



**Viðtakandi:** Umhverfis- og skipulagsráð  
**Sendandi:** Skrifstofa samgangna og borgarhönnunar

Reykjavík, 30. maí 2025  
USK25050526

## TILLAGA

### ***Tillaga um bráðabirgðatengingu Borgarlínu við Hlíðarenda***

Lagt er til að umhverfis- og skipulagsráð samþykki að veita heimild fyrir áframhaldandi undirbúningi, verkhönnun og gerð útboðsgagna vegna tengingar Borgarlínu við Hlíðarenda, í samræmi við hjálagðan uppdrátt.

#### Greinargerð:

Unnið er að undirbúningi fyrstu lotu Borgarlínu, milli Ártúnshöfða og Hamraborgar, um miðborg Reykjavíkur. Hluti af þeirri leið er framlenging Arnarhlíðar yfir Miklubraut, að gatnamótum Burknagötu og Snorrabrautar. Ekki er unnt að framlengja Arnarhlíð að Burknagötu, líkt og stefnt er að, fyrr en Miklubrautargöng hafa verið gerð. Þangað til þarf því að finna tímabundna lausn á akstri Borgarlínu milli Landspítala og brúarinnar yfir Fossvog. Skoðaðir hafa verið nokkrir möguleikar á umræddri tengingu, m.a.:

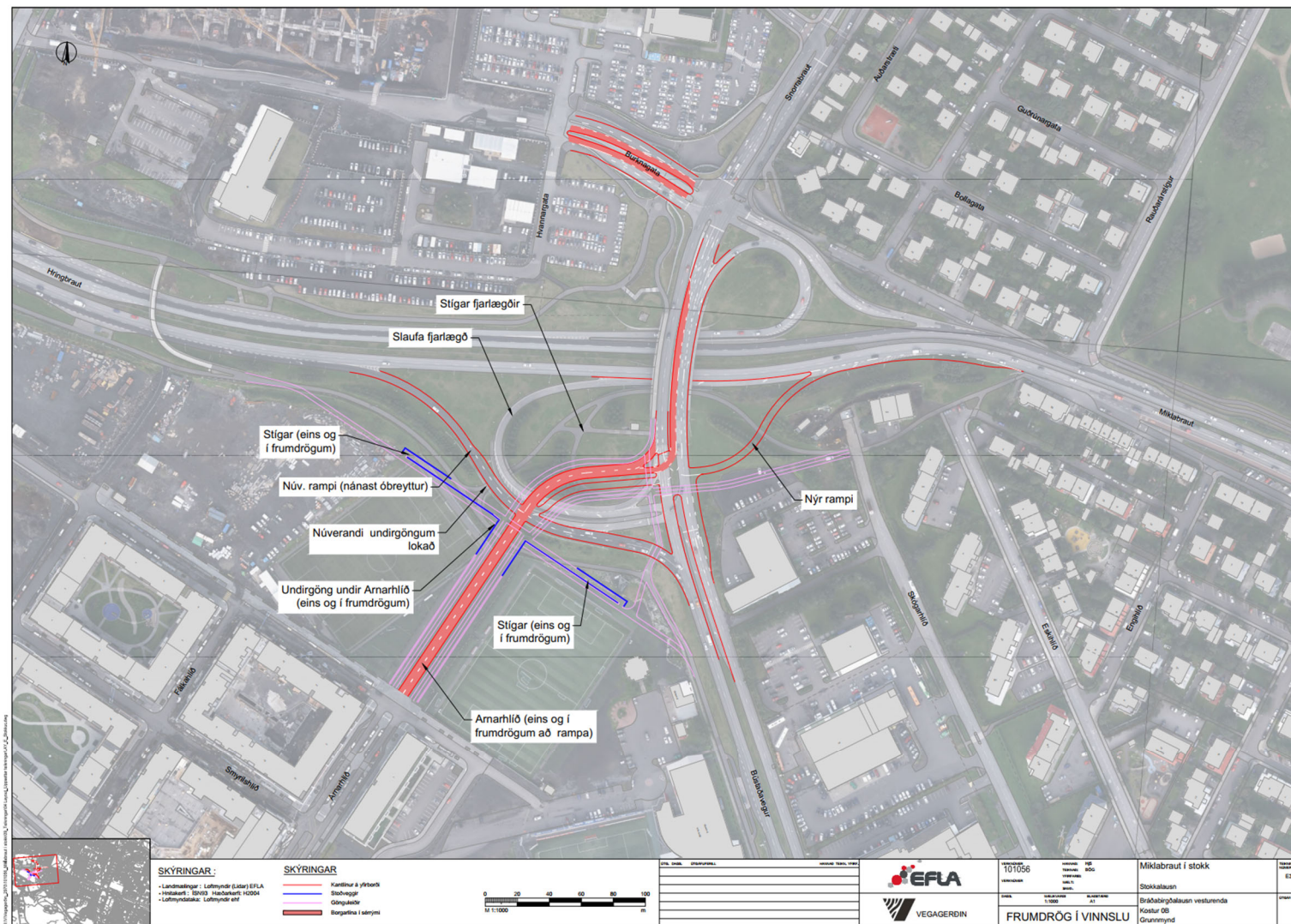
1. Stuttur stokkur á Miklubraut sem næði milli Klambatúns og vestur fyrir Bústaðaveg
2. Sérrými, eftir því sem pláss leyfir, á Flugvallavegi og Bústaðavegi
3. Framlenging Arnarhlíðar í endanlegri mynd að rampa frá Hringbraut á Bústaðaveg og sérrými eftir því sem rými leyfir á Bústaðavegi
4. Framlenging Arnarhlíðar á nýrri, tímabundinni brú yfir Miklubraut að Burknagötu
5. Sérrými meðfram Hlíðarfæti sem færi framhjá Landspítala að BSÍ

