



Efni: Þorlákstún, samantekt athugasemda og svör

Á fundi bæjarstjórnar þ. 25. mars 2026 var samþykkt að auglýsa tillögu að breytingu á deiliskipulagi Hvaleyrarholts suðausturs vegna Þorlákstúns.

Deiliskipulagið var í auglýsingu frá 24. apríl og frestur til að skila athugasemdum var til 11. júní 2026. Ábendingar og athugasemdir bárust frá eftirfarandi aðilum:

- Slökkviliði höfuðborgarsvæðisins, Halldóri Inga Jónassyni
- Guðlaugi Jónassyni, íbúa
- Vegagerð - Höfuðborgarsvæðisins, Cecilíu Þórðardóttur
- Mílu - Braga Má Bragasyni
- Veitum - Þór Tjörva Þórssyni
- Hjalta Thomasi Houe, íbúa
- Sveini Ísaki Kristinssyni, íbúa

Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins, Halldór Ingi Jónasson

Aðkoma Slökkviliðs- og sjúkrabíla- Með tilkomu nýs hverfis er mikilvægt er að gert sé ráð fyrir aðkomu viðbragðsaðila inn í hverfið og að tæki SHS hafi greiðan aðgang að öllum byggingum, hvort sem er vegna slökkvistarfa, aðstoðar við rýmingu eða sjúkraflutninga. Götur þurfa að vera nægilega breiðar og gæta þarf að ekki sé þrengt um of að umferð stórra ökutækja, hvort sem það er með byggingum, bílastæðum meðfram götum eða öðru. Ef gera á ráð fyrir að SHS geti nýtt sér þjónustustíga meðfram lóðum t.d. vegna aðkomu körfubíls að svölum bygginga þarf að gera ráð fyrir 3,5 metra breiðum stígum sem bera allt að 30 tonn.

Slökkvivatnsþörf- Tryggja þarf að í hverfinu sé nægjanlegt magn slökkvivatns og að nægur þrýstingur sé til staðar vegna aukins byggingarmagns, taka þarf tillit til þess að gert er ráð fyrir sem dæmi skóla og niðurgröfnum bílgeymslum sem mögulega verða búin vatnsúðakerfi. Jafnframt þarf vatnsveita viðkomandi svæðis að tryggja aðgengi að slökkvivatni með brunahönum, velja þarf staðsetningu þeirra í samráði við SHS.

Umferðargreiningar- Vænta megi meiri biðtíma við gatnamót vegna aukinnar umferðar. Tryggja þarf greiða umferð viðbragðsaðila á öllum stundum, ekki síður á framkvæmdartíma.

Svar: Þökkum ábendingarnar tekið hefur verið tillit til umræddra atriða við vinnslu tillögunnar.

Guðlaugur Jónasson

Sú var tíðin fyrir áratugum sían að fjöldi Hafnfirðinga ræktaði sínar eigin kartöflur.

Eina sem vafðist fyrir þeim ræktendum var geymsla kartöfla.

Þá byggðu menn sér kofa í móa þar sem kartöflur voru geymdar við bestu aðstæður.

Á þessum byggingarreit stendur einn kartöflukofi sem er búinn að vera þarna síðan ég man eftir mér 60 ár.

Þetta er eftir því sem ég best veit síðasti uppistandandi kartöflukofin í bænum.

Því tel ég að skiplagsyfirvöld ættu að huga að varðveislu hans.



Hafnarfjörður

Svar: Við þökkum fyrir ábendinguna. Kartöflukofar eru hluti af búsetusögu Hafnarfjarðar og bera vitni um lífshætti og lífsviðurværi Hafnfirðinga á fyrrihluta 20. aldar. Kofinn á Þorlákstúni heyrir ekki til fornleifa og nýtur ekki friðunar skv. Þjóðminjalögum. Byggðasafn Hafnarfjarðar hefur ekki lagt áherslu á að varðveita kofan á Þorlákstúni.

Vegna vegavinnu fór fram skráning kartöflukofa sunnan við Reykjanesbraut árið 2019 að beiðni Minjastofnunar Íslands. Skráningin var unnin af Heiðrúnu Evu Konráðsdóttur sagnfræðingi. Um var að ræða kofa sem þurftu að víkja vegna breikkunar Reykjanesbrautar. Hafnarfjarðarbær ákvað að varðveita sambærilegan kartöflukofa ofar í Áslandinu og stendur hann enn við Goðatorg, hringtorg við Ásbraut. Auk þess er kartöflukofi fyrir ofan Háahvamm, einnig eru kofar við Hvaleyrarvatnsveg og Kaldárselsveg.

Bætt verður við í greinargerð deiliskipulags, kafla 2.1 Minjar og saga: Kartöflukofinn verður mældur upp og myndaður áður en hann verður fjarlægður, þannig að upplýsingar um hann verða varðveittar sem hluti af búsetusögu Hafnarfjarðar.

Vegagerðin – Höfuðborgarsvæði, Cecilía Þórðardóttir

Samkvæmt Vegalögum nr. 80/2007 er veghelgunarsvæði 30 m breitt til hvorrar handar frá miðlínu stofnvega en 15 m frá miðlínu annara þjóðvega. Framkvæmdir innan veghelgunarsvæðis eru ávallt háðar leyfi frá Vegagerðinni.

