-16. Veruleg uppbygging hefur verið á undanförnum árum. Kynntar framkvæmdir myndu valda þessari starfsemi verulegum skakkaföllum, jafnvel hreinu tjóni.

   Svör Reykjavíkurborgar:

   Benda má á að með tilkomu Borgarlínu og góðrar tengingar hennar meðal annars við ný stór hverfi í Ártúnshöfða og Keldnalandi mun fjöldi fólks sem ferðast um Suðurlandsbraut aukast mikið, sem ætti að teljast sem mjög jákvætt fyrir verslanir og þjónustu við götuna.

   Í dag ferðast um götuna um 3 þús. manns með almenningssamgöngum og um 20 þús. bílar á dag. Árið 2040 er spáð að um 21 þús. manns ferðist um götuna með almenningssamgöngum á dag og um 17 þús. bílar.

   Varðandi framkvæmdatímann sjálfan verður lögð áhersla á að halda umferð um götuna opinni og lágmarka rask eins og kostur er.

2. Tjónið yrði tvíþætt. Annars vegar röskun á framkvæmdatíma, sem í ljósi reynslu má ætla að verði langur. Hins vegar varanlegt tjón vegna fyrirhugaðrar fækkunar bílastæða. Til skoðunar hlýtur að koma annars vegar hvernig tjón yrði bætt og hins vegar hvað gera mætti til þess að lágmarka tjónið. Almennt hlýtur að vera betra fyrir alla hlutaðeigandi að koma í veg fyrir tjón en bæta. Það samræmist einnig betur reglum um meðalhóf

Reykjavík

Svör Reykjavíkurborgar:

Sjá svar fyrir ofan, nr. 1.

3. Húsin sunnan Suðurlandsbrautar eru há og mynda þétta húsaröð í fáeinna metra fjarlægð frá Suðurlandsbrautinni. Norðan Suðurlandsbrautar er miklu meira svæði til ráðstöfunar. Fullyrða má að framkvæmdir þar myndu ekki valda neinu viðlíka tjóni og fyrirætlanir sem kynntar hafa verið myndu valda á húsaröðinni sunnan Suðurlandsbrautar. Það er því krafa okkar að kannað verði hvort ekki megi færa framkvæmdir til norðurs og takmarka tjónið með þeim hætti.

Svör Reykjavíkurborgar:

Í kjölfar fyrstu funda með lóðarhöfum í febrúar–apríl var þessi athugasemd sérstaklega tekin til skoðunar. Unnið var ítarlegt mat á möguleikum til að færa götusniðið norðar til að minnka áhrif á hús sunnan Suðurlandsbrautar.

Niðurstaðan var tvíþætt:

Fyrir framan Suðurlandsbraut 18–32: Á þessum kafla reyndist mögulegt að færa götusniðið norður á við, og hefur það verið gert í endurbættri tillögu.

Fyrir framan Suðurlandsbraut 4–16: Mjög erfitt er að færa götusniðið norðar á þessum hluta. Ástæðan er m.a. verulegur landhalli norðan Suðurlandsbrautar sem takmarkar mögulegar tilfærslur. Vestast á svæðinu er það ekki framkvæmanlegt vegna legu Engjateigs. Slík breyting myndi einnig krefjast þess að gatnamótin við Reykjaveg yrðu færð til, en sú aðgerð er óraunhæf vegna landhalla og myndi kalla á umfangsmiklar landfyllingar með verulegum kostnaði og raski á mun stærra svæði.

4. Verkefnið, eins og lagt er upp með það, myndi valda verulegri fækkun bílastæða við eignirnar. Það myndi rýra þær að verðmætum og gæðum umfram það sem við verður unað. Sennilega myndi það t.d. ganga af verslunar-, veitingarekstri á svæðinu dauðum, þ.e. rekstri sem reiðir sig á stöðuga umferð viðskiptavina sem fara annað ef aðgengi er ekki gott og bílastæða ekki fyrir hendi. Hið sama gildir um aðra margvíslega þjónustustarfsemi. Þessi starfsemi myndi að líkindum ekki lifa framkvæmdina af

Svör Reykjavíkurborgar:

Benda má á að með tilkomu Borgarlínu og góðrar tengingar hennar meðal annars við ný stór hverfi í Ártúnshöfða og Keldnalandi mun fjöldi fólks sem ferðast um Suðurlandsbraut aukast mikið, sem ætti að teljast sem mjög jákvætt fyrir verslanir og þjónustu við götuna. Í dag ferðast um götuna um 3 þúsund manns með almenningssamgöngum og um 20 þúsund bílar á dag. Árið 2040 er spáð að um 21 þúsund manns ferðist um götuna með almenningssamgöngum á dag og um 17 þúsund bílar.

Í dag eru um 800 bílastæði á og við lóðir Suðurlandsbrautar 4-16 og áætluð fækkun er um 150 stæði, en endanleg ræðst sá fjöldi af þeirri útfærslu sem valin verður innan lóða fyrir framan húsin.

Reykjavík

Með endurskipulagningunni er leitast við að bæta skipulag svæðisins, dreifa stæðum markvissar, skýra akstursleiðir og styrkja aðgengi og umferðaröryggi fyrir alla vegfarendur. Þrátt fyrir fækkun verður áfram um að ræða verulegt stæðaframboð, og lóðarhafar munu áfram hafa möguleika á að auka stæðafjölda innan sinna lóða ef þörf krefur.

Engin gögn liggja fyrir sem benda til þess að þjónusta eða verslunarrekstur muni hætta starfsemi vegna breytinganna. Reynslan af sambærilegri endurhönnun annars staðar sýnir að bætt umhverfi, betri tengingar og öruggari aðkoma geta haft jákvæð langtímaáhrif á rekstur og umferð.

Breytingarnar eru jafnframt unnar í virku samtali við lóðarhafa með það að markmiði að finna bestu mögulegu lausnir fyrir svæðið.

5. **Grundvallaratriði er að ekki sé lagt af stað í verkefnið fyrr en búið er að útfæra það í smáatriðum og huga að þeirri stóru mynd, sem hefur verið lýst í töluliðnum hér að framan**

Svör Reykjavíkurborgar:

Stefnumörkun fyrir Suðurlandsbraut hefur verið unnin stöðugt frá árinu 2005, þ.e. undanfarin 20 ár, með tilheyrandi umferðargreiningum á öllum stigum þeirrar vinnu. Fyrst í Samgöngustefnu Reykjavíkurborgar 2006 og Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar fyrir árin 2010-2030, í Svæðisskipulagi Höfuðborgarsvæðisins fyrir árin 2015-2040, Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040, Frumdragaskýrslu Borgarlínu og Rammahluta Aðalskipulags ásamt því að lokið hefur verið við forhönnun Suðurlandsbrautar. Í þessari vinnu hafa verið unnar valkostagreiningar til að meta ólíka kosti til þróunar svæðisins og umferðar til framtíðar.

Stefnumörkun og undirbúningur fyrir þetta svæði og alla lotu 1 hefur því staðið yfir um langt skeið og byggir á heildstæðri vinnu og greiningum á mismunandi stigum. Deiliskipulagstillagan er unnin á grundvelli þeirrar vinnu og er nú á því stigi að fara í formlegt auglýsinga- og samráðsferli.

Verður leitast til að halda áfram að vanda vel til verka á fösum hönnunar og framkvæmda.

Almennar ábendingar, spurningar og önnur praktísk atriði

1. **Kappkosta þarf um að framkvæmdatími verði svo skammur sem auðið er og verkið þannig skipulagt að sem minnstu tjóni valdi. Liður í því er að ekki sé lagt upp í verkefnið fyrr en búið er að tryggja fjármögnun.**

Svör Reykjavíkurborgar:

Lögð er áhersla á að framkvæmdatími verði eins skammur og raunhæft er og að frágangur og skipulag framkvæmdasvæðis dragi sem mest úr neikvæðum áhrifum á starfsemi og aðgengi. Þetta verður útfært nánar í verk- og framkvæmdaáætlun þegar þar að kemur. Borgarlínuverkefnið er nú þegar með tryggða fjármögnun með Samgöngusáttmálanum.

Reykjavík

2. Nauðsynlegt verður að halda eigendum upplýstum og gefa þeim kost á að koma sjónarmiðum sínum á framfæri. Gott og uppbyggilegt samtal er best til þess fallið að fá fram niðurstöðu sem nokkur sátt getur orðið um.

Svör Reykjavíkurborgar:

Hefur verið lögð áhersla á gott samráð og reglubundna upplýsingagjöf til lóðarhafa. Haldnir hafa verið samráðsfundir á tímabilinu febrúar–maí og síðar í september–október, á milli þeirra funda var deiliskipulagstillagan endurskoðuð og breytt. Jafnframt voru skoðaðar mismunandi útfærslur á bílastæðum innan lóða sem kynntar voru fyrir lóðarhöfum.

Tillagan fer nú í formlegt auglýsingaferli, þar sem lóðarhöfum gefst kostur á að koma á framfæri frekari athugasemdum samkvæmt skipulagslögum. Samhliða auglýsingatíma verður unnið að mati á framkvæmdaleiðum, en þrjár tillögur liggja nú fyrir og verður boðað til viðræðufundar um þær. Við undirbúning og framkvæmd verður leitast við að tryggja gott upplýsingaflæði til hlutaðeigandi aðila.

3. Farið er fram á að upplýst verði um hver umferðarþungi (bíla) á þessum hluta Suðurlandsbrautar sé nú og hvað sé áætlað um hann að verkefninu loknu.

Svör Reykjavíkurborgar:

Í dag ferðast um götuna um 3 þúsund manns með almenningssamgöngum og um 20 þúsund bílar á dag. Árið 2040 er spáð að um götuna muni ferðast um 21 þúsund manns með almenningssamgöngum og um 17 þúsund bílar á dag.

4. Áætlanir standa til þess að breyta Suðurlandsbraut í eina akrein í hvora átt. Myndi það ekki leiða til þess að umferð færðist nær húsunum, á akbrautir bílastæðanna, og inn í húsagötur? Hlyti ekki að vera markmið að koma í veg fyrir það?

Svör Reykjavíkurborgar:

Samkvæmt umferðargreiningu sem gerð var í tengslum við umhverfismat Borgarlínu mun umferðin færast að hluta yfir á Sæbraut og Miklubraut. Samkvæmt þeirri greiningu minnkar bílaumferð einnig á Reykjavegi sem er jákvætt. Ólíklegt er að umferð leiti inn á bílastæði þar sem umferð þar er mjög hæg.

5. Fyrirhugað er að hafa tvær stoppistöðvar Borgarlínu á Suðurlandsbraut, frá Kringlumýrarbraut að Orkuveitu. Borgarlínan á að liggja á milli akreina og því reiknað með gönguljósum yfir Suðurlandsbrautina beggja vegna, að stoppistöðvunum. Myndi það leiða til annars en að umferð um Suðurlandsbrautina yrði nánast stopp allan daginn, með mikilli tjóni borgarlífinu?

Svör Reykjavíkurborgar:

Samhliða verkhönnun verður gerð umferðarhermun til að besta hönnun umferðarljósastýringa fyrir gatnamót og gönguþveranir. Borgarlínan verður í forgangi en jafnframt eru umferðarljósafasarnir bestaðir þannig að önnur umferð, gangandi, hjólandi og bíla, gangi sem best fyrir sig.

Reykjavík

6. Væri önnur leið tæk en undirgöng við stoppistöðvar, yrði borgarlínan á milli akreina Suðurlandsbrautar? Þau mætti hanna sem skjól gegn rysjóttum veðrum. Það gengur í öllu falli ekki að umferð á Suðurlandsbraut hreyfist ekki, vegna gangandi vegfarenda á leið í borgarlínuna.

Svör Reykjavíkurborgar:

Með því að beina gangandi og hjólandi um undirgöng er verið að gera hlykk á leið þeirra, þ.e. lengja göngu- og hjólavegalengdir og minnka gæði aðgengisins. Slíkt samræmist ekki stefnu verkefnisins um að setja gangandi vegfarendur, hjólandi og notendur almenningssamgangna í forgang. Auk þess valda undirgöng óöryggistilfinningu meðal gangandi og hjólandi vegfarenda sem nota þau.

7. Einhverjir báru brigður á mælingu á staðanotkun, sem kynnt var á fundum. Upplifun eigenda er almennt sú að nánast öll stæði við húsaröðina séu upptekin á hefðbundnum vinnutíma.

Svör Reykjavíkurborgar:

Greiningin var unnin fyrir allt svæðið á milli Ármúla og Suðurlandsbrautar 19. mars 2025 sem var hefðbundinn vinnudagur. Greiningin gaf góða heildarmynd af nýtingu stæðanna á svæðinu í heild sinni. Niðurstöður greiningarinnar sýndi nánast fulla nýtingu fyrir framan húsin en tækifæri liggja aftan við hús og með stýringu.

8. Efast var um réttmæti þess að telja saman stæði við Suðurlandsbraut og Ármúla. Akleiðir á milli gatnanna eru ekki greiðar og hringsól í leit að stæði myndi aðeins auka á vandann. Bílastæðavandi við Ármúla er mikill fyrir og flest stæðin merkt þeirri starfsemi sem í hverju húsi er. Ármúlinn getur því ekki leyst bílastæðaþörf Suðurlandsbrautar.

Svör Reykjavíkurborgar:

Við bílastæðagreininguna var ákveðið að leggja stærra svæði undir talningu, þ.e. bæði Suðurlandsbraut, Lágmúla og Ármúla. Ástæðan er sú að Reykjavíkurborg mun vinna að heildstæðri þróunaráætlun fyrir atvinnusvæðið í Múlunum. Talningin var framkvæmd með dróna og því var unnt að ná yfir víðara svæði án aukins kostnaðar eða vinnu.

Það er hins vegar ekki lagt til í þessari vinnu að bílastæði við Ármúla séu hugsuð til að leysa bílastæðaþörf Suðurlandsbrautar. Greiningin er fyrst og fremst til að fá heildarmynd af núverandi stöðu á svæðinu og styður við áframhaldandi skipulagsvinnu. Útfærslur og ákvarðanir um aðgengi og stæði við Suðurlandsbraut byggjast áfram á stöðunni á þeim lóðum sérstaklega.

9. Kynntar tillögur að framkvæmdarleiðum voru ræddar. Strax varð ljóst að enginn vilji væri til þess að gefa eftir af lóðum, svo sem felst í tillögu nr. 1.

Svör Reykjavíkurborgar:

Tillagan var kynnt sem hugmynd á samráðsfundum og jafnframt hluti af skjali þar sem settar voru fram þrjár tillögur að mögulegum framkvæmdaleiðum, dags. 10. nóvember 2025, meðal annars í þeim tilgangi að veita heildaryfirlit yfir valkosti og skapa samanburðargrundvöll við aðrar útfærslur.

Reykjavík

Í áframhaldandi vinnu verður horft til frekari þróunar á framkvæmdaleiðum, þar á meðal mögulegra afbrigða eða millilausna, eftir því sem tilefni og forsendur gefa.

10. Varðandi tillögu nr. 2 og 3 fá eigendur ekki skilið hvaða rök gætu staðið til þess að þeir yrðu að bera kostnað af raski á lóðum sínum vegna framkvæmda við

Svör Reykjavíkurborgar:

Hlutfallsleg skipting kostnaðar lóðarhafa hefur ekki enn verið ákveðin og verður unnin á grundvelli nánari hönnunar og samráðs.

Í dag er staðan sú að lóðarhafar hafa að hluta nýtt borgarland undir bílastæði. Þar sem borgin mun nú nýta þetta landrými á annan hátt þá þarf endurskipulagning bílastæðaplana að fara fram innan lóða, til að tryggja að nýting lóða verði sem hagstæðust.

Þetta er því ekki krafa um að lóðarhafar beri kostnað af framkvæmd Borgarlínu, heldur hluti af þeirri vinnu að gera bílastæðaplön starfhæf á ný, þegar fyrirkomulag borgarlands breytist.

11. Í athugasemdum hönnuða á aðaluppdrætti byggingar kemur fram að gangstéttir, sem alla jafna liggja utan lóðarmarka, séu á lóðum eigenda upp við húsin á Suðurlandsbraut og tillit þurfi að taka til þess við útreikninga bílastæða. Gangstéttunum verður ekki breytt og áfram hlýtur að verða að taka mið af þessu fyrirkomulagi.

Svör Reykjavíkurborgar:

Með fyrirhuguðum breytingum á fyrirkomulagi borgarlands verður komið fyrir nýjum gangstéttum og hjólastígum meðfram Suðurlandsbraut sem mynda aðalgönguleiðir svæðisins. Því verða þær gangstéttir sem liggja inni á lóðum við húsin ekki lengur megin umferðarleiðir gangandi vegfarenda, þó að áfram þurfi að tryggja gott og öruggt aðgengi frá þeim að húsunum.

Ef tillaga 1 yrði fyrir valinu myndu þessar gangstéttir, sem í dag liggja innan lóða, færast alfarið á ábyrgð Reykjavíkurborgar hvað varðar hönnun, framkvæmd og viðhald, í samræmi við það sem fram kemur í tillögunni.

12. Samkvæmt gildandi deiliskipulagi var upphaflega kveðið um eitt bílastæði fyrir hverja 35 fm. gólffletar á þeim húsum sem á svæðinu eru. Slakað var á kröfunum vegna við- og nýbygginga í eitt stæði fyrir hverja 50 fm. Væntanlega liggur fermetrafjöldi kvaðarinnar einhversstaðar þar á milli núna. Hver yrði sú tala miðað við áform sem hafa verið kynnt eigendum, takmörkuð við Suðurlandsbraut 4–16?

Svör Reykjavíkurborgar:

Ekki er áformað að breyta gildandi bílastæðaskilmálum fyrir Suðurlandsbraut 4–16, þrátt fyrir að nýjustu bílastæðaviðmið Reykjavíkurborgar miði annars við hámarksfjölda bílastæða á hverja fermetra og almennt lægri hlutdeild stæða. Í þeirri stefnu er jafnframt krafa um lágmarksfjölda hjólastæða í tveimur flokkum, langtíma og skammtíma.

Reykjavík

Í gildandi deiliskipulagi eru til staðar heimildir fyrir tvíhæða bílageymslur inná lóðum aftan við húsin. Skilmálarnir gera jafnframt ráð fyrir og hvetja til þess að lóðarhafar sameinist um sameiginlega bílageymslu og skapi rými fyrir græn svæði, sem getur leitt til hagkvæmari uppbyggingar og betri landnýtingar.

Með þessum heimildum má gera ráð fyrir að mögulegt sé að bæta við bílastæðum á nær öllum lóðum. Tekið skal fram að bílageymslur hafa nú þegar verið byggðar á lóðum 8–10 og 12. Skoða þarf nánar bílastæðabókhald lóðanna þegar vinna hefst við breytingu á deiliskipulagi fyrir lóðirnar við Suðurlandsbraut 4-16.

13. Núverandi fjöldi bílastæða hefur verið óbreyttur um áratugaskeið og er þegar allt of knappur með aukinni umferð á liðnum árum. Bílastæðin, jafnvel þótt séu á borgarlandi að hluta, hafa í reynd verið hluti eignanna við Suðurlandsbraut. Bílastæði við götur eru almennt á landi sveitarfélags, a.m.k. að verulegu leyti. Minnsta skerðing á bílastæðum frá því sem nú er myndi fela í sér gríðarlega skerðingu á gæðum eignanna. Eigendur telja hana ekki koma til greina.

Svör Reykjavíkurborgar:

Þó bílastæði við Suðurlandsbraut hafi verið nýtt af lóðarhöfum í gegnum tíðina hafa þau í reynd ekki verið hluti einstakra eigna, heldur borgarlands. Með fyrirhuguðum breytingum er Reykjavíkurborg því ekki að taka stæði af lóðum heldur að endurskipuleggja borgarlandið og gera rými fyrir gangandi, hjólandi og almenningssamgöngur í takt við breyttar áherslur í samgöngum.

Einhver fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut er óhjákvæmileg í þessu ferli, en mikilvægt er að benda á að heimildir eru til staðar aftan við hús fyrir uppbyggingu bílastæðahúss á flestum lóðum. Þær heimildir gera lóðarhöfum kleift að bæta við bílastæðum og mæta þörf innan eigin lóðarmarka, óháð breytingum á borgarlandi framan við húsin.

Þegar litið er til mögulegrar skerðingar á gæðum eignanna þá liggja engin gögn fyrir sem benda til þess að þessar breytingar muni orsaka slíku. Reynslan af sambærilegri endurhönnun annars staðar sýnir reyndar að bætt umhverfi, betri tengingar og öruggari aðkoma geta haft jákvæð langtímaáhrif á rekstur og umferð.

14. Markmið borgarlínu hefur verið að draga úr frekari fjölgun bíla. Ekki er líklegt að bílum fækki að mun frá því sem nú er. Sé það rétt forsendan, getur tillaga um gríðarlega fækkun bílastæða illa gengið upp. Yrði reyndin sú að dræg verulega úr umferð mætti breyta hluta þess sem lagt yrði undir bílastæði í vistvænni svæði.

Svör Reykjavíkurborgar:

Borgarlína mun breyta ferðavenjum. Samkvæmt umferðargreiningu sem gerð var samhliða umhverfismati mun ferðum bíla fækka á Suðurlandsbraut. Gegnumstreymisumferð sem á ekki erindi á Suðurlandsbraut færist á aðra stofnvegi sem mun veita meira rými fyrir þau sem eiga erindi í hverfið.

15. Uppbygging þjóðarhallar og íþróttamannvirkja í Laugardal, ef af yrði, myndi auka umferð á svæðinu gríðarlega, a.m.k. á þeim stundum sem viðburðir stæðu yfir. Athuga ætti hvort hægt væri að koma upp bílastæðahúsi norðan Suðurlandsbrautar.

Svör Reykjavíkurborgar:

Ábendingunni hefur verið komið á framfæri við ábyrgðaraðila verkefnisins og verður hún skoðuð í tengslum við frekari vinnu.

16. Gæta verður meðalhófs og fara þá tækileið að markmiðin sem veldur minnstu röskun. Eigendur eiga bágt með að sætta sig við svar frá samráðsfundi 29. september sl., um að „ekki [sé] hægt að færa götusnið lengra norður". Þeir sjá ekki að nokkur efnisleg rök standi gegn því að hnika Suðurlandsbrautinni norðar, sem mun reyndar fyrirhugað austan Vegmúla. Með færslu norðar yrði byrðunum jafnað á þá sem eiga að bera þær, en eigendur Suðurlandsbrautar 4–16 ekki látnir bera mun meiri byrðar en aðrir. Það samræmdist betur meðalhófi.

Svör Reykjavíkurborgar:

Mjög erfitt er að færa götusniðið norðar á þessum hluta. Ástæðan er m.a. verulegur landhalli norðan Suðurlandsbrautar sem takmarkar mögulegar tilfærslur. Vestast á svæðinu er það ekki framkvæmanlegt vegna legu Engjateigs. Slík breyting myndi einnig krefjast þess að gatnamótin við Reykjaveg yrðu færð til, en sú aðgerð er óraunhæf vegna landhalla og myndi kalla á umfangsmiklar landfyllingar sem hefðu í för með sér verulegan kostnað og rask á mun stærra svæði.

17. Augljós lausn virðist að leggja borgarlínuna norðan Suðurlandsbrautarinnar. Það yrði örugglega mun viðurhlutaminna og einfaldara að öllu leyti en núverandi áform. Hvers vegna að leggja borgarlínuna á milli akreina Suðurlandsbrautar, megi leggja hana norðan við hana? Eigendur telja það langbesta kostinn. Hann fæli líka í sér að mildasta leið að markinu yrði farin. Meðalhófs væri þar með gætt.

Svör Reykjavíkurborgar:

Norðan megin við Suðurlandsbraut er lítil eða engin byggð og því yrði legan þar síður í takt við þarfir notenda. Lega í miðju skapar jafnframt skýrari og öruggari rými fyrir alla ferðamáta og tryggir bestu mögulegu tengingar fyrir notendur verslunar og þjónustu og starfsmönnum við Suðurlandsbraut að stöðvum Borgarlínunnar.

Við hönnun hágæða almenningssamgangna er mikilvægt að lágmarka fjölda akreina sem gangandi og hjólandi vegfarendur þurfa að þvera til að komast að brautarpalli. Þess vegna er meginreglan að leggja Borgarlínuna í miðrými vegarins og er það gert að lang mestu leyti í Borgarlínuverkefninu. Það verður því það götusnið sem vegfarendur munu þekkja og einfaldar einnig gatnamót og læsileika þeirra fyrir alla vegfarendur gatnamóta.

Leiðin hefur því verið metin sem sú hagkvæmasta, öruggasta og notendavænasta þegar tekið er mið af umferðaröryggi, aðgengi og skipulagssjónarmiðum á svæðinu.

Reykjavík

18. Færsla borgarlínunnar norður fyrir Suðurlandsbrautina myndi varna viðbótarálagi á nærliggjandi stofnbrautir, svo sem Miklubraut og Sæbraut og koma í veg fyrir stóraukna umferð um nærliggjandi húsagötur, sem ella blasir við.

Svör Reykjavíkurborgar:

Samkvæmt umferðargreiningu sem gerð var í tengslum við umhverfismat Borgarlínu er tilfærsla umferðar helst yfir á Sæbraut og Miklubraut. Samkvæmt þeirri greiningu minnkar bílaumferð einnig á Reykjavegi sem er jákvætt. Óliklegt er að umferð leiti inn á bílastæði þar sem umferð þar er mjög hæg.

19. Gæta ber jafnræðis við framkvæmdirnar. Okkur er ljóst, að tillögurnar fela í sér skerðingu fyrir granna okkar hinumegin Vegmúlans líka. Hún er samt að mun minni en sú sem okkar hópi er ætlað að þola. Það hlýtur að vera markmið að deila byrðunum svo jafnt sem auðið er og koma með sama hætti fram við þá sem fyrir verða á sama svæði.

Svör Reykjavíkurborgar:

Þetta er unnið með sambærilegum hætti þvert á alla 14,5 km leið lotu 1 af Borgarlínunni, eftir því sem kostur er.

20. Undirritaður hefur aðeins farið yfir lóðarleigusamning vegna Suðurlandsbrautar 4. Hann var undirritaður 23. nóvember 1962, gerður á grundvelli ákvörðana bæjarráðs frá 17. desember 1957 og 1. ágúst 1961. Má ganga út frá því að lóðarleigusamningarnir séu allir efnislega eins?

Svör Reykjavíkurborgar:

Nei, lóðarleigusamningar á svæðinu eru ekki allir efnislega sambærilegir.

f.h. skipulagsfulltrúa Reykjavíkur,
Ólöf Guðbjörg Söebech
Verkefnastjóri Borgarlínu

Fylgiskjal 1 – 2af2 –Bréf Markarinnar lögmannsstofu hf. til Betri Samgangna ohf. og Reykjavíkurborgar dags. 8. des 2025.

Mörkin lögmannsstofa hf.

Betri samgöngur ohf.
Reykjavíkurborg
b.t. Hildar Ingu Rósar Guðmundsdóttur
aðeins sent á netfangið hildur@vsb.is

Varðar Borgarlínu, Suðurlandsbraut 4-16.

Vísað er til funda og annarra samskipta við eigendur ofangreindra eigna og boðaðs fundar á morgun. Bréfið er aðeins sent á viðtakanda, sem fulltrúa Betri samgangna ohf. og Reykjavíkurborgar.

Eigendur eignanna hafa átt í samskiptum sín í milli og hist í því skyni að stilla saman strengi. Undirrituðum var falið að draga saman athugasemdir og spurningar sem af spruttu og koma á framfæri við þá sem eru í forsvari fyrir verkefnið.

Sem vænta mátti gætti að einhverju leyti mismunandi sjónarmiða og áherslna. Samhljómurinn var þó miklu ríkari en hitt sem greindi að. Hér á eftir verður gerð nokkur grein fyrir þeim sjónarmiðum, sem mikilvægust má telja.

Þess er óskað að þeir sem eru í forsvari fyrir verkefnið hafi svör þar sem svara er óskað á næsta fundi. Þurfi að fresta honum um skemmri tíma til þess, væri á því fullur skilningur.

Við viljum byrja á því að draga fram, í fáeinum liðum, það sem við sjáum sem aðalatriði málsins.

1. Mikil og fjölþætt atvinnustarfsemi er á Suðurlandsbraut 4-16. Veruleg uppbygging hefur verið á undanförnum árum. Kynntar framkvæmdir myndu valda þessari starfsemi verulegum skakkaföllum, jafnvel hreinu tjóni.
2. Tjónið yrði tvíþætt. Annars vegar röskun á framkvæmdatíma, sem í ljósi reynslu má ætla að verði langur. Hinsvegar varanlegt tjón vegna fyrirhugaðrar fækkunar bílastæða. Til skoðunar hlýtur að koma annars vegar hvernig tjón yrði bætt og hins vegar hvað gera mætti til þess að lágmarka tjónið. Almennt hlýtur að vera betra fyrir alla hlutaðeigandi að koma í veg fyrir tjón en bæta. Það samræmdist einnig betur reglum um meðalhóf.
3. Húsin sunnan Suðurlandsbrautar eru há og mynda þétta húsaröð í fáeinna metra fjarlægð frá Suðurlandsbrautinni. Norðan Suðurlandsbrautar er miklu meira svæði til ráðstöfunar. Fullyrða má að framkvæmdir þar myndu ekki valda neinu viðlíka tjóni og fyrirætlanir sem kynntar hafa verið myndu valda á húsaröðinni sunnan Suðurlandsbrautar. Það er því krafa okkar að kannað verði hvort ekki megi færa framkvæmdir til norðurs og takmarka tjónið með þeim hætti.
4. Verkefnið, eins og lagt er upp með það, myndi valda verulegri fækkun bílastæða við eignirnar. Það myndi rýra þær að verðmætum og gæðum umfram það sem við verður unað. Sennilega myndi það t.d. ganga af verslunar-, veitingarekstri á

Suðurlandsbraut 4
108 Reykjavík
Sími 414 4100
www.law.is

svæðinu dauðum, þ.e. rekstri sem reiðir sig á stöðuga umferð viðskiptavina sem fara annað ef aðgengi er ekki gott og bílastæði ekki fyrir hendi. Hið sama gildir um aðra margvíslega þjónustustarfsemi. Þessi starfsemi myndi að líkindum ekki lifa framkvæmdatíma af.

5. Grundvallaratriði er að ekki sé lagt af stað í verkefnið fyrr en búið er að útfæra það í smáatriðum og huga að þeirri stóru mynd, sem hefur verið lýst í töluliðunum hér að framan.

Athugasemdirnar sem eftir fara eru almennar ábendingar, spurningar og önnur praktísk atriði, mikilvæg en mega ekki skyggja á aðalatriðin í liðum 1-5 að framan.

1. Kappkosta þarf um að framkvæmdatími verði svo skammur sem auðið er og verkið þannig skipulagt að sem minnstu tjóni valdi. Liður í því er að ekki sé lagt upp í verkefnið fyrr en búið er að tryggja fjármögnun.
2. Nauðsynlegt verður að halda eigendum upplýstum og gefa þeim kost á að koma sjónarmiðum sínum á framfæri. Gott og uppbyggilegt samtal er best til þess fallið að fá fram niðurstöðu sem nokkur sátt getur orðið um.
3. Farið er fram á að upplýst verði hver umferðarþungi (bíla) á þessum hluta Suðurlandsbrautar sé nú og hvað sé áætlað um hann að verkefninu loknu.
4. Áætlanir standa til þess að breyta Suðurlandsbraut í eina akrein í hvora átt. Myndi það ekki leiða til þess að umferð færðist nær húsunum, á akbrautir bílastæðanna, og inn í húsagötur? Hlýtur ekki að vera markmið að koma í veg fyrir það?
5. Fyrirhugað er að hafa tvær stoppistöðvar borgarlínu á Suðurlandsbraut, frá Kringlumýrarbraut að Orkureit. Borgarlínan á að liggja á milli akreina og því reiknað með gönguljósum yfir Suðurlandsbrautina beggja vegna, að stoppistöðvunum. Myndi það leiða til annars en að umferð um Suðurlandsbrautina yrði nánast stopp allan daginn, með mikilli tíðni borgarlínuferða?
6. Væri önnur leið tæk en undirgöng við stoppistöðvar, yrði borgarlínan á milli akreina Suðurlandsbrautar? Þau mætti hanna sem skýli gegn rysjóttum veðrum. Það gengur í öllu falli ekki að umferð á Suðurlandsbraut hreyfist ekki, vegna gangandi vegfarenda á leið í borgarlínuna.
7. Einhverjir báru brigður á mælingu á stæðanotkun, sem kynnt var á fundum. Upplifun eigenda er almennt sú að nánast öll stæði við húsaröðina séu upptekin á hefðbundnum vinnutíma.
8. Efast var um réttmæti þess að telja saman stæði við Suðurlandsbraut og Ármúla. Akleiðir á milli gatnanna eru ekki greiðar og hringsól í leit að stæði myndi aðeins auka á vandann. Bílastæðavandi við Ármúla er mikill fyrir og flest stæði merkt þeirri starfsemi sem í hverju húsi er. Ármúlinn getur því ekki leyst bílastæðaþörf Suðurlandsbrautar.
9. Kynntar tillögur að framkvæmdarleiðum voru ræddar. Strax varð ljóst að enginn vilji væri til þess að gefa eftir af lóðum, svo sem felst í tillögu nr. 1.
10. Varðandi tillögur nr. 2 og 3 fá eigendur ekki skilið hvaða rök gætu staðið til þess að þeir yrðu að bera kostnað af raski á lóðum sínum vegna framkvæmda við

borgarlínuna. Framkvæmdaraðili sem veldur raski á annars lóð hlýtur að verða að ganga frá eftir sig.

11. Í athugasemdum hönnuða á aðaluppdrætti byggingar kemur fram að gangstéttir, sem alla jafna liggi utan lóðarmarka, séu á lóðum eigenda upp við húsin á Suðurlandsbraut og tillit þurfi að taka til þess við útreikninga bílastæða. Gangstéttunum verður ekki breytt og áfram hlýtur að verða að taka mið af þessu fyrirkomulagi.
12. Samkvæmt gildandi deiliskipulagi var upphaflega kvöð um eitt bílastæði fyrir hverja 35 fm. gólffflatar á þeim húsum sem á svæðinu eru. Slakað var á kröfunum vegna við- og nýbygginga í eitt stæði fyrir hverja 50 fm. Væntanlega liggur fermetrafjöldi kvaðarinnar einhverstaðar þar á milli núna. Hver yrði sú tala miðað við áform sem hafa verið kynnt eigendum, takmörkuð við Suðurlandsbraut 4-16?
13. Núverandi fjöldi bílastæða hefur verið óbreyttur um áratugaskeið og er þegar allt of knappur með aukinni umferð á liðnum árum. Bílastæðin, jafnvel þótt séu á borgarlandi að hluta, hafa í reynd verið hluti eignanna við Suðurlandsbraut. Bílastæði við götur eru almennt á landi sveitarfélags, a.m.k. að verulegu leyti. Minnsta skerðing á bílastæðum frá því sem nú er myndi fela í sér gríðarlega skerðingu á gæðum eignanna. Eigendur telja hana ekki koma til greina.
14. Markmið borgarlínu hefur verið að draga úr frekari fjölgun bíla. Ekki er líklegt að bílum fækki að mun frá því sem nú er. Sé það rétt forsenda, getur tillaga um gríðarlega fækkun bílastæða illa gengið upp. Yrði reyndin sú að dregi verulega úr umferð mætti breyta hluta þess sem lagt yrði undir bílastæði í vistvænni svæði.
15. Uppbygging þjóðarhallar og íþróttamannvirkja í Laugardal, ef af yrði, myndi auka umferð á svæðinu gríðarlega, a.m.k. á þeim stundum sem viðburðir stæðu yfir. Athuga ætti hvort hægt væri að koma upp bílastæðahúsi norðan Suðurlandsbrautar.
16. Gæta verður meðalhófs og fara þá tæku leið að markmiðinu sem veldur minnstri röskun. Eigendur eiga bágt með að sætta sig við svar frá samráðsfundi 29. september sl., um að „*ekki [sé] hægt að færa götusniðið lengra norður*." Þeir sjá ekki að nokkur efnisleg rök standi gegn því að hnika Suðurlandsbrautinni norðar, sem mun reyndar fyrirhugað austan Vegmúla. Með færslu norðar yrði byrðunum jafnað á þá sem eiga að bera þær, en eigendur Suðurlandsbrautar 4-16 ekki látnir bera mun meiri byrðar en aðrir. Það samræmdist betur meðalhófi.
17. Augljós lausn virðist að leggja borgarlínuna norðan Suðurlandsbrautarinnar. Það yrði örugglega mun viðurhlutaminna og einfaldara að öllu leyti en núverandi áform. Hvers vegna að leggja borgarlínuna á milli akreina Suðurlandsbrautar, megi leggja hana norðan við hana? Eigendur telja það langbesta kostinn. Hann fæli líka í sér að mildasta leið að markinu yrði farin. Meðalhófs væri þar með gætt.
18. Færsla borgarlínunnar norður fyrir Suðurlandsbrautina myndi varna viðbótarálagi á nærliggjandi stofnbrautir, svo sem Miklubraut og Sæbraut og koma í veg fyrir stóraukna umferð um nærliggjandi húsagötur, sem ella blasir við.
19. Gæta ber jafnræðis við framkvæmdina. Okkur er ljóst, að tillögurnar fela í sér skerðingu fyrir granna okkar hinumegin Vegmúlans líka. Hún er samt að mun minni en sú sem okkar hópi er ætlað að þola. Það hlýtur að vera markmið að deila

byrðunum svo jafnt sem auðið er og koma með sama hætti fram við þá sem fyrir verða á sama svæði.

20. Undirritaður hefur aðeins farið yfir lóðarleigusamning vegna Suðurlandsbrautar 4. Hann var undirritaður 23. nóvember 1962, gerður á grundvelli ákvarðana bæjarráðs frá 17. desember 1957 og 1. ágúst 1961. Má ganga út frá því að lóðarleigusamningarnir séu allir efnislega eins?

Reykjavík 8 desember 2025,
f.h. eigenda fasteignanna Suðurlandsbraut 4-16
Mörkin lögmannsstofa hf.

Gunnar Jónsson, hrl.

12.03.2026

Minnisblað

Viðtakandi: Reykjavíkurborg
Sendandi: Tark - arkitektar

Efni: Athugasemd við tillögu að deiliskipulagi Suðurlandsbrautar vegna Borgarlínu

Forsaga máls

Deiliskipulag er ein af grundvallarforsendum þess að unnt sé að ráðast í opinberar framkvæmdir af þeirri stærðargráðu sem hér um ræðir. Í deiliskipulagi eru mótaðar þær lykilákvarðanir sem varða útfærslu mannvirkja, legu samgöngukerfa, staðsetningu stöðva og aðgengi ólíkra hópa vegfarenda að hinu byggða umhverfi. Slíkar áætlanir hafa því veruleg áhrif á skipulag borgarrýmis, umferðarflæði, umferðaröryggi og daglegt líf íbúa, rekstraraðila og annarra notenda svæðisins.

Þegar hafa níu deiliskipulagsáætlanir verið samþykktar þar sem gert er ráð fyrir uppbyggingu Borgarlínu. Þær ná meðal annars til Fossvogsbrúar, Nauthólsvíkur, Háskólans í Reykjavík, Nauthólsvegar, Nýs Landspítala, Hlemms, efri hluta Laugavegar og tveggja svæða á Ártúnshöfða. Fyrsti áfangi Borgarlínu, sem liggur frá Ártúnshöfða að Hamraborg um Fossvogsbrú, spannar alls um 12 kílómetra innan Reykjavíkur og er því um að ræða viðamikla breytingu á samgöngukerfi höfuðborgarinnar.