Stuttur stokkur á Miklubraut myndi nær útiloka gerð gangna á Miklubraut, líkt og lagt er upp með í uppfærðum Samgöngusáttmála og því var sá kostur ekki talinn fýsilegur. Þá var sérrými meðfram Hlíðarfæti ekki talinn ná markmiðum Borgarlínu, þar sem ekki yrði almennileg tenging við Landspítala. Gerð sérrýmis þar sem hægt væri á Flugvallavegi og Bústaðavegi var ekki talið nægjanlegt til að tryggja framgang Borgarlínu, þar sem ekki er rými fyrir sérrými í báðar áttir á Flugvallavegi. Gerð tímabundinnar brúar fyrir Borgarlínu yfir Miklubraut er dýr framkvæmd sem nýtist einungis í stuttan tíma m.v. tímalínu framkvæmda í Samgöngusáttmála, og því töluvert af sokknum kostnaði.

Fyrir liggur því að fýsilegasti kosturinn sé að framlengja Arnarhlíð í endanlegri mynd að rampa af Hringbraut á Bústaðaveg, og tengja sérrýmið við Bústaðaveg sunnan brúar yfir Miklubraut. Framlengd Arnarhlíð er einungis ætluð fyrir almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi, í samræmi við frumdrög Borgarlínu.

Virðingarfyllst,  
Bjarni Rúnar Ingvarsson  
*Deildarstjóri*

Hjálagt: Frumdrög bráðabirgðatengingar Borgarlínu um framlengda Arnarhlíð að Bústaðavegi  
Tafla 10: Yfirlit kosta og ókosta sviðsmynda fyrir Miklubraut í stokk