Fyrirliggjandi deiliskipulagsbreyting fyrir Suðurlandsbraut felur í sér verulegar og margþættar breytingar á einni af mikilvægustu samgönguæðum borgarinnar. Gert er ráð fyrir sérakreinum Borgarlínu á miðju götunnar, þremur nýjum stöðvum, breytingum á akreinum fyrir almenna bílaumferð, aukinni áherslu á göngu- og hjólreiðainnviði, breytingum á gatnamótum og verulegri endurskipulagningu bílastæða við Suðurlandsbraut 4–32. Jafnframt er breytingunum ætlað að styðja við markmið aðalskipulags um þéttingu byggðar og aukna nýtingu svæða í nálægð við þróunarás Borgarlínu.

Af gögnum málsins verður ráðið að tilgangur breytinganna sé meðal annars að bæta umferðaröryggi, auka greiðfærni almenningssamgangna, efla virka ferðamáta og styðja við langtímamarkmið stjórnvalda og sveitarfélaga um breytt ferðavenjumynstur á höfuðborgarsvæðinu. Á sama tíma er þó ljóst að breytingarnar munu hafa veruleg áhrif á núverandi umferðarskipan, aðgengi að lóðum og bílastæðum, sem og á dreifingu umferðar um nærliggjandi gatnakerfi. Slíkar breytingar kalla á skýrar forsendur, vandað mat og gagnsæjan rökstuðning.

Með hliðsjón af umfangi framkvæmdarinnar, áhrifum hennar á samgöngur, umferðaröryggi og aðgengi, sem og þeim langtímaforsendum sem byggt er á, teljum við nauðsynlegt að farið verði yfir þær forsendur sem deiliskipulagið byggist á með gaumgæfilegum hætti. Athugasemdir þær sem hér fara á eftir lúta einkum að því hvort nægilegt samgöngumat hafi farið fram, hvort forsendur um afkastagetu og umferðardreifingu standist og hvort útfærsla breytinganna sé í samræmi við meðalhóf, raunhæfar spár, hagsmuni þeirra sem svæðið nota daglega og hvort framkvæmd og áfangaskipting séu nægilega skýrt útfærðar.

T.ARK ARKITEKTAR ehf
HÁTÚN 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Athugasemdir við samgöngumat og forsendur skipulags

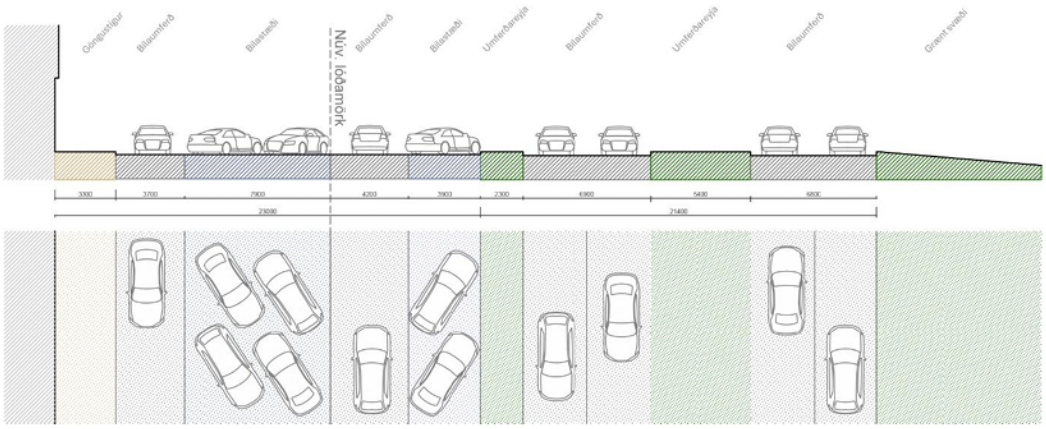
Ekki liggur fyrir, á grundvelli fyrirliggjandi tillögu að deiliskipulagi, hvort sérstakt samgöngumat hafi verið unnið vegna þeirra breytinga sem þar eru lagðar til. Hér með er óskað eftir að slíkt mat verði lagt fram sem hluti af gögnum málsins, eða að öðrum kosti að settur verði fram skýr og efnislegur rökstuðningur fyrir því hvers vegna ekki var talið nauðsynlegt að vinna það.

Sú ósk byggist meðal annars á því að fyrirhugaðar breytingar kunna að hafa neikvæð áhrif á umferðaröryggi, einkum ef bílaumferð mun í auknum mæli dreifast um aðrar götur en nú er. Jafnframt verður að líta til þess að samkvæmt viðeigandi viðmiðum getur sveitarfélag kallað eftir samgöngumati þótt það teljist ekki sjálfkrafa nauðsynlegt, meðal annars þegar uppbygging er staðsett nærri svæði þar sem umferð er þegar þung og tafir algengar á álagstímum, þegar fyrirsjáanlegt er að fyrirhuguð landnotkun leiði til umferðar vöruflutninga að kvöldi, snemma morguns eða í nálægð við íbúðarhverfi, og þegar hætta er talin á neikvæðum áhrifum á umferðaröryggi.

Að okkar mati eiga þessi sjónarmið við í þessu máli. Suðurlandsbraut er ein af stærri samgönguæðum borgarinnar og þegar fyrir er umtalsverð umferð um svæðið. Fyrirhugaðar breytingar á akreinum, gatnamótum og aðkomu að lóðum geta haft áhrif langt út fyrir hið afmarkaða skipulagssvæði, bæði á umferðarflæði og dreifingu umferðar um nærliggjandi götur. Af þeim sökum teljum við ríka ástæðu til að leggja fram sérstakt samgöngumat eða rökstyðja með mjög skýrum hætti hvers vegna slíkt mat hafi ekki verið talið nauðsynlegt.

Jafnframt er mikilvægt að við mat á framkvæmdinni verði tekið mið af bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkur, sem og heildstæðu samhengi skipulags og framkvæmda vegna Borgarlínu á Suðurlandsbraut.

Núverandi staða Suðurlandsbrautar



Mynd.01 Núverandi staða Suðurlandsbrautar

Á Suðurlandsbraut eru nú tvær akreinar í hvora átt, fjögur umferðarljós og hámarkshraði 60 km/klst. Samkvæmt viðmiðum úr HBS getur ein akrein í þéttbýli, við mjög góð skilyrði, ótruflað flæði og 60 km/klst. hámarkshraða, annað allt að 1.800 bifreiðum á klukkustund. Afkastageta götunnar í núverandi

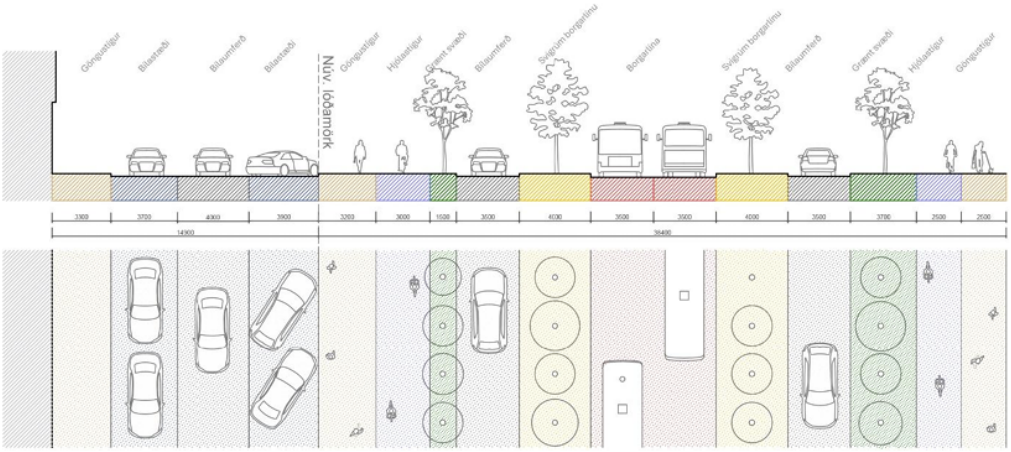
T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
Sími 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

mynd er því fræðilega allt að 3.600 bílar á klukkustund í hvora átt, eða samtals 7.200 bílar á klukkustund í báðar áttir.

Við flæðisreikninga er algengt að miða við mestu klukkustund umferðar að morgni eða síðdegi, sem yfirleitt nemur 8–12% af heildarumferð sólarhrings. Hér er stuðst við 10% sem þumalputtareglu. Ef gert er ráð fyrir að umferðarljós dragi úr afkastagetu um 50% má áætla að raunhæf afkastageta sé um 900 ökutæki á klukkustund á hverja akrein.

Sé sólarhringsumferð 17.500 ökutæki samsvarar það um 1.750 ökutækjum á mestu klukkustund í báðar áttir, eða um 875 ökutækjum á klukkustund í hvora átt. Það er mjög nálægt þeim þolmörkum sem ætla má að gatan búi við ef miðað er við 900 ökutæki á klukkustund á akrein.

Fyrirhugað breytt fyrirkomulag



Mynd.02 Breytt ástand skv. tillögu að deiliskipulagi Suðurlandsbrautar vegna Borgarlínu

Samkvæmt tillögunni er gert ráð fyrir að akreinum fyrir almenna bílaumferð verði fækkað úr tveimur í eina í hvora átt og að hámarkshraði verði lækkaður úr 60 km/klst. í 40 km/klst.

Afkastageta einnar akreinar í þéttbýli við mjög góð skilyrði og 40 km/klst. hámarkshraða er almennt metin allt að 1.600 bifreiðar á klukkustund. Heildarafkastageta Suðurlandsbrautar yrði því, með einni akrein í hvora átt, um 3.200 bílar á klukkustund í báðar áttir.

Ef jafnframt er tekið tillit til tafa vegna umferðarljósa, og afkastagetan lækkuð um 50% í samræmi við hefðbundnar forsendur, yrði raunhæf afkastageta um 1.600 bílar á klukkustund samtals í báðar áttir. Í þeirri nálgun hefur þó ekki verið tekið tillit til frekari tafa sem líklegt er að hljótist af gönguljósum við biðstöðvar Borgarlínu.

Ljóst er að gönguljós við stöðvar Borgarlínu munu stöðva umferð reglulega. Tíðni vagna er áætluð einn vagn á sjö mínútna fresti í hvora átt, eða samtals allt að 17 ferðir á klukkustund auk strætó á 15 mínúta fresti eða 4 sinnum á klukkustund.. Þetta á við um allar þrjár fyrirhugaðar stöðvar á svæðinu. Af því leiðir að umferð getur stöðvast í nokkrar mínútur á hverri klukkustund við hverja stöð, sem dregur enn frekar úr afkastagetu götunnar.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Við mat á sólarhringsumferð er oft miðað við að hún sé 8–10 sinnum meiri en umferð á mestu klukkustund. Hér er stuðst við margfaldarann 9. Með þeirri forsendu væri afkastageta götunnar um 14.400 bílar á sólarhring, þegar tekið hefur verið tillit til tafa vegna umferðarljósa.

Samkvæmt umferðaspá frá árinu 2024 var gert ráð fyrir yfir 21.000 bílum á sólarhring. Sú spá var endurskoðuð árið 2025 og lækkuð í 17.500 bíla á sólarhring.

Hjólaumferð og hjólreiðastígar

TAFLA 4 Lágmarksbreidd sameiginlegs stígs (S), göngustígs (G) og hjólastígs (H) og leiðbeiningar hvenær ætti að skilja að gangandi og hjólandi vegfarendur. Sé göngustígur þétt upp við samfellda hliðarhindrun svo sem girðingu eða húsvegg er æskilegt að hann sé a.m.k. 0,5 m breiðari en hér kemur fram.

Breidd [m]		Gangandi á klst*				
		<15	15-50	50-100	100-200	>200
Hjólandi á klst *	<15	S: 3,0	S: 3,0	S: 3,0	S: 3,5	S: 3,5
	15-50	S: 3,0	S: 3,0	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,5 H: 2,5
	50-100	S: 3,0	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,5 H: 2,5
	100-300	S: 3,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,0 H: 2,5	G: 2,5 H: 2,5
	300-750	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,0 H: 3,0	G: 2,5 H: 3,0
	>750	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,0 H: 3,5	G: 2,5 H: 3,5

* Áætluð umferð á hámarksklukkustund. Eðlilegt er að horfa nokkur ár fram í tímann við áætlun umferðar.

Mynd.03 Tala: Lágmarksbreidd sameiginlegs stígs (S), göngustígs (G) og hjólastígs (H) og leiðbeiningar hvenær ætti að skilja að gangandi og hjólandi vegfarendur. Sé göngustígur þétt upp við samfellda hliðarhindrun svo sem girðingu eða húsvegg er æskilegt að hann sé a.m.k. 0,5 m breiðari en hér kemur fram.

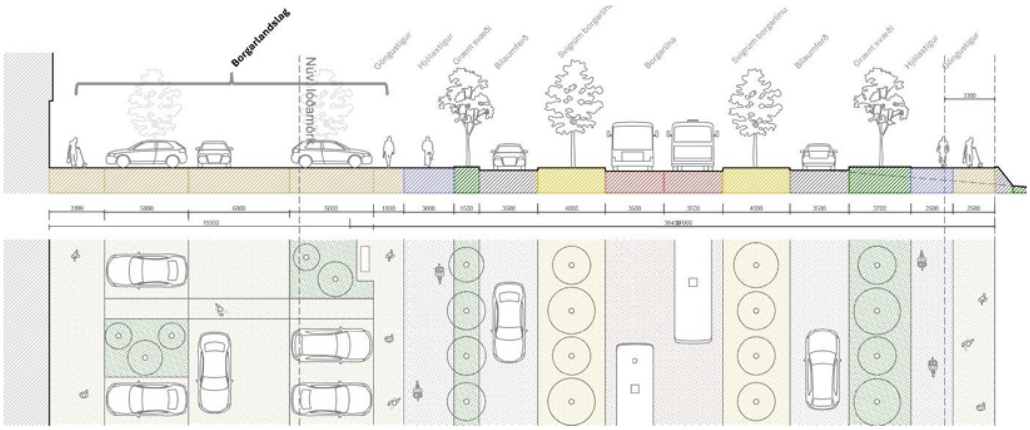
Samkvæmt deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir 2,5–3 metra breiðum hjólreiðastígum beggja vegna Borgarlínu.

Við góð skilyrði má áætla að 1,5 metra breiður hjólastígur í hvora átt, eða samtals 3 metra breiður stígur fyrir umferð í báðar áttir, geti annað um 750 hjólreiðamönnum á klukkustund. Hér er eingöngu átt við einn slíkan stíg öðrum megin við Borgarlínu.

Áætluð hjólaumferð árið 2025 er um 130.000 hjól á ári. Á annatímum getur hún numið allt að 150 hjólum á klukkustund. Gert er ráð fyrir að hlutdeild hjólreiða aukist úr 20% í 30% fram til ársins 2040, sem samsvarar 50% aukningu frá núverandi stöðu. Miðað við þær forsendur gæti hjólaumferð á annatíma orðið um 225 hjól á klukkustund árið 2040. Af því leiðir að einn 3 metra breiður hjólastígur fyrir umferð í báðar áttir, öðrum megin við Borgarlínu, ætti að geta annað þeirri umferð með fullnægjandi hætti.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Færsla á Borgarlínu að Engjateig verði tekin inn sem raunhæfur kostur



Mynd.04 Tillaga að áfangaskiptingu, áfangi 2

Að okkar mati ber að skoða sérstaklega hvort unnt sé að færa legu Borgarlínu með sambærilegum hætti vestan við Vegmúla, að Engjateig, og þegar hefur verið gert austan við gatnamótin. Þar sem legunni hefur þegar verið hnikað austan megin virðist eðlilegt að kanna hvort hófleg færsla, um þrjá metra, geti einnig verið raunhæf vestan megin. Hugsanlegt er að beita sömu lausn, með hlöðnum vegg, og þegar hefur verið mótuð og verður nýtt við útfærslu Borgarlínunnar á Laugavegi eða steypublokkum.

Slík lausn gæti dregið úr röskun á núverandi aðstöðu, einkum hvað varðar aðkomu, bílastæði og starfsemi við götuna, án þess að ganga gegn meginstefnu um sérakreinar Borgarlínu og þróun Suðurlandsbrautar sem borgargötu. Hún gæti jafnframt skapað svigrúm til frekari endurskipulagningar síðar, þegar reynsla hefur fengist af nýju fyrirkomulagi og bílastæðaþörf hugsanlega minnkar.

Við teljum því að þessi útfærsla eigi að vera tekin inn í skipulagsferlið sem raunhæfur valkostur og metin á faglegan og gagnsæjan hátt samhliða annarri útfærslu.

Framkvæmdatími verði leystur með skýrri verndaráætlun fyrir starfsemi og aðgengi

Framkvæmdatími Borgarlínu er ekki aukaatriði heldur sjálfstæður og úrslitaþáttur í því hvort verkefnið geti talist ásættanlegt. Ef gatan verður í reynd lokuð, að hluta eða öllu leyti, í þrjú ár eða lengur, blasir við að rekstrarforsendur starfsemi við hana bresta. Við slíkar aðstæður mun engin eðlileg verslunar- eða þjónustustarfsemi þrífast. Sum fyrirtæki kunna mögulega að flytja starfsemi sína og takmarka tjón sitt, en önnur munu einfaldlega ekki lifa framkvæmdartímann af. Húseigendur verða jafnframt fyrir verulegu tekjutapi vegna skertra eða glataðra leigutekna.

Af þessum sökum er engan veginn nægilegt að vísa almennt til þess að unnt verði að nota svæði núverandi bílastæða sem einhvers konar umferðarlausn á framkvæmdatíma. Slík ráðstöfun er að okkar mati ekki fullnægjandi lausn og mætir hvorki þörfum atvinnustarfsemi, aðgengis né eðlilegs umferðarflæðis. Nauðsynlegt er að gera skýra og trúverðuga verndaráætlun fyrir hvern framkvæmdaráfanga, þar sem fram komi með afdráttarlausum hætti hvernig tryggja eigi aðgengi, rekstrarskilyrði, vörumóttöku, umferð, öryggi og lágmörkun raskana á meðan framkvæmdir standa yfir.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Að okkar mati er ekki nægilegt að leggja fram einungis lokahönnun. Nauðsynlegt er að skilgreina hönnun og framkvæmd fyrir hvern áfanga fyrir sig, með skýrum markmiðum, afmörkuðum vinnusvæðum, tímasetningum, umferðarfyrirkomulagi, hjáleiðum og mótvægisaðgerðum. Án slíkrar áfangahönnunar skapast sú hætta að raunveruleg áhrif verkefnisins verði metin á ófullnægjandi grunni, þar sem tímabundið ástand getur staðið árum saman og haft meiri áhrif á notendur svæðisins en lokalausnin sjálf.

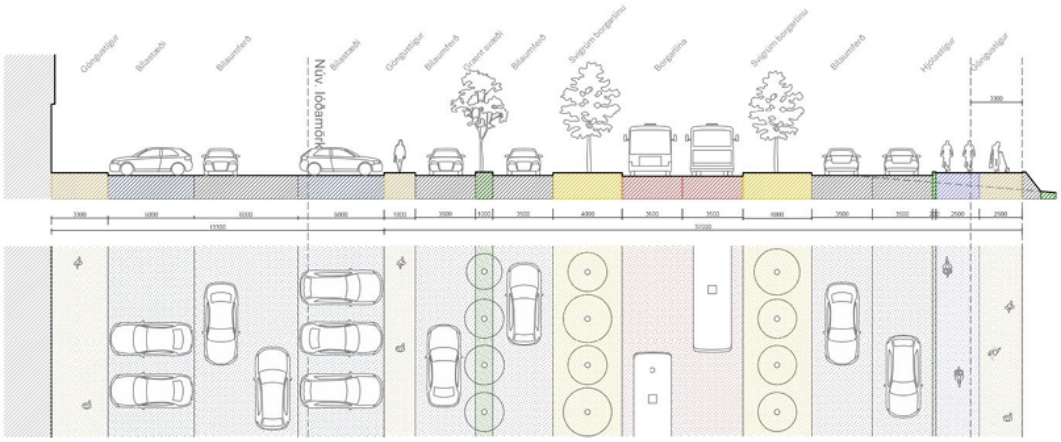
Þetta á sérstaklega við um:

- aðgengi að lóðum, starfsemi og vöruafgreiðslu,
- tímabundin bílastæði og hleðslusvæði,
- öruggar göngu- og hjólaleiðir á framkvæmdatíma,
- stjórn á ryki, hávaða og efnisflutningum,
- leiðarvísun og læsileika fyrir viðskiptavini, starfsfólk og vegfarendur,
- samfellda framvindu framkvæmda þannig að rasksvæði verði ekki stærri en nauðsyn krefur.

Hagaðilar eiga rétt á ítarlegri framkvæmda- og mótvægisáætlun sem sýnir með skýrum hætti hvernig lágmarka eigi tjón og röskun á framkvæmdatíma. Án slíkrar áætlunar er raunveruleg hætta á verulegu tekjutapi, rekstrartruflunum eða jafnvel stöðvun starfsemi fyrirtækja á svæðinu. Ef nýta þarf lóðir sem hjáleiðir eða vinnusvæði þarf jafnframt að skilgreina tímabundin bílastæði og tryggja aðgengi að þjónustu og vöruafgreiðslu allan tímann.

Af þessum sökum teljum við að verkefnið eigi að vera sett fram sem röð skilgreindra framkvæmdaáfanga, þar sem hvert stig sé útfært og metið sem sjálfstætt tímabundið ástand með tilheyrandi gæðakröfum, teikningum og rekstraráætlun.

Niðurstaða



Mynd.04 Tillaga að áfangaskiptingu

Niðurstaða okkar er sú að forsendur deiliskipulagsins séu ekki nægilega traustar, einkum hvað varðar þá ályktun að ein akrein í hvora átt muni geta annað allri þeirri bílaumferð sem gert er ráð fyrir árið 2040.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

Samkvæmt framangreindum forsendum virðist slík útfærsla aðeins geta annað um 14.400 bílum á sólarhring, á meðan umferðaspár gera ráð fyrir allt að 21.000 bílum á sólarhring, eða 17.500 bílum þegar tekið hefur verið tillit til áhrifa Sundabrautar. Þá ber einnig að hafa í huga að um er að ræða langtímaspá til 14 ára, sem felur í sér verulega óvissu. Af þeim sökum teljum við eðlilegra að breytingarnar verði innleiddar í áföngum fremur en í einu skrefi.

Að sama skapi teljum við að ekki hafi verið sýnt fram á nauðsyn þess að leggja tvo 3 metra breiða hjólastíga miðað við þá umferðarspá sem lögð er til grundvallar fyrir árið 2040.

Við leggjum því til að í fyrsta áfanga verði áfram tvær akreinar fyrir almenna bílaumferð í hvora átt. Jafnframt verði hönnun svæðisins þannig úr garði gerð að auðvelt verði síðar að breyta syðri akrein í hjólastíg og nýta norðursvæðið sem grænt svæði, ef umferðarspár ganga eftir og jákvæð reynsla fæst af innleiðingu Borgarlínu.

Við leggjum því til eftirfarandi:

1. *Að lagt verði fram sérstakt samgöngumat vegna tillögunnar, eða að öðrum kosti skýr og efnislegur rökstuðningur fyrir því hvers vegna slíkt mat var ekki talið nauðsynlegt.*
2. *Að forsendur um akandi og hjólandi umferð verði endurmetnar með raunhæfum umferðarlíkönum og með tilliti til tafa vegna umferðarljósa, stöðva og gönguljósa.*
3. *Að færsla Borgarlínu vestan við Vegmúla, að Engjateig, verði tekin til skoðunar sem raunhæfur valkostur.*
4. *Að Suðurlandsbraut verði hönnuð með skýrum hætti sem borgargata í samræmi við stefnumótandi markmið um þróunarás, sterk hverfi og mannvænt göturými.*
5. *Að framkvæmdin verði skipulögð og lögð fram í skýrum áföngum, með ítarlegri framkvæmda- og mótvægisáætlun fyrir hvern áfanga.*
6. *Að tryggt verði að aðgengi að lóðum, starfsemi, vöruafgreiðslu og bílastæðum haldist virkt á framkvæmdatíma og að gert verði ráð fyrir viðeigandi mótvægisaðgerðum.*

Með slíkri nálgun teljum við unnt að ná fram betri, vandaðri og varanlegri lausn fyrir borgina, draga úr óþarfa tjóni og röskun, lágmarka ágreining og tryggja að núverandi starfsemi og aðgengi séu ekki sett í óþarfa hættu.

T.ark Arkitektar ehf
HÁTÚNI 2B - 105 REYKJAVÍK
SÍMI 540 5700
tark@tark.is
www.tark.is

51) Gunnar Jónsson viðbót við umsögn 50

Viðbót við umsögn 50, fylgiskjal sem fórst fyrir að hengja við umsókn.

Var þessum gögnum sett við umsögn 50 (sjá fylgiskjal 1)

52) Egill Jóhann Ingvason f.h. Rafha ehf.

Meðfylgjandi er umsögn Rafha ehf.

Reykjavík, 12. mars 2026

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkuborgar

Borgartúni 12-14

105 Reykjavík

Umsögn um tillögu að deiliskipulagi

Borgarlína 1. Lota – Suðurlandsbraut (USK24090201)

Umsögn þessi varðar tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir Suðurlandsbraut frá gatnamótum við Skeiðarvog og til vesturs að gatnamótum við Lágmúla og þykir ástæða til að koma eftirgreindu á framfæri.

Rafha hefur síðan 1994 rekið verslun og selt heimilistæki og innréttingar við Suðurlandsbraut 16. Forsenda velgengni fyrirtækisins hefur meðal annars verið staðsetning og gott aðgengi viðskiptavina í alfaraleið og hefur Suðurlandsbrautin þjónað fyrirtækinu sem einskonar lífæð í gegnum öll þessi ár.

Miðað við áætlanir um Borgarlínu er tilvist okkar verulega ógnað og mörgum áleitnum spurningum ósvarað.

Skerðing bílastæða

Tillaga um Borgarlínu gerir ráð fyrir tæplega 12% fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut 2-32 vegna breytts götusniðs. Að okkar mati gefur þetta ekki rétta mynd, því talin eru með bílastæði á baklóðum og jafnvel í hliðargötum þ.m.t. Vegmúla og Ármúla. Bílastæðum sem ætla mætti viðskiptavinum okkar fækkar þannig um allt að 50% og við Suðurlandsbraut 14, þar sem nú er útibú Íslandsbanka, fækkar um allt að 70%. Á venjulegum virkum degi er nýting núverandi bílastæða 100% á háannatíma milli 11 og 15 og því mun fækkun bílastæða hafa afdrifaríkar afleiðingar fyrir viðskiptavini sem langflestir koma akandi á einkabíl til að stunda viðskipti við okkar fyrirtæki.

Rask á framkvæmdatíma

Sem fyrr segir hefur Suðurlandsbrautin þjónað fyrirtækinu sem einskonar lífæð í gegnum 32 ár. Framkvæmdir við Suðurlandsbraut af þeirri stærðargráðu sem fyrirhugaðar eru þar sem gæti mikillar óvissu um hjáleiðir, umferðarflæði, lokanir, aðgengi og aðrar truflanir, geta haft ófyrirsjáanlegar afleiðingar fyrir fyrirtæki eins og okkar sem treysta að stærstum hluta á að

viðskiptavinir eigi greiðan aðgang að verslun okkar og þjónustu. Nefnt hefur jafnvel verið að bílastæðin við Suðurlandsbraut geti nýst sem hjáleið á meðan framkvæmdum stendur, sem verður að teljast galin hugmynd svo ekki sé meira sagt.

Áhrif á umferð

Samkvæmt tillögu um Borgarlínu verður akbrautum fyrir almenna bílaumferð fækkað niður í eina akrein í hvora átt. Þótt óskandi væri að fleiri nýti Borgarlínu í stað einkabíls, er þessi umbylting bara svo skammt á veg kominn. Aðrar samgöngubætur þurfa því að fylgja með, en ekki koma í kjölfarið eins og fyrirhugað er með aðra stofnvegi sem eiga að taka við umferð sem Suðurlandsbrautin annar ekki. Við teljum því meiriháttar líkur á verulegum umferðartöfum fyrir almenna bílaumferð sem getur haft alvarleg áhrif á rekstur fyrirtæksins.

Lokaorð

Eigendur Rafha telja yfirvofandi tjón vegna fyrirætlana um Borgarlínu verulegt og þess krafist að gerð sé nánari greining á áhrifum framkvæmdanna á rekstur og verðmæti fasteigna sem fyrirtækið hefur yfir að ráða. Við óskum því eftir nánara samráði við forsvarsmenn um Borgarlínu þar sem hægt er að taka til skoðunar aðrar leiðir til að draga úr neikvæðum áhrifum og tjón eigenda okkar fyrirtækis.

Virðingarfyllst,

F.h. Rafha ehf.

Egill Jóhann Ingvason
Framkvæmdastjóri

53) Hlynur Ólafsson f.h. Kerecis ehf.

Meðfylgjandi er umsögn fyrir Kerecis ehf.

Reykjavíkurborg

Sent í Skipulagsgátt

12. mars 2026

Efni: Athugasemdir og andmæli við tillögu að deiliskipulagi um Borgarlínu um Suðurlandsbraut

Kerecis ehf., kt. 651007-0620, með lögheimili að Sundstræti 38, 400 Ísafirði („**Kerecis**“ eða „**félagið**“), hefur tekið auglýsta tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu um Suðurlandsbraut til umsagnar og gerir eftirfarandi athugasemdir.

Kerecis er leigutaki að Suðurlandsbraut 18 og þar starfa, eða munu starfa, u.þ.b. 50-60 starfsmenn. Félagið byggir starfsemi sína á því að starfsmenn, gestir, ráðgjafar, þjónustuaðilar og aðrir sem eiga erindi við starfsstöð félagsins eigi greiða, örugga og fyrirsjáanlega leið að húsnæðinu. Þrátt fyrir að félagið reki ekki opna þjónustustarfsemi eða verslun þar sem stöðugur straumur viðskiptavina kemur daglega á staðinn, er aðgengi að húsnæðinu engu að síður mikilvæg rekstrarforsenda, bæði fyrir daglegan rekstur og vegna funda, heimsókna og þjónustu sem reglulega þarf að fara fram á staðnum.

Kerecis gerir ekki athugasemdir við það markmið eitt og sér að bæta almenningssamgöngur og efla fjölbreyttari samgöngumáta í Reykjavík. Slíkar breytingar verða þó að byggjast á nægilega upplýstu hagsmunamati, meðalhófi og raunverulegu samráði við þá aðila sem verða fyrir beinum áhrifum.

Að mati félagsins skortir verulega á að það hafi verið tryggt hér. Samkvæmt fyrirliggjandi gögnum felur hin auglýsta tillaga í sér verulegar breytingar á aðkomu og umferðarskipan við Suðurlandsbraut, þ.m.t. fækkun almennra akgreina, takmarkanir á beygjum, breytingar á aðkomu að lóðum og breytingar á bílastæðafyrirkomulagi við Suðurlandsbraut 4-32. Í innsendum athugasemdum rekstraraðila og annarra hagsmunaaðila á svæðinu er ítrekað bent á að hin auglýsta tillaga sé ófullnægjandi hvað varðar mat á áhrifum á aðgengi, umferð, völuflutningum og rekstrarforsendur fyrirtækja á svæðinu.

Athugasemdir Kerecis við hina auglýstu tillögu eru eftirfarandi:

- **Óvissa um raunverulegt aðgengi að Suðurlandsbraut 18**

Það er ekki nægilegt að vísa almennt til markmiða um breyttar ferðavenjur. Meta þarf sérstaklega hvaða áhrif breytingar á aðkomu, beygjumöguleikum, akgreinum og bílastæðum hafa á þá starfsemi sem þegar er á svæðinu. Fyrir leigutaka eins og Kerecis skiptir verulegu máli að starfsmenn, gestir, sérfræðingar, verktakar og þjónustuaðilar geti komist að húsnæðinu með einföldum og skilvirkum hætti þegar þörf krefur, auk þess sem tryggja þarf fullnægjandi aðkomu neyðarþjónustu. Ef aðkoma verður flóknari, lengri eða ófyrirsjáanlegri getur það raskað eðlilegri starfsemi og öryggi viðstaddra þótt félagið sé ekki með daglega viðskiptamannamóttöku í hefðbundnum skilningi.

Í þessu samhengi telur Kerecis rétt að leggja sérstaka áherslu á mikilvægi bílastæða og raunhæfs akstursaðgengis við atvinnuhúsnæði af því tagi sem hér um ræðir. Bílastæði og aðgengi að þeim eru því ekki aukaatriði heldur hluti af raunverulegu notagildi húsnæðisins og þeim rekstrarforsendum sem leigutaki má byggja á.

- **Framkvæmdatími og framkvæmdafyrirkomulag**

Fyrirsjáanlegt er að framkvæmdir af þeirri stærðargráðu sem hin auglýsta tillaga gerir ráð fyrir muni standa yfir í langan tíma og að þær muni ekki aðeins hafa áhrif á endanlega aðkomu að Suðurlandsbraut 18 heldur einnig valda verulegri röskun á framkvæmdatímanum sjálfum. Slík röskun getur birst í skertri eða flóknari aðkomu, tímabundnum lokunum, breytingum á akstursleiðum, skertu aðgengi að bílastæðum og almennri óvissu um hvernig dagleg notkun húsnæðisins verður tryggð meðan á framkvæmdum stendur.

Kerecis telur því sérstaklega mikilvægt að áður en tillagan hlýtur frekari afgreiðslu liggi fyrir skýr, trúverðug og framkvæmanleg áætlun um framkvæmdatíma, áfangaskiptingu, tímabundnar aðgengislausnir og þær mótvægisaðgerðir sem ætlað er að grípa til til að lágmarka röskun á starfsemi fyrirtækja á svæðinu. Að mati félagsins er tillagan að þessu leyti ekki nægilega undirbúin og skortir skýra og staðbundna greinargerð um áhrif hennar á aðkomu, rekstur og nothæfi Suðurlandsbrautar 18.

- **Ófullnægjandi samráð**

Að mati Kerecis er það sérstakt áhyggjuefni að ekki virðist hafa verið haft fullnægjandi samráð gagnvart rekstraraðilum og leigutökum. Kerecis gerir sér grein fyrir því að félagið hefur aðeins nýlega undirgengist bindandi leigusamning um húsnæðið að Suðurlandsbraut 18 og byggir því ekki á því að sérstakt samráð hefði þurft að fara fram við félagið sjálft á fyrri stigum málsins. Að því sögðu virðast aðrir rekstraraðilar og leigutakar á Suðurlandsbraut ítrekað hafa bent á að samráð hafi að verulegu leyti farið fram gagnvart fasteignaeigendum, enda þótt leigutakar og rekstraraðilar séu í reynd sá hópur sem beri hvað mestar byrðar af skertu aðgengi, fækkun bílastæða og framkvæmdatruflunum.

Kerecis telur mikilvægt að bætt verði úr þessu og að áður en frekari ákvarðanir verða teknar fari fram markvisst, skjalfest og efnislegt samráð við þá aðila sem starfa við Suðurlandsbraut daglega og þurfa að treysta á virka aðkomu að svæðinu

Kerecis telur jafnframt að samráð megi ekki einskorðast við undirbúning og auglýsingu skipulagsins einvörðungu. Ef ráðist verður í framkvæmdir af þessu umfangi þarf að vera fyrir hendi raunverulegt samráðsferli allan framkvæmdatímann, þar sem hagsmunaaðilar fá tímanlegar upplýsingar, geta komið að athugasemdum um útfærslu og átt raunhæfan þátt í mótun tímabundinna lausna um aðkomu, bílastæði og rekstraröryggi.

Með vísan til framangreinds krefst Kerecis þess að hin auglýsta tillaga verði ekki samþykkt í núverandi mynd og að lágmarki er þess krafist að:

1. lögð verði fram skýrari, staðbundin og hagnýt greinargerð um áhrif tillögunnar á aðgengi að húsnæði við Suðurlandsbraut, þ.m.t. fyrir starfsmenn, gesti, þjónustuaðila, verktaka, afhendingar og neyðarþjónustu,

2. áður en tillagan hlýtur frekari afgreiðslu liggi fyrir trúverðug framkvæmdaáætlun og áfangaskipting, ásamt skýrum upplýsingum um hvernig aðgengi, bílastæði og rekstraröryggi fyrirtækja á svæðinu verði tryggð á framkvæmdatíma,

3. fram fari raunverulegt, reglubundið og skjalfest samráð við leigutaka, rekstraraðila, fasteignaeigendur og aðra hagsmunaaðila, bæði við frekari útfærslu tillögunnar og á framkvæmdatíma, þannig að unnt sé að bregðast við áhrifum framkvæmdanna með tímanlegum og málefnalegum hætti, og

4. tillagan verði endurskoðuð þannig að tryggt verði eftir föngum raunhæft, öruggt og fyrirsjáanlegt aðgengi að húsnæði við Suðurlandsbraut og að nægilegt tillit verði tekið til þarfar fyrir bílastæði og virka aðkomu að húsnæðinu, bæði á framkvæmdatíma og að framkvæmdum loknum.

Kerecis áskilur sér rétt til að koma á framfæri frekari athugasemdum og eftir atvikum byggja á frekari sjónarmiðum og réttarúrræðum síðar, eftir því sem tilefni gefst til.

Fyrir hönd **Kerecis ehf.**,

Guðmundur Fertram Sigurjónsson,
forstjóri

54) Benedikt Sveinbj. Benediktsson fh. Samtaka verslunar og þjónustu

Meðfylgjandi er umsögn SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu um tillögu að deiliskipulagi – Borgarlína 1. Lota – Suðurlandsbraut (USK24090201)

Reykjavík, 12. mars 2026

Reykjavíkurborg
Borgartúni 26
105 Reykjavík
urn@urn.is

Efni: Umsögn um tillögu að deiliskipulagi – Borgarlína 1. Lota – Suðurlandsbraut (USK24090201)

Hinn 29. janúar síðastliðinn var birt á skipulagsgátt (skipulagsgatt.is) tillaga að nýju deiliskipulagi fyrir göturými Suðurlandsbrautar frá gatnamótum við Skeiðarvog og til vesturs að gatnamótum við Lágmúla. Tillagan hafa verið tekin til skoðunar á vettvangi SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu og þykir ástæða til að koma eftirgreindu á framfæri.

SVÞ hafa m.a. þann tilgang að vera málsvari atvinnurekenda á sviði verslunar og þjónustu, vinna að almennum og sameiginlegum hagsmunum aðildarfyrirtækja og stuðla að framförum í verslun og þjónustu, bættum starfsskilyrðum og samkeppnishæfni. Meðal aðildarfyrirtækja samtakanna eru bæði fyrirtæki sem starfa við Suðurlandsbraut og fyrirtæki sem eiga þar fasteignir sem leigðar eru út til rekstraraðila í verslun og þjónustu.

Hagsmunir lögaðila á svæðinu og starfsfólks þeirra

Ástæða er til að setja í nánara samhengi þá hagsmuni sem undir eru og SVÞ hafa horft til við yfirferðina. Í því skyni öfluðu SVÞ upplýsinga sem voru unnar upp úr ársreikningum lögaðila við Suðurlandsbraut og í Múlahverfi. Varpa upplýsingarnar ljósi á bæði umfang atvinnustarfsemi á þessu svæði og fjölda starfsmanna. Af framangreindum upplýsingunum má draga eftirfarandi ályktanir:

- Starfsemi 657 lögaðila er skráð við Suðurlandsbraut. Rekstrartekjur fyrirtækjanna námu rúmlega 166 milljörðum króna eða sem nemur 2,310% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu 2024. Hjá þeim störfuðu 2.424 starfsmenn.
- Starfsemi 378 lögaðila er skráð við Ármúla. Rekstrartekjur fyrirtækjanna námu 109,8 milljörðum króna eða sem nemur 1,524% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu 2024. Hjá þeim störfuðu 1.466 starfsmenn.
- Starfsemi 196 lögaðila er skráð við Lágmúla. Rekstrartekjur fyrirtækjanna námu 89,3 milljörðum króna eða sem nemur 1,240% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu 2024. Hjá þeim störfuðu 674 starfsmenn.
- Starfsemi 304 lögaðila er skráð við Síðumúla. Rekstrartekjur þeirra námu 46,3 milljörðum króna eða sem nemur 0,642% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu 2024. Hjá þeim störfuðu 675 starfsmenn.
- Starfsemi 51 lögaðila er skráð við Fellsmúla. Rekstrartekjur fyrirtækjanna námu 30,2 milljörðum króna eða sem nemur 0,420% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu 2024. Hjá þeim störfuðu 209 starfsmenn.

- Starfsemi 7 lögaðila er skráð við Hallarmúla. Rekstrartekjur fyrirtækjanna námu 1,6 milljarði króna eða sem nemur 0,022% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu 2024. Hjá þeim störfuðu 25 starfsmenn.
- Starfsemi 11 lögaðila er skráð við Vegmúla. Rekstrartekjur fyrirtækjanna námu rúmum 400 milljónum króna eða sem nemur 0,006% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu 2024. Hjá þeim störfuðu 6 starfsmenn.
- Starfsemi 12 lögaðila er skráð við Dalsmúla. Rekstrartekjur fyrirtækjanna námu rúmum 150 milljónum króna eða sem nemur 0,002% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu 2024. Hjá þeim störfuðu tveir starfsmenn.

Samanlagt störfuðu 1.616 lögaðilar við framangreindar götur. Rekstrartekjur þeirra námu 443,8 milljörðum króna eða sem nemur 6,160% rekstrartekna allra fyrirtækja í hagkerfinu árið 2024 og 6,680% allra rekstrartekna fyrirtækja sem starfa í sama ÍSAT-flokki. Hjá þeim störfuðu 5.481 starfsmenn.

Af þessum 1.616 lögaðilum voru aðeins 25 lögaðilar með skráða starfsmenn fleiri en 49. Rekstrartekjur lögaðilanna sem voru með 49 starfsmenn eða færri námu 239,2 milljörðum kr. Ef tekið er mið af gögnum Hagstofu Íslands, um fjölda fyrirtækja og rekstrarupplýsingar eftir atvinnugreinum og stærð árið 2024, námu rekstrartekjur lögaðila á svæðinu tæpu 21% af rekstrartekjum allra fyrirtækja með sama starfsmannafjölda í hagkerfinu það ár.

Af framangreindu er óhætt að draga þá ályktun að hagsmunir rekstraraðila við Suðurlandsbraut og Múlahverfi séu m.t.t. tillögunnar annars vegar ríkir á efnahagslegan mælikvarða og hins vegar sé liti‘ velsældar starfsmanna þeirra. Sé of nærri þeim gengið er hætt við að efnahagsleg staða rekstraraðila raskist auk þess sem ráðningar starfsmanna og viðhald ráðningarsambanda geti orðið erfiðara viðfangs. Ef illa fer verður stöðu starfsmanna raskað og þeir telja sig knúna til að leita atvinnu á öðru svæði á höfuðborgarsvæðinu eða utan þess. Afleiðing þess gæti hugsanlega komið fram í því að viðkomandi starfsmenn mundu kjósa að halda heimili á öðrum stað en í dag. Samkvæmt upplýsingum SVÞ eru þegar dæmi um að rekstraraðilar við Suðurlandsbraut og nágrenni séu teknir að huga að færa starfsstöð sína annað.

Afstaða SVÞ

Í grundvallaratriðum er afstaða SVÞ sú að tillagan gangi of langt m.t.t. hagsmuna rekstraraðila við Suðurlandsbraut og í Múlahverfi og starfsmanna þeirra. Miðað við skipulagsuppdrátt, þau gögn sem hafa verið gerð aðgengileg að undanförnu og samskipti við starfsmenn Reykjavíkurborgar og Betri samgangna, er það mat samtakanna að staðsetning Borgarlínu á Suðurlandsbraut muni að óþörfu raska hagsmunum framangreindra aðila. Unnt væri að staðsetja Borgarlínuna og tengd mannvirki norðar en ætlunin er og eftir atvikum gera breytingar á þeim.

Rétt er að athuga að á vettvangi SVÞ hafa ekki komið fram sjónarmið þess efnis að falla beri alfarið frá Borgarlínuverkefninu, að hluta eða heild, heldur aðeins sjónarmið sem varða staðsetningu hennar og mannvirkja sem henni tengjast.

Af skipulagsuppdrættinum verður ráðið að nokkuð grænt svæði eigi að verða norðan Borgarlínunnar en þar að auki eru til staðar vannýtt svæði þar norðar. Nánar er um þetta fjallað á bls. 18 og 19 í greinargerð tillögunnar. Þar sem m.a. kemur fram að Borgarlínan verði á tveimur sérakreinum saman, miðjusettum í gegnum skipulagssvæðið og breidd sérrýmis nemi 7 metrum með kanti. Í kafla 3.3.3. kemur fram að gert séð ráð fyrir hjólastígum meðfram Borgarlínunni, tvöföldum norðan megin, en áfram verði jafnframt gert ráð fyrir að núverandi hjólastígur norðan við línuna haldi sér. Beggja vegna verða jafnframt göngustígar.

Verður nú vikið nánar að atriðum sem liggja afstöðunni til grundvallar.

Áhrif á bílastæði

Á bls. 21 í greinargerð tillögunnar er tekið fram að ekki sé gert ráð fyrir neinum bílastæðum innan deiliskipulagsmarkanna og sunnan megin götu, utan skipulagsmarka, verði núverandi bílastæðum við Suðurlandsbraut 2–32 breytt vegna breiðara götusniðs. Fyrir liggur Bílastæðagreining – Suðurlandsbraut, samantekt, og af umfjöllun í henni verður ráðið að í tillögunni felist áform um 11,7% fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut 4–32. Sú framsetning gefur þó ekki rétta mynd af áhrifum tillögunnar.

Í kafla 3.3.10 á bls. 21 í tillögunni segir að núverandi bílastæðum sunnan götu við Suðurlandsbraut 2–32 verði breytt vegna breiðara götusniðs. Frá fyrstu kynningu hefur veglína austan Vegmúla verið færð um 3 m og samkvæmt núverandi tillögu fækkar þar bílastæðum aðeins um 10 stæði, eða um 4,5%. Vestan Vegmúla er staðan hins vegar allt önnur. Þar fækkar bílastæðum úr 311 í 155, eða um rúmlega 50%. Heildarfjöldi bílastæða framan við hús á svæðinu er nú 532 en samkvæmt tillögunni verða þau 366, sem jafngildir fækkun um 166 stæði eða um 31%. Á einstökum lóðum vestan Vegmúla fækkar bílastæðum um 50–72%.

Í kynningum fyrir húseigendum var bent á að mögulegt væri að mæta þessari fækkun með byggingu bílastæðahúsa. Í reynd er það þó óraunhæfur kostur fyrir núverandi atvinnuhúsnæði, þar sem kostnaður við slík mannvirki getur verið um 10 milljónir króna á hvert stæði. Slík fjárfesting er ekki forsvaranleg til að verja núverandi rekstur nema samhliða auknum byggingarrétti og uppbyggingu.

Það er auðsætt að það mun hafa áhrif á rekstur við Suðurlandsbraut fækki bílastæðum fyrir framan þau hús sem þar eru. Má einnig gera ráð fyrir að þeir viðskiptavinir og starfsmenn sem þangað sækja muni fyrir vikið þurfa að leita bílastæða annarsstaðar og þá helst uppi í Múlahverfi. Fyrir vikið munu neikvæð áhrif hrískast um hverfið. Hafa ber í huga að í ýmsu tilliti annast rekstraraðilar á svæðinu sölu á varningi á borð við parket, húsgögn og raftæki sem viðskiptavinir munu eiga erfiðara en ella að nálgast á þessu svæði.

Áhrif á umferð

Á bls. 20 í greinargerð tillögunnar kemur fram að akbrautir fyrir almenna bílaumferð verði beggja vegna Borgarlínubrauta, ein akrein fyrir bílaumferð í hvora átt.

Samkvæmt upplýsingum SVÞ er umferð um Suðurlandsbraut umtalsverð. Svo virðist sem framkvæmdir við aðra þætti Borgarlínu muni bíða síðari tíma og t.a.m. muni umferð í hágæða almennings-samgöngukerfi ekki hefjast fyrr en einhverjum tíma eftir að framkvæmdum er lokið.

Skilningur samtakanna er sá að gert sé ráð fyrir að umferðarflæði á Suðurlandsbraut verði beint að aðrar samgönguæðar sem verða styrktar, en þó ekki fyrr en síðar.

Afar hætt er við að umferðarþungi á Suðurlandsbraut muni færast annars vegar á aðrar umferðaræðar um hins vegar inn í íbúðahverfi. Það er t.d. þekkt að þegar ferðast er um höfuðborgarsvæðið á háannatíma beina leiðsögukerfi nýrri og nýlegra ökutækja ökumönnum oftlega inn í slík hverfi.

Innleiðing Borgarlínu er langtímaverkefni sem mun taka áratugi. Nú er verið að skipuleggja tiltölulega stuttan kafla frá Skeiðarvogi að Lágmúla og deiliskipulag hefur þegar verið samþykkt frá Lágmúla að Hlemmi. Ólíklegt er að Borgarlína verði komin í fulla virkni á þessum kafla fyrr en að loknum stórum innviðaframkvæmdum, svo sem Sæbrautarstokki. Í ljósi þessa væri eðlilegt að skoða stigvaxandi innleiðingu breytinga á Suðurlandsbraut. Til dæmis mætti til bráðabirgða halda tveimur akreinum í hvora átt þar til reynsla hefur fengist af rekstri Borgarlínu og spár um aukna notkun almenningssamgangna og samhliða fækkun bíla hafa raungerst. Að þeim tíma liðnum væri hægt að taka næsta skref og fækka akreinum í samræmi við markmið verkefnisins.

SVÞ leyfa sér að efast um, ekki síst vegna röð áætlaðra framkvæmda, að fækkun akreina á Suðurlandsbraut muni skerða samgöngugæði í höfuðborginni. Þá er hætt við að umferðarteppur hefjist fyrr á daginn og vari lengur sem haft getur alvarleg áhrif á rekstur við Suðurlandsbraut og í Múlahverfi.

Tímasetning framkvæmda

Eins og áður segir er það skilningur SVÞ að röð framkvæmda við gerð Borgarlínu verði þannig háttað að breytingar á Suðurlandsbraut samkvæmt tillögunni muni eiga sér stað áður en lokið verður við aðrar breytingar.

SVÞ leyfa sér að hvetja til þess að tímalína framkvæmda við Borgarlínu verði tekin til skoðunar með það fyrir augum að tryggja að áhrif framkvæmda á samgöngur verði sem léttust.

Rask á framkvæmdatíma

Á vettvangi SVÞ hefur verið lýst áhyggjum annars vegar af raski sem kann að skapast á framkvæmdatíma Suðurlandsbrautar-Borgarlínu og hins vegar að áætlaður framkvæmdatími muni ekki standast.

Í ljósi þeirra hagsmuna sem um ræðir við vilja SVÞ hvetja til þess að langt verði gengið við að ganga úr skugga um að rask verði sem minnst og að framkvæmdatími standist.

Samráð

Í gögnum Borgarlínuverkefnisins kemur fram að haldnir hafi verið 14 kynningar- og samráðsfundir með lóðarhöfum við Suðurlandsbraut. Sá fjöldi virðist þó skýrast af því að fundað hafi verið með fáum aðilum í einu, sem takmarkar möguleika húseigenda á sameiginlegri umræðu og samráði um málið.

Frá fyrstu kynningu hafa breytingar verið mjög takmarkaðar. Helst má nefna að veglína austan Vegmúla hefur verið færð um 3 metra, fyrirkomulagi bílastæða hefur verið breytt þannig að fallið hefur verið frá einstefnuakstri innan bílastæðasvæða og opnað hefur verið á aðkomu að Vegmúla úr austri. Að öðru leyti virðist niðurstaða tillögunnar hafa legið fyrir frá upphafi og lítið svigrúm verið til raunverulegs samráðs.

Að lokum

Eins og áður segir hvetja SVÞ til þess að svæðið norðan Suðurlandsbrautar verði nýtt til að draga úr áhrifum á rekstur, starfsfólk og viðskiptavini þeirra sem starfa við Suðurlandsbraut og í Múlahverfi. Í því samhengi er rétt að benda á að á bls. 2 í greinargerð tillögunnar er tekið fram að tillagan sem slík byggist á forhönnun fyrir svæðið. Það ætti því að vera svigrúm til aðlögunar. Þá ætti t.d. að felast tækifæri í falla frá hjólaakrein norðan við Suðurlandsbraut enda á áfram að liggja þar hjólarstígur steinsnar frá.

SVÞ lýsa sig tilbúin til að taka þátt í frekara samráði.

Virðingarfyllst,

f.h. SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu

Benedikt S. Benediktsson
framkvæmdastjóri

55) Hákon Steinsson f.h. Lyfjavers

Meðfylgjandi er umsögn Lyfjavers ehf.



Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Sent á skipulagsgátt

Reykjavík, 12. mars 2026

Efni: Umsögn um tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu um Suðurlandsbraut

1. Inngangur

Lyfjaver ehf. leggur hér fram umsögn vegna auglýstrar breytingar á deiliskipulagi Borgarlínu um Suðurlandsbraut. Umsögnin byggir annars vegar á sjónarmiðum sem fram komu í kynningu undirritaðs þann 6. mars sl. á fundi Félags atvinnurekenda og Samtaka verslunar og þjónustu og hins vegar á þeim rökum og gögnum sem sett eru fram í sameiginlegri umsögn fasteignaeigenda við Suðurlandsbraut 4–32, unnin af Mörkinni lögmannsstofu hf.

Lyfjaver rekur starfsemi sem er háð greiðu aðgengi viðskiptavina, afhendingum og stöðugleika í rekstri. Fyrirhugaðar breytingar hafa því bein og veruleg áhrif á rekstrarskilyrði félagsins.

2. Helstu áhyggjur Lyfjavers

2.1 Framkvæmdatími og röskun á rekstri

Samkvæmt kynntum áformum er gert ráð fyrir löngum og óvissum framkvæmdatíma, jafnvel allt að þremur árum á hverjum kafla. Slík röskun getur haft í för með sér verulega skerðingu á aðgengi, tekjufall og jafnvel óafturkræfan skaða á starfsemi fyrirtækja við götuna. Reynslan af mun smærri framkvæmdum í Reykjavík sýnir að langvarandi framkvæmdir geta haft alvarleg áhrif á fyrirtæki án þess að raunhæfar mótvægisaðgerðir eða bætur komi til.

2.2 Fækkun bílastæða viðskiptavina

Fyrirhuguð skipulagsbreyting gerir ráð fyrir verulegri fækkun bílastæða sunnan Suðurlandsbrautar. Fyrir Lyfjaver, líkt og mörg önnur þjónustufyrirtæki á svæðinu, eru bílastæði við húsnæði grundvallarforsenda rekstrar. Í sameiginlegri umsögn fasteignaeigenda kemur fram að stæðum fyrir framan hús við Suðurlandsbraut 4–32 fækki um allt að 34%, sem mun óhjákvæmilega draga úr aðsókn viðskiptavina.

2.3 Fækkun akreina og umferðaráhrif

Með fækkun akreina í eina í hvora átt er hætta á auknum töfum, umferðarteppum og tilfærslu umferðar inn á aðliggjandi götur og bílastæði fyrirtækja. Suðurlandsbraut er mikilvæg tengigata milli helstu stofnæða borgarinnar og nú þegar fullnýtt á álagstímum. Fyrirhugaðar breytingar virðast byggja á

Lyfjaver ehf.
Suðurlandsbraut 22
108 Reykjavík
kt. 550998-2039

framtíðarforsendum sem hvorki eru tímasettar né tryggðar, svo sem framkvæmdum við Sundabraut, Sæbraut og Miklubraut.

3. Skortur á raunverulegu samráði

Lyfjaver tekur undir þá gagnrýni að samráð Reykjavíkurborgar við fyrirtæki og fasteignaeigendur hafi að mestu verið kynningar eðlis en ekki raunverulegt samtal um valkosti. Tillögur sem lagðar hafa verið fram af hálfu fyrirtækja hafa ítrekað verið afgreiddar sem óframkvæmanlegar án fullnægjandi rökstuðnings eða gagna. Slíkt samráð uppfyllir hvorki rannsóknar- né meðalhófsreglu stjórnsýsluréttar.

4. Mögulegar aðrar leiðir

Lyfjaver telur, líkt og fram kemur í umsögn fasteignaeigenda og arkitekta, að raunhæfir kostir séu til staðar sem gætu dregið verulega úr tjóni:

- Að færa Borgarlínu norðar og halda tveimur akreinum í hvora átt.
- Að fresta eða endurskoða fyrirhugaða hjóla- og göngustíga sunnan götunnar þar sem slíkir stígar eru þegar til staðar norðan megin.
- Að ráðast í uppbyggingu bílastæðahúss sem þjónað gæti bæði fyrirtækjum við Suðurlandsbraut og nærliggjandi uppbyggingu, s.s. við Þjóðarhöll.

Slíkar lausnir gætu lágmarkað röskun á framkvæmdatíma og dregið úr varanlegum skaða á atvinnulíf á svæðinu.

5. Niðurstaða

Lyfjaver styður markmið um bætta almenningssamgöngur en telur að fyrirliggjandi deiliskipulagstillaga, eins og hún liggur fyrir, taki ekki nægjanlegt tillit til rekstrarskilyrða fyrirtækja við Suðurlandsbraut. Félagið hvetur Reykjavíkurborg eindregið til að staldra við, efla raunverulegt samráð og endurskoða útfærsluna með það að markmiði að ná jafnvægi milli almannahagsmuna og verndar atvinnulífs.

F.h. Lyfjavers ehf.

Hákon Steinsson
Framkvæmdastjóri

56) Skúli Jóhann Björnsson

Sem íbúi í Vogahverfi nota ég Suðurlandsbraut daglega - Fyrirhugaðar breytingar eru algerlega vanhugsaðar og mun hafa alvarlegar afleiðingar ekki bara fyrir Suðurlandsbraut og fyrirtæki þar - heldur á Skeifuna og allt Múlahverfið. Það er útilokað að ein akrein í hvort átt muni geti annað þeirri umferð sem nú er hvað þá þegar reiknað er með fjölgun íbúa og Þjóðarhöllina sem kemur þar beint við hlið Suðurlandsbrautar - Umferð mun leita að öðrum leiðum gegnum íbúðahverfi og auka slysahættu.

Það er nóg pláss við hlið núverandi akstursbrauta að norðanverðu til að koma s.k. Borgarlínu fyrir og alls engin þörf á að fækka bílastæðum til að koma fyrir göngu og hjólabraut fyrir sunnan akstursbrautirnar. Ég leggst eindregið gegn þessari tillögu og hvet yfirvöld til að endurhugsa þetta mál svo að ekki verði horft upp á skelfilegar afleiðingar ef það verður ekki gert.

57) Anna Sigríður Garðarsdóttir

Mér er gjörsamlega fyrirmunað að skilja þessa hugmynd. Sama hvernig ég skoða þetta
Finnst þetta frekja og alger yfirgangur. Sýnist þetta ekki hafa verið skoðað til enda.
Hvorki fyrir fólkið í borginni né utan af landi sem og fyrir fyrirtækin og íbúana sem liggja við þessa stofnbraut t.d. 103, 104, 105 og 108
Engin könnun gerð og ekki hvað þetta á eftir að kosta fyrir okkur, ekki bara uppsetningin heldur líka tap fyrir fyrirtækin við Suðurlandsbraut, Skeifuna, Múlahverfi og tímatap fyrir alla sem kostar þjóðfélagið mikla peninga,
sem betur væri nýtt í Heilbrigðiskerfið t.d.
Ég segi ALGJÖRT NE

58) Halldór Hreinsson f.h. Fjallakofans ehf.

Hjálögð er greinargerð eigenda FJALLAKOFANS ehf. Hallarmúla 2, með innilegri von um að hægt sé að afstýra einu stærsta slysi í umferðarmannvirkjagerð í Reykjavík á þessari öld. F.H. eigenda FJALLAKOFANS ehf. Halldór Hreinsson

Greinargerð eigenda FJALLAKOFANS HALLARMÚLA 2 , um tillögu að deiliskipulagi Borgarlínu um Suðurlandsbraut.

Eigendur Fjallakofans ehf. eru verulega áhyggjufullir yfir þessari risa stóru og kostnaðarsömu “ Borgarlínu “ sem á liggja niður eftir miðri Suðurlandsbraut frá gatnamótum Skeiðarvogs og Suðurlands- brautar niður að gatnamótum Lágmúla og Suðurlandsbrautar. Eigendur FJALLAKOFANS ehf. visa til ofangreindrar deiliskipulagstillögu, sem birtist í Skipulagsgátt 29. janúar sl. Eigendur FJALLAKOFANS eru ekki bara að gæta sinna hagsmuna heldur benda á að öll verslun og Þjónusta í Múlahverfi frá Suðurlandsbraut upp á Háaleitisbraut mun leggjast af að miklu leyti ef farið verður eftir þessu risaplani um Borgarlínu niður eftir miðri Suðurlandsbraut þannig að sitthvor akreinin verður fjarlægð! Um er að ræða eitt helzta verzlunar- og þjónustusvæði Reykjavíkur. Á svæðinu starfa vel á annað þúsund fyrirtæki, með a.m.k. 5.500 starfsmenn og yfir 400 milljarða króna veltu. Fyrirtækin eiga að sjálfsögðu mikið undir því að aðgengi að hverfinu sé gott, jafnt fyrir starfsfólk og viðskiptavini, og umferð greið. Í skipulagsferlinu hefur Reykjavíkurborg átt ýmis samskipti við húseigendur við Suðurlandsbraut. Þeir hafa komið á framfæri margvíslegum sjónarmiðum og tillögum við umhverfis- og skipulagssvið, sem lítið mark virðist hafa verið tekið á. Ekki einn fundur hefur verið tekin með fulltrúum FJALLAKOFANS v. þessarar Borgarlínu, þar sem við hefðum mögulega átt sterka rödd með sterkum athugasemdum og rökum sem tekið hefði verið mark á og er enn hægt að gera t.d. til þess að afstýra þessum hættulegu og fáránlegu T gatnamótum sem eru teiknuð á gatnamótum Suðurlandsbrautar og Hallarmúla sem alveg eins er hægt að loka innakstri eins og að halda að þetta gangi upp sem þar er teiknað og hannað af einhverjum sem aldrei hefur reynt eða séð umferðina þarna um þessi gatnamót. En nálægt 30% af traffic í FJALLAKOF-ANN kemur vestur S.braut og beygir inn í Hallarmúla með þverun S.brautar inn í H. múla að vestan.

Atvinnurekendum hefur verið sagt að þeir megi koma með tillögur, en þær verði að rúmast innan þess stífa ramma, sem þegar hafi verið ákveðinn. Borgin hefur ekki átt samskipti að eigin frumkvæði við eigendur fyrirtækja í Múlahverfi um fyrirhugaðar breytingar, þótt þær hafi augljós áhrif á hagsmuni þeirra. Rétt er að taka fram að eigendur Fjallakofans ,og starfsfólk sem margt hjólar til vinnu sinnar, styðja eindregið áform um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu, þar með talin áformin um Borgarlínu. Við teljum hinsvegar að stífni borgaryfirvalda bæði við útfærslu Borgarlínu, og ekki síður lagningu Sæbrautarstokks sem er líka að valda okkur verulegu tjóni er alveg

með ólíkindum og er ekki hægt að sætta sig við og kyngja að í þessu lýðræðisríki sé ekki hægt að taka samtal þar sem hlustað er ekki sízt hvað varðar legu hennar um Suðurlandsbraut, stefni stuðningi við verkefnið í hættu.

Eftirfarandi eru meginathugasemdir og ábendingar FJALLAKOFANS 1. Fækkun akreina á Suðurlandsbraut Fækkun akreina fyrir bílaumferð á Suðurlandsbraut úr fjórum í tvær er stórlega misráðin. Sú leið er ekki farin á öðrum aðalleiðum Borgarlínu miðað við þær áætlanir, sem eigendur FJALLAKOFANS hafa séð. Það blasir við að þrengri Suðurlandsbraut mun ekki anna umferð, enda gera spár þær, sem skipulagstillögunni fylgja, ekki ráð fyrir að bílum sem fara um götuna fækki mikið á milli áranna 2019 og 2040 (úr 26.000 í 21.000). Þessar spár virðast auk þess byggjast á þeim forsendum að framkvæmdir við Miklubrautargöng, Sæbrautarstokk og Sundabraut gangi eftir. Hins vegar er gert ráð fyrir framkvæmdum við Suðurlandsbraut 2027-2030, en hinar framkvæmdirnar eru mun lengra inni í framtíðinni. Þannig eru framkvæmdir við Miklubrautargöng áformaðar 2032-2038. Rætt hefur verið um að Sæbrautarstokkur yrði gerður 2027-2030, en það á aldrei eftir að raungerast þar sem það er ekki einu sinni byrjað að ræða og ná samningum við okkur á vegum Vegagerðarinnar og Betri Samgangna, og lögfræðingur okkar segir að mv. önnur dæmi svipaðs eðlis þá verður aldrei farið að gera neitt þar fyrr en síðla árs 2028!

Varðandi Sundabraut er ekkert fast í hendi. Þarna er því verið að byrja á öfugum enda. Þessi forgangsröðun í framkvæmdum mun að öllum líkindum þýða umferðarteppur og tafir á Suðurlandsbraut og að umferð leiti annarra leiða, t.d. í gegnum Múlahverfið, með tilheyrandi teppum og töfum á því svæði. Af öllu þessu hafa atvinnurekendur í hverfinu stórar áhyggjur. Eigendur FJALLAKOFANS hvetja Reykjavíkurborg til að leita allra leiða til að koma Borgarlínu fyrir á Suðurlandsbraut án þess að fækka akreinum og þrengja stórlega að bílaumferð. Þar sem við hjólum eftir hjólastígnum meðfram Suðurlandsbraut ásamt hinum 150 manns, nánast daglega þá er ekki hægt að réttlæta það að setja upp annan hjóla- og göngustíg norðan götunnar, þar sem nýtingin á hinum er eins og áður segir mv. okkar mælingar (einnig er mælir við enda hjóla- og göngustígs á gatnamótum S.brautar og K.brautar sem segir að ca. 150 manns hjóla daglega , og við teljum ca. 500 Hoppara sem fara þarna um daglega og 50 gangandi ef undan eru skildir þeir sem gista á Hilton og ganga inn á göngustígin á leið inn á stoppistöðina til þess að taka strætó. Þ.a. það er okkar mat að það er glórulaust og alltof dýru verði keypt eins og allt Borgarlínu kerfið í þeirri mynd sem nú er verið að leggja fram en hægt að koma þarna fram með einfaldari og ódýrari , hagkvæmari og virkilega sniðuga nútíma Borgarlínu en þá sem nú er kynnt og er einungis að nýtast innan við 5%. Greiðar leiðir fyrir gangandi og hjólandi eru nú þegar sunnan götunnar og að mati eigenda FJALLAKOFANS ætti miklu fremur að horfa til þess að bæta aðgengi á gönguleiðinni meðfram byggingunum sjálfum sunnan Suðurlandsbrautar. Þá er ástæða til að endurskoða það rými, sem gefa á gróðri við götuna. II. Fækkun bílastæða fyrir viðskiptavini Í skipulagstillögunni er gert ráð fyrir að bílastæðum fyrir framan byggingar á Suðurlandsbraut, sem viðskiptavinir nota helzt, fækki úr 554 í 366, eða um rúmlega þriðjung. Atvinnurekendur við Suðurlandsbraut hafa áhyggjur af því að skortur á bílastæðum við Suðurlandsbraut fæli viðskiptavini frá viðskiptum. Fyrirtæki í Múlahverfi hafa áhyggjur af að viðskiptavinir fyrirtækja á Suðurlandsbraut leggi í vaxandi mæli í hliðargötum Suðurlandsbrautar og öðrum götum í Múlahverfinu, með tilheyrandi álagi á bílastæði fyrirtækja sem þar starfa. Bent hefur verið á að fallið hafi verið frá áformum um bílastæðahús nærri nýrri Þjóðarhöll í Laugardal, á lóð sunnan við hús ÍSÍ og ÍBR. Bílastæðahús við Þjóðarhöllina hefði getað nýtzt starfsfólki og að einhverju leyti viðskiptavinum fyrirtækja við Suðurlandsbraut. Verði það ekki reist um leið og höllin, blasir hins vegar við að samfara fækkun á bílastæðum við götuna aukist ásókn í þau vegna stórviðburða í Þjóðarhöllinni. Eigendur FJALLAKOFANS hvetja Reykjavíkurborg til að leita leiða til að tryggja að bílastæðum við Suðurlandsbraut fækki ekki, því það mun setja enn meiri átroðning á bílastæði FJALLAKOFANS og er alveg nóg fyrir, og er frekar að R.víkurborg mæti slíkri fækkun ella með því að

reisa bílastæðahús við Þjóðarhöllina. III. Rask á framkvæmdatíma Atvinnurekendur við Suðurlandsbraut hafa miklar áhyggjur af því raski, sem fylgja mun breytingum á götunni á framkvæmdatíma. Bent er á skelfileg fordæmi t.d. frá endurnýjun Hverfisgötu, þar sem framkvæmdir töfðust misserum saman með afar neikvæðum afleiðingum fyrir rekstur fyrirtækja við götuna. Jafnframt hafa atvinnurekendur í hverfinu miklar áhyggjur af því að framkvæmdir við nýju Þjóðarhöllina séu áformaðar á sama tíma og umbreyting Suðurlandsbrautar samkvæmt deiliskipulagstillögunni. Sú staðreynd að reisa verður höllina fyrir árið 2031, þegar Ísland á að halda heimsmeistaramót í handbolta, þýðir að tímabil þessara tveggja framkvæmda skarast að verulegu leyti. Byggingu hallarinnar fylgir veruleg þungaumferð og rask. Þessar aðstæður auka enn á mikilvægi þess að allar áætlanir og framkvæmdir verði fyrirsjáanlegar, skýrar, aðgengilegar, kynntar með góðum fyrirvara og að þeim megi treysta. Eigendur FJALLAKOFANS kalla eftir því að þegar endanleg útfærsla breytinganna liggur fyrir, gangist R.víkurborg fyrir virku samráði og samtali við fyrirtækin í hverfinu um útfærslu framkvæmda og leitist við að læra af fyrri mistökum. Nauðsynlegt er að fyrirkomulagið verði kynnt með a.m.k. hálfs árs fyrirvara. Um leið þarf Reykjavíkurborg að birta áreiðanlega tímaáætlun fyrir einstaka verkþætti og svæði, þar sem m.a. komi fram hvernig lokunum og aðgangi að húsnæði fyrirtækjanna fyrir viðskiptavini verði háttað. Eigendur FJALLAKOFANS vilja undirstrika enn og aftur að þetta samráð verður að fara fram við fyrirtæki í öllu hverfinu, ekki eingöngu við okkur eigendur FJALLAKOFANS. Að lokum leggjum við þunga og kröftuga áherslu á að fundnar verði leiðir til að leggja Borgarlínu um Suðurlandsbraut án þess að fækka akreinum úr fjórum í tvær. Sömuleiðis þarf að leita leiða til að draga úr fækkun bílastæða við götuna eða mæta henni með bílastæðahúsi í Laugardal. Að mati eigenda FJALLAKOFANS sem hafa þurft að upplifa svona hörmungar í miðbæ R.víkur er FJALLAKOFINN var þar á Laugavegi 11 og því ítrekum við enn og aftur kröfu þess hvað það er gríðarlega mikilvægt að læra af mistökum við fyrri endurgerð gatna, t.d. Hverfisgötu, og standa betur að áætlanagerð, samstarfi og samráði við atvinnurekendur við Suðurlandsbraut og í Múlahverfinu í heild sinni sem er í dag eitt besta og mest sótta verslunarhverfi R.víkur eða eins og við kaupmenn segjum= Múlahverfið er hin nýji miðbær Rvíkur sem tekur á móti öllum gangandi, hjólandi, strætó andi, akandi , í hjólastól og öllum er vel tekið og þeim er vel sinnt. Eigendur FJALLAKOFANS áskilja sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum. Þá erum við eigendur FJALLAKOFANS ávallt reiðubúina að funda með umhverfis- og skipulagssviði R.víkur.

Ef þetta verður keyrt í gegn alveg óbreytt frá þessu sem hér er kynnt þá er það dauðadómur yfir allri verslun í Múlahverfinu frá Suðurlandsbraut upp að Háaleitisbraut, og við eigendur FJALLAKOFANS munum feta í fótspor NOVA og hverfa á braut þar sem við erum leigutakar, og erum með leigusamning út árið 2028, þa. við munum væntanlega fara í annað sveitarfélag þar sem við finnum fyrir meira öryggi og festu með framtíðina, en Borg með Engan eða lítinn Bisness, getur ekki fundið pening til þess að reka þetta bákn sem Borgarlínan er, en enn er hægt að smækka þetta og aðlaga raunveruleikanum þ.a. nýting og sambýli við samfélagið verður betra, en ekki verra eins og þetta stefnir í.

Með vinsemd og virðingu,

Halldór Hreinsson,
Arndís Frederiksen.
Eigendur FJALLAKOFANS ehf.
Hallarmúla 2.

59) Lilja Sigrún Jónsdóttir

Sjá umsögn stjórnar Íbúasamtaka Laugardals

Reykjavík 12. mars 2026

Umhverfis og skipulagssvið Reykjavíkurborgar

Umsögn Íbúasamtaka Laugardals (ÍL) vegna deiliskipulags Borgarlínu, lotu 1 Suðurlandsbraut frá Skeiðarvogi að Lágmúla.

Ágætu starfsmenn.

Enn rýna stjórnarmenn Íbúasamtaka Laugardals tillögur að breyttu skipulagi vegna Borgarlínu, nú vegna deiliskipulags fyrir hlutann Suðurlandsbraut frá Skeiðarvogi að Lágmúla.

Stjórn ÍL vill koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og ábendingum vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar:

Almennar ábendingar

Ítrekaðar eru fyrri áhyggjur af áætlunum um að vinna skipulag þessara stóru samgöngumannvirkja, þ.e. Borgarlínu og Sundabraut samtímis, án þess að hvor um sig taki mið af hinni. Þar sem önnur veldur auknum akstri en hin með væntingar um minnkun þá vekur það athygli að ekki eigi að innleiða Borgarlínu fyrst og endurmeta svo þörf fyrir Sundabraut síðar.

Íbúar eiga rétt á að tillit sé tekið til aðstæðna þeirra á framkvæmdatíma enda gæti því fylgt verulega erfitt og raunar óöruggt ástand vegna umferðarálags og aukins gegnumaksturs um hverfið samhliða framkvæmd. Meta þarf hvort setja þurfi kvaðir um framkvæmdaröð eða framkvæmdatíma til að verja lífsgæði íbúa hverfisins.

Þegar er lengdur viðbragðstími neyðarþjónustu / viðbragðsaðila í hverfið vegna umferðatafa og hætt við að það muni versna enn frekar. Huga þarf að þeim þætti í öllu framkvæmdaferli og mögulega þörf fyrir að undirbúa sértækar aðgerðir vegna þess svo sem að halda akreinum lausum fyrir viðbragðsakstur á álagstímum osfrv. Mögulega má setja slíka skilmála í framkvæmdaleyfi þegar þar að kemur.

Það er mikilvægt að vandað sé til alls frágangs í hönnun, hugað að öryggi gangandi og hjólandi, grænum lausnum og að skerða ekki græn svæði né gróður.

Sértækar ábendingar

Stjórn ÍL telur að hvorki sé raunhæft né ásættanlegt að stefna að lokun á vinstri beygju frá Suðurlandsbraut inn á Álfheima til norðurs. Vegna þess hve hverfið er aflangt og fáar þveranir þá er brýnt að það haldist opnar báðar þveranirnar, þ.e. við Álfheima og Skeiðarvog. Ef þessi lokun næði fram að ganga þá væri umferðaflæði flutt af Suðurlandsbraut inn á Gnoðarvog (um Engjaveg og Skeiðarvog) sem myndi teppast fljótt. Þarna eru verslanir, þjónusta, Langholtskirkja, bókasafn og gegnumakstur bíla. Til nánari greiningar á þessu mætti bæði fara í umferðatalningar og að mæta á staðinn og sjá hvernig t.d. þjónustueiningar í og við Glæsibæ fullnýtir tengingu frá Engjavegi um Gnoðarvog á Álfheima stóran hluta dagsins svo dæmi sé tekið.

Stjórn ÍL vill hvetja til að það verði skoðað alvarlega að þarna verði aðrar lausnir fundnar, t.d. ljósastýrt hringtorg sem Borgarlína gæti ekið beint í gegnum.

Einnig er ítrekuð sú tillaga að leggja göng undir Reykjaveg fyrir gangandi og hjólandi við Suðurlandsbraut sem hluta af þessari framkvæmd.

Virðingarfyllst, fyrir hönd stjórnar ÍL

Lilja Sigrún Jónsdóttir, formaður

60) Árni Davíðsson f.d. Landssamtaka hjólareiðamanna

Landssamtök hjólreiðamanna

Reykjavíkurborg skipulag

Reykjavík 12. mars 2026

Umsögn um: Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - deiliskipulag

Umsagnarnefnd Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) hefur skoðað tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir göturými Suðurlandsbrautar frá gatnamótum við Skeiðarvog og til vesturs að gatnamótum við Lágmúla. Tillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu.
Samkvæmt tillögunni fer Borgarlínan um Suðurlandsbraut á tveimur miðjusettum sérakreinum (almenningssamgangna) og er gert ráð fyrir göngu- og hjólastígum beggja vegna göturýmisins og gróðri á svæðum inn á milli. Þrjár Borgarlínustöðvar verða á svæðinu við Glæsibæ, Laugardalshöll og Lágmúla.

Afstaða LHM til Borgarlínunnar

LHM eru hlynnt lagningu Borgarlínu (BL) og telja samtökin að hún sé nauðsynleg aðgerð til að hægt sé að þétta byggð og byggja innávið og snúa frá þróun um dreifingu byggðar, sem hefur verið ríkjandi á höfuðborgarsvæðinu undangengna áratugi. Þéttari byggð er líkleg til að stuðla að breyttum ferðavenjum og styðja við hjólreiðar og auka hlutdeild þeirra. Hlutdeild hjólreiða er að jafnaði mest í nærumhverfi þar sem fjarlægðir eru hóflegar og umhverfið styður við þær svo sem með góðum hjólastígum. Gera má ráð fyrir að hlutdeild hjólreiða verði mest í þéttri blandaðri byggð þar sem flestar ferðir eru á bilinu 0,5 – 5 km. Margir fara mun lengri vegalengdir og þær ferðir skipta miklu máli en hlutdeild lengri hjólaferða í ferðavenjum er þó minni og þar má gera ráð fyrir að hlutdeild borgarlínunnar verði meiri.

Deiliskipulag göturýmis á Suðurlandsbraut

LHM er hlynnt framlögðum tillögum að deiliskipulagi göturýmis Suðurlandsbrautar og gerir ekki athugasemdir við hana. Ljóst er að endanleg útfærsla bíður verkhönnunar og hefur umsagnarnefnd LHM áhuga á að skoða frumhönnun verkhönnunar þegar hún er til. LHM gerir ráð fyrir því að við hönnun hjólastíga tengdum Borgarlínu verði farið eftir: *„HÖNNUNARLEIÐBEININGAR FYRIR HJÓLREIÐAR Leiðbeiningar sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðarinnar 19.12.2019“*, og að tiltæk úrræði í *reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra* verði nýtt.

Virðingarfyllst
f.h. stjórnar LHM

Árni Davíðsson

61) Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins

Umhverfis- og skipulagssvið **13.3.2026**
B.t. Helenu Stefánsdóttur
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Umsögn SHS vegna tillögu að nýju deiliskipulagi, vegna máls nr. 0099/2026
Borgarlína 1. lota - Suðurlandsbraut - USK24090201

Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins (SHS) hefur fengið til umsagnar tillögu að deiliskipulagi vegna 1.lotu Borgarlínu - Suðurlandsbraut.