**TAFLA 10** Yfirlit kosta og ókosta sviðsmynda fyrir Miklubraut í stökk.

|                    | Flokkur                                                     | Umferð                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                              | LANDNOTKUN OG BYGGÐ                                                                                                                                       | KOSTNAÐUR                                                                                  |
|--------------------|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
|                    | Matsþáttur                                                  | Akandi                                                                                                                                  | Almenningssamgöngur                                                                                                                                                                              | Gangandi og hjólandi                                                                                                                                                                                         | Áhrif á aðra landnotkun - byggð ofan stokks                                                                                                               | Kostnaður og nýtingarmöguleikar                                                            |
| Miklubraut í stökk | <b>0-kostur: allar framkvæmdir nema Miklubrautarstokkur</b> | Tafir í kerfinu eru um 22,9 þús. klst.                                                                                                  | Engin sérrými fyrir Borgarlínu á svæði Miklubrautarstokks. Farþegar eru um 73,5 þús                                                                                                              | Hjólandi ferðir eru um 91 þús. Göngu og hjólaleiðir fara yfir mörg stór gatnamót.                                                                                                                            | Uppbygging hugmyndaleitar verður ekki að veruleika.                                                                                                       | Á ekki við                                                                                 |
|                    | <b>0-kostur A: Sérrými Borgarlínu á Flugvallarvegi</b>      | Einni innkeyrslu lokað á Flugvallarvegi. Ný ljósastýrð göngupverun á Flugvallarvegi.                                                    | Sérrými Borgarlínu á þessum kafla hefur jákvæð áhrif, sérstaklega síðdegis.                                                                                                                      | Hefur lítil sem engin áhrif á gangandi og hjólandi. Ný ljósastýrð þverun á Flugvallarvegi                                                                                                                    | Uppbygging hugmyndaleitar verður ekki að veruleika. Hefur lítil sem engin áhrif á landnotkun eða byggð.                                                   | 160 milljónir. Kostnaður nýrra innviða nýtast að engu leyti fyrir Miklubrautarstokk.       |
|                    | <b>0-kostur B: Borgarlína um Arnarhlíð</b>                  | Tafir aukast lítillega frá 0-kosti 23,2 þús. klst. SV rampi frá Hringbraut er á ljósum og líkur á að raðir gætu náð niður á Hringbraut. | Farþegum almenningssamgangna fjölga lítillega samanb við 0-kost 73,6 þús                                                                                                                         | Fjöldi hjólandi vegf eykst í 92 þús. Breyta þarf útfærslum stíga og mislægar lausnir falla út.                                                                                                               | Uppbygging hugmyndaleitar verður ekki að veruleika.                                                                                                       | 1500 milljónir. Um 30% kostnaðar nýrra innviða nýtast ekki fyrir Miklubrautarstokk.        |
|                    | <b>0-kostur C: Sér brú yfir Arnarhlíð fyrir Borgarlínu</b>  | Tafir væntanlega sambærilegar og fyrir 0-kost B. Hefur sömu áhrif 0-kostur B.                                                           | Sérrými Borgarlínu eykst á kaflanum og hún hefur lítil áhrif á aðra umferð.                                                                                                                      | Göngustígar frá Burknagötu eru brattir og bæta þarf við göngubru yfir nýjan SA ramp frá Bústaðavegi.                                                                                                         | Uppbygging hugmyndaleitar verður ekki að veruleika.                                                                                                       | 2400 milljónir. Um 60% kostnaðar nýrra innviða nýtast ekki fyrir Miklubrautarstokk.        |
|                    | <b>0-kostur D: Borgarlína fer um Nauthólsveg</b>            | Tafir eru sambærilegar og í 0-kosti, eða um 22,9 þús. Klst.                                                                             | Fjöldi farþega er sá sami og í 0-kosti eða 73,5 þús. Borgarlína er þó í sérrými stóran hluta leiðar sinnar. Hins vegar er ekki stoppistöð í Burknagötu, við stóran vinnustað með mikinn aðdrátt. | Lítill áhrif á göngu og hjólatengingar en þó verður að færa til þveranir við Nauthólsveg-Hringbraut. Ef Borgarlína færi á brú væri hægt að gefa gangandi og hjólandi tækifæri á að þvera Hringbraut mislægt. | Uppbygging hugmyndaleitar verður ekki að veruleika. Hefur lítil áhrif á landnotkun, en hliðra þarf núverandi girðingu við flugvöll á stuttum kafla.       | 1100 milljónir. Kostnaður nýrra innviða nýtast að engu leyti fyrir Miklubrautarstokk.      |
|                    | <b>Stuttur stokkur</b>                                      | Tafir í kerfinu eru um 23,8 þús. klst. og þar hefur uppbygging hugmyndaleitar áhrif. Færri aka þar sem tafir eru meiri .                | Fjöldi farþega í Borgarlínu eykst í 75 þús og Borgarlína er í sérrými sínu frá Arnarhlíð að Burknagötu                                                                                           | Fjöldi hjólandi eykst í 97 þús og þar hefur uppbygging hugmyndaleitar áhrif. Þverun við Klambatún leggst af og verður að færa vestan fyrir Rauðarárstíg.                                                     | Uppbygging hugmyndaleitar verður að veruleika. Rampar við Klambatún geta haft neikvæð áhrif á upplifun íbúa í Hlíðunum og fækka verður bílastæðum þeirra. | 18200 milljónir. Um 10% kostnaðar vegna nýrri innviða nýtist ekki fyrir Miklubraut í stökk |
|                    | <b>Langur stokkur</b>                                       | Tafir eru 23,3 þús. klst. en fleiri aka samanborið við stuttan stokk.                                                                   | Farþegum almenningssamgangna fækkar samanborið við stuttan stokk, 72 þús.                                                                                                                        | Hjólandi vegfarendum fækkar samanborið við stuttan stokk í 96 þús.                                                                                                                                           | Uppbygging hugmyndaleitar verður að veruleika, auk annarra þéttingarmöguleika.                                                                            | Varanlegar lausnir - varðandi kostnað vísast í kostnaðar- skýrslu Miklubrautar í stökk     |
|                    | <b>Jarðgöng með römpum</b>                                  | Tafir eru 22,3 þús. klst. og minnka verulega. Fleiri aka þó þar sem það er einfaldara.                                                  | Farþegum almenningssamgangna fækkar samanborið við stuttan stokk 71 þús.                                                                                                                         | Hjólandi vegfarendum fækkar samanborið við stuttan stokk í 95,9 þús.                                                                                                                                         | Uppbygging hugmyndaleitar verður að veruleika, auk annarra þéttingarmöguleika                                                                             |                                                                                            |
|                    | <b>Jarðgöng án rampa</b>                                    | Tafir minnka samanborið við stuttan stokk, 22,9 þús. klst.                                                                              | Farþegum almenningssamgangna fækkar samanborið við stuttan stokk 71 þús.                                                                                                                         | Hjólandi vegfarendum fækkar samanborið við stuttan stokk í 96 þús.                                                                                                                                           | Uppbygging hugmyndaleitar verður að veruleika, auk annarra þéttingarmöguleika                                                                             |                                                                                            |