Umsögn:
Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins vill leggja áherslu á að akbrautir borgarlínu verði opnar viðbragðsaðilum öllum stundum hvort sem er í forgangsakstri eða ekki. Í kafla 3.3.2. Borgarlínubrautir, bls. 18/22, segir:

> *Á deiliskipulagsuppdrætti eru merktar Borgarlínubrautir, sér akreinar fyrir almenningssamgöngur. Í sérrými almenningssamgangna er aðeins heimilaður akstur tengdur almenningssamgöngum eða neyðarbílum **í neyðarakstri**".*

Með þessu orðalagi er ekki gert ráð fyrir akstri neyðarbíla í verkefnum sem krefjast ekki hefðbundins forgangsaksturs, eðlilegt er að ökutæki viðbragðsaðila njóti forgangsakreina við öll þeirra störf svo stytta megi þann tíma sem ökutækin eru í verkefnum og klár í önnur verkefni.
Sem dæmi eru ekki notuð forgangsljós dælubíla slökkviliðs á leið í vatnsleka þegar um er að ræða kalt vatn, á leið í hreinsunarverkefni eða uppsóp vegna umferðaróhappavið né við almenna sjúkraflutninga með sjúkrabílum á milli stofnana.
Að mati SHS ætti hér frekar að skilgreina akstur bíla sem leyfi hafa til neyðaraksturs, hvort sem um er að ræða lögreglu, slökkvilið eða sjúkrabíla.

Tryggja þarf að neyðarbílar í forgangsakstri festist ekki inni á akbrautum borgarlínu. Til dæmis við stoppistöðvar, þar er mögulegt að tveir vagnar stoppi samtímis og neyðaraksturbíll komist ekki framhjá. Á stöðum, framan við stoppistöðvar, þarf því að vera hindranalaust aðgengi út af borgarlínuakbraut inn á almenna akbraut. Passa þarf hæð á götuköntum á þeim stöðum þar sem hægt verður að keyra út af eða inn á og huga að staðsetningu skilta.

Að öðru leiti þarf að tryggja að nýjar götur og beygjur séu nægjanlega breiðar fyrir stærri tæki slökkviliðs ásamt nægjanlegu burðarþoli. Hafa þarf í huga að umferðarmannvirki hefti ekki aðgengi slökkvi- og sjúkrabíla að aðkomusvæðum bygginga sem fyrir eru eða áætlaðar eru á svæðinu.

Virðingarfyllst,
f.h. Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins

_____

Birgir Þór Guðbrandsson
Sérfræðingur

62) Ólafur Gylfasson f.h. Beiersdorf ehf.

Frá: Gylfason, Olafur /BDF RVK
Sent: föstudagur, 13. mars 2026 11:11
Til: USK Skipulag <skipulag@reykjavik.is>
Efni: Suðurlandsbraut - skipulagstillaga USK24090201

Heil og sæl,

Þessi væntanlega breyting mun hafa veruleg áhrif á starfsemi Beiersdorf á Suðurlandsbrautinni.

80% starfsmanna eru sölumenn sem eru á ferðinni alla vikuna. Þetta mun því hafa mjög neikvæð áhrif á þeirra ferðatíma.

Ef þetta verður niðurstaðan þá mun Beiersdorf flytja fyrirtækið úr Reykjavík í annað sveitarfélag við fyrsta hentugleika.

Kær kveðja,

Ólafur

Ólafur Gylfason

Beiersdorf

Beiersdorf ehf.

T +354 533 1880
M +354 860 1883

Beiersdorf
HOME OF NIVEA Eucerin Hansaplast
LA PRAIRIE SWITZERLAND CHANTECAILLE

Bílastæðagreining Suðurlandsbraut

Samantekt

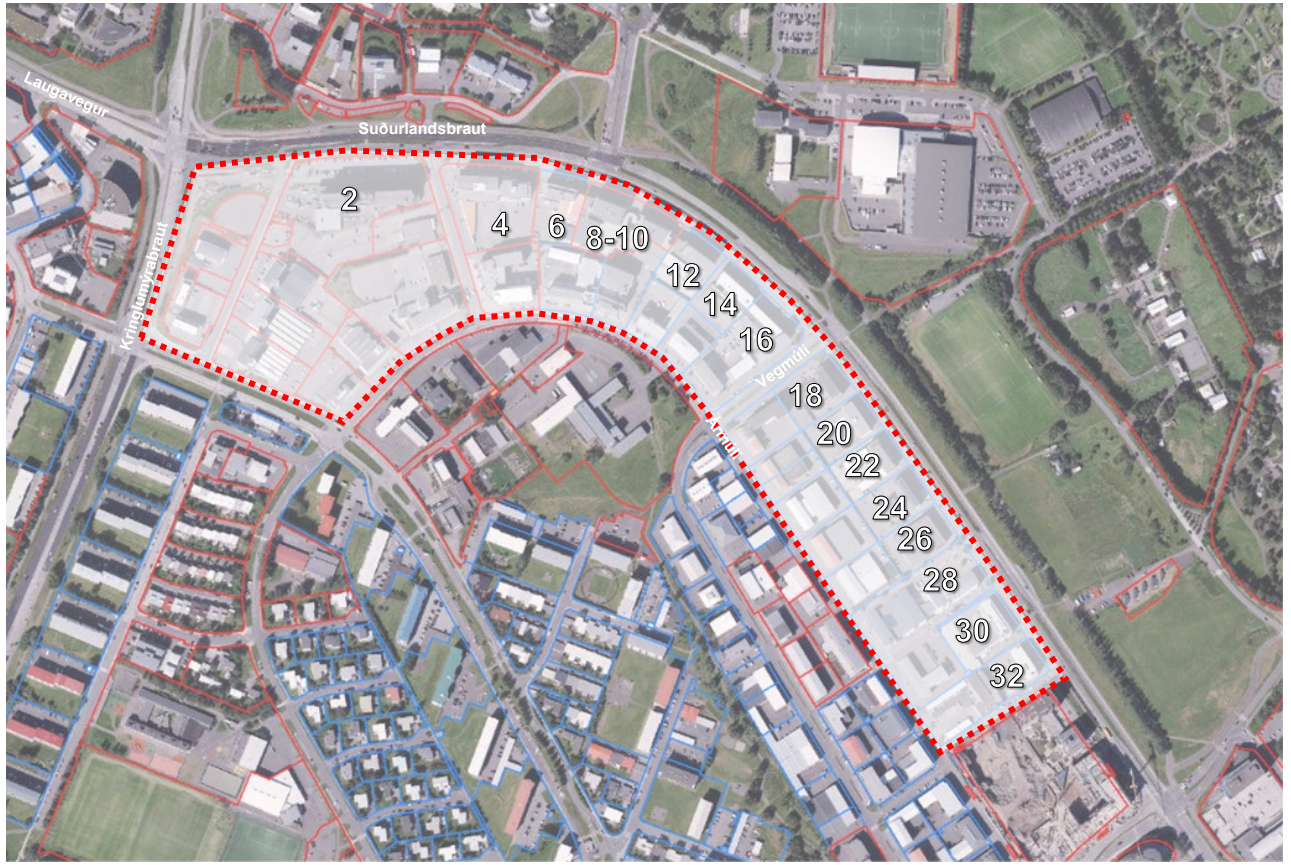
16. janúar 2026

Tilgangur og markmið

- Bílastæðagreining gefur betri sýn á núverandi fjölda bílastæða
- Er dæmi um venjulegan dag hvað varðar nýtingu á bílastæðum á svæðinu.
- Hægt að nýta í önnur verkefni – t.d. þróunaráætlun múlanna.
- Fjöldi bílastæða úr þessari greiningu – nýtt til að bera saman tillögur á bílastæðafyrirkomulagi á lóðum og er þannig með til að móta þær.
- Hægt er að meta nýtingu síðar, etv. eftir framkvæmdir til samanburðar.

Greiningarsvæði

- Greiningarsvæði er á milli Suðurlandsbrautar og Ármúla
- Loftmyndir teknar með dróna 19.mars 2025
  kl: 9:30, 12:00 og 14:30
- Landupplýsingarforrit notað við úrvinnslu



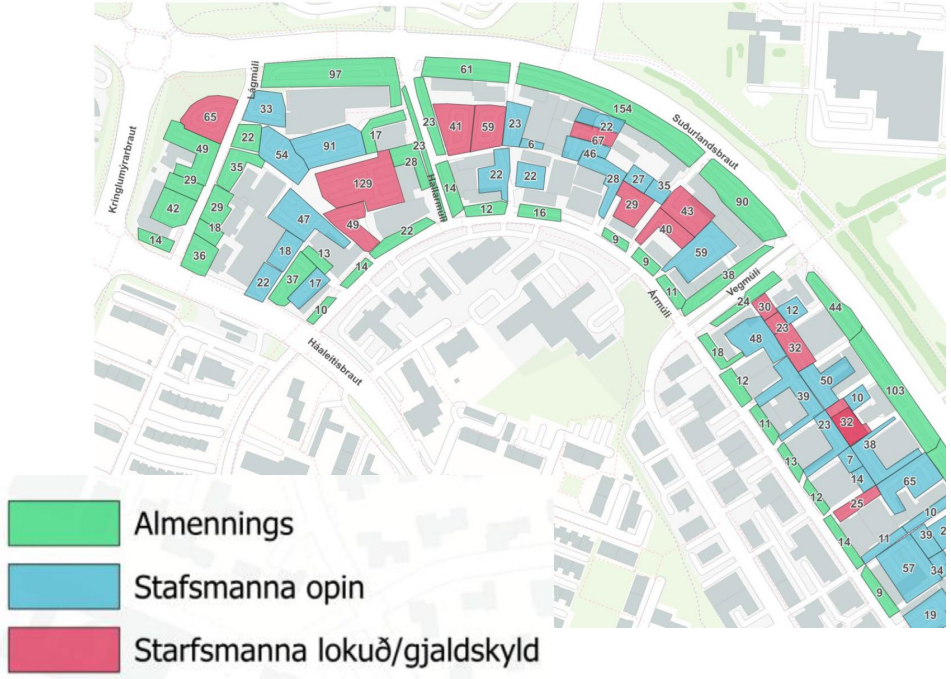
Úrvinnsla

- Bílastæðasvæði voru skilgreind:

  Almennings,
  Starfsmanna opin,
  Starfsmanna lokuð

- Öll bílastæði innan svæða talin.

- Bílastæði voru talin út frá loftmynd og handtalið inni í bílastæðahúsum



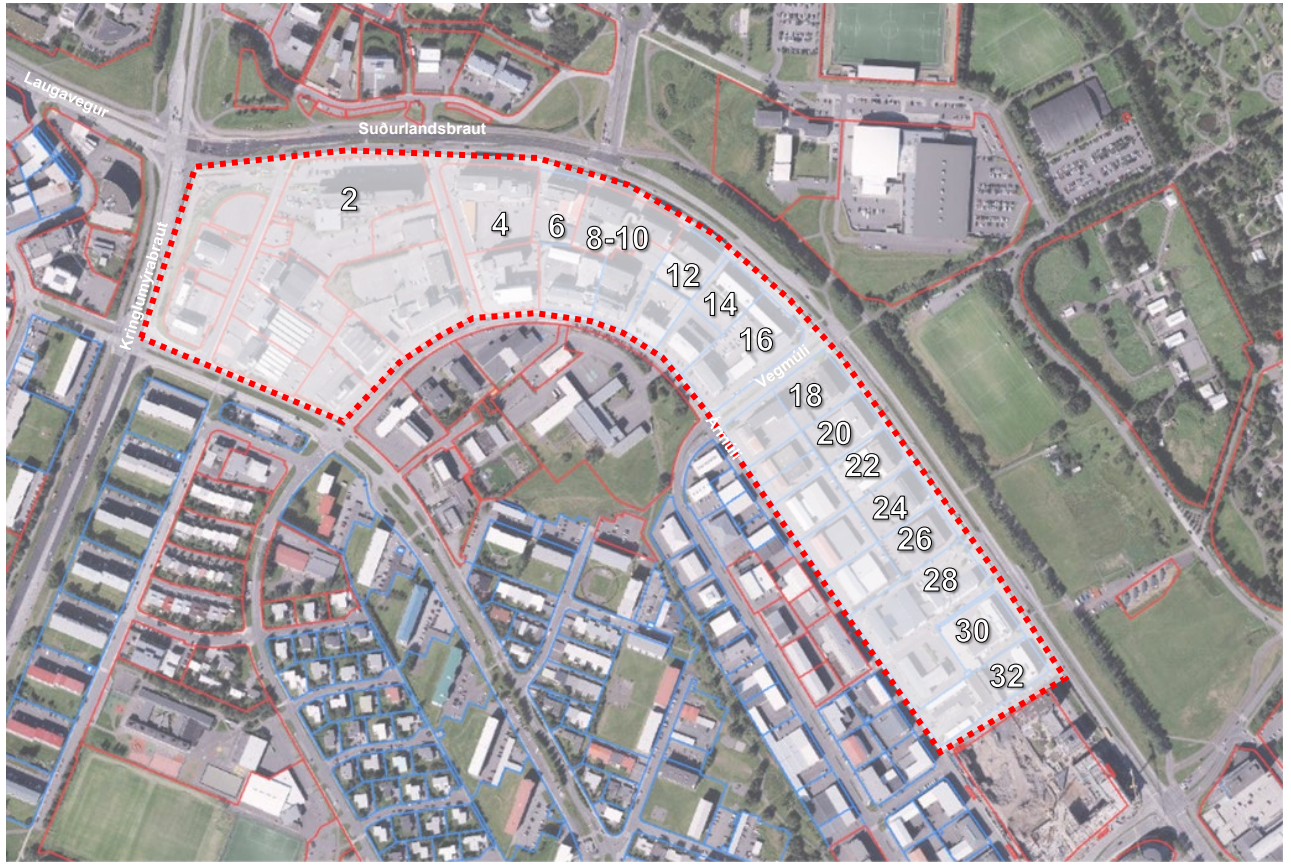
Fjöldi bílastæða

Núverandi fjöldi

Bílastæða fjöldi

Núverandi aðstæður

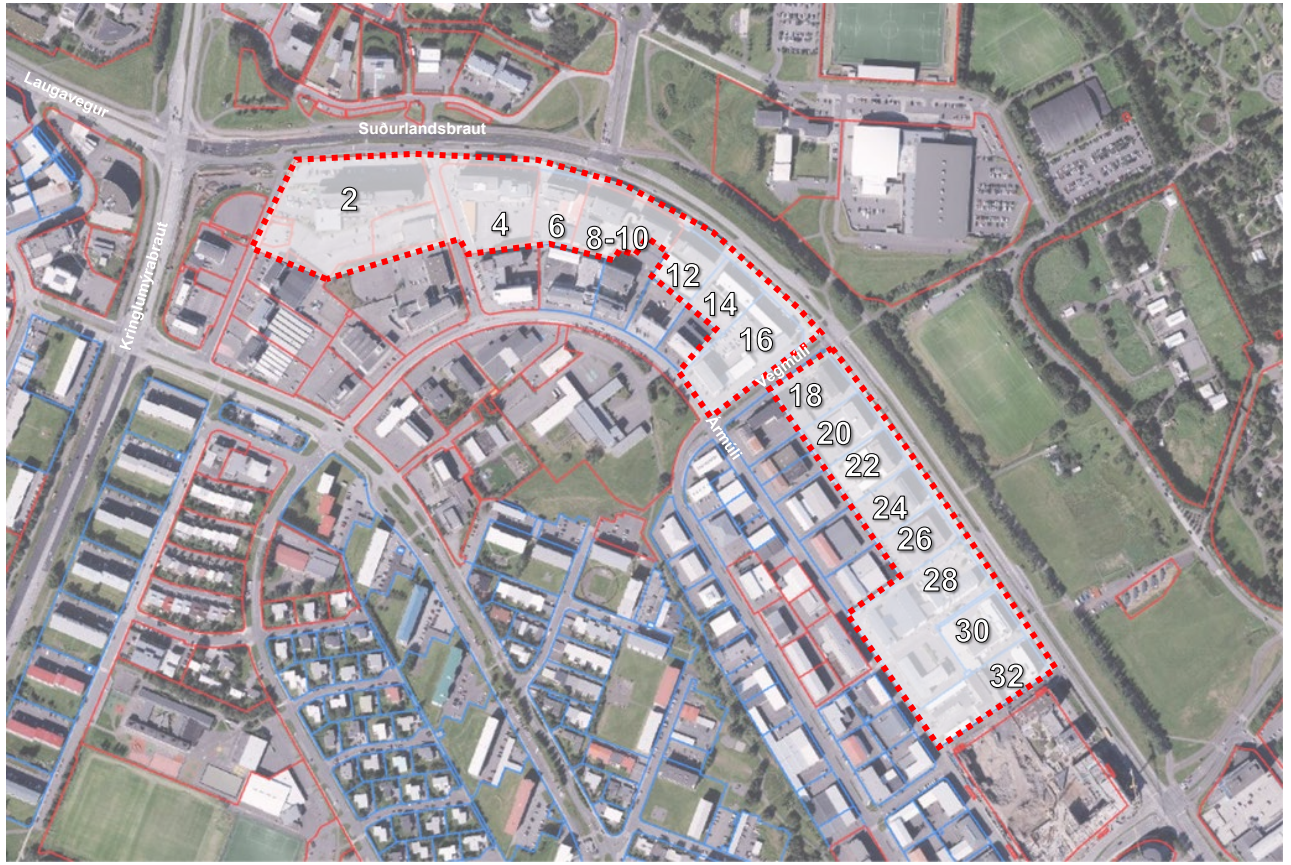
Heildarfjöldi bílastæða á greiningarsvæði – **3.077**



Lóðir, Suðurlandsbraut 2-32

Núverandi aðstæður

Fjöldi bílastæða á lóðum
Suðurlandsbraut 2-32 – **1.967**



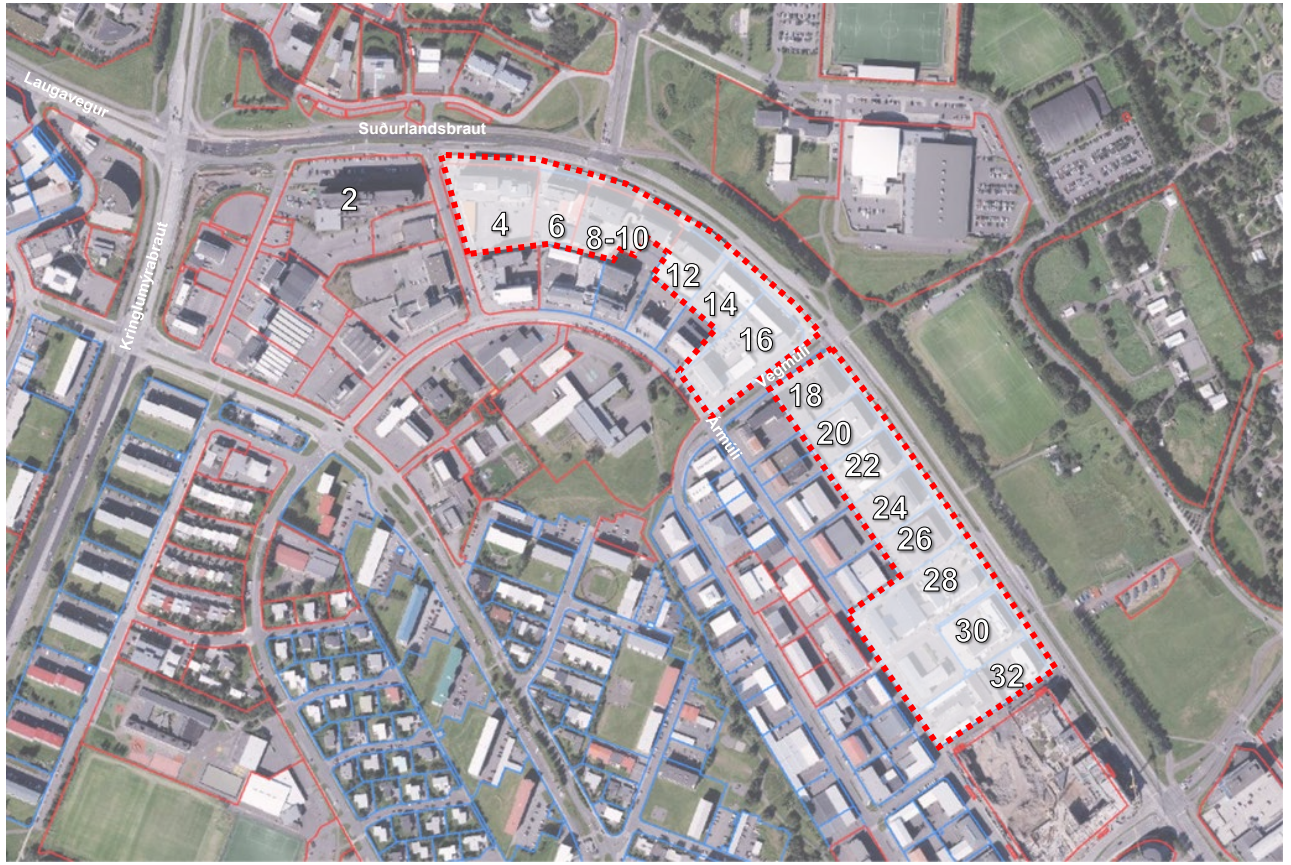
Lóðir, Suðurlandsbraut 4-32

Núverandi aðstæður

Fjöldi bílastæða á lóðum 4-32

(engin breyting á Suðurlandsbraut 2)

Fjöldi bílastæða á lóðum 4-32 – **1.595**



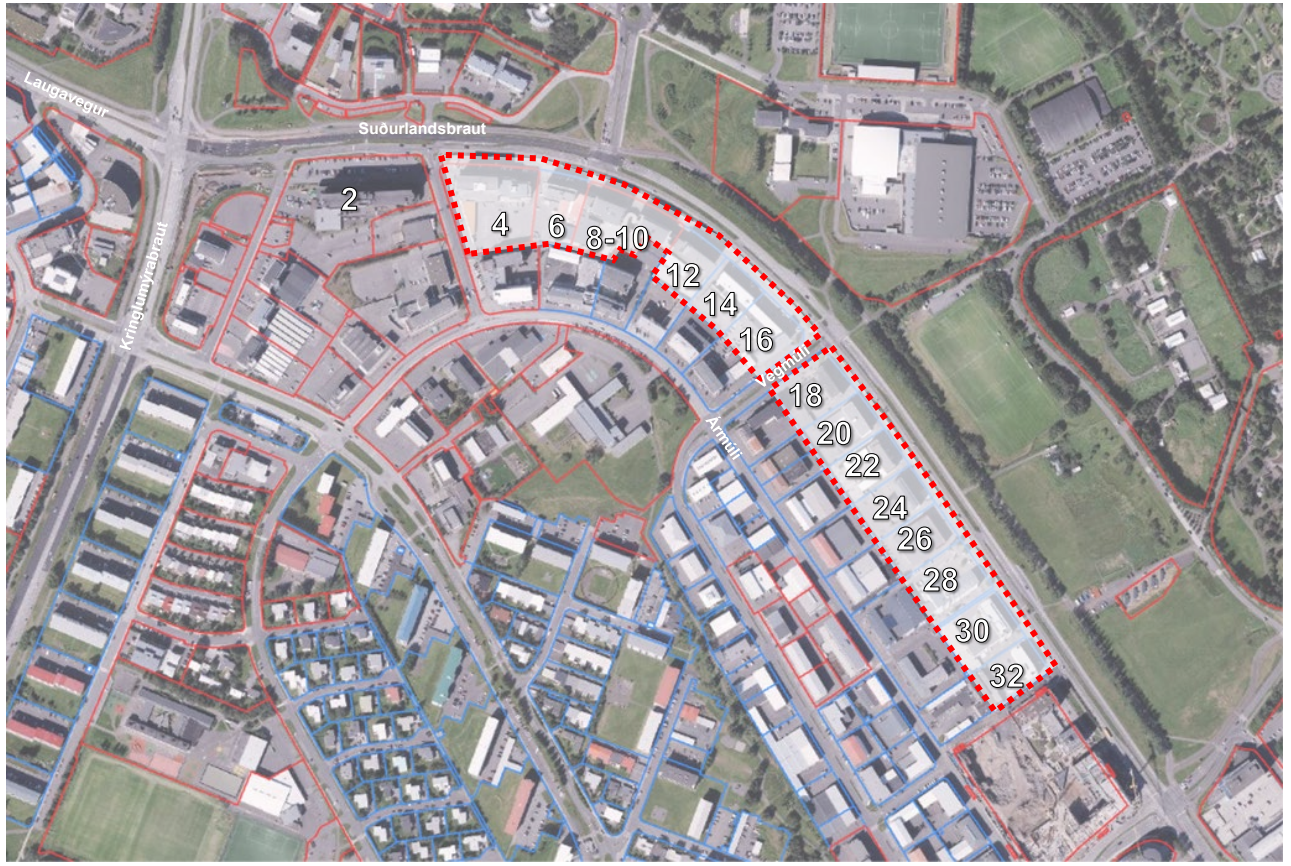
Við Suðurlandsbraut (S.4-32)

Núverandi aðstæður

Nokkrar lóðir eru stærri og teygja sig á milli Suðurlandsbrautar og Ármúla (S16, 28 og 32).

Bílastæði Ármúla megin ekki talin hér:

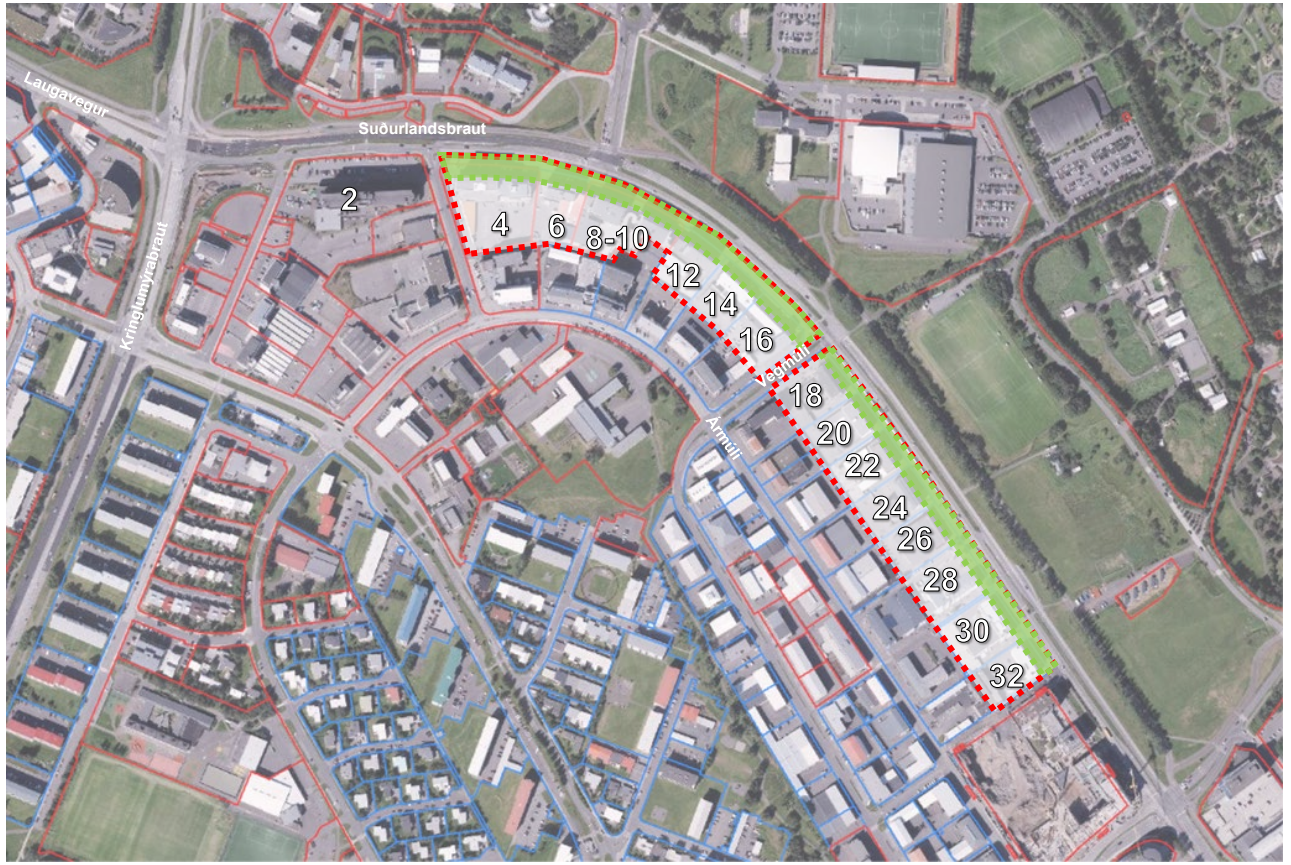
Fjöldi bílastæða – **1.382**



Við Suðurlandsbraut (S.4-32)

Núverandi aðstæður

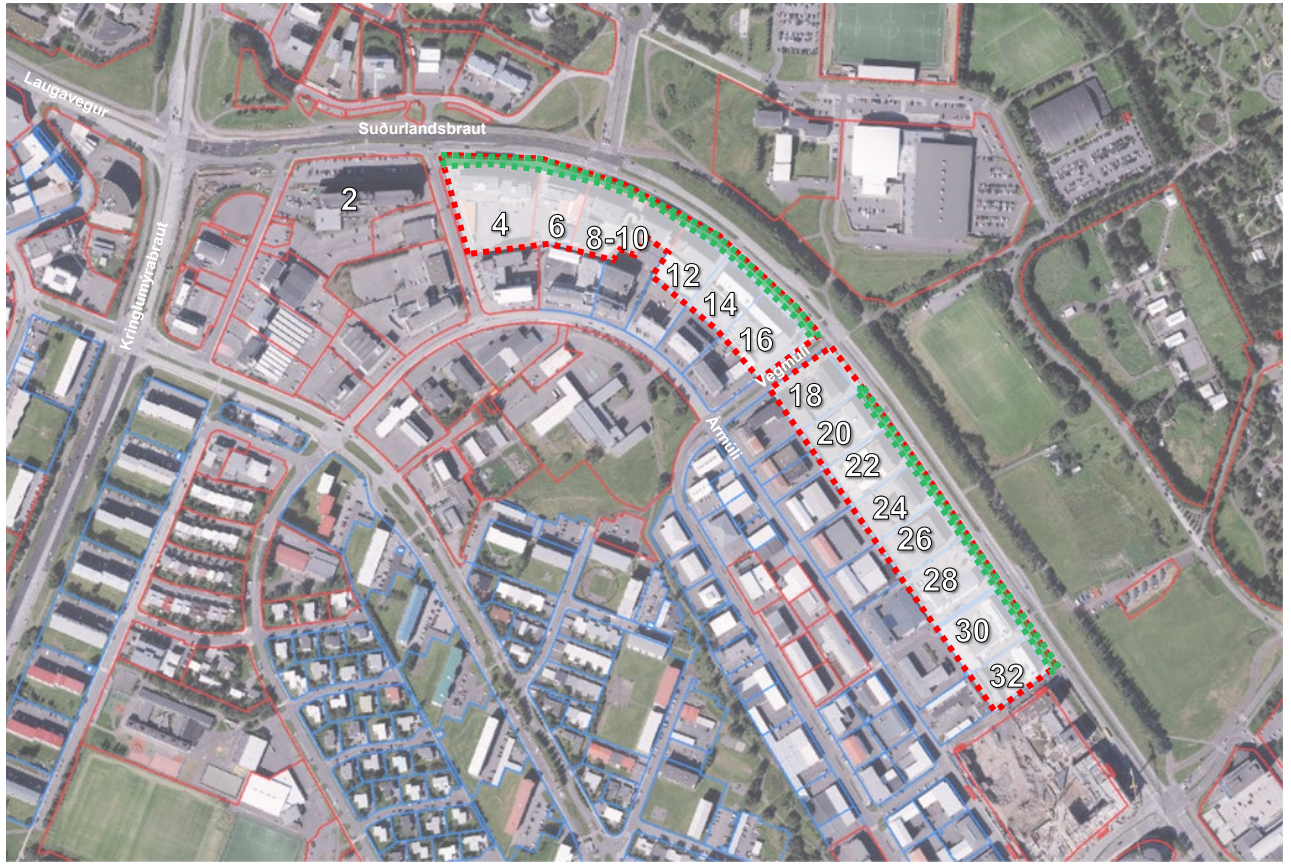
Fyrir framan byggingar - **554**



Við Suðurlandsbraut (S.4-32)

Núverandi aðstæður

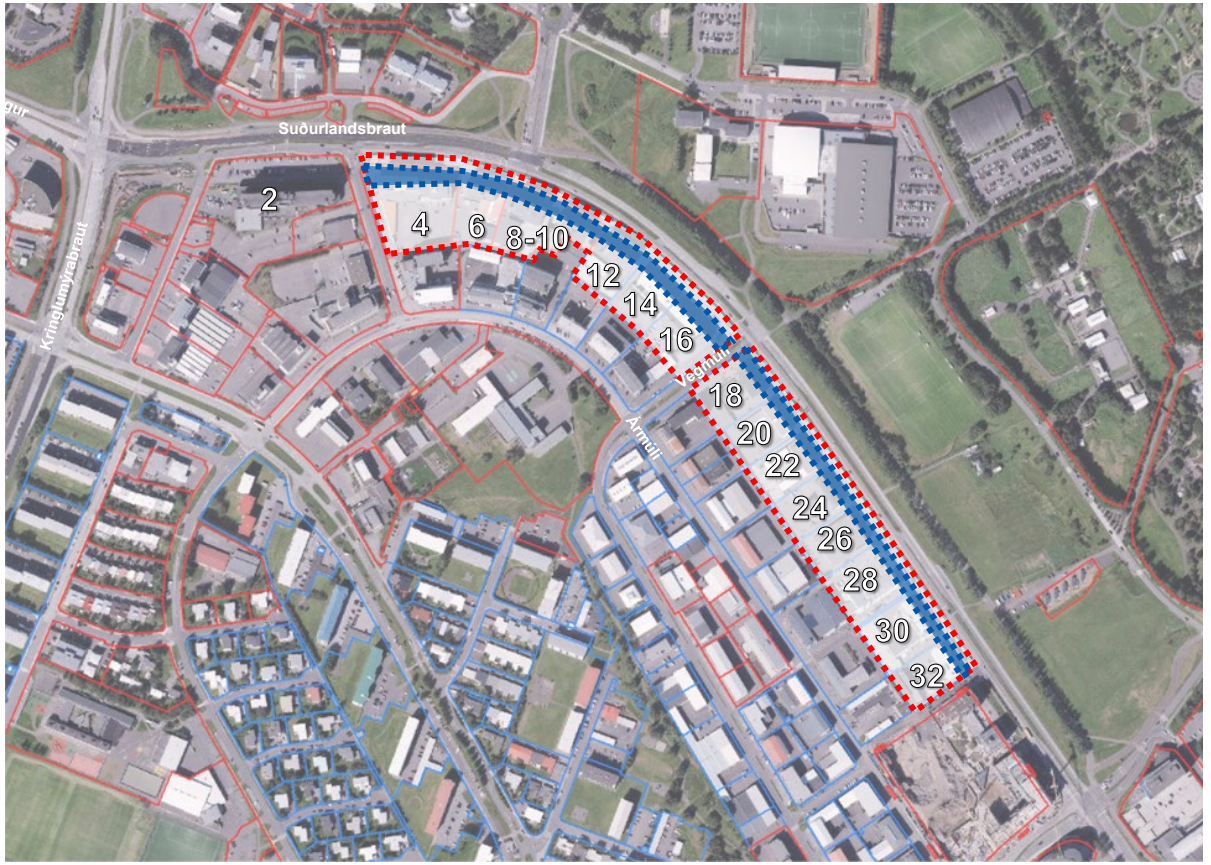
Á borgarlandi - **178**



Við Suðurlandsbraut (S.4-32)

Núverandi aðstæður

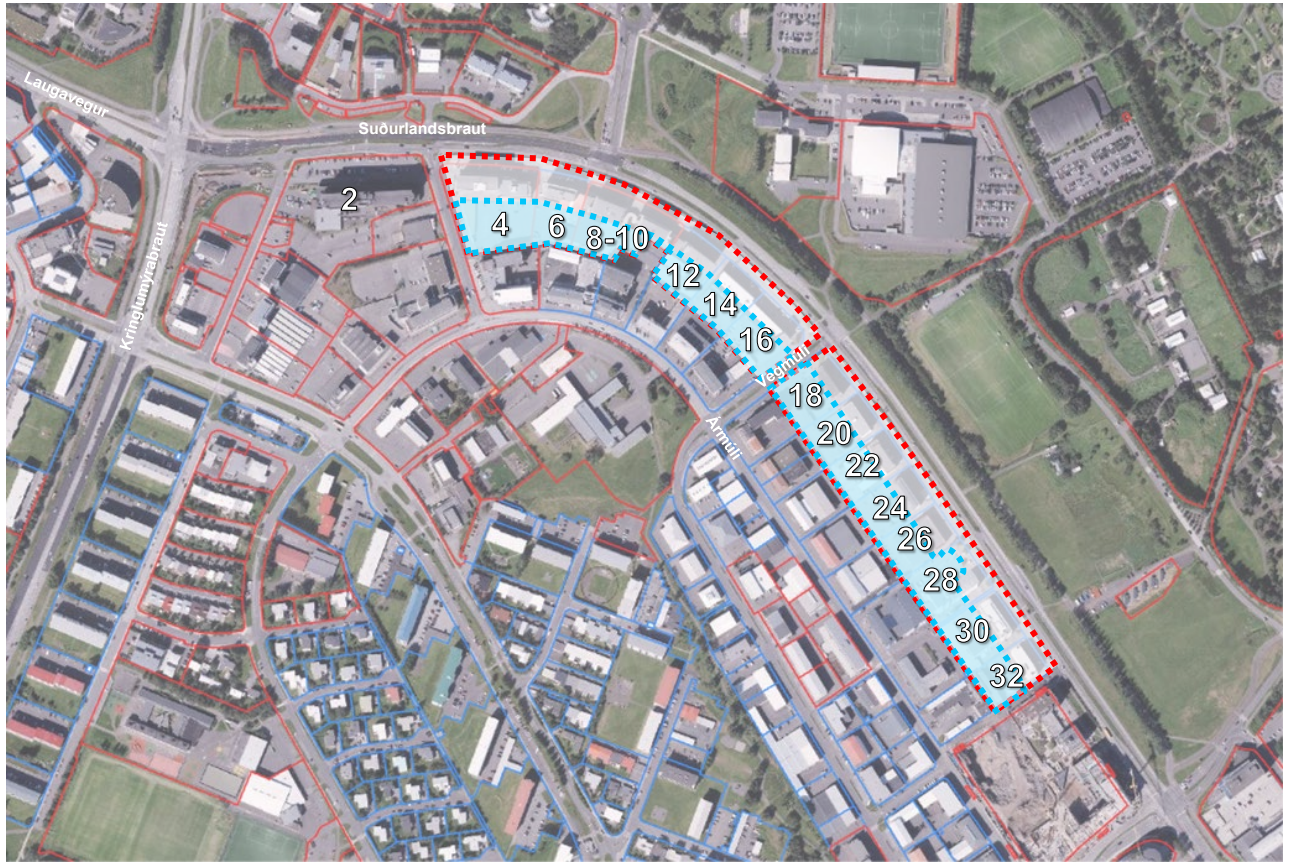
Á lóð fyrir framan byggingar- **376**



Við Suðurlandsbraut (S.4-32)

Núverandi aðstæður

Fyrir aftan byggingar - **828**

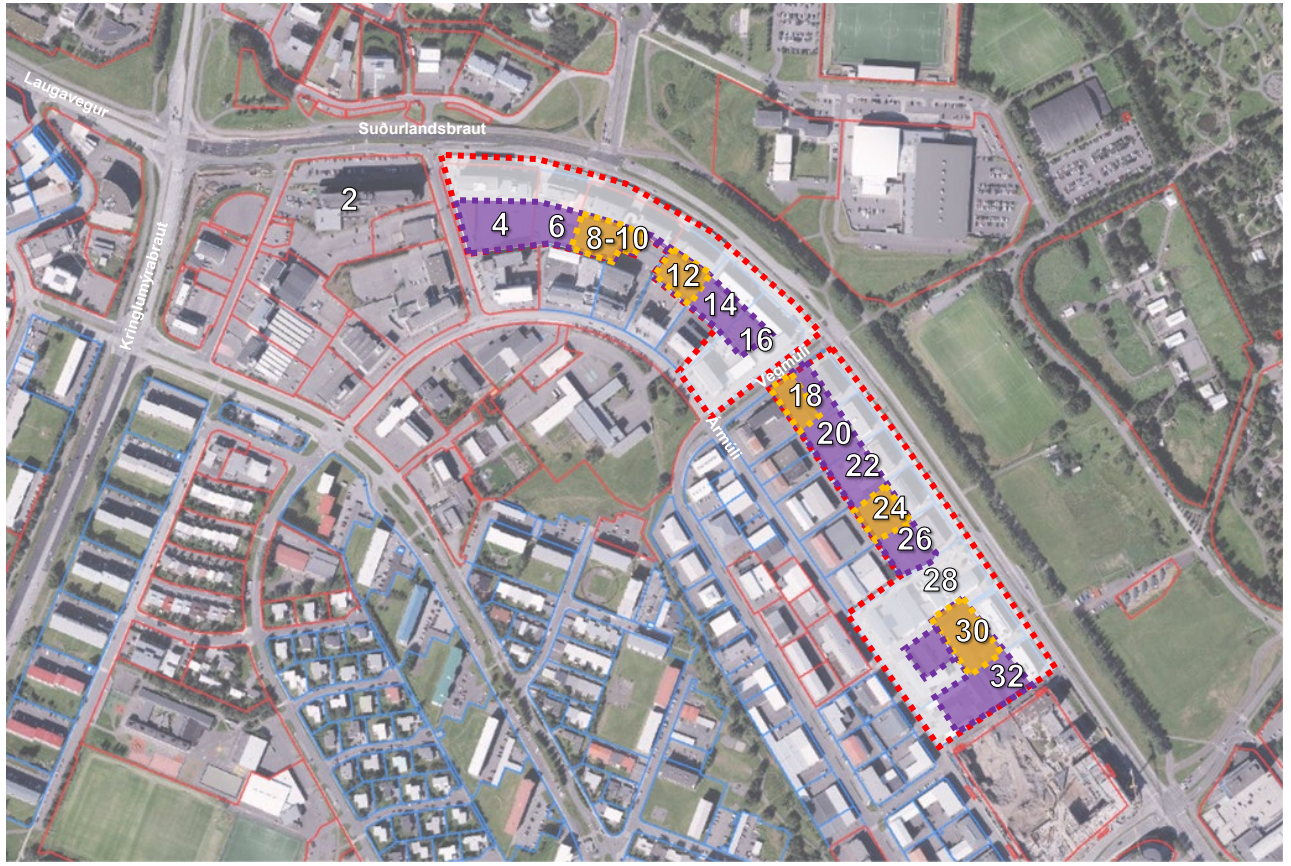


Við Suðurlandsbraut (S.4-32)

Núverandi aðstæður

Bílastæðahús heimild

Bílastæðahús til staðar



Fjöldi bílastæða - breyting

Miðað við núverandi tillögu að útfærslu bílastæða á lóðum

Tillaga að nýju fyrirkomulagi bílastæða

- Bílastæði og bílastæða akrein á borgarlandi.
- Til að halda tvístefnu á bílastæða-svæðum fyrir framan hús, þarf að breyta fyrirkomulag bílastæðanna.
- Viðræður eru í gangi við lóðarhafa um útfærslu.
- Fjöldi bílastæða eftir breytingar ræðst endanlega af því hvernig sú útfærsla verður.



Við Suðurlandsbraut (S.4-32)

Núverandi fjöldi bílastæða
fyrir framan byggingar - **554**

Eftir breytingu verður fjöldinn - **366**

fækkun bílastæða - **188 stæði**
miðað við núverandi tillögu af útfærslu

miðað við fjölda bílastæða fyrir framan hús - fækkun um **34%**



Við Suðurlandsbraut (S.4-32)

Núverandi fjöldi bílastæða í kringum byggingar - **1.382**

Eftir breytingu verður fjöldinn - **1.194**

fækkun bílastæða - **188 stæði**
miðað við núverandi tillögu af útfærslu

miðað við fjölda bílastæða í kringum byggingar næst Suðurlandsbraut - fækkun um **13,6%**



Við Suðurlandsbraut (S.4-32)

Núverandi fjöldi bílastæða
á lóðum - **1.595**

Eftir breytingu verður fjöldinn - **1.407**

fækkun bílastæða - **188 stæði**
miðað við núverandi tillögu af útfærslu

miðað við fjölda bílastæða á lóðum - fækkun um **11,7%**



Niðurstaða bílastæðagreiningar

Bílastæðasvæði / Götur

Bílastæðasvæðum var skipt upp út frá aðkomugötur.

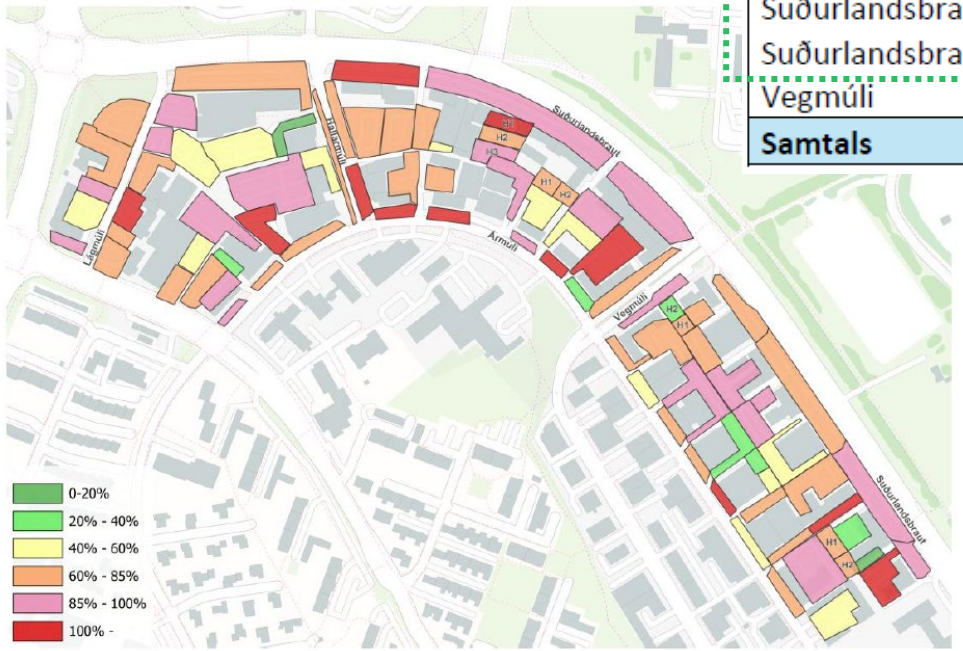


Samantekt niðurstöður

Bílstæðagreiningin sýndi:

- Mesta nýtingin var í hádeginu.
- 11 bílastæðasvæði við Suðurlandsbraut voru með rúmlega 85% nýtingu.
- Meðaltalsnýting bílastæðasvæði á hverri götu fór aldrei yfir 85%.
- Laust bílastæði alltaf innan 200m göngufæris.

Meðalnýting 12:00	
Gata	Samtals
Ármúli	74%
Hallarmúli	76%
Lágmúli	77%
Suðurlandsbraut N	82%
Suðurlandsbraut S	75%
Vegmúli	69%
Samtals	**76%**



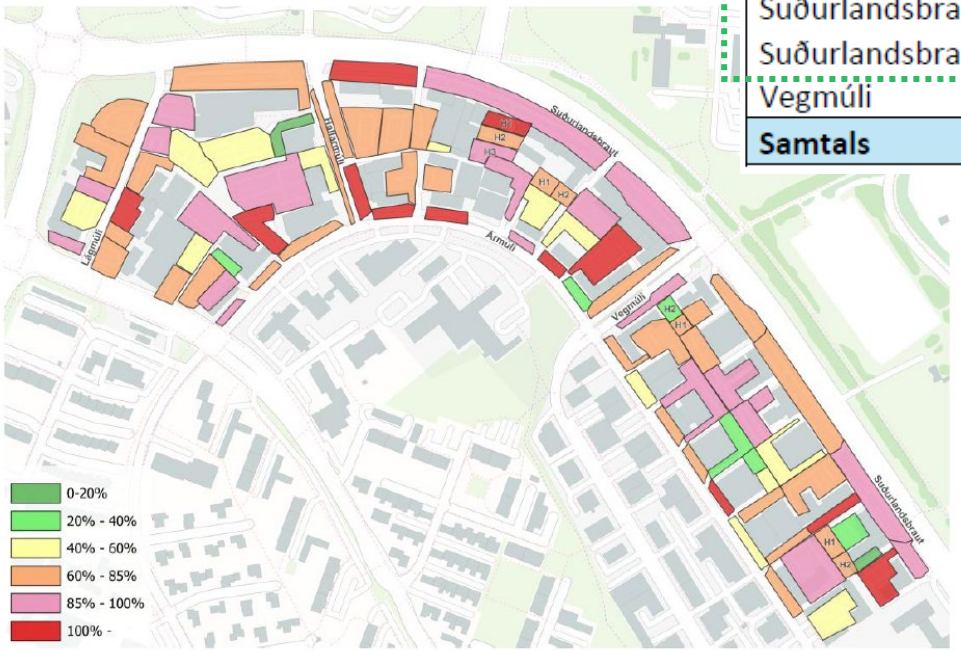
Mynd 5: Niðurstaða greiningar á nýtingu kl 12:00

Samantekt niðurstöðu

Niðurstöður sýna að það eru tækifæri til að:

- Dreifa nýtingu
- Koma á gjaldskyldu.
- Bæta aðgengi.

Meðalnýting 12:00	
Gata	Samtals
Ármúli	74%
Hallarmúli	76%
Lágmúli	77%
Suðurlandsbraut N	82%
Suðurlandsbraut S	75%
Vegmúli	69%
Samtals	**76%**





Reykjavík

Reykjavík

Reykjavík, 31.3.2026
USK24090201

Umsögn

Varðar: Nýtt deiliskipulag, Borgarlínan 1. Lota - Suðurlandsbraut

Að lokinni auglýsingu er lögð fram að nýju tillaga að nýju deiliskipulagi Borgarlínu, 1. lotu um Suðurlandsbraut ásamt greinargerð, dags. 28. nóvember 2025, uppfært 27. mars 2026.

Tillagan er hluti af 1. lotu Borgarlínu og nær yfir göturými Suðurlandsbrautar frá gatnamótum við Skeiðarvog í austri að gatnamótum við Lágmúla í vestri. Skipulagssvæðið afmarkast af lóðarmörkum beggja vegna götunnar og tengist aðliggjandi gatnamótum og götum á þessum kafla.

Samkvæmt tillögunni liggur Borgarlínan um Suðurlandsbraut á tveimur miðjusettum sérakreinum fyrir almenningssamgöngur. Gert er ráð fyrir þremur Borgarlínustöðvum á svæðinu, við Glæsibæ, Laugardalshöll og Lágmúla, samkvæmt uppdráttum og greinargerð frá Yrki arkitektum.

Í tillögunni er jafnframt gert ráð fyrir samfelldum göngu- og hjólastígum beggja vegna göturýmisins og aukinni grænni ásýnd með gróðri og regnvatnslausnum. Tillagan er í samræmi við markmið landsskipulagsstefnu, svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2040, Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 og rammahluta aðalskipulags um fyrstu lotu Borgarlínu.

Tillagan var auglýst frá 29. janúar 2026 til og með 12. mars 2026

Ábendingar og umsagnir bárust á auglýsingatíma. Viðbrögð við þeim eru tekin saman í þessari samantekt. Alls bárust 58 umsagnir, þar af voru 4 hlutlausar og 9 jákvæðar.

Umsagnir bárust frá eftirfarandi aðilum:

Nr.	Umsagnaraðili	Dagsetning
1	Skipulagsstofnun	29. janúar 2026
2	Jón Guðmundur Guðmundsson	29. janúar 2026
3	Borgarsögusafn Reykjavíkur	29. janúar 2026
4	Axel Kaaber	29. janúar 2026
5	Magnús Grétarsson	29. janúar 2026
6	Friðrik Ásmundsson	29. janúar 2026
7	Hafdís Gréta Þórsdóttir	29. janúar 2026
8	Sveinn Arnar Nikulásson	29. janúar 2026
9	Ingveldur Halla Kristjánsdóttir	29. janúar 2026
10	Kristleifur Þorsteinsson	29. janúar 2026
11	Gunnar Ingi Briem	29. janúar 2026
12	Hildur Bjarnadóttir	30. janúar 2026
13	Mikael Sturla Sigurðsson	30. janúar 2026
14	Björn Gunnar Birgisson	30. janúar 2026
15	Vignir Bjarnason	30. janúar 2026
16	Jóhann Örn Sigurjónsson	1. febrúar 2026
17	Pétur Þorsteinsson	-
18	villa	2. febrúar 2026
19	María Guðmundsdóttir	6. febrúar 2026
20	Rafn Einarsson	7. febrúar 2026
21	Brynja Kemp Guðnadóttir	9. febrúar 2026

22	Birgir Örn Guðjónsson	9. febrúar 2026
23	Áslaug Einarsdóttir	9. febrúar 2026
24	Einar Birkir Einarsson f.h. Lífeyrissjóð starfsmanna ríkisins (LSR)	10. febrúar 2026
25	Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins	18. febrúar 2026
26	Edith Sigríður Gísladóttir	20. febrúar 2026
27	Anna María Einarsdóttir	26. febrúar 2026
28	Jóhannes B. Urbancic Tómasson	5. mars 2026
29	Strætó bs.	9. mars 2026
30	Sólveig Helga Jóhannsdóttir fh. Klasa fasteignarþróunarfélag	10. mars 2026
31	Ásgeir Einarsson	10. mars 2026
32	Arnar Þór Ingólfsson	11. mars 2026
33	Ólafur Stephensen fh. Félags atvinnurekenda	11. mars 2026
34	villa	-
35	Veitur	11. mars 2026
36	Ásgeir Einarsson fh. Egils Árnassonar ehf.	11. mars 2026
37	Þorvaldur Þorláksson fh. Olís ehf.	11. mars 2026
38	Óskar Sigurðsson fh. Heima hf.	12. mars 2026
39	Daníel Unnsteinn Árnason fh. Eignaumsjón hf.	12. mars 2026
40	Ólafur Stephensen fh. Félags atvinnurekenda	12. mars 2026
41	Jón Ármann Guðjónsson fh. Kísiliðjunnar hf, Alskila hf., Kollekta ehf. og Lögborgar ehf.	12. mars 2026
42	Sturla Gunnar Eðvarðsson fh. Eikar fasteignafélags hf.	12. mars 2026
43	Ágúst Valfells fh. lóðarhafa Skeifunnar 13a	12. mars 2026
44	Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkurborgar	12. mars 2026
45	villa	12. mars 2026
46	Svein Valfells og Sæmundur H. Sæmundsson, fh. Vesturgarðs ehf.	12. mars 2026
47	Vegagerðin – Höfuðborgarsvæði	12. mars 2026
48	Guðmundur Ómar Hafsteinsson fh. Sjónvarsmiðstöðvin ehf.	12. mars 2026
49	Guðmundur Ómar Hafsteinsson fh. Heimilistækja, Tölvulistans og Ásbjörns Ólafssonar	12 mars 2026
50	Gunnar Jónsson f.h. eigenda fasteignanna Suðurlandsbraut 4-32	12 mars 2026
51	Gunnar Jónsson viðbót við umsögn 50	-
52	Egill Jóhann Ingvason f.h. Rafha ehf.	12 mars 2026
53	Hlynur Ólafsson f.h. Kerecis ehf.	12 mars 2026
54	Benedikt Sveinbj. Benediktsson	12 mars 2026
55	Hákon Steinsson f.h. Lyfjavers	12 mars 2026
56	Skúli Jóhann Björnsson	12 mars 2026
57	Anna Sigríður Garðarsdóttir	12 mars 2026
58	Halldór Hreinsson f.h. Fjallakofans ehf.	12 mars 2026
59	Lilja Sigrún Jónsdóttir	12 mars 2026
60	Árni Davíðsson f.h. Landssamtaka hjólareiðamanna	12 mars 2026
61	Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins	12 mars 2026
62	Ólafur Gylfason f.h. Beiersdorf ehf.	13 mars 2026

Yfirlit yfir helstu efnisatriði athugasemda og viðbrögð við þeim:

Umsagnir beinast einkum að eftirfarandi þáttum:

Yfirlit yfir allar athugasemdir og svör við þeim má finna neðar í skjalinu.

1. Umferð og akreinar

Margir umsagnaraðilar lýsa áhyggjum af fyrirhugaðri fækkun akreina á Suðurlandsbraut og telja að slíkt geti aukið umferðartafir á einni af helstu umferðaræðum borgarinnar. Einnig er bent á að breytingarnar geti haft áhrif á umferðarflæði á nærliggjandi götum.

Svar:

Fækkun akreina fyrir bílaumferð felur í sér breytingu á forgangsröðun í götusniði, þar sem aukið rými er skapað fyrir almenningssamgöngur og virka ferðamáta. Markmiðið er að bæta heildarvirkni samgöngukerfisins frekar en að viðhalda óbreyttri afkastagetu fyrir bílaumferð eina og sér sem byggir á stefnum í gildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur[1] og Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins[2].

Í gildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur er einnig sett fram skýr stefna um umbreytingu Suðurlandsbrautar í borgargötu. Sú þróun er þegar hafin og mun halda áfram með aukinni uppbyggingu við götuna og fjölgun íbúa, sem leiðir til aukinnar gangandi og hjólandi umferðar. Í því samhengi er umbreyting götunnar einnig mikilvægt öryggismál.

Umferðargreiningar benda til þess að afkastageta Suðurlandsbrautar ráðist að verulegu leyti af gatnamótum fremur en fjölda akreina á milli þeirra. Samkvæmt samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins (grunnár 2019), sem byggir á mældum gögnum, var umferð um 26.000 bílar á sólarhring, en spár gera ráð fyrir um 17.500 bílum árið 2040 miðað við breyttar forsendur. Niðurstöður benda til að fyrirhuguð útfærsla götunnar ráði við það umferðarmagn.

Greiningar sýna jafnframt að stór hluti umferðar á Suðurlandsbraut er gegnumstreymisumferð (um 50–80% á háannatíma)[3]. Stór hluta þeirra umferðar mun færast yfir á stofnæðar eins og Sæbraut og Miklubraut, þar sem unnið er að verkefnum sem auka afkastagetu, þ.e. Sæbrautarstokki og Miklubrautargöngum.

Fækkun akreina getur haft áhrif á umferðartíma til skemmri tíma, en breytingarnar eru hluti af heildstæðri stefnu um að draga úr gegnumakstri, bæta öryggi og styrkja aðra ferðamáta. Í því felst að umferð dreifist betur, ferðavenjur breytast og heildarflæði samgangna verður skilvirkara til lengri tíma.

2. Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum

Fjölmargar athugasemdir lúta að fyrirhugaðri fækkun bílastæða við Suðurlandsbraut 4-32 og mögulegum áhrifum á rekstur fyrirtækja og aðgengi viðskiptavina. Bent er á að bílastæði skipti máli fyrir starfsemi á svæðinu og að breytingar geti haft áhrif á aðsókn og þjónustu.

Svar:

Fækkun bílastæða tekur til stæða á borgarlandi, ekki á lóðum aðliggjandi húsa, lóðamörkum er haldið óbreyttum. Breytingarnar felast í því að nýta hluta borgarlands undir gangstéttir, hjólastíga og innviði almenningssamgangna í samræmi við markmið um bætt aðgengi og öryggi allra vegfarenda.

Bílastæðagreining[4], sem unnin var við vinnslu á tillögunni, sýnir að það eru tiltæk bílastæði innan 200 m göngufjarlægðar á öllum tímum. Þá eru einnig tækifæri til að bæta nýtingu bílastæða með betri aðgengi, merkingum og stýringu.

Skilmálar deiliskipulags áætlanir fyrir lóðirnar haldast óbreyttir og munu lóðarhafar hafa áfram heimildir og möguleika til að fjölga bílastæðum á eigin lóðum, m.a. á baklóðum og með uppbyggingu bílastæðahúsa.

---

[1] Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 - Rammahluti Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 - Borgarlínan
[2] Samgöngusáttmáli Höfuðborgarsvæðisins
[3] Sjá fylgiskjal - Suðurlandsbraut umferð - Samantekt
[4] Sjá fylgiskjal - Suðurlandsbraut - bílastæðagreining

Leitast verður til að eiga gott samstarf við hagaðila varðandi nýja útfærslu bílastæða á lóðum við götuna ásamt að huga að góðum tengingum fyrir gangandi og hjólandi frá nýjum stígum sunnan götunar að verslunum og þjónustu á fyrrgreindum lóðum, enda er það allra hagur að vel sé að því staðið.

Markmið breytinganna er að bæta aðgengi að svæðinu fyrir fjölbreytta ferðamáta. Með Borgarlínu og bættum innviðum fyrir gangandi og hjólandi eykst aðgengi og gert er ráð fyrir fleiri vegfarendum til framtíðar. Reynslan af sambærilegri endurhönnun annars staðar sýnir að bætt umhverfi, betri tengingar og öruggari aðkoma geta haft jákvæð langtímaáhrif á rekstur fyrirtækja.

Heildstætt séð styðja breytingarnar við þróun Suðurlandsbrautar sem nútímalegrar borgargötu þar sem aðgengi er tryggt með fjölbreyttum hætti.

3. Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi

Sumir umsagnaraðilar hafa áhyggjur af áhrifum framkvæmda á starfsemi fyrirtækja á svæðinu og kalla eftir skýrari framkvæmdaáætlun og áfangaskiptingu framkvæmda. Einnig hafa komið fram tillögur um að útfæra framkvæmdina í áföngum, þannig að í upphafi verði áfram tvær akreinar fyrir almenna bílaumferð í hvora átt. Samhliða því væri hægt að gera ráð fyrir sveigjanleika í hönnun, þannig að mögulegt verði síðar að breyta hluta akreina í hjólastíg og þróa græn svæði.

Svar:

Varðandi beiðni um framkvæmdaáætlun og nánari útfærslu skal bent á að verkefnið er enn á deiliskipulagsstigi, þar sem unnið er að mótun meginforsendna skipulagsins og hagsmunaaðilum gefinn kostur á að koma á framfæri athugasemdum í samræmi við skipulagslög.

Tillagan að deiliskipulagi byggir á forhönnun, en nánari útfærsla og framkvæmdaáætlun verða unnar á verkhönnunarstigi, sem tekur við þegar samþykkt deiliskipulags liggur fyrir. Varðandi tímalínur framkvæmda þá liggja grófar áætlanir fyrir sem má m.a. sjá í umhverfismati 1. lotu Borgarlínu[5]. Tímalínur verða nákvæmari eftir því sem verkefninu vindur fram.

Lögð er áhersla á að framkvæmdir verði áfangaskiptar og að unnið sé að lausnum sem miði að því að halda Suðurlandsbraut opinni fyrir bílaumferð á framkvæmdatíma. Við nánari útfærslu verður leitast við að framkvæmdatími verði eins skammur og unnt er og að framkvæmdum verði hagað þannig að rask og áhrif á starfsemi verði sem minnst.

Tillagan byggir á heildstæðri og varanlegri útfærslu göturýmis í samræmi við stefnumótun um Borgarlínu og þróun samgangna. Ekki er gert ráð fyrir tímabundnum lausnum þar sem fyrirkomulag akreina yrði breytt í áföngum, enda myndi slíkt kalla á endurteknar framkvæmdir með auknu raski fyrir umferð og starfsemi. Samfelld framkvæmd er talin hagkvæmust bæði fyrir rekstraraðila og verkefnið í heild, þar sem hún dregur úr framkvæmdatíma, raski og kostnaði. Að auki er ekki nægjanlegt rými til að viðhalda fjórum akreinum fyrir bílaumferð samhliða sérrými Borgarlínu á öllum köflum, m.a. við Engjateig og gatnamót Reykjavegar.

Samráð við hagsmunaaðila í nágrenni framkvæmdasvæðis mun halda áfram á næstu stigum, sérstaklega áður en framkvæmdir hefjast. Þá verður unnin og kynnt framkvæmdaáætlun þar sem fjallað verður um áfangaskiptingu, tímasetningar og fyrirkomulag framkvæmda, þar á meðal hjáleiðir og aðgengi, með áherslu á greiðs flæði umferðar og aðgengi fyrir alla ferðamáta.

4. Samráð

Nokkrar athugasemdir lúta að samráði við hagsmunaaðila. Bent er á að samráð hafi verið takmarkað og að það hafi að mestu falist í kynningu á fyrirliggjandi tillögu frekar en samtali á mótunarstigi. Þá er einnig bent á að ekki hafi verið haft nægjanlegt samráð við alla þá aðila sem verða fyrir áhrifum, svo sem rekstraraðila og leigutaka, og kallað er eftir auknu og virku samráði á næstu stigum.

[5] Umhverfismatsskýrsla 1. lotu Borgarlínu — Borgarlínan

Svar:
Samráð hefur farið fram í samræmi við skipulagslög, 5.2.1. gr. skipulagsreglugerðar, m.a. með kynningu skipulagslýsingar og auglýsingu tillögu þar sem hagsmunaaðilum er gefinn kostur á að koma á framfæri athugasemdum. Verkefnið hefur jafnframt verið kynnt á fyrri stigum, m.a. á aðalskipulagsstigi.

Á vinnslustigi deiliskipulagstillögunnar, áður en hún var auglýst, voru haldnir fundir með lóðarhöfum þeirra lóða sem taldar voru verða fyrir beinum áhrifum, einkum vegna aðgengis, lóðarmarka og bílastæða. Í samræmi við skipulagslög er kveðið á um samráð við lóðarhafa á þessu stigi, en ekki sérstaklega við rekstraraðila. Leitast var við að bregðast við framkomnum áhyggjum lóðarhafa, m.a. með því að færa götusnið til norðurs þar sem því var við komið og útfæra skipulagsmörk þannig að þau fylgdu ekki lóðarmörkum að fullu, með það að markmiði að skapa svigrúm fyrir frekari útfærslu, m.a. varðandi bílastæði. Jafnframt var hönnun gatnamóta við Vegmúla endurskoðuð í kjölfar samráðsfundanna, þar sem fallið var frá fyrri áformum um að banna vinstri beygjur og ákveðið að halda ljósastýrðum gatnamótum.

Framkomnar athugasemdir undirstrika mikilvægi þess að halda áfram samtali við hagaðila, sem verður gert. Athugasemdirnar verða einnig nýttar við áframhaldandi útfærslu verkefnisins á hönnunarstigi, þar sem lögð verður áhersla á skýra upplýsingagjöf og áframhaldandi samráð um framkvæmd og útfærslu.

5. Hjóla- og göngustígar

Athugasemdir lúta að fyrirkomulagi og þörf fyrir hjóla- og göngustíga við Suðurlandsbraut. Skiptar skoðanir eru um umfang þeirra, m.a. hvort núverandi stígar norðan megin við Suðurlandsbraut séu fullnægjandi eða hvort þörf sé á frekari uppbyggingu sunnan götunnar.

Svar:
Fyrirhugaður hjólastígur sunnan Suðurlandsbrautar er m.a. ætlaður til að bæta aðgengi að byggingum og starfsemi við götuna, á meðan núverandi stígur norðan megin þjónar áfram gegnumstreymisumferð um svæðið.

Þveranir yfir Suðurlandsbraut eru tiltölulega fáar og áfangastaðir margir sunnan við götuna, þar á meðal í Múlahverfi. Einnig hefur verið töluvert af uppbyggingu svæðum sunnan megin við götuna, Orkureiturinn og Skeifan. Gera má því ráð fyrir verulegri hjólaumferð í báðar áttir í framtíðinni. Til að tryggja öryggi og greiða umferð hjólandi er því gert ráð fyrir tvístefnu hjólastíg sunnan megin götunnar.

Við hönnun er stuðst við viðurkenndar leiðbeiningar með það að markmiði að bæta öryggi, skýran aðskilnað ferðamáta og tengingar innan svæðisins. Uppbygging hjólastíga tekur jafnframt mið af langtímamarkmiðum um aukið vægi virkra ferðamáta og bætt heildaraðgengi, en ekki eingöngu núverandi hjólaumferðar.

6. Stuðningur og jákvæð viðhorf

Hluti umsagnaraðila, eða um 16% af innsendum umsögnum, sem flestir eru íbúar í nærliggjandi hverfum og/eða starfsmenn á svæðinu. Lýsa sínum stuðningi við tillöguna, sérstaklega með tilliti til bættra aðstæðna fyrir gangandi, hjólandi og almenningssamgöngur, ásamt aukins öryggis og bætts aðgengis allra vegfarenda að þjónustu á svæðinu.

Uppfærsla eftir auglýsingu:

Eftirfarandi atriði hafa verið uppfærð.

Uppdrættir:

- Umferðareyjar í Álfheimum lagfærðar til að endurspegla aðkomu að lóð nr. 49 úr öllum áttum.
- Umferðaeyjur á gatnamótum Suðurlandsbrautar og Álfheima lagfærðar vegna aðkomu neyðarbíla.
- Bætt inn heimildum um minjar sem vantaði á uppdrátt.
- Númer minja bætt við uppdrátt.
- Bætt er við vísun í fylgiskjöl sem fylgja lokaútgáfu.

Greinargerð:

- Tölur leiðréttar í kafla *3.1.1. Breytt lóðamörk*.
- Umfjöllun í kafla *3.2.3. Menningarminjar* uppfærð.
- Bætt við kafla *3.3.16. Lagnir og strengir*.
- Bætt er við vísun í fylgiskjöl sem fylgja lokaútgáfu.

Að öðru leiti er skipulagið óbreytt.

Niðurstaða:

Við kynningu á deiliskipulagstillögu fyrir göturými Suðurlandsbrautar bárust umsagnir frá stofnunum, fyrirtækjum og einstaklingum. Í þeim var meðal annars fjallað um umferð og akreinar, aðgengi að lóðum, bílastæði, öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda, sem og útfærslu Borgarlínu.

Hluta athugasemda hefur verið mætt með uppfærslum á skipulagsgögnum, en aðrir þættir verða unnir áfram á næstu stigum verkefnisins, meðal annars í verkhönnun og í samráði við hagaðila.

Athugasemdum hefur verið svarað í samræmi við skipulagslög.

Lagt er til að uppfærð deiliskipulagstillaga ásamt greinargerð dags. 27. mars verði samþykkt.

Umsagnir og ábendingar sem bárust eru aðgengilegar í skipulagsgátt en einnig sem viðhengi með þessari umsögn:
https://skipulagsgatt.is/issues/2026/99

Skipulagsfulltrúi Reykjavíkur

Margar umsagnir taka til sambærilegra atriða, m.a. um umferð og akreinar, bílastæði, framkvæmdatíma, samráð og hjóla- og göngustíga. Til að forðast endurtekningar er ítarleg umfjöllun um þessi atriði sett fram í samantekt athugasemda fyrr í þessari umsögn (sjá bls. 3-5). Í einstökum svörum hér að neðan er því vísað til þeirrar umfjöllunar eftir því sem við á.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
1	**Skipulagsstofnun**	
1.1	Skipulagsstofnun telur ekki tilefni til að veita umsögn á þessu stigi máls.	Ekki þörf á viðbrögðum.
2	**Jón Guðmundur Guðmundsson**	
2.1	Efast er um þörf á auknum hjólastígum þar sem hjólaumferð sé lítil	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 5 (Hjóla- og göngustígar), bls. 5.
2.2	Bent er á að bílaumferð sé þegar þung og ekki geti borið að fækkað sé akreinum.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
3	**Borgarsögusafn Reykjavíkur**	
3.1	Bent er á að fornleifar vanti á uppdrátt og vísað í fyrirliggjandi skráningu.	Athugasemdin er tekin til greina. Fornleifaskráning sem liggur fyrir verður höfð til hliðsjónar og uppdrættir og gögn uppfærð eftir því.
4	**Axel Kaaber**	
4.1	Lagt er til að hjólastígar verði einstefnustígar samhliða akstursstefnu til að draga úr árekstrarhættu við gatnamót.	Einstefnustígar samhliða akstursstefnu hafa verið skoðaðir í hönnunarferlinu. Að teknu tilliti til aðstæðna á svæðinu er það þó mat verkefnisins að tvístefnustígur sunnan megin götunnar sé heppilegri lausn. Sjá einnig svar í atriði 5 (Hjóla- og göngustígar), bls. 5.
5	**Magnús Grétarsson**	
5.1	Mótmælt er breytingum vegna áhyggja af aukinni umferð, fækkun akreina og óþarfa uppbyggingu hjólastíga.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3. Einnig er vísað til svars í atriði 5 (Hjóla- og göngustígar), bls. 5.
6	**Friðrik Ásmundsson**	
6.1	Áhyggjur af því að fækkun akreina leiði til aukinna umferðartafa.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
7	**Hafdís Gréta Þórsdóttir**	
7.1	Áhyggjur af fækkun bílastæða, aðgengi að fyrirtækjum og aukinni umferð, auk gagnrýni á stefnu gagnvart einkabílnum.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3. Sjá einnig svar í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
8	**Sveinn Arnar Nikulásson**	
8.1	Gagnrýni á fækkun akreina, þörf fyrir Borgarlínu og hjólastíga, auk efasemda um aðstæður í Reykjavík fyrir virka ferðamáta.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
9	**Ingveldur Halla Kristjánsdóttir**	
9.1	Mótmælt er fækkun akreina og bílastæða, auk þess sem talin er nægileg aðstaða fyrir hjólandi fyrir.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3. Sjá einnig svar í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
10	**Kristleifur Þorsteinsson**	
10.1	Fagnað er breytingum, sérstaklega með tilliti til öryggis gangandi og aðgengis barna að Laugardal.	Þakkað er fyrir jákvæða umsögn, ekki þörf á viðbrögðum.

Margar umsagnir taka til sambærilegra atriða, m.a. um umferð og akreinar, bílastæði, framkvæmdatíma, samráð og hjóla- og göngustíga. Til að forðast endurtekningar er ítarleg umfjöllun um þessi atriði sett fram í samantekt athugasemda fyrr í þessari umsögn (sjá bls. 3-5). Í einstökum svörum hér að neðan er því vísað til þeirrar umfjöllunar eftir því sem við á.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
11	**Gunnar Ingi Briem**	
11.1	Mótmælt er fækkun akreina og bílastæða, auk áhyggja af áhrifum á rekstur fyrirtækja og umferð.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3. Sjá einnig svar í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
11.2	Einnig er lagt til að bæta öryggi með öðrum lausnum, t.d. undirgöngum.	Markmið breytinganna er að bæta öryggi og aðgengi, m.a. með skýrari aðskilnaði ferðamáta og bættum tengingum fyrir gangandi og hjólandi. Tillögur um aðrar lausnir, svo sem undirgöng, hafa almennt í för með sér veruleg inngrip og kostnað og eru ekki taldar henta aðstæðum á þessu svæði.
12	**Hildur Bjarnadóttir**	
12.1	Efast er um þörf á nýjum hjólastíg þar sem núverandi stígur sé nægilegur.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 5 (Hjóla- og göngustígar), bls. 5.
12.2	Einnig er bent á möguleika á að færa fyrirkomulag norðar	Hefur það verið gert þar sem möguleiki er fyrir því. Við undirbúning tillögunnar hefur verið skoðað hvort unnt væri að hliðra götusniði til norðurs, en slíkt er aðeins mögulegt að takmörkuðu leyti vegna staðbundinna aðstæðna, m.a. landhalla og tenginga við gatnamót.
12.3	Áhyggjur af fækkun bílastæða.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
13	**Mikael Sturla Sigurðarson**	
13.1	Fagnað er uppbyggingu Borgarlínu og breytingum sem stuðla að fjölbreyttari samgöngum og bættri framtíðarsýn.	Þakkað er fyrir jákvæða umsögn, ekki þörf á viðbrögðum.
14	**Björn Gunnar Birgisson**	
14.1	Áhyggjur af öryggi, aðgengi neyðaraðila og möguleikum á rýmingu svæðis.	Við skipulag og hönnun svæðisins er sérstaklega horft til öryggissjónarmiða, þar á meðal aðgengis neyðaraðila. Slík atriði verða nánar útfærð á hönnunarstigi í samráði við viðeigandi viðbragðsaðila. Jafnframt er gert ráð fyrir að viðbragðsaðilar geti, eftir atvikum, nýtt sér sérrými Borgarlínunnar, sem getur stuðlað að greiðari og hraðari ferðum um svæðið en áður.
14.2	Fækkun akreina muni auka umferðartafir og færa umferð inn í íbúðahverfi.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
14.3	Áhyggjur af áhrifum á rekstur fyrirtækja og daglegt aðgengi.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
15	**Vignir Bjarnason**	
15.1	Mótmælt er fækkun akreina og talið að hún leiði til umferðarteppu.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
16	**Jóhann Örn Sigurjónsson**	

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
16.1	Fagnað er tillögunni, sérstaklega með tilliti til bætts aðgengis fyrir gangandi og notendur almenningssamgangna. Bent er á að fækkun bílastæða sé hófleg og studd greiningum, auk þess sem öryggi gangandi og hjólandi sé mikilvægt, sérstaklega við gatnamót.	Þakkað er fyrir jákvæða umsögn, ekki þörf á viðbrögðum.
17	**Pétur Þorsteinsson**	
17.1	Mótmælt er þrengingu akreina og lýst áhyggjum af auknum umferðartöfum og mögulegri „einangrun“ Múlahverfis.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3. Varðandi mögulega einangrun svæðisins er markmið breytinganna að bæta heildaraðgengi og flæði til lengri tíma, samhliða því að viðhalda góðum tengingum við nærliggjandi hverfi.
18	**Villa**	
19	**María Guðmundsdóttir**	
19.1	Lýsir stuðningi við tillöguna og bendir á að aðstæður fyrir gangandi og hjólandi sunnan Suðurlandsbrautar séu ófullnægjandi og víða óöruggar, sérstaklega við inn- og útkeyrslur og gatnamót. Telur að breytingarnar muni bæta öryggi, aðgengi og tengingar við þjónustu á svæðinu. Jafnframt er bent á að bílaumferð sé að mestu bundin við álagstíma og að fækkun bílastæða sé hófleg og bundin við borgarland, auk þess sem möguleikar séu til staðar innan lóða. Þá er talið að bættir innviðir fyrir almenningssamgöngur og hjólandi muni stuðla að breyttum ferðavenjum og bæta heildaraðstæður á svæðinu.	Þakkað er fyrir jákvæða umsögn, ekki þörf á viðbrögðum.
20	**Rafn Einarsson**	
20.1	Lagt er til að haldin verði kosning um tillöguna.	Deiliskipulagstillögur eru unnar og afgreiddar samkvæmt skipulagslögum, þar sem almenningi gefst kostur á að koma á framfæri athugasemdum á kynningartíma, sem teknar eru til efnislegrar umfjöllunar við afgreiðslu málsins. Sjá einnig nánar um samráð í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
20.2	Jafnframt eru settar fram áhyggjur af þrengingu Suðurlandsbrautar, umferðartengdum lausnum, þverunum og öryggi, auk efasemda um forsendur almenningssamgangna.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
21	**Brynja Kemp Guðnadóttir**	

Margar umsagnir taka til sambærilegra atriða, m.a. um umferð og akreinar, bílastæði, framkvæmdatíma, samráð og hjóla- og göngustíga. Til að forðast endurtekningar er ítarleg umfjöllun um þessi atriði sett fram í samantekt athugasemda fyrr í þessari umsögn (sjá bls. 3-5). Í einstökum svörum hér að neðan er því vísað til þeirrar umfjöllunar eftir því sem við á.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
21.1	Fagnað er tillögunni og sérstaklega mikilvægi hjólastígs sunnan megin til að bæta aðgengi að þjónustu og áfangastöðum á svæðinu.	Þakkað er fyrir jákvæða umsögn, ekki þörf á viðbrögðum.
22	**Birgir Örn Guðjónsson**	
22.1	Áhyggjur af umferð og afkastagetu, auk tillögu um aðra útfærslu Borgarlínu. Efast er um að fyrirhuguð lausn sé heppileg.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
23	**Áslaug Einarsdóttir**	
23.1	Mótmælt er fækkun akreina með vísan til áhrifa á rekstur fyrirtækja og aðgengi viðskiptavina, sérstaklega þeirra sem reiða sig á bíla.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
23.2	Áhrif á rekstur fyrirtækja	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
24	**Einar Birkir einarsson fh. LSR**	
24.1	Bent er á að lokun aðkomu frá Suðurlandsbraut að Engjateigi geti skert aðgengi, haft áhrif á notendur sem reiða sig á akandi aðkomu og leitt til óhagræðis fyrir starfsemi og þjónustu.	Lokun tengingarinnar að og frá Suðurlandsbraut byggir fyrst og fremst á sjónarmiðum umferðaröryggis og landhalla. Núverandi tenging er þegar brött og með breytingum yrði langhalli óæskilega mikill. Jafnframt liggur stofnstígur hjólreiða meðfram Suðurlandsbraut og er talið bæta öryggi að fækka þverunum yfir stíginn. Að höfðu samráði við Reykjavíkurborg og á grundvelli faglegs mats gatnahönnuða var niðurstaðan sú að tengingin uppfylli ekki kröfur um örugga og góða lausn. Engjateigur er áfram vel tengdur um Kringlumýrarbraut og Reykjaveg, og aðkoma að svæðinu er því áfram tryggð fyrir notendur og þjónustu.

Margar umsagnir taka til sambærilegra atriða, m.a. um umferð og akreinar, bílastæði, framkvæmdatíma, samráð og hjóla- og göngustíga. Til að forðast endurtekningar er ítarleg umfjöllun um þessi atriði sett fram í samantekt athugasemda fyrr í þessari umsögn (sjá bls. 3-5). Í einstökum svörum hér að neðan er því vísað til þeirrar umfjöllunar eftir því sem við á.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
24.2	Bent er á að breytingar geti aukið ferðatíma og álag á aðliggjandi gatnakerfi, svo sem Kringlumýrarbraut og Reykjaveg.	Umferðartölur sýna að meginumferð til og frá Engjateigi fer nú þegar um Kringlumýrarbraut fremur en Suðurlandsbraut. Að auki eru til staðar fleiri aðkomuleiðir, m.a. um Reykjaveg. Þrátt fyrir breytinguna verður áfram tryggt gott aðgengi frá mismunandi áttum og er ekki talið að áhrif á umferðardreifingu verði veruleg. 
24.3	Áhyggjur eru settar fram um að færri aðkomuleiðir geti haft áhrif á öryggi og aðgengi neyðarbíla.	Öryggissjónarmið eru meginforsenda breytingarinnar. Slysagögn benda til atvika við núverandi tengingu og er markmið breytinganna að bæta umferðaröryggi. Aðgengi neyðarbíla verður áfram tryggt um aðrar tengingar að svæðinu.
24.4	Lagt er til að endurskoða tillöguna, vinna frekari umferðargreiningu og auka samráð við lóðarhafa og aðra hagaðila.	Tillagan byggir á fyrirliggjandi greiningum, umferðartölum og samráði við viðeigandi aðila.
25	**Svæðisskipulagsnefnd Höfuðborgarsvæðisins**	
25.1	Svæðisskipulagsnefnd gerir engar athugasemdir við deiliskipulagstillöguna, þar sem hún er talin samræmast gildandi stefnu og markmiðum.	Þakkað er fyrir jákvæða umsögn, ekki þörf á viðbrögðum.

Margar umsagnir taka til sambærilegra atriða, m.a. um umferð og akreinar, bílastæði, framkvæmdatíma, samráð og hjóla- og göngustíga. Til að forðast endurtekningar er ítarleg umfjöllun um þessi atriði sett fram í samantekt athugasemda fyrr í þessari umsögn (sjá bls. 3-5). Í einstökum svörum hér að neðan er því vísað til þeirrar umfjöllunar eftir því sem við á.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
26	**Edith Sigríður Gísladóttir**	
26.1	Umsagnaraðili lýsir andstöðu við Borgarlínu og telur að verkefnið muni frekar skapa vandamál en bæta samgöngur. Bent er á að fremur ætti að leggja áherslu á úrbætur á núverandi strætókerfi, m.a. með aukinni tíðni og einfaldara leiðakerfi, og jafnframt er gagnrýnd forgangsröðun fjármuna.	Borgarlínuverkefnið byggir á gildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur og samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins, þar sem markmið er að bæta heildarvirkni samgöngukerfisins með fjölbreyttari ferðamátum. Í því felst m.a. að styrkja almenningssamgöngur og bæta aðstöðu fyrir gangandi og hjólandi, samhliða áframhaldandi aðgengi fyrir akandi umferð. Borgarlína er hágæða almenningssamgöngukerfi sem mun aka að mestu í sérrými og hafa forgang á gatnamótum, einmitt til þess að geta aukið tíðni og skilvirkni almenningssamgöngukerfisins, líkt og athugasemdin byggir á. Borgarlínan bætist við núverandi strætókerfi og mun strætó geta nýtt sér innviði Borgarlínu, þ,e, borgarlínustöðvar og sérreinar, til að auka áreiðanleika og tíðni vagna. Verkefnið er því ekki hugsað sem valkostur við úrbætur heldur sem framhald og styrking þeirra. Fjárfesting í Borgarlínu miðar að því að bæta afkastagetu, áreiðanleika og aðdráttarafl almenningssamgangna til lengri tíma.
26.2	Umsagnaraðili telur að Borgarlína muni auka gönguvegalengdir að stoppistöðvum, sem geti haft neikvæð áhrif, sérstaklega fyrir hreyfihamlaða og við krefjandi vetraraðstæður.	Við útfærslu verkefnisins er lögð rík áhersla á að tryggja greiðar, öruggar og aðgengilegar gönguleiðir að stoppistöðvum fyrir alla notendahópa. Markmið er að lágmarka neikvæð áhrif lengri gönguleiða, m.a. með vandaðri staðsetningu stoppistöðva og góðri tengingu við nærliggjandi svæði, með sérstakri hliðsjón af þörfum þeirra sem eiga erfitt með hreyfingu og aðstæðum að vetri til.
26.3	Umsagnaraðili lýsir áhyggjum af öryggi undirganga og leggur frekar til lausnir á borð við brýr.	Á þessu svæði er talið heppilegast að nýta þveranir á yfirborði fremur en undirgöng eða brýr, með það að markmiði að tryggja einfalt, þægilegt og aðgengilegt aðgengi að Borgarlínustöðvum fyrir alla notendur.
27	**Anna María Einardóttir**	
27.1	Lagt er til að skoðuð verði lausn þar sem Suðurlandsbraut verði lögð í stokk fyrir gegnumstreymisumferð, en yfirborð nýtist fyrir staðbundna umferð og vistvænni ferðamáta. Slík lausn sé þekkt erlendis og geti bætt flæði og aðgengi fyrir alla hópa.	Slík útfærsla hefur verið skoðuð á hugmyndastigi en er talin óraunhæf, einkum vegna mikils kostnaðar og umfangs. Tillagan miðar að því að bæta flæði og aðgengi fyrir fjölbreytta ferðamáta. Umferðargreiningar benda til að gegnumstreymisumferð muni að hluta færast yfir á aðliggjandi stofnbrautir og að álag dreifist frekar innan kerfisins.
27.2	Bent er á mikilvægi þess að beita algildri hönnun frá upphafi, tryggja jafnvægi milli mismunandi ferðamáta og aðgengi allra notendahópa að stoppistöðvum, einkum fatlaðra, m.a. með römpum samhliða tröppum þar sem hæðarmunur er.	Algild hönnun er leiðarljós í verkefninu. Lögð er sérstök áhersla á gott aðgengi að stoppistöðvum, þar sem gert er ráð fyrir römpum við allar biðstöðvar. Jafnframt verður gætt að jafnvægi milli mismunandi ferðamáta við frekari hönnun og útfærslu.
27.3	Umsagnaraðili telur líklegt að breytingar á Suðurlandsbraut og beygjumöguleikum geti haft áhrif á umferðarflæði í nærliggjandi götum og aðgengi að Laugardal, m.a. Laugardalslaug, og að slíkt geti leitt til aukins álags á aðrar leiðir.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.

Margar umsagnir taka til sambærilegra atriða, m.a. um umferð og akreinar, bílastæði, framkvæmdatíma, samráð og hjóla- og göngustíga. Til að forðast endurtekningar er ítarleg umfjöllun um þessi atriði sett fram í samantekt athugasemda fyrr í þessari umsögn (sjá bls. 3-5). Í einstökum svörum hér að neðan er því vísað til þeirrar umfjöllunar eftir því sem við á.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
28	**Jóhannes B. Urbancic Tómasson**	
28.1	Umsagnaraðili sem starfar á Suðurlandsbraut 24 lýsir ánægju með fyrirhugaðar breytingar og styður framkvæmdina. Telur að þær muni bæta aðgengi að svæðinu, auðvelda umhverfisvæn ferðalög og draga úr umferðarhávaða með jákvæðum áhrifum á vinnuumhverfi. Jafnframt kemur fram að hann telur vera næg bílastæði við Suðurlandsbraut 24 og hefur ekki haft vandkvæði á að finna stæði, og að vænta megi betri aðstæðna með breytingunni til að ferðast til og frá vinnu með vistvænum hætti.	Þakkað er fyrir jákvæða umsögn, ekki þörf á viðbrögðum.
29	**Strætó bs**	
29.1	Strætó telur fyrirhugaðar breytingar vera verulega framfarir fyrir almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu og leggur áherslu á mikilvægi greiðra, stuttra og öruggra gönguleiða að stoppistöðvum. Jafnframt er bent á að nauðsynlegt sé að almenningssamgöngur njóti forgangs í umferð, m.a. með forgangi á umferðarljósum.	Þakkað er fyrir jákvæða umsögn, ekki þörf á viðbrögðum.
30	**Sólveig Helga Jóhannsdóttir fh. Klasa fasteignafélag**	
30.1	Umsagnaraðili telur að tillagan sé ekki í samræmi við gildandi deiliskipulag (Langholt) og að breytingar á lóðarmörkum séu ekki nægilega útfærðar eða samræmdar.	Unnið er samhliða að uppfærslu aðliggjandi deiliskipulagsáætlana, þ.m.t. Heimahverfis, þannig að lóðarmörk og útfærsla þeirra verði samræmd í heildstæðu skipulagsferli. Við mótun tillögunnar er jafnframt tekið mið af samkomulagi frá 2021 milli Reykjavíkurborgar og lóðarhafa Álfheima 49.
30.2	Bent er á að tillagan feli í sér skerðingu á lóð Álfheima 49, sem hafi áhrif á nýtingu hennar og geri hana síður hentuga fyrir núverandi starfsemi.	Á lóðinni er starfrækt bensínstöð sem telst víkjandi starfsemi samkvæmt samkomulagi frá 2021 - milli Reykjavíkurborgar og lóðarhafa. Í því samkomulagi er gert ráð fyrir breyttri nýtingu lóðarinnar til lengri tíma. Með hliðsjón af þeirri þróun eru áhrif breytinga ekki talin óhæfileg.
30.3	Umsagnaraðili telur að samráð við lóðarhafa hafi verið ófullnægjandi og ekki í samræmi við skipulagsreglugerð, sérstaklega áður en tillagan var auglýst.	Samráð hefur farið fram í samræmi við skipulagslög og 5.2.1. gr. skipulagsreglugerðar, m.a. með kynningu skipulagslýsingar, aðalskipulagsbreyting og með þessari auglýsingu tillögunnar. Samhliða deiliskipulagsvinnu Suðurlandsbrautar hefur verið unnið að breytingu á nýtingu lóðarinnar. Fyrir liggur áðurnefnt samkomulag frá 2021 milli Reykjavíkurborgar og lóðarhafa Álfheima 49 um þróun hennar og breytta nýtingu. Í tengslum við þessa vinnu hefur Reykjavíkurborg átt í samstarfi við lóðarhafa og hönnuði, þar sem upplýsingar um m.a. lóðarmörk, lóðastærðir og aðkomu hafa verið samræmdar og nýttar í skipulagsferlinu.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
30.4	Umsagnaraðili gerir athugasemdir við að aðkoma að lóðinni verði skert, m.a. með lokun inn- og útkeyrslu frá Suðurlandsbraut og færri tengingum.	Í áður nefndu samkomulag frá 2021 milli Reykjavíkurborgar og lóðarhafa Álfheima 49 er kveðið á um að rekstur bensínstöðvar á lóðinni skuli hætta eigi síðar en 1. janúar 2026. Sökum tafa var viðauka bætt við samkomulagið í október 2025 þar sem frestað var lokun 1. janúar 2026 en að stöðin muni loka 12 mánuðum eftir samþykkt borgarráðs á breyttu deiliskipulagi lóðarinnar en þó eigi síðar en 1. janúar 2027 Fyrirhugaðar framkvæmdir við þennan hluta Suðurlandsbrautar eru hins vegar, samkvæmt núverandi áætlunum, ekki ráðgerðar fyrr en undir lok árs 2028. Ekki er gert ráð fyrir að núverandi tengingar við lóðina verði fjarlægðar fyrr en í tengslum við þær framkvæmdir. Gera má ráð fyrir að nýting lóðarinnar verði þá orðin önnur, í samræmi við framangreint samkomulag. Með hliðsjón af því snúa breytingar á aðkomu fyrst og fremst að framtíðarnýtingu svæðisins en ekki núverandi starfsemi.
30.5	Lagt er til að breytingar á lóðarmörkum og skipulagi viðkomandi lóða fari fram samhliða deiliskipulagi Borgarlínu, í samráði við lóðarhafa.	Talið var eðlilegt að útfæra fyrst þær breytingar sem tengjast Borgarlínuverkefninu (skipulagsmörk, lóðarmörk, aðkoma o.fl.). Breytingar sem varða nýtingu einstakra lóða verða teknar sér, Reykjavíkurborg mun leitast til að aðstoða og vera í góðu samstarfi við lóðarhafa eftir fremsta megni.
30.6	Umsagnaraðili fer fram á að tillagan verði endurskoðuð með hliðsjón af framkomnum athugasemdum og að tryggt verði að farið sé að lögbundnu samráðsferli.	Tillagan hefur farið í gegnum lögbundið skipulagsferli. Sjá einnig svör í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
30.7	Bent er á að deiliskipulagstillagan skarist við önnur gild deiliskipulög og að ekki sé heimilt að hafa tvö deiliskipulag í gildi yfir sama svæði.	Samkvæmt 5.3.1. gr. skipulagsreglugerðar mega deiliskipulagssvæði ekki skarast. Unnið er að samræmingu skipulags á svæðinu þannig að ekki verði tvö gild deiliskipulög fyrir sama svæði.
31	**Ásgeir Einarson**	
31.1	Umsagnaraðili bendir á að ekki sé skýrt hvernig innkeyrslum og aðkomu að lóðum verði háttað, og telur það vera ágalla í skipulaginu. Lagt er til að slíkt verði skilgreint betur til að tryggja fyrirsjáanleika og sátt.	Verkefnið er á deiliskipulagsstigi og því eru ekki allar útfærslur fullmótaðar. Staðsetningar aðkomu á lóðir frá Suðurlandsbraut og aðliggjandi götum innan skipulagsmarka tillögunnar er sýnd á uppdráttum. Þó er hún leiðbeinandi þ.e.a.s. nánari nákvæm staðsetning og útfærsla aðkomur verður unnin á næstu stigum í samræmi við hönnunarleiðbeiningar, með áherslu á umferðaröryggi.
31.2	Áréttað er að aðgengi að verslunum og skrifstofum sé lykilforsenda rekstrar og að skerðing á aðkomu geti haft neikvæð áhrif á starfsemi fyrirtækja.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
31.3	Umsagnaraðili telur að ekki hafi verið haft nægilegt samráð við rekstraraðila, sérstaklega leigjendur húsnæðis sem ekki teljist til fasteignaeigenda.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
31.4	Efast er um þörf fyrir frekari uppbyggingu hjóla- og göngustíga sunnan megin götunnar og bent á að ekki hafi verið sýnt fram á nægilegan umferðarþunga til að réttlæta það. Lýstar eru áhyggjur af því að staðsetning hjóla- og göngustíga innan umferðargötu geti aukið slysahættu, sérstaklega ef nægt rými er til staðar annars staðar.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 5 (Hjóla- og göngustígar), bls. 5.
31.5	Bent er á að framkvæmdaáætlun liggi ekki fyrir þrátt fyrir að áætlað sé að framkvæmdir hefjist fljótlega, sem skapi óvissu fyrir hagsmunaaðila.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
31.6	Lagt er til að breytingar verði innleiddar í áföngum, þannig að hægt sé að meta áhrif áður en frekari breytingar, t.d. á hjólastígum og gróðri, eru framkvæmdar.	
31.7	Umsagnaraðili bendir á að andstaða við breytingarnar sé talsverð og leggur til að fresta afgreiðslu málsins, meðal annars fram yfir kosningar, og vinna frekar að lausnum í samráði við hagsmunaaðila sem njóta víðtækari stuðnings.	Þegar hefur farið fram umfangsmikið samráðsferli við hagsmunaaðila, og því er ekki talið tilefni til að fresta málinu heldur halda áfram á grundvelli þeirrar vinnu sem þegar hefur átt sér stað. Sjá einnig svar í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
31.8	Tekið er fram að áskilinn sé réttur til að leita bóta ef deiliskipulagið verður samþykkt óbreytt og leiðir til tjóns.	Meðferð skipulagsmála fer eftir gildandi lögum og reglugerðum. Spurningar um mögulega bótaskyldu eru metnar samkvæmt þeim reglum.
32	**Arnar Þór Ingólfsson**	
32.1	Umsagnaraðili lýsir eindregnum stuðningi við fyrirhugaðar breytingar á Suðurlandsbraut og Borgarlínu og telur þær í samræmi við langtímastefnu um þéttingu byggðar, bættar almenningssamgöngur og sjálfbæra þróun borgarinnar. Bent er á að breytingarnar muni bæta aðstæður fyrir gangandi og hjólandi, styrkja vistvæna ferðamáta og styðja við áframhaldandi þróun svæðisins. Jafnframt er talið að óbreytt þróun leiði til aukinnar bílaumferðar og tafa, en Borgarlína sé hluti af lausn við því. Vísað er til gagna um bílastæði við Suðurlandsbraut og bent á að umræðan um skort á stæðum endurspegli ekki endilega raunverulega stöðu.	Þakkað er fyrir jákvæða umsögn, ekki þörf á viðbrögðum.
33	**sjá umsögn 40**	
34	**Villa**	

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
35	**Veitur**	
35.1	Veitur benda á mikilvægi Suðurlandsbrautar sem hluta af megininnviðum veitukerfa og að uppbygging geti kallað á styrkingu og stækkun. Einnig er lögð áhersla á að tryggja skýrt rými fyrir núverandi og framtíðar lagnaleiðir. Bent er á að lagnaleiðir og mögulegar stækkanir þurfi að koma skýrt fram í skipulagsgögnum.	Tekið er undir mikilvægi þess að tryggja nægilegt rými fyrir veitukerfi á skipulagssvæðinu. Við útfærslu verkefnisins verður gert ráð fyrir núverandi og framtíðar lagnaleiðum í samráði við Veitur, þannig að tryggð verði örugg og skilvirk uppbygging innviða samhliða þróun svæðisins. Umfjöllun um veitur hefur verið bætt við í greinargerð á eftirfarandi hátt. **Lagnir og strengir:** Heimilt er að leggja lagnir og strengi í og við götur og gönguleiðir á borgarlandi innan deiliskipulags Borgarlínu. Staðsetning og nánari útfærsla verður ákveðin á hönnunarstigi. Allt rask á yfirborði eða framkvæmdir í nágrenni við lagnir eru óheimilar án samþykkis viðkomandi lagna eigenda. Leita skal nánari upplýsinga hjá eigendum lagna um tilhögun og framkvæmd vinnu í grennd við lagnir og strengi.
35.2	Veitur fagna blágrænum ofanvatnslausnum en leggja áherslu á skýrt skilgreint rými og samræmi við kerfi svæðisins.	Lagt er upp með að nýta blágrænar ofanvatnslausnir og verður rými fyrir slíkar lausnir útfært nánar í samræmi við ofanvatnskerfi svæðisins og í samráði við Veitur.
35.3	Lögð er áhersla á áframhaldandi gott samráð.	Lögð verður áhersla á áframhaldandi gott samráð við Veitur og aðra hagaðila við frekari hönnun og útfærslu verkefnisins.
36	**Ásgeir Einarsson fh. Egils Árnasonar ehf.**	
36.1	Umsagnaraðili telur að breytingarnar séu of umfangsmiklar til að framkvæma í einu skrefi og leggur til að verkefnið verði unnið í áföngum til að hægt sé að meta áhrif áður en lengra er haldið.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
36.2	Bent er á að ekki sé nægilega skýrt hvernig aðkoma að lóðum og innkeyrslur verði útfærðar, og að slíkt sé lykilatriði fyrir rekstur fyrirtækja á svæðinu.	Sjá svar nr. 31.1
36.3	Umsagnaraðili telur að breytingar á aðgengi og bílastæðum geti haft veruleg áhrif á rekstrarforsendur fyrirtækja og aðsókn viðskiptavina.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í satriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
36.4	Bent er á að samráð hafi verið takmarkað og að rekstraraðilar, sérstaklega leigjendur, hafi ekki fengið nægilegt tækifæri til að koma að málinu.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
36.5	Efast er um þörf fyrir aukna uppbyggingu hjóla- og göngustíga sunnan megin Suðurlandsbrautar og bent á að skortur sé á gögnum sem styðja slíkar breytingar.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 5 (Hjóla- og göngustígar), bls. 5.
36.6	Bent er á að fyrirhuguð fækkun bílastæða geti haft bein neikvæð áhrif á starfsemi fyrirtækja, þar sem aðgengi að bílastæðum sé mikilvæg forsenda rekstrar.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
36.7	Umsagnaraðili lýsir áhyggjum af óvissu um framkvæmdatíma og áhrifum framkvæmda á aðgengi að fyrirtækjum á meðan á þeim stendur. Bent er á að langvarandi framkvæmdir og skert aðgengi geti leitt til þess að fyrirtæki missi viðskiptavini og verði fyrir varanlegum rekstrarlegum áhrifum.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
36.8	Umsagnaraðili áskilur sér rétt til að leita réttar síns ef breytingar valda tjóni á starfsemi eða eignum.	Meðferð skipulagsmála fer eftir gildandi lögum og reglugerðum. Spurningar um mögulega bótaskyldu eru metnar samkvæmt þeim reglum.
37	**Þorvaldur Þorláksson fh. Olís ehf.**	
37.1	Athugasemdin snýr að fyrirhugaðri breytingu á lóðarmörkum sem hefur áhrif á lóð bensínstöðvar við Álfheima 49.	Sjá svör nr. 30.1- 30.7
37.2	Lögð er áhersla á að tryggja verði óbreytt og fullnægjandi aðgengi að lóðinni, þar sem aðkoma og útkeyrsla eru grundvallarforsenda rekstrar bensínstöðvarinnar. Bent er á að rekstur stöðvarinnar byggir á greiðu og öruggu aðgengi fyrir viðskiptavini, og að breytingar sem skerða það geti haft neikvæð áhrif á starfsemina.	Fyrir liggur samkomulag frá 2021 milli Reykjavíkurborgar og lóðarhafa Álfheima 49 þar sem kveðið er á um að rekstur bensínstöðvar á lóðinni skuli hætta eigi síðar en 1. janúar 2026. Sökum tafa var viðauka bætt við samkomulagið í október 2025 þar sem frestað var lokun 1. janúar 2026 en að stöðin muni loka 12 mánuðum eftir samþykkt borgarráðs á breyttu deiliskipulagi lóðarinnar en þó eigi síðar en 1. janúar 2027 Fyrirhugaðar framkvæmdir við þennan hluta Suðurlandsbrautar eru hins vegar, samkvæmt núverandi áætlunum, ekki ráðgerðar fyrr en undir lok árs 2028. Ekki er gert ráð fyrir að núverandi tengingar við lóðina verði fjarlægðar fyrr en í tengslum við þær framkvæmdir. Gera má ráð fyrir að nýting lóðarinnar verði þá orðin önnur, í samræmi við framangreint samkomulag. Með hliðsjón af því snúa breytingar á aðkomu fyrst og fremst að framtíðarnýtingu svæðisins en ekki núverandi starfsemi.
38	**Óskar Sigurðsson fh. Heima hf.**	
38.1	Heimar hf. telja að tillagan muni hafa veruleg neikvæð áhrif á fasteignir og starfsemi við Suðurlandsbraut, einkum vegna skerðingar á aðgengi og fækkunar bílastæða. Bent er á að bílastæði séu lykilforsenda starfsemi og að fyrirhuguð fækkun geti dregið úr aðsókn viðskiptavina og lækkað verðmæti fasteigna.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
38.2	Lögð er áhersla á að langvarandi framkvæmdir og skert aðgengi á framkvæmdatíma geti valdið verulegu tjóni fyrir fyrirtæki. Jafnframt eru settar fram efasemdir um að fækkun akreina og breytingar á götunni standist umferðarspár og að afkastageta verði nægjanleg.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
38.3	Heimar hf. telja að samráð við fasteignaeigendur hafi ekki verið nægjanlegt áður en tillagan var auglýst og kalla eftir raunverulegu samráði við hagsmunaaðila.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
38.4	Óskað er eftir að tillagan verði endurskoðuð með hliðsjón af framkomnum athugasemdum. Jafnframt er vísað til eignarréttarákvæða og mögulegrar bótaskyldu, og áskilinn réttur til frekari athugasemda og aðgerða ef tillagan leiðir til tjóns.	Meðferð skipulagsmála fer eftir gildandi lögum og reglugerðum. Spurningar um mögulega bótaskyldu eru metnar samkvæmt þeim reglum.
38.F1	**fylgiskjal 1 - minnisblað T.ark dags. 6. mars 2026**	
38.F1.1	Kallað er eftir því að farið sé yfir hvort forsendur tillögunnar standist, m.a. varðandi afkastagetu, umferðardreifingu, meðalhóf, raunhæfar spár, áhrif á daglega notendur og skýrleika í útfærslu og áfangaskiptingu framkvæmda	Forsendur tillögunnar byggja á greiningum á umferð, afkastagetu og þróun samgangna til framtíðar. Við mótun hennar hefur verið leitast við að tryggja samræmi við meðalhóf, raunhæfar forsendur og hagsmuni ólíkra notendahópa. Áfram verður unnið að nánari útfærslu, þar á meðal áfangaskiptingu framkvæmda, með það að markmiði að tryggja skýrleika og lágmarka neikvæð áhrif.
38.F1.2	Bent á að ekki liggi fyrir sérstakt samgöngumat vegna tillögunnar Óskað eftir að slíkt mat verði lagt fram eða rökstutt hvers vegna það var ekki talið nauðsynlegt. Við mat á framkvæmdinni er jafnframt mikilvægt að horfa til gildandi stefnu Reykjavíkurborgar, þar á meðal bíla- og hjólastæðastefnu, sem og heildstæðs samhengis skipulags og framkvæmda vegna Borgarlínu á Suðurlandsbraut.	Krafa um samgöngumat er hluti af Bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkurborgar. Þær reglur „lýsa kröfum um fjölda bíla- og hjólastæða, innan lóða, í Reykjavík vegna nýbygginga og/eða endurnýjunar byggðar“ (Reglur um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík, 1. kafli). Breytingarnar í deiliskipulagstillögunni eru á göturými Suðurlandsbrautar sem er alfarið utan lóða. Bíla- og hjólastæðastefna Reykjavíkurborgar og þar með krafa um gerð samgöngumats á því ekki við um deiliskipulagstillöguna. Auk þess er aðeins unnið „umfangsmeira samgöngumat fyrir stærri uppbyggingarreiti“ (Reglur um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík, 5. kafli). Í þessu tilviki felur tillagan ekki í sér nýja uppbyggingu sem eykur ferðafjölda með sama hætti, heldur breytingar á fyrirkomulagi innan núverandi gatnakerfis. Við undirbúning tillögunnar hefur verið unnið með umferðargreiningar og mat á afkastagetu, aðgengi og öryggi, sem tekur til þeirra þátta sem samgöngumat myndi annars ná til. Umfang greininga hefur verið talið í samræmi við eðli verkefnisins, í samræmi við leiðbeiningar um að umfang samgöngumats skuli ráðast af stærð og áhrifum viðkomandi framkvæmdar. Jafnframt ber að hafa í huga að ef fullt tillit væri tekið til Bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkurborgar myndi það almennt leiða til frekari fækkunar bílastæða á lóðum umfram það sem gildandi deiliskipulagsskilmálar kveða á um, m.a. með hliðsjón af aðgengi að almenningssamgöngum og markmiðum um breyttar ferðavenjur. Er það þó aðeins gert þegar auka á byggingarmagn eða breyta nýtingu lóðar. Við mat á áhrifum hefur þó verið unnið með umferðargreiningar og heildstætt mat á samgöngum í samræmi við markmið borgarinnar um bætt aðgengi, aukið öryggi og stuðning við fjölbreytta ferðamáta, m.a. í tengslum við uppbyggingu Borgarlínu. Ekki hefur því verið talið að samgöngumat eigi við, en við áframhaldandi hönnun verður áfram byggt á greiningum og stefnumörkun borgarinnar, með það að markmiði að tryggja jafnvægi milli ólíkra samgönguhátta og hagsmuna svæðisins.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
38.F1.3	Gagnrýnt er að Suðurlandsbraut mun ekki halda góðu flæði með fyrirhuguðum breytingum úr 2 akreina í hvora átt með 60 km/klst hámarkashraða yfir í eina akrein í hvora átt með hámarks hraða 40 km/klst - miðað við viðmið úr HBS	Ekki er vitað hvað átt er við með HBS. En rétt er að umferðargreining í Samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins sýnir að árið 2040 muni umferð um Suðurlandsbraut vera um 17.500 bilar á sólarhring. Líkanið er stillt af miðað við breytta hönnun götunnar og niðurstaðan er að gatan muni geta afkastað því umferðarmagni. Umferðargreiningar í samgöngulíkaninu hafa sýnt að umferð dreifist að einhverju leyti á nálægar götur en þó að miklu leyti á nálægu stofnæðarnar Sæbraut og Miklubraut. Þar eru nú í undirbúningi verkefni til að auka afkastagetu þeirra, þ.e. Sæbrautarstokkur og Miklubrautargöng. Umferðargreiningar á núverandi umferð á Suðurlandsbraut sýna að á háannatíma er um 50-80% af umferðinni gegnumstreymisumferð, þ.e. umferð sem á ekki erindi á Suðurlandsbraut heldur er einungis að aka í gegn. Reykjavíkurborg hefur sett fram stefnu í Aðalskipulagi um að umbreyta Suðurlandsbrautar í borgargötu og er það til samræmis við þróun uppbyggingar við götuna sem nú þegar er hafin og mun halda áfram, þ.e. að við götuna mun íbúðarhúsnæði fjölga verulega með tilheyrandi gangandi vegfarendum, þar á meðal fólki á leið í nálæga verslun og þjónustu sem verður þá í göngufæri fyrir mikinn fjölda fólks og börnum á leið í skóla og frístundir, og því er þessi umbreyting Suðurlandsbrautar samkvæmt deiliskipulags tillögunni gríðarlega mikilvægt öryggismál
38.F1.4	Gönguljós við stöðvar Borgarlínu munu stöðva umferð reglulega. Með allt að 17 ferðum Borgarlínu á klukkustund auk strætóferða má gera ráð fyrir tíðri stöðvun við allar þrjár stöðvar, sem dregur úr afkastagetu götunnar.	Stöðvarnar þrjár tengjast allar gönguljósum á gatnamótum sem stýrast af samhæfðri ljósastýringu, en ekki með sérstökum gönguljósum sem virkjast með hnappi fyrir gangandi eða hjólandi vegfarendur. Þannig er ekki gert ráð fyrir að þær valdi aukinni röskun á flæði bílaumferðar.
38.F1.5	Finnst ekki hafi verið sýnt fram á nauðsyn þess að leggja tvo 3 metra breiða hjólastíga miðað við þá umferðaspá sem lögð er til grundvallar fyrir árið 2040.	Forsendur fyrir fyrirkomulagi hjólastíga byggja ekki eingöngu á núverandi umferð heldur einnig á spám um þróun ferðavenja til framtíðar. Samkvæmt greiningum er gert ráð fyrir verulegri aukningu í notkun almenningssamgangna og virkra ferðamáta til ársins 2040, samhliða minnkandi bílaumferð. Uppbygging hjólastíga tekur mið af þessum langtímamarkmiðum, og einnig því að hjólastígurinn norðan við götuna liggur töluvert frá götunni. Leitast er við að tryggja öruggt og þægilegt aðgengi að verslun og þjónustu við Suðurlandsbraut þannig að fólk geti hjólað í báða áttir til og frá húsunum sunnan Suðurlandsbrautar. Þannig eru tengingar og aðskilnaður ferðamáta bættur og stutt við breyttar samgöngur í samræmi við stefnu borgarinnar.
	Lagt er til eftirfarandi í minnisblaði T.ark:	
38.F1.6	Að lagt verði fram sérstakt samgöngumat vegna tillögunnar, eða að öðrum kosti skýr og efnisleg rökstuðningur fyrir því hvers vegna slíkt mat var ekki talið nauðsynlegt.	sjá svar hér að ofan 38.F1.2
38.F1.7	Að forsendur um akandi og hjólandi umferð verði endurmetnar með raunhæfum umferðarlíkönum og með tilliti til tafa vegna umferðarljósa, stöðva og gönguljósa.	Búið er að gera umferðargreiningar í samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins sem er raunhæft umferðarlíkan og það tekur tillit til tafa vegna umferðarljósa.

Margar umsagnir taka til sambærilegra atriða, m.a. um umferð og akreinar, bílastæði, framkvæmdatíma, samráð og hjóla- og göngustíga. Til að forðast endurtekningar er ítarleg umfjöllun um þessi atriði sett fram í samantekt athugasemda fyrr í þessari umsögn (sjá bls. 3-5). Í einstökum svörum hér að neðan er því vísað til þeirrar umfjöllunar eftir því sem við á.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
38.F1.8	Að færsla Borgarlínu vestan við Vegmúla, að Engjateigi, verði tekin til skoðunar sem raunhæfur valkostur.	Sú leið að færa götusnið norðar, vestan við Vegmúla að Engjateigi, hefur verið skoðuð við undirbúning tillögunnar. Niðurstaða þeirrar vinnu var að slík færsla er bæði kostnaðarsöm og tæknilega erfið í framkvæmd, m.a. vegna landhalla og nauðsynlegrar endurhönnunar á Reykjavegi og gatnamótum við Suðurlandsbraut. Jafnframt myndi slík breyting hafa í för með sér umtalsvert meiri umhverfisáhrif en þær breytingar sem nú eru lagðar til, þar sem inngrip í núverandi svæði yrðu umfangsmeiri. Með hliðsjón af þessum þáttum var ekki talið raunhæft að leggja þann kost til grundvallar.
38.F1.9	Að Suðurlandsbraut verði hönnuð með skýrum hætti sem borgargata í samræmi við stefnumótandi markmið um þróunarás, sterk hverfi og mannvænt göturými.	Tekið er undir þetta sjónarmið og er það þegar lagt til grundvallar í fyrirliggjandi tillögu.
38.F1.10	Að framkvæmdin verði útfærð í skýrum áföngum þar sem í upphafi verði áfram tvær akreinar fyrir almenna bílaumferð í hvora átt, en hönnun svæðisins geri jafnframt ráð fyrir sveigjanleika til framtíðar, þannig að mögulegt verði að breyta syðri akrein í hjólastíg og nýta norðursvæðið sem grænt svæði ef forsendur umferðar og reynsla af Borgarlínu styðja slíkar breytingar.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
38.F1.11	Að tryggt verði að aðgengi að lóðum, starfsemi, vöruflutningum og bílastæðum haldist virkt á framkvæmdartíma og að gert verði ráð fyrir viðeigandi mótvægisaðgerðum.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
38.F2	**fylgiskjal 2 - kynning T.ark dags. 5. febrúar 2026**	
38.F2.01	Athugasemdir og ábendingar sem koma fram í umræddri kynningu eru efnislega sambærilegar þeim sjónarmiðum sem sett eru fram í minnisblaði dags. 6. mars 2026. Hefur því verið brugðist við þeim atriðum í svörum við því minnisblaði og er vísað til þeirra svara hvað þetta varðar.	
39	**Daníel Unnsteinn Árnason**	
39.1	Eignaumsjón bendir á að mjög stór hluti starfsfólks, viðskiptavina og fundargesta komi akandi (um 85–94%), og að starfsemin byggi að verulegu leyti á góðu aðgengi fyrir bíla.	Breytingar á ferðavenjum íbúa höfuðborgarsvæðisins mun taka tíma og bætast með innleiðingu Borgarlínu og bættra innviða fyrir gangandi- og hjólandi. Því má gera ráð fyrir að fjöldi þeirra sem keyra í dag mun fækka samhliða því, þó svo að margir muni halda áfram að keyra bíl.
39.2	Bent er á að fyrirhuguð útfærsla (m.a. takmarkanir á vinstri beygjum og breytingar á akstursleiðum) muni lengja ferðir, flækja aðkomu og færa umferð inn á aðrar götur.	Breytingar á akstursleiðum mun auka umferðaröryggi þar sem gatnamótum mun fækka og umferð verður beint að ljósastýrðum gatnamótum. Vænta má að einhver umferð færist inn á aðrar götur Til að mynda sýnir umferðargreining að gegnumstreymisumferð á Suðurlandsbraut mun færast á nærliggjandi stofnbrautir, t.d. Miklubraut og Sæbraut.
39.3	Bent er á að lengri akstursleiðir og aukinn ferðatími geti haft neikvæð umhverfisáhrif.	Uppbygging Borgarlínu um Suðurlandsbraut mun hafa óveruleg áhrif á lengd akstursleiða. Aukin ferðatími bílaumferðar getur haft neikvæð umhverfisáhrif en fleiri munu sjá sér fært að nýta vistvænni ferðamáta sem hefur jákvæð umhverfisáhrif.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
39.4	Áhyggjur eru af verulegri röskun á starfsemi á meðan framkvæmdum stendur, sem geti haft áhrif á þjónustu, starfsaðstöðu og rekstur.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
39.5	Lagt er fram ítarlegt mat á mögulegu fjárhagslegu tjóni vegna: - skertrar nýtingar húsnæðis - truflana á starfsemi - minnkandi eftirspurnar Heildaráhrif eru metin umtalsverð (hundruð milljóna króna).	Borgin bendir á að meðferð skipulagsmála fer eftir gildandi lögum og reglugerðum. Spurningar um mögulega bótaskyldu eru metnar samkvæmt þeim reglum.
39.6	Umsagnaraðili telur að starfsemin muni ekki geta haldið áfram með sama hætti og að þjónusta muni versna. Mögulega með þeirri útkomu að þurfa að leyta að nýrri staðsetningu fyrir starfsemi sem felur í sér viðbótarkostnað.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
39.7	Bent er á að breytingar geti raskað forsendum langtímaleigusamnings og fjárfestinga í húsnæði, m.a. fundaraðstöðu.	Meðferð skipulagsmála fer eftir gildandi lögum og reglugerðum. Spurningar um mögulega bótaskyldu eru metnar samkvæmt þeim reglum.
40	**Ólafur Stephensen fh. Félag atvinnurekenda**	
40.1	Félag atvinnurekenda bendir á að Suðurlandsbraut og Múlahverfi séu eitt stærsta verslunar- og þjónustusvæði borgarinnar, með þúsundir starfsmanna og umfangsmikla veltu, þar sem greið umferð og gott aðgengi eru lykilatriði.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
40.2	Félagið styður markmið um eflingu almenningssamgangna, en telur að útfærsla Borgarlínu á Suðurlandsbraut sé of íþyngjandi og geti grafið undan stuðningi við verkefnið.	Tillagan byggir á heildstæðu mati á samgöngum og borgarþróun, þar sem leitast er við að samræma ólíka hagsmuni. Hún hefur tekið breytingum á vinnslutíma með hliðsjón af athugasemdum og verður áfram rýnd og útfærð nánar á næstu stigum.
40.3	Gagnrýnt er að fækka eigi akreinum úr fjórum í tvær, sem talið er geta leitt til umferðarþunga, tafa og flutnings umferðar inn í nærliggjandi hverfi.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
40.4	Bent er á að forsendur umferðarlíkana séu óljósar, m.a. vegna óvissu um tímasetningu annarra stórframkvæmda (t.d. Sundabrautar og stokkar), sem geti haft áhrif á niðurstöður.	Umferðarlíkön byggja á forsendum samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins 2019–2040, þar sem tekið er mið af fyrirhuguðum innviðaframkvæmdum á svæðinu. Þær forsendur endurspegla stefnu stjórnvalda um þróun samgangna til lengri tíma.
40.5	Félagið hefur verulegar áhyggjur af fækkun bílastæða (úr ~554 í 366), sem geti haft neikvæð áhrif á verslun og þjónustu og fært álag yfir á nærliggjandi svæði.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
40.6	Lagt er til að: -halda akreinum óbreyttum ef mögulegt er - draga úr fækkun bílastæða eða bæta hana upp (t.d. með bílastæðahúsi við Laugardal/Þjóðarhöll)	Tillagan gerir ráð fyrir breytingum á fyrirkomulagi akreina sem hluta af heildstæðri endurskipulagningu göturýmis og er ekki byggt á að halda núverandi fyrirkomulagi óbreyttu. Tillögur um frekari uppbyggingu bílastæða, svo sem bílastæðahús, verða metnar í samhengi við áframhaldandi þróun svæðisins.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
40.7	Áhyggjur eru af miklu raski á framkvæmdatíma, með vísan í fyrri reynslu (t.d. Hverfisgata), og að samhliða framkvæmdir (t.d. Þjóðarhöll) geti aukið vandann.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
40.8	Kallað er eftir: skýrum tímalínum - góðum fyrirvara (a.m.k. 6 mánuðir) - skýrum upplýsingum um aðgengi að fyrirtækjum á framkvæmdatíma	
40.9	FA leggur áherslu á að samráð þurfi að vera víðtækara og ná til allra fyrirtækja á svæðinu, ekki aðeins fasteignaeigenda.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
40.10	Félagið hvetur til: - endurskoðunar tillögunnar - þess að leita leiða til að innleiða Borgarlínu án þess að skerða aðgengi og rekstrarforsendur fyrirtækja - aukins samráðs og betri útfærslu	Fyrirliggjandi deiliskipulagstillaga byggir á heildstæðu mati á samgöngum, borgarþróun og markmiðum um fjölbreytta ferðamáta. Tillagan hefur tekið breytingum á vinnslutíma með hliðsjón af framkomnum athugasemdum og verður áfram rýnd og útfærð nánar á næstu stigum hönnunar.
41	**Jón Ármann Guðjónsson fh. Kísiliðjan hf., Alskila hf., Kollekta ehf. og Lögborg ehf.**	
41.1	Bent er á að takmarkanir á beygjum (m.a. vinstri beygju) muni flækja aðkomu að Suðurlandsbraut 30 og lengja akstursleiðir fyrir starfsfólk, viðskiptavini og fundargesti.	Uppbygging Borgarlínu um Suðurlandsbraut mun hafa óveruleg áhrif á lengd akstursleiða. Aukin ferðatími bílaumferðar getur haft neikvæð umhverfisáhrif en fleiri munu sjá sér fært að nýta vistvænni ferðamáta sem hefur jákvæð umhverfisáhrif.
41.2	Gert er ráð fyrir að umferð flytjist yfir á nærliggjandi götur (t.d. Grensásveg, Ármúla og Vegmúla), sem geti valdið auknu álagi og töfum þar.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
41.3	Áhyggjur eru af verulegri röskun á starfsemi á meðan framkvæmdum stendur, með vísan í fyrri dæmi um tafir og neikvæð áhrif á fyrirtæki.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
41.4	Bent er á að samhliða framkvæmdir (t.d. þjóðarhöll og önnur verkefni í borginni) geti aukið álag og umferðarteppur enn frekar.	Við undirbúning tillögunnar er tekið mið af því að framkvæmdir á svæðinu geti farið fram samhliða öðrum verkefnum í borginni. Í áframhaldandi vinnu verður lögð áhersla á áfangaskiptingu framkvæmda og samræmingu við aðrar framkvæmdir eftir því sem kostur er, með það að markmiði að draga úr umferðartöfum og lágmarka áhrif á umferð og daglegt líf á svæðinu.
41.5	Umsagnaraðilar telja að ekki hafi verið skoðað nægilega aðrar útfærslur, t.d. sveigjanleg notkun akreina eftir tíma dags.	Borgarlína hefur verið í vinnslu í áratug og margar útfærslur hafa verið skoðaðar á þeim tíma. Ábending um sveigjanlega notkun akreina eftir tíma dags er ekki talin raunhæf miðað við forsendur verkefnisins.
41.6	Efast er um forsendur borgarinnar um aukna notkun almenningssamgangna og bent á að ekki liggi fyrir skýrar aðgerðir til að ná þeim markmiðum.	Ekki er tekið undir þessa gagnrýni enda er Borgarlína skýr stefnumótandi aðgerð til þess að ná markmiðum um breyttar ferðavenjur.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
41.7	Bent er á mikinn áætlaðan kostnað Borgarlínu og óvissu um rekstrarforsendur og fjármögnun.	Borgarlína er fjármögnuð með Samgöngusáttmála.
41.8	Áhyggjur eru af verulegri fækkun bílastæða (um ~34%), sem geti haft áhrif á aðgengi viðskiptavina og starfsemi fyrirtækja.	Ekki er búið að fullbúa útfærslur á bílastæðum og ennþá er svigrúm til þess skoða það nánar. Miðað við drög í dag mun hins vegar bílastæðum við Suðurlandsbraut 30 fjölga en ekki fækka. Sjá einnig svör í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
41.9	Bent er á að ekki hafi verið kynntar fullnægjandi mótvægisaðgerðir, t.d. uppbygging bílastæðahúsa.	Á bak við hús við um helming bygginga við Suðurlandsbraut eru nú þegar heimildir til að byggja bílastæðahús sem hægt er að nýta sem lóðarhöfum hefur verið gert kunnugt um.
41.10	Lagt er til að skoða: - bílastæðahús (t.d. við Þjóðarhöll) - aðrar útfærslur á akreinum og umferð - betri lausnir til að viðhalda aðgengi	Framkomnar tillögur um bílastæðahús og aðrar útfærslur á gatnakerfi og umferð hafa verið teknar til skoðunar við mótun tillögunnar. Samkvæmt gildandi skipulagi eru fyrir hendi heimildir til uppbyggingar bílastæða á baklóðum, sem geta nýst til að mæta þörf fyrir bílastæði á svæðinu. Í áframhaldandi hönnun verður unnið frekar með lausnir sem miða að því að tryggja aðgengi að lóðum og starfsemi, m.a. með útfærslu á akstursleiðum, bílastæðum og tengingum innan svæðisins, með hliðsjón af heildarsamhengi skipulags og markmiðum um fjölbreytta ferðamáta.
42	**Sturla Gunnar Eðvarðsson fh. Eikar fasteignafélags hf.**	
42.1	Bent er á að Suðurlandsbraut 4–32 sé eitt stærsta atvinnusvæði borgarinnar með umtalsverða starfsemi, fjölda starfsmanna og hátt fasteignaverðmæti. Umsagnaraðili er stór eigandi á svæðinu og hefur því verulega hagsmuni af breytingunum.	Benda má á að með tilkomu Borgarlínu og góðrar tengingar hennar meðal annars við ný stór hverfi í Ártúnshöfða og Keldnalandi mun fjöldi fólks sem ferðast um Suðurlandsbraut aukast mikið, sem ætti að teljast sem mjög jákvætt fyrir verslanir og þjónustu við götuna. Í dag ferðast um götuna um 3 þús. manns með almenningssamgöngum og um 20 þús. bílar á dag. Árið 2040 er spáð að um 21 þús. manns ferðist um götuna með almenningssamgöngum á dag og um 17 þús. bílar. Í dag eru um 1600 bílastæði á og við lóðir Suðurlandsbrautar og áætluð fækkun er um 160 stæði, en endanleg ræðst sá fjöldi af þeirri útfærslu sem valin verður innan lóða fyrir framan húsin. 22. desember 2025
42.2	Félagið telur að ekki liggi fyrir fullnægjandi greining á áhrifum breytinganna á umferð, aðgengi og vöruflutninga og að slíkt mat sé grundvallarforsenda áður en ráðist er í framkvæmdina.	Umfangsmiklar greiningar hafa verið unnar vegna Borgarlínu um Suðurlandsbraut. Þar á meðal bílastæðagreining og umferðargreining. Sjá einnig svör í atriðum 1 og 2 á bls. 3-4
42.3	Bent er á að skerðing á aðgengi og breytingar á umferð muni hafa bein og neikvæð áhrif á rekstur fyrirtækja á svæðinu, þar sem starfsemi byggir að stórum hluta á greiðu aðgengi.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
42.4	Gert er ráð fyrir að framkvæmdir standi yfir í nokkur ár með tilheyrandi truflun á umferð og aðgengi. Vísað er til fyrri reynslu þar sem framkvæmdir hafa dregist á langinn og haft neikvæð áhrif á atvinnulíf.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
42.5	Bent er á að ekki liggi fyrir skýr og trúverðug framkvæmdaáætlun né áfangaskipting sem geti lágmarkað röskun á starfsemi.	
42.6	Áhyggjur eru af verulegri fækkun bílastæða (um ~34% í heild og allt að ~70% á köflum), sem talið er skerða aðgengi viðskiptavina og hafa neikvæð áhrif á rekstur fyrirtækja.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
42.7	Félagið leggur áherslu á að góð aðkoma með bíl sé forsenda fyrir starfsemi margra fyrirtækja á svæðinu og að skerðing á henni muni draga úr umsvifum.	
42.8	Gerð er athugasemd við að samráð við fasteignaeigendur og fyrirtæki hafi ekki verið nægjanlegt og að betur þurfi að taka tillit til sjónarmiða hagsmunaaðila.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
42.9	Lagt er til að áður en tillagan verði samþykkt liggi fyrir samgöngumat, framkvæmdaáætlun, áfangaskipting og raunverulegt samráð, auk þess sem ekki verði dregið úr akreinum né bílastæðum.	Við undirbúning tillögunnar hefur verið unnið með umferðargreiningar og mat á afkastagetu, aðgengi og öryggi í samræmi við eðli og umfang verkefnisins. Ekki hefur verið talið að formlegt samgöngumat eigi við í þessu tilviki, þar sem um er að ræða endurskipulagningu innan núverandi gatnakerfis en ekki nýja uppbyggingu sem eykur ferðafjölda með sama hætti. Áfram verður unnið að nánari útfærslu framkvæmda, þar á meðal áfangaskiptingu og tímasetningu, með það að markmiði að draga úr áhrifum á umferð og starfsemi á svæðinu á framkvæmdatíma. Hvað varðar samráð hefur skipulagsferlið falið í sér kynningar og umsagnarferli þar sem hagaðilum hefur gefist kostur á að koma á framfæri sjónarmiðum. Tillagan byggir á markmiðum um bættar almenningssamgöngur og fjölbreytta ferðamáta og gerir því ráð fyrir breytingum á fyrirkomulagi akreina og bílastæða. Ekki er gert ráð fyrir að halda núverandi fyrirkomulagi óbreyttu.
42.10	Félagið áskilur sér rétt til að krefjast bóta vegna mögulegs fjárhagslegs tjóns sem breytingarnar kunna að valda, bæði fyrir sig og leigutaka.	Meðferð skipulagsmála fer eftir gildandi lögum og reglugerðum. Spurningar um mögulega bótaskyldu eru metnar samkvæmt þeim reglum.
43	**Ágúst Valfells fh. lóðarhafa Skeifunnar 13a**	
43.1	Umsagnaraðili bendir á mikilvægi Skeifunnar sem þjónustu- og verslunarsvæðis þar sem aðgengi, einkum með bíl, sé lykilforsenda rekstrar.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
43.2	Áhyggjur eru settar fram um að breytingar á umferðarrými, fækkun akreina og rask á framkvæmdatíma geti haft neikvæð áhrif á aðgengi og þar með rekstur fyrirtækja.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
43.3	Bent er á að óvissa um framkvæmd og rask á framkvæmdatíma geti haft veruleg áhrif á starfsemi fyrirtækja og kallað er eftir skýrari framsetningu á framkvæmd, tímasetningum og áhrifum.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
43.4	Kallað er eftir auknu samráði við lóðarhafa og að gripið verði til aðgerða til að draga úr neikvæðum áhrifum á fyrirtæki.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
44	**Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkurborgar**	
44.1	Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur gerir ekki athugasemdir við deiliskipulagstillöguna í heild sinni.	Ekki þörf á viðbrögðum.
44.2	Bent er á mikilvægi þess að skilja eftir rými fyrir gróður meðfram akbrautum til að draga úr svifryksmengun, sérstaklega þar sem íbúðabyggð er nálægt.	Við hönnun svæðisins er gert ráð fyrir gróðri og yfirborðslausnum sem stuðla að bættum loftgæðum og draga úr svifryksmengun eftir því sem við á. Nánari útfærsla gróðurs og grænna lausna verður unnin á hönnunarstigi með hliðsjón af aðstæðum á hverjum stað.
44.3	Lögð er áhersla á að tryggja þurfi rými fyrir hljóðvarnir þar sem það á við, með hliðsjón af nálægri íbúðabyggð.	Við áframhaldandi hönnun verður tekið mið af þörf fyrir hljóðvarnir þar sem við á, með hliðsjón af nálægri íbúðabyggð og viðeigandi viðmiðum um hljóðvist.
45	**Villa**	
46	**Svein Valfells og Sæmundur H. Sæmundsson, fh. Vesturgarðs ehf.**	
46.1	Bent er á að Skeifan sé eitt stærsta þjónustu- og verslunarsvæði borgarinnar þar sem rekstur byggir að verulegu leyti á greiðu og öruggu aðgengi, sérstaklega með bíl.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
46.2	Talið er að fyrirhugaðar breytingar á umferðarskipulagi muni raska aðgengi að svæðinu verulega og hafa neikvæð áhrif á umferð og rekstur fyrirtækja.	
46.3	Lögð er áhersla á að starfsemi á svæðinu sé háð því að viðskiptavinir og þjónustuaðilar komist auðveldlega að með bíl, og að skerðing á því geti haft veruleg áhrif.	
46.4	Áhyggjur eru af langvarandi framkvæmdum, lokunum og umferðartakmörkunum sem muni skerða aðgengi að húsum og hafa áhrif á starfsemi.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
46.5	Bent er á að fyrirtæki á svæðinu starfi á samkeppnismarkaði og að skert aðgengi geti leitt til þess að viðskiptavinir leiti annað, með tilheyrandi samdrætti í rekstri.	Markmið breytinganna er að bæta aðgengi að svæðinu fyrir fjölbreytta ferðamáta. Með Borgarlínu og bættum innviðum fyrir gangandi og hjólandi eykst aðgengi og gert er ráð fyrir fleiri vegfarendum til framtíðar. Reynslan af sambærilegri endurhönnun annars staðar sýnir að bætt umhverfi, betri tengingar og öruggari aðkoma geta haft jákvæð langtímaáhrif á rekstur fyrirtækja.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
		Heildstætt séð styðja breytingarnar við þróun Suðurlandsbrautar sem nútímalegrar borgargötu/breiðgötu þar sem aðgengi er tryggt með fjölbreyttum hætti.
46.6	Kallað er eftir heildstæðri greiningu á áhrifum framkvæmdanna á rekstur og fasteignaverð áður en ákvörðun er tekin.	Borgin bendir á að meðferð skipulagsmála fer eftir gildandi lögum og reglugerðum. Spurningar um mögulega bótaskyldu eru metnar samkvæmt þeim reglum.
46.7	Umsagnaraðili telur að tjón eigenda og leigutaka geti orðið verulegt og bendir á mögulega bótaskyldu sveitarfélagsins samkvæmt skipulagslögum.	
46.8	Lögð er áhersla á að eiga þurfi raunverulegt samráð við eigendur og rekstraraðila, þar sem skoðaðir séu valkostir, hönnun og framkvæmdaáætlanir til að lágmarka tjón.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
46.10	Umsagnaraðili telur að tillagan geti haft verulega neikvæð áhrif á atvinnustarfsemi í Skeifunni og kallar eftir endurskoðun með hagsmuni svæðisins að leiðarljósi.	sjá svar 46.5
47	**Vegagerðin – Höfuðborgarsvæði**	
47.1	Vegagerðin gerir ekki athugasemdir við deiliskipulagstillöguna í heild sinni.	Skipulagsmörk Suðurlandsbrautar voru dregin rétt vestan við gatnamót við Lágmúla til að einmitt gefa nægt rými við gatnamót Kringlumýrabrautar. Metið verður þegar sú forhönnun liggur fyrir hvort einhver áhrif er á þetta deiliskipulag.
47.2	Bent er á að hönnun gatnamóta Suðurlandsbrautar og Kringlumýrarbrautar sé enn óljós. Vegna óljósrar hönnunar er ekki hægt að leggja mat á áhrif hennar á deiliskipulagið á þessu stigi.	
48	**Guðmundur Ómar Hafsteinsson fh. Sjónvarpsmiðstöðvarinnar ehf. Suðurlandsbraut 26**	
48.1	Bent er á að fasteignin við Suðurlandsbraut 26 hýsi fjölbreytta verslun og þjónustu þar sem rekstur byggir að verulegu leyti á greiðu aðgengi viðskiptavina og starfsmanna, einkum með bíl.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
48.2	Mótmælt er harðlega fækkun akreina og breytingum á beygjum sem talið er að muni auka umferðarþrengsli, lengja ferðatíma og skerða aðkomu að fasteigninni verulega, á svæði þar sem umferð er þegar mikil og vaxandi.	
48.3	Talið er að skert aðgengi og fækkun bílastæða muni leiða til þess að viðskiptavinir leiti annað, sem hafi í för með sér tekjutap, lakari samkeppnisstöðu og rýrnun á verðmæti fasteignarinnar.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
48.4	Gagnrýnt er að gert sé ráð fyrir aukinni notkun almenningssamgangna, sem talið er óraunhæft í ljósi eðlis starfseminnar þar sem vörur eru oft fyrirferðarmiklar og krefjast bílaaðgengis.	Markmið breytinganna er að bæta aðgengi að svæðinu fyrir fjölbreytta ferðamáta. Með Borgarlínu og bættum innviðum fyrir gangandi og hjólandi eykst aðgengi og gert er ráð fyrir fleiri vegfarendum til framtíðar. Reynslan af sambærilegri endurhönnun annars staðar sýnir að bætt umhverfi, betri tengingar og öruggari aðkoma geta haft jákvæð langtímaáhrif á rekstur fyrirtækja. Heildstætt séð styðja breytingarnar við þróun Suðurlandsbrautar sem nútímalegrar borgargötu/breiðgötu þar sem aðgengi er tryggt með fjölbreyttum hætti.
48.5	Mótmælt er verulegri fækkun bílastæða sem talin er auka núverandi skort og hafa bein neikvæð áhrif á aðgengi og rekstur.	Fækkun bílastæða á svæðinu er í samræmi við stefnu um þéttingu byggðar og sjálfbærar samgöngur. Geta má þó að á þessu svæði fyrir framan Suðurlandsbraut 18- 32 er rými til að viðhalda fjölda bílastæðum innan lóðar en fer það alveg eftir hvernig útfærslu bílastæðanna verður háttað. Samhliða hönnuna á útfærslu bílastæðanna er hægt skoðað hvernig mætti tryggja betri nýtingu m.a. með stýringu og mögulegum sameiginlegum lausnum á milli lóðarhafa.
48.6	Gerðar eru athugasemdir við samráð og málsmeðferð, sem talið er ófullnægjandi og ekki taka nægjanlegt tillit til sjónarmiða eigenda, auk þess sem bent er á mögulega skerðingu á eignarrétti.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
48.7	Lagt er til að skoða aðrar útfærslur sem tryggi betur aðgengi, m.a. með því að færa Borgarlínu, halda akreinum óbreyttum eða nýta undirgöng og aðrar tengingar.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
48.8	Áskilinn er réttur til bóta og kæru. Mótmælt er tillögunni og farið fram á að hún verði felld eða endurskoðuð verulega.	Meðferð skipulagsmála fer eftir gildandi lögum og reglugerðum. Spurningar um mögulega bótaskyldu eru metnar samkvæmt þeim reglum.
48.F1	**Fylgiskjal 1 - Athugasemdir umbjóðanda míns vegna skipulagsáætlunar dags. 15. desember 2021 (athugasemd við skipulagslýsingu)**	
48.F1.1	Mótmælt er fækkun akreina og fyrirhugaðri legu Borgarlínu í miðju Suðurlandsbrautar, sem talið er draga úr afkastagetu, auka tafir og taka ekki nægjanlegt tillit til núverandi og vaxandi umferðarþarfa.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
48.F1.2	Áhyggjur eru settar fram af skerðingu aðgengis, m.a. vegna takmarkana á vinstribeygjum og breytinga á umferðarskipulagi sem gera aðkomu að verslunum og þjónustu erfiðari.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
48.F1.3	Mótmælt er fækkun bílastæða sem talið er auka núverandi skort og hafa bein neikvæð áhrif á aðgengi og rekstur verslana.	
48.F1.4	Talið er að skert aðgengi og breytingar á skipulagi muni draga úr aðsókn viðskiptavina, veikja rekstrargrundvöll og leiða til lækkunar á verðmæti fasteigna og leigutekjum.	

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
48.F1.5	Afstaðan er sögð í samræmi við sjónarmið fjölmargra hagsmunaaðila. Farið er fram á að fallið verði frá breytingunum eða þær endurskoðaðar verulega.	Meðferð skipulagsmála fer eftir gildandi lögum og reglugerðum. Spurningar um mögulega bótaskyldu eru metnar samkvæmt þeim reglum.
48.F2	**Fylgiskjal 2 - Athugasemdir í tölvupósti vegna fundargerðar kynningarfundar dags. 17. nóvember 2025**	
48.F2.1	Bent er á að athugasemdir umbjóðanda hafi ekki komið fram í minnispunktum frá fundi, og farið er fram á að afstaða hans verði formlega skráð.	Var þessum punktum bætt við í fundagerð / minnispunktum fundarins og afstaða hans formlega skráð eins er það hér með gert í athugasemdum hans við kynningu á tillögunni.
48.F2.2	Áhyggjur eru af fækkun akreina, takmörkun beygjumöguleika og fækkun bílastæða, sem talið er að muni valda umferðarþrengslum, skerða aðgengi og hafa neikvæð áhrif á rekstur og verðmæti fasteigna.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
48.F2.3	Bent er á að forsendur um bílastæðanotkun séu úreltar og að aukin uppbygging í nágrenni hafi þegar aukið álag á bílastæði.	
48.F2.4	Lagt er til að færa Borgarlínu eða Suðurlandsbraut norðar til að viðhalda umferðarrými og bílastæðum, auk þess sem gerðar eru athugasemdir við framlagðar útfærslur.	Mismunandi útfærslur, þar á meðal færslur á legu, hafa verið skoðaðar við undirbúning tillögunnar. Niðurstaða þeirrar vinnu er að fyrirliggjandi tillaga telst raunhæfust með hliðsjón af tæknilegum, umhverfislegum og skipulagslegum forsendum.
48.F2.5	Farið er fram á að tillagan verði endurskoðuð í heild með hliðsjón af athugasemdum og mótmælum.	Tillagan hefur verið þróuð á grundvelli greininga og stefnumótunar og hefur tekið breytingum á vinnslutíma með hliðsjón af framkomnum athugasemdum.
49	**Guðmundur Ómar Hafsteinsson fh. Heimilistækja, Tölvulistans og Ásbjörns Ólafssonar. Suðurlandsbraut 26**	
49.1	Bent er á mikilvægi góðs aðgengis, sérstaklega fyrir bílaumferð, og að breytingar geti leitt til aukinna umferðarþrengsla, verri flæðis og neikvæðra áhrifa á rekstur og samkeppnisstöðu fyrirtækja.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
49.2	Gagnrýnt er að gert sé ráð fyrir aukinni notkun Borgarlínu þar sem vörur séu ekki hentugar til flutnings með almenningssamgöngum.	Tillagan gerir ráð fyrir fjölbreyttum ferðamátum þar sem Borgarlína er einn þáttur, en ekki forsenda fyrir öllum ferðum. Bílaaðgengi verður áfram til staðar og mikilvægt er að tryggja jafnvægi milli ferðamáta þannig að bæði rekstrarforsendur fyrirtækja og markmið um breyttar ferðavenjur náist.
49.3	Mótmælt er fækkun bílastæða og bent á möguleg áhrif á aðgengi, viðskipti, tekjur og fasteignaverðmæti.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
49.4	Bent er á að forsendur séu úreltar og að samráð hafi verið ófullnægjandi.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
49.5	Lagt er til að breyta legu Borgarlínu, halda fleiri akreinum eða nýta aðrar tengingar, auk þess sem farið er fram á að tillagan verði endurskoðuð.	Mismunandi útfærslur hafa verið skoðaðar við undirbúning tillögunnar. Fyrirliggjandi tillaga er talin raunhæfust með hliðsjón af tæknilegum, skipulagslegum og umhverfislegum forsendum.
49.6	Bent er á mögulega bótaskyldu, kæruleiðir og almenn mótmæli við tillögunni.	Meðferð skipulagsmála fer eftir gildandi lögum og reglugerðum. Spurningar um mögulega bótaskyldu eru metnar samkvæmt þeim reglum.
50	**Gunnar Jónsson - fh. Eigendur fasteigna Suðurlandsbraut 4–32**	

Margar umsagnir taka til sambærilegra atriða, m.a. um umferð og akreinar, bílastæði, framkvæmdatíma, samráð og hjóla- og göngustíga. Til að forðast endurtekningar er ítarleg umfjöllun um þessi atriði sett fram í samantekt athugasemda fyrr í þessari umsögn (sjá bls. 3-5). Í einstökum svörum hér að neðan er því vísað til þeirrar umfjöllunar eftir því sem við á.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
50.1	Umsagnaraðili bendir á að Borgarlínan feli í sér grundvallarbreytingu á samgöngukerfi borgarinnar þar sem markvisst sé dregið úr vægi einkabílsins. Slík stefna sé talin geta haft veruleg áhrif á aðgengi að atvinnustarfsemi sem byggir á bílaumferð og að viðskiptamynstur geti breyst til lengri tíma.	Reykjavíkurborg bendir á að Borgarlínan er hluti af samþykktri stefnu um þróun samgangna til lengri tíma. Markmið hennar er að bæta heildarflæði og fjölga samgöngukostum. Tillagan felur í sér endurskipulagningu rýmis en ekki útilokun einstakra ferðamáta.
50.2	Umsagnaraðili telur að umfang, flækjustig og nýnæmi verkefnisins leiði til verulegrar óvissu um kostnað, tímasetningar og framkvæmd. Slík óvissa sé sérstaklega íþyngjandi fyrir rekstraraðila sem þurfa að taka langtímaákvarðanir um starfsemi og fjárfestingar.	Verkefnið er unnið í áföngum þar sem forsendur eru þróaðar áfram með frekari greiningum. Áfangaskipting og endurmat eru hluti af framkvæmdarferlinu. Nánari útfærsla liggur ekki fyrir á deiliskipulagsstigi.
50.3	Dregið er í efa að markmið um breytingar á ferðavenjum náist og bendir á að forsendur um aukna notkun almenningssamgangna byggi á óvissum forsendum. Einnig er bent á að tæknibreytingar, svo sem orkuskipti og sjálfkeyrandi bílar, geti haft áhrif á þróun samgangna með ófyrirsjáanlegum hætti.	Markmið verkefnisins byggja á fyrirliggjandi greiningum og stefnumörkun. Notkun og þróun ferðavenja verður metin reglulega eftir því sem verkefninu vindur fram. Skipulagið gerir ráð fyrir sveigjanleika í áframhaldandi útfærslu.
50.4	Umsagnaraðili telur að ekki sé nægjanlega tekið mið af íslenskum aðstæðum, þar á meðal dreifðri byggð, veðurfari og háu hlutfalli bílaeignar. Þessir þættir geti haft veruleg áhrif á raunhæfni þeirra forsendna sem verkefnið byggir á.	Við undirbúning hefur verið horft til byggðamynsturs, ferðavenja og annarra staðbundinna þátta. Lausnir eru mótaðar með hliðsjón af þessum forsendum. Endanleg útfærsla þróast áfram á síðari stigum verkefnisins.
50.5	Bent er á að um sé að ræða svæði með mikla og fjölbreytta hagsmuni þar sem breytingar geti haft víðtæk áhrif. Talið er mikilvægt að verkefnið sæti stöðugu endurmati í ljósi umfangs og mögulegra áhrifa.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
50.6	Vísað er til pólitískrar óvissu og telur að hún geti haft áhrif á framgang og forsendur verkefnisins. Bent er á að mismunandi afstaða til verkefnisins geti kallað á frekari skoðun áður en lengra er haldið.	Borgarlínuverkefnið byggir á samkomulagi ríkis og sveitarfélaga og langtímastefnu í samgöngumálum. Þrátt fyrir að pólitísk umræða geti haft áhrif til skemmri tíma er markmið verkefnisins að tryggja stöðuga og fyrirsjáanlega uppbyggingu samgöngukerfisins til lengri tíma.
50.7	Umsagnaraðili leggur áherslu á að óvissa hafi áhrif á rekstrarumhverfi fyrirtækja og kallar eftir skýrari upplýsingum um framkvæmd, tímasetningar og mótvægisaðgerðir. Slíkar upplýsingar séu nauðsynlegar til að tryggja fyrirsjáanleika.	Upplýsingar um framkvæmd og útfærslu verða nánar skilgreindar á verkhönnunarstigi. Deiliskipulag markar meginforsendur en ekki fullmótaða framkvæmdaráætlun. Áfram verður unnið að útfærslu með frekari greiningum.
50.8	Umsagnaraðili telur að markvissara samráð og ítarlegri undirbúningur geti dregið úr neikvæðum áhrifum framkvæmda. Bent er á að snemmbært samráð geti bætt lausnir og dregið úr ágreiningi.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
50.9	Vísað er til fyrri framkvæmda þar sem tafir og kostnaðaraukning hafi haft veruleg áhrif á rekstur og aðgengi. Þetta sé mikilvægt við mat á áhættu verkefnisins.	

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
50.10	Umsagnaraðili telur að ekki sé unnt að byggja á óvissum framtíðarframkvæmdum sem forsendu fyrir núverandi tillögu. Bent er á að tímasetningar þeirra liggi ekki fyrir og því sé óvissa um áhrif þeirra á umferð.	Deiliskipulagstillagan byggir á núverandi forsendum og umferðargreiningum. Hún gerir ekki ráð fyrir tilteknum tímasetningum annarra framkvæmda. Áhrif annarra framkvæmda verða metin eftir því sem þær skýrast.
50.11	Bent er á að ef síðar verði ráðist í aðrar framkvæmdir gæti Suðurlandsbraut þurft að taka við aukinni umferð. Slíkt geti haft áhrif á forsendur núverandi tillögu.	Athugasemdin varðar önnur verkefni utan þessa skipulags. Slík atriði verða tekin til skoðunar í tengslum við þau verkefni. Þau hafa ekki bein áhrif á þessa tillögu á þessu stigi.
50.12	Umsagnaraðili gerir grein fyrir því að um sé að ræða umfangsmikinn hóp fasteignaeigenda og rekstraraðila við Suðurlandsbraut, þar á meðal stór fasteignafélög og fjölbreytt fyrirtæki. Bent er á að hagsmunir þessa hóps séu verulegir og tengist bæði verðmætum fasteigna og atvinnustarfsemi.	Reykjavíkurborg gerir sér grein fyrir að um er að ræða mikilvægt atvinnusvæði með fjölbreyttum hagsmunaaðilum. Við skipulag er leitast við að taka tillit til þessara hagsmuna og horfa til langtímaþróunar svæðisins. Áhrif og útfærsla verða nánar metin á síðari stigum.
50.13	Bent er á að um sé að ræða umfangsmikið atvinnuhúsnæði með háum heildarverðmætum og verulegum leigutekjum. Þessar forsendur undirstriki efnahagslegt vægi svæðisins.	
50.14	Umsagnaraðili vísar til þess að fjöldi fyrirtækja og starfsmanna á svæðinu sé mikill og að rekstur þeirra hafi verulegt vægi í hagkerfinu. Bent er á að breytingar á aðgengi geti haft áhrif á starfsemi og tekjur.	Markmið verkefnisins er að bæta aðgengi, styrkja samgöngur og auka samkeppnishæfni svæðisins til lengri tíma, jafnframt því sem leitast er við að lágmarka tímabundin neikvæð áhrif á framkvæmdatíma.
50.15	Umsagnaraðili dregur fram að samanlögð umsvif fyrirtækja á svæðinu séu mjög umfangsmikil og að verðmæti þeirra fari fram úr kostnaði við verkefnið. Þetta sé mikilvægt við mat á áhrifum.	
50.16	Umsagnaraðili bendir á að launagreiðslur og efnahagsleg áhrif starfsemi á svæðinu séu veruleg. Breytingar á aðgengi geti haft áhrif á þessa þætti.	
50.17	Umsagnaraðili telur að ekki hafi verið gerð fullnægjandi grein fyrir áhrifum verkefnisins á atvinnustarfsemi og verðmæti eigna. Þetta sé talið varða rannsóknarskyldu stjórnvalda.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4–5. Ekki er gerð krafa í skipulagsreglugerð um að meta sérstaklega rekstraráhrif á einstaka aðila eða verðmæti eigna á deiliskipulagsstigi.
50.18	Umsagnaraðili leggur áherslu á mikilvægi atvinnulífs fyrir tekjur sveitarfélagsins og fjármögnun opinberrar þjónustu. Talið er að breytingar á rekstrarumhverfi geti haft víðtæk áhrif.	Reykjavíkurborg leggur ríka áherslu á öflugt atvinnulíf sem grundvöll verðmætasköpunar. Uppbygging samgangna, þar á meðal Borgarlína, er liður í að styrkja aðgengi, bæta rekstrarskilyrði og styðja við áframhaldandi þróun atvinnusvæða í borginni.
50.19	Bent er á að meta þurfi neikvæð áhrif framkvæmda á tiltekinn hóp hagaðila og að slík áhrif verði ekki réttlætt án þess að þau séu lágmörkuð eða bætt. Vísað er til eignarréttarákvæða.	Við skipulag og ákvörðunartöku er leitast við að vega og meta almannahagsmuni og hagsmuni þeirra sem kunna að verða fyrir áhrifum. Lögð er áhersla á að lágmarka neikvæð áhrif eftir því sem kostur er og fara að gildandi lögum og reglum. Spurningar um bætur eru ekki leystar á deiliskipulagsstigi.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
50.20	Umsagnaraðili telur að ekki sé fjallað nægjanlega um rask og óhagræði á framkvæmdatíma né mögulegar bætur. Þetta sé talið skortur í undirbúningi verkefnisins.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
50.21	Umsagnaraðili telur að ekki hafi verið sýnt fram á hvernig lágmarka eigi rask á framkvæmdatíma og að slíkt sé lítið tekið til umfjöllunar í tillögunni.	
50.22	Gagnrýnt er að samráð hafi ekki verið raunverulegt heldur fyrst og fremst kynning á fyrirliggjandi tillögum. Talið er að sjónarmið hagaðila hafi ekki haft áhrif á niðurstöðu.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
50.23	Umsagnaraðili bendir á að ákvarðanir um útfærslu séu færðar á síðari stig þar sem hagaðilar hafi ekki sama aðkomurétt. Þetta sé talið draga úr áhrifum samráðs.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
50.24	Umsagnaraðili leggur áherslu á að afla þurfi frekari gagna um áhrif framkvæmda á rekstur og aðgengi áður en ákvörðun er tekin. Þetta sé talið nauðsynlegt til að uppfylla rannsóknarskyldu.	Við undirbúning verkefnisins er unnið í samræmi við gildandi kröfur um gagnaöflun og greiningu og mun sú vinna halda áfram á síðari stigum, þar sem áhrif verða metin nánar og brugðist við eftir því sem við á. Fyrirhugaðar breytingar fela ekki í sér inngrip innan lóðarmarka við Suðurlandsbraut 4–32 og því er ekki talið að um sé að ræða skerðingu á lögvörðum réttindum. Þá er bent á að útfærsla einstakra þátta verkefnisins fer fram á síðari stigum og ekki er unnt að ákvarða alla þætti þess á deiliskipulagsstigi.
50.25	Bent er á að stór hluti starfsemi á svæðinu sé háður greiðu aðgengi viðskiptavina og aðföngum. Breytingar á aðgengi geti því haft bein áhrif á rekstur.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
50.26	Umsagnaraðili lýsir fyrirhugaðri legu Borgarlínu á miðri Suðurlandsbraut og bendir á að hún muni taka til sín verulegt rými af núverandi akreinum. Talið er að þessi breyting breyti í grundvallaratriðum núverandi fyrirkomulagi götunnar og dragi úr rými fyrir almenna bílaumferð.	Útfærsla Borgarlínu byggir á heildstæðu skipulagi þar sem leitast er við að samræma ólíka samgöngumáta á skilvirkan og öruggan hátt. Markmið breytinganna er að bæta heildarflæði og aðgengi til lengri tíma, þrátt fyrir breytingar á núverandi fyrirkomulagi. Varðandi framkomna athugasemd er einnig vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
50.27	Bent er á að fyrirhuguð svigrúm og gróðurbelti sitt hvoru megin Borgarlínu taki til sín umtalsvert rými. Þessi rýmisnotkun sé talin ganga á núverandi akreinar og minnka sveigjanleika í umferðarfyrirkomulagi götunnar.	
50.28	Umsagnaraðili gerir grein fyrir heildarbreytingum á götusniði, þar sem akreinum fyrir bíla er fækkað og rými tekið undir Borgarlínu, hjóla- og göngustíga. Talið er að þessi breyting hafi veruleg áhrif á afkastagetu götunnar og daglegt umferðarflæði.	
50.29	Bent er á að breytingar á götusniði muni leiða til fækkunar bílastæða við Suðurlandsbraut, sérstaklega við fasteignir sunnan megin götunnar. Talið er að þessi fækkun hafi bein áhrif á aðgengi viðskiptavina og þar með rekstrarforsendur fyrirtækja.	Vísað er til umfjöllunar um bílastæði og aðgengi. Breytingar eru metnar í samhengi við heildarskipulag svæðisins. Nánari útfærsla liggur ekki fyrir að fullu.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
50.30	Umsagnaraðili lýsir áhyggjum af því að framkvæmdir verði umfangsmiklar og fari fram í stórum áföngum yfir langan tíma. Bent er á að slíkt fyrirkomulag geti haft í för með sér langvarandi röskun á aðgengi og starfsemi á svæðinu.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
50.31	Umsagnaraðili telur að aðgengi að fasteignum verði verulega skert á framkvæmdatíma og að í reynd geti komið til lokunar á hluta götunnar. Talið er að þær lausnir sem nefndar hafa verið tryggi ekki raunhæft aðgengi.	
50.32	Bent er á að framkvæmdatími geti orðið langur og að áhrifin á aðgengi og starfsemi geti staðið yfir árum saman. Þetta sé talið óásættanlegt fyrir rekstraraðila.	
50.33	Umsagnaraðili leggur áherslu á að rekstur margra fyrirtækja sé háður reglulegum heimsóknum viðskiptavina og greiðu aðgengi fyrir aðföng. Skert aðgengi geti því haft bein og alvarleg áhrif á tekjur og rekstrargrundvöll.	
50.34	Umsagnaraðili telur að fyrirhugaðar framkvæmdir geti valdið verulegu fjárhagslegu tjóni, bæði vegna tekjutaps og mögulegs kostnaðar við tilfærslu starfsemi. Talið er að slíkt tjón geti numið háum fjárhæðum.	Mat á áhrifum og mögulegu tjóni er ekki fullmótað á þessu stigi. Slík atriði eru metin áfram í verkefninu. Lagaleg álitaefni fara samkvæmt lögum.
50.35	Gagnrýnt er að ekki hafi verið fjallað um mögulegar bætur eða úrræði til að draga úr tjóni. Talið er að þessi þáttur hafi ekki verið tekinn til fullnægjandi skoðunar í undirbúningi verkefnisins.	Spurningar um bætur fara samkvæmt gildandi lögum og eru ekki ákvarðaðar á deiliskipulagsstigi.
50.36	Umsagnaraðili telur að framlagðar hugmyndir um að viðhalda aðgengi á framkvæmdatíma séu óljósar og ekki studdar með skýrum útfærslum. Þetta skapi óvissu um raunhæfni þeirra.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
50.37	Umsagnaraðili telur að ekki hafi verið tekið nægjanlegt tillit til hagsmuna þeirra sem starfa við götuna og að aðrar, vægari lausnir hafi ekki verið metnar til hlítar.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1-4, bls.3-5.
50.38	Umsagnaraðili vísar til meðalhófsreglu stjórnsýsluréttar og telur að ekki hafi verið sýnt fram á að valin leið sé vægasta úrræði. Bent er á að aðrir kostir gætu haft minni neikvæð áhrif.	
50.39	Umsagnaraðili telur að ekki sé nægjanlegt að vísa til langtímaávinninga ef skammtímaáhrif eru verulega neikvæð. Talið er að rekstraraðilar geti ekki borið slíkt álag til lengri tíma.	
50.40	Bent er á að fyrirhugaðar aðrar samgönguframkvæmdir séu óljósar og að ekki sé hægt að treysta á þær til að létta umferð. Talið er að það veikji forsendur tillögunnar.	Vísað er til svars 50.11. Slík verkefni eru utan þessa skipulags. Þau verða metin síðar.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
50.41	Umsagnaraðili telur að langtímaávinningur verkefnisins geti ekki vegið upp á móti þeim áhrifum sem rekstraraðilar verða fyrir á framkvæmdatíma. Bent er á að slíkt geti leitt til varanlegs tjóns.	Áhrif eru metin í heildarsamhengi verkefnisins. Markmið verkefnisins er hins vegar að bæta aðstæður til lengri tíma, m.a. með bættri samgöngutengingu og aðgengi, samhliða því að leitast er við að lágmarka áhrif á framkvæmdatíma.
50.42	Bent er á að samkvæmt deiliskipulagstillögu sé gert ráð fyrir að bílastæði innan skipulagsmarka verði felld niður og að breytingar verði á núverandi stæðum sunnan megin götunnar. Talið er að þetta feli í sér varanlega skerðingu á aðgengi.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
50.43	Bent er á að breytingar á aðkomu og bílastæðum við Suðurlandsbraut 4–32 muni hafa áhrif á aðgengi að fasteignum. Talið er að þetta geti haft áhrif á nýtingu húsnæðis og starfsemi.	
50.44	Gagnrýnt er að bílastæðagreining hafi verið unnin án aðkomu hagaðila og telur að hún endurspegli ekki að fullu raunverulegar aðstæður. Þetta sé talið veikja forsendur tillögunnar.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
50.45	Umsagnaraðili vísar til fjölda bílastæða á svæðinu og núverandi nýtingar þeirra. Bent er á að stæðin gegni mikilvægu hlutverki fyrir starfsemi og aðgengi.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
50.46	Bent er á að samkvæmt tillögunni muni bílastæðum fækka verulega, bæði á borgarlandi og á lóðum. Talið er að þetta hafi bein áhrif á aðgengi viðskiptavina.	
50.47	Umsagnaraðili telur að aðgengi og bílastæði séu hluti af réttmætum væntingum eigenda, byggðum á fyrri skipulagi og framkvæmdum. Talið er að skerðing á þessu geti haft lagaleg áhrif.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
50.48	Umsagnaraðili telur að skortur á bílastæðum sé vanmetinn í gögnum og að raunveruleg eftirspurn sé meiri en lagt er til grundvallar.	
50.49	Bent er á að fækkun bílastæða geti leitt til þess að viðskiptavinir leiti annað, sem hafi áhrif á rekstur. Talið er að aðrar samgönguleiðir bæti þetta ekki upp.	
50.50	Umsagnaraðili efast um að markmið um breyttar ferðavenjur náist, sérstaklega í ljósi fólksfjölgunar og aukinnar umferðar. Talið er að forsendur séu of bjartsýnar.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
50.51	Umsagnaraðili telur að fyrirhugað fyrirkomulag með færri akreinum og lægri hraða geti ekki borið aukna umferð. Bent er á að þetta geti leitt til þrengsla.	
50.52	Gagnrýnt er að ferðavenjukönnun sem notuð er til grundvallar taki ekki nægjanlega mið af sértækum aðstæðum á Suðurlandsbraut. Talið er að hún gefi ekki rétta mynd.	

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
50.53	Bent er á að niðurstöður könnunar geti verið skekktar vegna samsetningar aldurshópa og notkunar. Þetta hafi áhrif á túlkun niðurstaðna.	
50.54	Umsagnaraðili telur að ekki sé sýnt fram á þörf fyrir nýja hjóla- og göngustíga sunnan megin götunnar þar sem slíkir stígar eru þegar til staðar. Talið er að þetta skerði aðra mikilvæga þætti, svo sem bílastæði.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 5 (Hjóla- og göngustígar), bls. 5.
50.55	Umsagnaraðili telur að svonefnt samráð hafi í raun falist í kynningu á fyrirliggjandi tillögum fremur en raunverulegri samvinnu. Talið er að sjónarmið hafi ekki haft áhrif.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5. Auk þess má nefna að við vinnslu deiliskipulagstillögunnar hafa verið haldnir fjölmargir fundir með hagaðilum, sem umsagnaraðili nefnir einnig, þar sem tillögur voru kynntar og kallað eftir athugasemdum. Á þeim fundum var jafnframt skýrt afmarkað hvaða þættir væru til umræðu og hvar svigrúm væri til breytinga. Í kjölfar funda var unnið frekar með framkomin sjónarmið, m.a. varðandi útfærslu götusniðs og bílastæðalausna. Í þessu samhengi er rétt að árétta að samráð felur í sér að afla sjónarmiða og taka þau til skoðunar við ákvörðunartöku, en felur ekki í sér að fallist sé á allar kröfur eða tillögur sem fram koma. Leitast er við að vega saman ólíka hagsmuni og taka ákvarðanir á grundvelli heildarmats.
50.56	Gagnrýnt er að rökstuðningur fyrir því að hafna tillögum hagaðila hafi verið ófullnægjandi og ekki studdur gögnum.	
50.57	Bendt er á þó að breytingar hafi verið gerðar í kjölfar samráðs, sem sýni að svigrúm sé til staðar. Þetta sé jákvætt dæmi.	
50.58	Umsagnaraðili telur að ekki sé nægjanlegt að vísa til kostnaðar án þess að meta áhrif á hagaðila. Talið er að slíkt gefi skakka mynd af heildaráhrifum.	
50.59	Bent er á að sparnaður í framkvæmd geti leitt til meiri kostnaðar fyrir hagaðila. Talið er að slíkt þurfi að meta heildstætt.	
50.60	Umsagnaraðili leggur áherslu á að heildarkostnaður verkefnisins taki ekki aðeins til framkvæmdakostnaðar heldur einnig þess tjóns sem kann að falla á fasteignaeigendur og rekstraraðila vegna rasks og breytts aðgengis. Talið er að slíkt þurfi að meta samhliða við val á útfærslu.	
50.61	Umsagnaraðili telur að skortur á mati á mótvægisaðgerðum og vægari útfærslum geti farið gegn rannsóknar- og meðalhófsreglu. Bent er á að slíkt geti haft lagalegar afleiðingar ef ekki er brugðist við.	
50.62	Umsagnaraðili leggur áherslu á að samráð þurfi að fela í sér raunverulega aðkomu að mótun lausna, en ekki eingöngu kynningu á tilbúnum tillögum. Talið er að sjónarmið þurfi að hafa raunveruleg áhrif á niðurstöðu.	
50.63	Umsagnaraðili vísar til fyrri samskipta við borgina og telur að þau sýni takmarkað efnislegt samráð. Þetta sé vísbending um að sjónarmið hafi ekki fengið fulla umfjöllun.	
50.64	Bent er á að fram hafi komið tillögur frá hagaðilum sem taldar eru draga úr raski og tjóni. Talið er að þær hafi ekki verið metnar til hlítar.	Umsagnaraðilar leggja fram aðrar útfærslur sem taldar eru af umsagnaraðila draga úr raski og tjóni, og bent á að ekki hafi verið nægilega tekið tillit til slíkra kosta eða metinn heildarkostnaður með hliðsjón af áhrifum á rekstur.

Margar umsagnir taka til sambærilegra atriða, m.a. um umferð og akreinar, bílastæði, framkvæmdatíma, samráð og hjóla- og göngustíga. Til að forðast endurtekningar er ítarleg umfjöllun um þessi atriði sett fram í samantekt athugasemda fyrr í þessari umsögn (sjá bls. 3-5). Í einstökum svörum hér að neðan er því vísað til þeirrar umfjöllunar eftir því sem við á.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
50.65	Umsagnaraðili setur fram nánari tillögur, m.a. um breytingar á legu Borgarlínu og frestun eða breytingu á stígakerfi, til að halda betur uppi aðgengi og umferð. Talið er að slíkar leiðir geti dregið úr áhrifum á framkvæmdatíma.	Við undirbúning verkefnisins hefur verið unnið með mismunandi valkosti og forsendur metnar með hliðsjón af heildaráhrifum á samgöngukerfi, öryggi, aðgengi og tæknilegri framkvæmanleika. Þær leiðir sem vísað er til fela í sér breytingar sem hafa áhrif á heildarskipulag svæðisins og hafa að hluta verið teknar til skoðunar. Niðurstaða þeirrar vinnu er að sú útfærsla sem lögð er til í deiliskipulagi telst best mæta þeim markmiðum sem sett hafa verið fyrir verkefnið í heild. Jafnframt er áréttað að áfram verður unnið að útfærslu framkvæmda með það að markmiði að lágmarka rask á framkvæmdatíma, m.a. með áfangaskiptingu, umferðarskipulagi og mótvægisaðgerðum. Varðandi kostnaðarmat er tekið undir að mikilvægt sé að horfa til heildaráhrifa verkefnisins. Slíkt mat tekur til fleiri þátta en beins framkvæmdarkostnaðar, þar á meðal áhrifa á samfélag og samgöngur til lengri tíma, og verður áfram þróað samhliða verkefninu. Við undirbúning verkefnisins hefur verið unnið á grundvelli gagna og greininga sem liggja fyrir á hverjum tíma, og sú vinna heldur áfram á síðari stigum. Ekki er fallist á að fyrirliggjandi deiliskipulagstillaga feli í sér sjálfkrafa bótaskyldu. Mat á bótaskyldu fer eftir atvikum hverju sinni og samkvæmt gildandi lögum, þar á meðal skipulagslögum og reglum skaðabótaréttar. Slík mál eru tekin til skoðunar á viðeigandi vettvangi ef og þegar til þeirra kemur. Jafnframt er áréttað að við skipulag og útfærslu verkefnisins er leitast við að vega saman almannahagsmuni og hagsmuni þeirra sem kunna að verða fyrir áhrifum, í samræmi við meðalhóf og gildandi lagaramma. Reykjavíkurborg mun áfram leggja áherslu á að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmda með markvissum undirbúningi, áfangaskiptingu og mótvægisaðgerðum, auk þess að eiga áfram samtal við hagaðila eftir því sem verkefnið þróast.
50.66	Umsagnaraðili telur að kostnaðarmat sem tekur ekki tillit til rekstrartjóns og annarra óbeinna áhrifa sé ófullnægjandi. Talið er að slíkt geti skekkt samanburð á valkostum.	
50.67	Umsagnaraðili telur að fyrirhugaðar breytingar geti valdið verulegu tjóni fyrir fasteignaeigendur og rekstraraðila. Sérstaklega er vísað til skerðingar á aðgengi og rekstrargrundvelli.	
50.68	Umsagnaraðili telur að rannsóknarskylda hafi ekki verið uppfyllt þar sem áhrif á rekstur og eignir hafi ekki verið metin nægilega.	
50.69	Bent er á að vægari leiðir séu til staðar sem gætu dregið úr neikvæðum áhrifum án þess að markmið raskist. Talið er að þær hafi ekki verið metnar til hlítar.	
50.70	Umsagnaraðili telur að ekki sé réttlætanlegt að afmarkaður hópur beri kostnað vegna almennra skipulagsákvarðana. Vísað er til eignarréttar og réttaröryggis.	
50.71	Umsagnaraðili telur að skilyrði bótaskyldu séu fyrir hendi verði tillagan samþykkt óbreytt. Talið er að tjón sé fyrirsjáanlegt.	
50.72	Umsagnaraðili vísar til ákvæða skipulagslaga um bótarétt vegna skerðingar á verðmæti fasteigna. Talið er að þau geti átt við í þessu tilviki.	
50.73	Umsagnaraðili vísar einnig til ákvæða um hvernig bætur skuli ákvarðaðar, m.a. með tilliti til aðgengis og bílastæða. Talið er að breytingar á þessum þáttum séu verulegar.	
50.74	Bent er á að fækkun bílastæða og breytt aðkoma geti haft áhrif á verðmæti og nýtingu fasteigna. Talið er að þetta sé lykilatriði við mat á áhrifum.	

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
50.75	Umsagnaraðili vísar til dóma framkvæmda þar sem sveitarfélög hafa verið talin bótaskyld vegna skipulagsbreytinga. Talið er að sambærileg sjónarmið geti átt við.	
50.76	Umsagnaraðili vísar til frekari dóma sem styðja sömu afstöðu um mögulega bótaskyldu.	
50.77	Umsagnaraðili leggur áherslu á að finna þurfi lausn í samráði sem lágmarkar rask og tryggir rekstrarhæfi fyrirtækja. Vilji sé til samstarfs ef tekið er tillit til sjónarmiða.	
50.78	Bent er á að ef ekki verði brugðist við sjónarmiðum kunni aðilar að leita réttar síns fyrir dómstólum. Þetta er sett fram sem lokaniðurstaða umsagnarinnar.	Meðferð skipulagsmála fer eftir gildandi lögum og reglugerðum. Spurningar um mögulega bótaskyldu eru metnar samkvæmt þeim reglum.
50.F1	**1af2 – Bréf Skipulagsfulltrúa Reykjavíkur til Markarinnar lögmannsstofu hf. dags. 22. des 2025**	
Athugasemdir / ábendingar frá lóðarhöfum Suðurlandsbraut 4-32 í kjölfar funda við lóðarhafa varðandi vinnslu á tillögu að deiliskipulagsáætlun ásamt svörum Reykjavíkurborgar. Sjá nánar í fylgiskjali umsagnar, atriðin eru ekki sérstaklega listaðar upp hér því þeim hefur nú þegar verið svarað á fyrra stigi.		
50.F1	**2af2 –Bréf Markarinnar lögmannsstofu hf. til Betri Samgangna ohf. og Reykjavíkurborgar dags. 8. des 2025.**	
Athugasemdir / ábendingar frá lóðarhöfum Suðurlandsbraut 4-32 í kjölfar funda við lóðarhafa varðandi vinnslu á tillögu að deiliskipulagsáætlun.		
50.F2	**Umsögn T.ark - Fylgiskjal með umsögn 50**	
Sama fylgiskjal fylgir umsögn nr. 38 - vísað er í svör þar.		
51	**Gunnar Jónsson viðbót við umsögn 50**	
	sjá umsögn 50	
52	**Egill Jóhann Ingvason fh. Rafha ehf. Suðurlandsbraut 16**	
52.1	Bent er á að fyrirhuguð fækkun bílastæða sé vanmetin og geti í raun numið allt að 50–70% við tilteknar lóðir - sér í lagi fyrir framan Suðurlandsbraut 4-16. Núverandi bílastæði séu þegar fullnýtt og fækkun þeirra muni hafa neikvæð áhrif á aðgengi viðskiptavina, sem að stórum hluta koma akandi.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
52.2	Bent er á að framkvæmdir geti valdið verulegu raski, m.a. vegna lokana, breytinga á umferðarflæði og skerts aðgengis. Slíkt geti haft ófyrirsjáanleg og neikvæð áhrif á rekstur fyrirtækis sem reiðir sig á gott aðgengi fyrir viðskiptavini.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
52.3	Nefnt hefur afnvel verið að bílastæðin við suðurlandsbraut geti nýst sem hjáleið á meðan framkvæmdum stendur - styðja ekki þá hugmynd.	Líklegt er um misskilning að ræða, þar sem hjáleiðarplan hefur ekki verið útfært.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
52.4	Bent er á að fækkun akreina geti leitt til aukinna umferðartafa, sérstaklega þar sem aðrar samgöngubætur séu ekki komnar til framkvæmda. Óvissa sé um hvort Borgarlína og aðrar breytingar muni nægilega draga úr bílaumferð og því sé hætta á neikvæðum áhrifum á umferðarflæði og rekstur fyrirtækja.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
52.5	Bent er á að fyrirhugaðar framkvæmdir geti valdið verulegu tjóni fyrir rekstur og verðmæti fasteigna. Óskað er eftir frekari greiningu á áhrifum og auknu samráði um mögulegar leiðir til að draga úr neikvæðum áhrifum.	Við undirbúning tillögunnar hefur verið unnið með greiningar á áhrifum á umferð, aðgengi og starfsemi á svæðinu. Framkomnar ábendingar um möguleg áhrif á rekstur og fasteignaverðmæti verða nýttar við áframhaldandi útfærslu. Lögð verður áhersla á að þróa mótvægisaðgerðir og halda áfram samtali við hagsmunaaðila með það að markmiði að lágmarka neikvæð áhrif.
53	**Hlynur Ólafsson fh. Kerecis ehf.**	
53.1	Bent er á óvissu um aðgengi að húsnæði, m.a. varðandi aðkomu, beygjumöguleika og bílastæði. Áhersla er lögð á að greið og skilvirk aðkoma sé forsenda starfsemi, þar á meðal fyrir starfsfólk, gesti og neyðarþjónustu.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3. Sjá einnig svör við atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
53.2	Bent er á að framkvæmdir geti valdið langvarandi raski, m.a. vegna lokana, breytinga á aðkomu og óvissu um daglega notkun húsnæðis. Kallað er eftir skýrri áætlun um áfangaskiptingu og mótvægisaðgerðir.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
53.3	Bent er á að samráð hafi verið ófullnægjandi, sérstaklega við leigutaka og rekstraraðila sem verði fyrir áhrifum framkvæmdanna.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
54	**Benedikt Sveinbj. Benediktsson**	
54.1	Umsagnaraðili leggur fram gögn um umfang atvinnustarfsemi á svæðinu og bendir á að Suðurlandsbraut og Múlahverfi séu mikilvæg þjónustu- og verslunarsvæði með fjölda fyrirtækja, starfsmanna og veruleg rekstrarummsvif.	Við skipulagsvinnu er tekið mið af mikilvægi Suðurlandsbrautar og Múlahverfis sem þjónustu- og atvinnusvæðis, og leitast við að tryggja áfram rekstrarhæfi og aðgengi að starfsemi.
54.2	Bent er á að breytingar geti haft veruleg áhrif á rekstur fyrirtækja og stöðu starfsfólks, m.a. vegna skertrar aðkomu og breyttra aðstæðna. Einnig er nefnt að fyrirtæki séu farin að íhuga flutning starfsemi.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
54.3	Umsagnaraðili telur að staðsetning Borgarlínu á Suðurlandsbraut gangi of langt gagnvart hagsmunum rekstraraðila og leggur til að skoða að færa hana norðar.	Mismunandi útfærslur, þar á meðal færslur á legu, hafa verið skoðaðar við undirbúning tillögunnar. Niðurstaða þeirrar vinnu er að fyrirliggjandi tillaga telst raunhæfust með hliðsjón af tæknilegum, umhverfislegum og skipulagslegum forsendum.
54.4	Bent er á að mögulegt sé að nýta svæði norðan Suðurlandsbrautar betur til að draga úr neikvæðum áhrifum á rekstur og aðgengi.	

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
54.5	Umsagnaraðili telur að áhrif fækkunar bílastæða séu vanmetin. Bent er á að raunveruleg fækkun geti verið meiri en sett er fram og að hún geti haft veruleg áhrif á aðgengi og rekstur, auk þess að þrýstingur færist á nærliggjandi götur.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
54.6	Umsagnaraðili telur að fækkun akreina geti leitt til aukinna umferðartafa og að umferð færist inn í íbúðargötur. Einnig er bent á að aðrar samgöngubætur komi síðar og því verði tímabil þar sem álag eykst.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
54.7	Lagt er til að breytingar verði innleiddar í áföngum, t.d. með því að halda fyrst tveimur akreinum í hvora átt og taka næstu skref síðar þegar áhrif hafa verið metin.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
54.8	Bent er á að tímasetning framkvæmda sé óheppileg þar sem breytingar á Suðurlandsbraut komi til framkvæmda áður en aðrar lykilinnviðir eru tilbúnir.	
54.9	Áhyggjur eru af raski á framkvæmdatíma og óvissu um lengd framkvæmda, með mögulegum neikvæðum áhrifum á starfsemi fyrirtækja.	
54.10	Umsagnaraðili telur að samráð hafi verið takmarkað og að breytingar frá fyrstu kynningu hafi verið litlar, sem bendi til þess að svigrúm til raunverulegs samráðs hafi verið lítið.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
55	**Hákon Steinsson fh. Lyfjavers**	
54.1	Umsagnaraðili bendir á að starfsemi fyrirtækisins sé háð góðu aðgengi viðskiptavina, skilvirkri vörudreifingu og stöðugleika í rekstri, og að breytingar á skipulagi geti haft bein áhrif á þessa þætti.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
54.2	Áhyggjur eru settar fram af löngum og óvissum framkvæmdatíma, þar sem bent er á að framkvæmdir geti staðið yfir í allt að þrjú ár á hverjum kafla og haft í för með sér tekjutap og mögulega varanleg áhrif á rekstur.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
54.3	Bent er á að ekki liggi nægilega skýrt fyrir hvaða mótvægisaðgerðir verði gripið til til að draga úr áhrifum framkvæmda á fyrirtæki á svæðinu.	
54.4	Umsagnaraðili bendir á að fyrirhuguð fækkun bílastæða (allt að um 34%) geti haft veruleg áhrif á aðsókn viðskiptavina og þar með rekstur fyrirtækja.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
54.5	Bent er á að fækkun akreina geti leitt til aukinna tafa, umferðarteppa og tilfærslu umferðar inn á nærliggjandi götur og bílastæði, með neikvæðum áhrifum á svæðið í heild.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
54.6	Umsagnaraðili telur að samráð við fyrirtæki og fasteignaeigendur hafi að mestu falist í kynningu á fyrirliggjandi tillögu frekar en raunverulegu samtali um valkosti. Einnig er bent á að framlagðar tillögur hafi ekki verið studdar nægjanlegum gögnum eða rökstuðningi.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
54.7	Bent er á að skoða mætti aðra útfærslu, þar á meðal að færa Borgarlínu norðar og viðhalda tveimur akreinum í hvora átt fyrir almenna bílaumferð.	Mismunandi útfærslur, þar á meðal færslur á legu, hafa verið skoðaðar við undirbúning tillögunnar. Niðurstaða þeirrar vinnu er að fyrirliggjandi tillaga telst raunhæfust með hliðsjón af tæknilegum, umhverfislegum og skipulagslegum forsendum.
54.8	Lagt er til að fresta eða endurskoða uppbyggingu hjóla- og göngustíga sunnan götunnar, þar sem slík aðstaða sé þegar til staðar norðan megin.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 5 (Hjóla- og göngustígar), bls. 5.
54.9	Bent er á að bæta mætti upp fækkun bílastæða með uppbyggingu bílastæðahúss sem þjónað gæti bæði fyrirtækjum við Suðurlandsbraut og nærliggjandi svæðum.	Tillögur um uppbyggingu bílastæðahúss verða teknar til skoðunar. Benda má að flestar lóðir Suðurlandsbraut 4-32, hafa heimild að byggja bílastæðahús á baklóðum. Í gildandi deiliskipulagi er hvatt til samvinnu varðandi uppbygginga á slíkum húsum.
56	**Skúli Jóhann Björnsson**	
56.1	Talið er að ein akrein í hvora átt muni ekki anna núverandi umferð, né þeirri aukningu sem fyrirséð er með fjölgun íbúa og uppbyggingu á svæðinu (m.a. Þjóðarhöll).	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
56.2	Áhyggjur eru settar fram af því að umferð muni leita inn í íbúðahverfi, svo sem Vogahverfi, Skeifu og Múlahverfi, með auknu álagi og slysahættu.	
56.3	Bent er á að mögulegt sé að koma Borgarlínu fyrir norðan núverandi akbrauta án þess að fækka akreinum eða bílastæðum, og að ekki sé þörf á að skerða núverandi fyrirkomulag.	Mismunandi útfærslur, þar á meðal færslur á legu, hafa verið skoðaðar við undirbúning tillögunnar. Niðurstaða þeirrar vinnu er að fyrirliggjandi tillaga telst raunhæfust með hliðsjón af tæknilegum, umhverfislegum og skipulagslegum forsendum.
56.4	Mótmælt er fækkun bílastæða og breytingum sem tengjast uppbyggingu göngu- og hjólainnviða sunnan megin götunnar.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4. Sjá einnig svör í atriði 5 (Hjóla- og göngustígar), bls. 5.
57	**Anna Sigríður Garðarsdóttir**	
57.1	Umsagnaraðili lýsir andstöðu við tillöguna og telur hana illa ígrundaða. Bent er á að áhrif á íbúa, fyrirtæki og aðra vegfarendur hafi ekki verið metin nægilega, m.a. hvað varðar kostnað, umferð og mögulegt tekjutap fyrirtækja. Einnig er vísað til áhrifa á samgöngur fyrir bæði borgarbúa og aðra notendur svæðisins.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svara í atriðum 1-5, bls. 3-5

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
58	**Halldór Hreinsson fh. Fjallakofans ehf**	
58.1	Bent er á að fyrirhuguð fækkun akreina geti haft neikvæð áhrif á afkastagetu Suðurlandsbrautar, sérstaklega í ljósi þess að umferð muni samkvæmt spám ekki dragast verulega saman. Einnig er vakin athygli á því að aðrar samgöngubætur sem gert er ráð fyrir séu óvissar og komi síðar til framkvæmda.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
58.2	Gerðar eru athugasemdir við fyrirhugaða útfærslu gatnamóta við Hallarmúla, þar sem talið er að hún taki ekki nægjanlegt tillit til raunverulegs umferðarflæðis og aðkomu viðskiptavina.	
58.3	Efasemdir eru settar fram um þörf fyrir nýja hjóla- og göngustíga, þar sem umsagnaraðili telur núverandi stíga nægjanlega miðað við núverandi notkun.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 5 (Hjóla- og göngustígar), bls. 5.
58.4	Bent er á að fækkun bílastæða geti haft neikvæð áhrif á aðgengi að þjónustu og rekstur fyrirtækja. Einnig er áhyggjum lýst af auknu álagi á bílastæði í nærliggjandi götum og lagt til að slíkt verði mætt með uppbyggingu bílastæðahúss.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 2 (Bílastæði og aðgengi að fyrirtækjum), bls. 3-4.
58.5	Umsagnaraðili lýsir áhyggjum af verulegu raski á framkvæmdatíma og vísar til fyrri reynslu af sambærilegum framkvæmdum. Einnig er bent á að samhliða framkvæmdir, svo sem bygging Þjóðarhallar, geti aukið álag og óvissu. Óskað er eftir skýrari og áreiðanlegri áætlun um framkvæmdir, þar á meðal áfangaskiptingu, tímalínu og fyrirkomulag aðgengis á framkvæmdatíma.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.
58.6	Bent er á að samráð hafi verið takmarkað og að ekki hafi verið haft nægjanlegt samráð við alla þá aðila sem verða fyrir áhrifum. Kallað er eftir auknu samtali og þátttöku atvinnurekenda.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 4 (Samráð), bls. 4-5.
59	**Lilja Sigrún Jónsdóttir fh. Íbúasamtaka Laugardals (ÍL)**	
59.1	Bent er á áhyggjur af því að unnið sé að skipulagi stórra samgönguverkefna samtímis, svo sem Borgarlínu og Sundabrautar, án þess að nægilegt samspil þeirra hafi verið metið. Einnig er lagt til að skoða hvort réttara væri að forgangsraða framkvæmdum með öðrum hætti.	Tekið er undir mikilvægi þess að samræma stór samgönguverkefni. Unnið er með heildstætt skipulag samgangna þar sem tekið er mið af samspili verkefna, þó tímasetningar þeirra geti verið ólíkar. Athugasemdir um forgangsröðun verða hafðar til hliðsjónar við áframhaldandi áætlanagerð.
59.2	Umsagnaraðili leggur áherslu á að taka þurfi mið af aðstæðum íbúa á framkvæmdatíma, þar sem samhliða framkvæmdir geti haft veruleg áhrif á öryggi, aðgengi og daglegt líf í hverfinu.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 3 (Framkvæmdatími og áhrif á starfsemi), bls. 4.

Margar umsagnir taka til sambærilegra atriða, m.a. um umferð og akreinar, bílastæði, framkvæmdatíma, samráð og hjóla- og göngustíga. Til að forðast endurtekningar er ítarleg umfjöllun um þessi atriði sett fram í samantekt athugasemda fyrr í þessari umsögn (sjá bls. 3-5). Í einstökum svörum hér að neðan er því vísað til þeirrar umfjöllunar eftir því sem við á.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
59.3	Bent er á að aukið umferðarálag og truflanir á framkvæmdatíma geti haft áhrif á viðbragðstíma neyðarþjónustu. Lagt er til að sérstaklega verði hugað að slíkum þáttum í hönnun og framkvæmd.	Tekið er undir mikilvægi þess að tryggja viðunandi viðbragðstíma. Verður það tekið sérstaklega til skoðunar við nánari hönnun og framkvæmd, í samráði við viðbragðsaðila.
59.4	Áhersla er lögð á að tryggja gott aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda, auk þess sem hvatt er til þess að græn svæði verði vernduð eins og kostur er.	Við hönnun er lögð áhersla á öryggi og aðgengi virkra ferðamáta. Einnig verður leitast við að halda raski á grænum svæðum í lágmarki eftir því sem kostur er.
59.5	Gerðar eru athugasemdir við fyrirhugaða lokun vinstri beygju frá Suðurlandsbraut inn í Álftheima til norðurs. Talið er að slík breyting geti leitt til þess að umferð flytjist yfir á aðrar götur, svo sem í Gnoðavog, með tilheyrandi álagi.	Fyrirhuguð takmörkun á vinstri beygju frá Suðurlandsbraut inn í Álftheima byggir á útfærslu gatnamóta og ljósastýringar. Með því er leitast við að bæta afköst gatnamótanna og nýta grænan tíma betur fyrir alla umferðarstrauma. Einnig hefur staðsetning Borgarlínustöðvar við gatnamótin og takmarkað rými áhrif á þessa útfærslu. Í Frumdragaskýrslu Borgarlínu Lotu 1 frá 2021 var tillaga um að loka bæði vinstri beygju úr Álfheimum og vinstri beygju inn á Álfheima. Á forhönnunarstigi var gerð umferðargreining til að skoða áhrifin af því og einnig ef aðeins yrði lokað fyrir vinstri beygju inn á Álfheima. Niðurstaða greiningarinnar er að núverandi umferð um Álfheima er að miklu leyti gegnumstreymisumferð, þ.e. umferð sem á ekki erindi í Álfheima. Með lokun vinstri beygju þá beinist þessi gegnumumferð á nálægar stofnbrautir, þ.e. Sæbraut, Miklubraut og Kringlumýrarbraut. Það er jákvætt að beina gegnumumferð frá skólahverfum yfir á stofnbrautir og það á sérstaklega við um götur sem skóli er við eins og Álfheimar. Það eru einnig skólar við Skeiðarvog og því voru áhrif á hann skoðuð sérstaklega og niðurstaðan er að umferð eykst að mjög takmörkuðu leyti á Skeiðarvogi, eða um 2%. Sjá nánar minnisblaðið „Left turns at Álfheimar/Suðurlandsbraut intersection“ sem er fylgiskjal. Á næsta hönnunarstigi mun fara fram nánari hönnun, þ.á m. ljósastýringa á þessum gatnamótum og nálægum gatnamótum til að hámarka afkastagetu gatnamótanna.
59.6	Bent er á að breytingar geti haft áhrif á umferðarmynstur í nærliggjandi hverfum, þar sem aukin umferð geti leitað inn á íbúðargötur og svæði með verslun og þjónustu.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.
59.7	Lagt er til að skoða aðrar útfærslur á gatnamótum, svo sem ljósastýrt hringtorg, sem mögulegan valkost við núverandi tillögu.	Mismunandi útfærslur, þar á meðal mismunandi gatnamót, hafa verið skoðaðar við undirbúning tillögunnar. Niðurstaða þeirrar vinnu er að fyrirliggjandi tillaga telst raunhæfust með hliðsjón af tæknilegum, umhverfislegum og skipulagslegum forsendum.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
59.8	Ítrekuð er tillaga um að skoða göng undir Reykjaveg fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur til að bæta tengingar og öryggi.	Fyrirkomulag og forsendur undirganga fyrir gangandi og hjólandi undir Reykjavegi hafa nýlega verið til skoðunar. Ef af framkvæmd verður er gert ráð fyrir að þau verði staðsett norðar á Reykjavegi og falli því utan skipulagsmarka þessarar tillögu. Unnið verður að uppfærslu deiliskipulags fyrir viðkomandi svæði á síðari stigum og sú tillaga auglýst sérstaklega. Undirgöng eru ekki forsenda Borgarlínuverkefnisins heldur snúa að öryggi gangandi og hjólandi, einkum á stígakerfi norðan Suðurlandsbrautar, og eru því ekki hluti af þessari tillögu. Þau eru þó skilgreind í aðalskipulagi og falla undir langtímastefnu Reykjavíkurborgar.
60	**Árni Davíðsson fh. Landssamtaka hjólareiðamanna**	
60.1	Umsagnaraðili lýsir stuðningi við uppbyggingu Borgarlínu og telur hana mikilvæga til að stuðla að þéttari byggð, breyttum ferðavenjum og aukinni hlutdeild virkra ferðamáta.	Ekki þörf á viðbrögðum.
60.2	Bent er á að bætt borgarumhverfi og innviðir geti stuðlað að aukinni notkun hjólreiða, sérstaklega í styttri ferðum innan borgarinnar, þar sem mögulegt sé að ná fram aukinni hlutdeild þeirra.	
60.3	Umsagnaraðili gerir ekki athugasemdir við fyrirliggjandi deiliskipulagstillögu og lýsir almennt jákvæðri afstöðu til útfærslu hennar, með fyrirvara um nánari útfærslu á hönnunarstigi.	
60.4	Lagt er til að við frekari hönnun verði stuðst við viðurkenndar leiðbeiningar um hönnun hjólastíga, þar á meðal leiðbeiningar sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar.	Við frekari hönnun verði stuðst við viðurkenndar leiðbeiningar um hönnun hjóla- og göngumannvirkja, með það að markmiði að tryggja gæði, öryggi og gott aðgengi.
61	**Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins**	
61.1	Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins leggur áherslu á að akbrautir Borgarlínu verði opnar viðbragðsaðilum á öllum tímum, óháð því hvort um hefðbundinn forgangsakstur sé að ræða.	Tekið er undir mikilvægi þess að tryggja aðgengi viðbragðsaðila að Borgarlínubraut. Í fyrri skipulagsáætlunum hefur verið miðað við að akstur í sérrými sé heimill fyrir akstur tengdur almenningssamgöngum eða neyðarbílum í neyðarakstri.
61.2	Bent er á að núverandi skilgreining á akstri í sérrými almenningssamgangna taki ekki nægjanlegt tillit til þeirra verkefna sem viðbragðsaðilar sinna og eru ekki alltaf skilgreind sem forgangsakstur. Lagt er til að skýrar verði skilgreint hvaða ökutæki hafi heimild til aksturs í sérrýminu.	Í samræmi við 84. gr umferðarlaga 77/2019 verða öll sérákvæði borin undir lögreglunnar til samþykktar, þar með sérákvæði sem gilda á akstur á borgarlínureinum.
61.3	Áhyggjur eru settar fram um að neyðarbílar geti átt erfitt með að komast framhjá stöðvum þar sem vagnar stöðvast. Lagt er til að tryggt verði hindranalaust aðgengi frá Borgarlínubraut að almennum akbrautum við stöðvar.	Ef neyðarbíll í forgangsakstri kemur að stöð þar sem vagn er stopp báðum megin þá geta vagnarnir fært sig fram eða aftur til að hleypa framhjá.

Margar umsagnir taka til sambærilegra atriða, m.a. um umferð og akreinar, bílastæði, framkvæmdatíma, samráð og hjóla- og göngustíga. Til að forðast endurtekningar er ítarleg umfjöllun um þessi atriði sett fram í samantekt athugasemda fyrr í þessari umsögn (sjá bls. 3-5). Í einstökum svörum hér að neðan er því vísað til þeirrar umfjöllunar eftir því sem við á.

Nr.	Umsögn / Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
61.4	Bent er á mikilvægi þess að hönnun gatnamóta geri ráð fyrir öruggu og greiðu aðgengi viðbragðsaðila, m.a. með nægilegu rými til að aka inn og út úr Borgarlínubraut.	Athugasemdum þessum hefur verið komið á framfæri við viðeigandi aðila og verða þær teknar til nánari skoðunar á hönnunarstigi verkefnisins. Við hönnun gatnamóta, gatna og beygja verður sérstaklega tekið mið af þörfum viðbragðsaðila, þannig að tryggt sé öruggt og greit aðgengi, nægjanlegt rými fyrir stærri tæki og að burðarþol gatna sé í samræmi við slíka umferð.
61.5	Lagt er til að tryggt verði að götur og beygjur séu nægjanlega rúmar fyrir stærri tæki, svo sem slökkvibíla, og að burðarþol gatna taki mið af slíkri umferð.	
62	**Ólafur Gylfason fh. Beiersdorf ehf.**	
62.1	Umsagnaraðili bendir á að fyrirhugaðar breytingar geti haft veruleg áhrif á starfsemi fyrirtækisins á Suðurlandsbraut. Bent er á að stór hluti starfsfólks sé mikið á ferðinni og að breytingar á umferðarskipulagi geti haft neikvæð áhrif á ferðatíma þeirra.	Varðandi framkomna athugasemd er vísað til svars í atriði 1 (Umferð og akreinar), bls. 3.