Vegagerðin í samráði við Hafnarfjarðarkaupstað reisti girðingu meðfram Reykjanesbraut á reit SL4 vegna tíðra þverana gangandi yfir Reykjanesbraut til að sækja þjónustu og verslun á Ásvöllum. Á móts við svæðið eru nú þrjár göngubætur yfir/undir Reykjanesbraut á innan við eins km löngum vegkafla.

Vegagerðin leggur áherslu á að hönnun hverfisins taki mið af því að gönguleiðir verði greiðar að þessum þverunum og að ekki verði gert ráð fyrir fleiri þverunum yfir Reykjanesbraut á þessu svæði. Einnig fer Vegagerðin fram á að girðingin muni halda sér eða önnur sett í hennar stað sem kemur í veg fyrir aðgengi gangandi yfir Reykjanesbraut þar sem ekki eru göngubætur.

Greining á hljóðvist fyrir reitinn hefur sýnt fram á að án aðgerða mun hávaði reiknast yfir viðmiðunarmörkum við hús sem snúa að Reykjanesbraut. Leggur ráðgjafi til að hljóðmön meðfram Reykjanesbraut sé hækkuð um 2.5-2.8m að lágmarki. Vegagerðin bendir því á að liður b í 18. Grein Vegalaga nr. 80/2007 segir að ef byggð er skipulögð að þjóðvegi sem fyrir er skal sveitarfélag bera allan kostnað við mannvirki sem nauðsynlegt er að setja við veg til að skýla byggð við umferðarhávaða.

Tryggja þarf að jarðvegsvinna á reitnum muni ekki hafa neikvæð áhrif á burðarþol Reykjanesbrautar. Vegagerðin óskar eftir samvinnu við skipulag reitsins vegna nálægðar við Reykjanesbraut.

Svar: Þökkum ábendingarnar, ekki er gert ráð fyrir nýjum þverunum yfir Reykjanesbraut. Girðingin við Reykjanesbraut mun halda sér að mestu leyti. Þó verða gerðar breytingar á þeim köflum þar sem mönin verður hækkuð, í samræmi við ráðleggingar EFLU, og fellur sá kostnaður á sveitarfélagið.

Hafnarfjarðarbær mun áfram eiga í góðu samstarfi við Vegagerðina og taka tillit til framkominna athugasemda við gatnahönnun, við undirbúning framkvæmda og á framkvæmdatíma.

Míla - Bragi Már Bragason



Hafnarfjörður

Míla gerir engar athugasemdir við fyrirhugað skipulag.

Við óskum eftir að haft verði samband við okkur tímanlega áður en til framkvæmda kemur ef ske kynni að við vildum taka þátt í þeim.

Svar: Samráð verður haft við Mílu þegar til framkvæmda kemur.

Veitur - Þór Tjörvi Þórssón

Veitur hafa farið yfir tillöguna og vilja benda á að með tilkomu nýrra lóða mun þurfa að leggja nýtt dreifikerfi.

Jafnframt liggur dreifilögn hitaveitu í gegnum fyrirhugaða byggð og gera þarf ráð fyrir færslu hennar vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar. Sækja þarf um færslu lagnarinnar til Veitna með góðum fyrirvara og er kostnaður vegna færslu lagna á kostnað þess sem óskar eftir færslunni.

Veitur leggja áherslu á áframhaldandi gott samráð varðandi hönnun, tímasetningu og umfang framkvæmda.

Svar: Gert verður ráð fyrir að sótt verði um færslu lagnarinnar til Veitna með tilskildum fyrirvara. Áfram verður leitast við að tryggja samráð vegna þeirrar vinnu sem framundan er.

Hjalti Thomas Houe, íbúi

Ég vil lýsa yfir áhyggjum mínum og koma með ábendingar varðandi fyrirhugaða byggð við Lyngbarð:

Samgöngur og snjór/ís: Það er alveg ljóst að það þarf að breikka Lyngbarð ef það á að byggja meira við götuna. Eins og staðan er í dag er ekki hægt að mæta bíl ef öðrum bíl hefur verið lagt upp við stéttina. Þetta er auk þess mjög snjóþungt svæði og á veturna þurfa bifreiðar oft að taka smá “tilhlaup” til að komast yfir ísinn í brekkunni.

Vindhviður og skipulag: Suðaustanáttin er mjög sterk þarna og það er tæpast æskilegt að reisa átta hús svona þétt upp að hvort öðru, þar sem það mun eflaust skapa vindgöng. Það virðist eins og markmiðið hafi hreinlega verið að koma fyrir sem flestum lóðum án þess að hugsa almennilega um núverandi íbúa og þá byggð sem fyrir er.

Ég skora á ykkur að endurhugsa skipulagið á Lyngbarði. Þetta er yndisleg gata og það væri mikil eftirsjá ef þessar framkvæmdir myndu skemma hana.

Svar: Þakkað er fyrir ábendingarnar.

Samgöngur og snjór/ís: Þar sem Lyngbarð er botnlangagata með fáum húsum er ekki mikil umferð um hana, ekki er gert ráð fyrir mikilli umferðaraukningu um götuna við fjölgun lóða á svæðinu. Í gildandi deiliskipulagi er ekki gert ráð fyrir bílastæðum meðfram akbrautinni og má ekki leggja þar. Í tillögunni er gert ráð fyrir tveimur bílastæðavösum með samtals fimm almennum bílastæðum og gangstétt sunnan megin við götuna. Bílastæði fyrir fyrirhugaðar íbúðir verða innan lóða þeirra. Akbrautin í Lyngbarði er 6 m breið, sem er sambærileg breidd tvístefnugatna í íbúðahverfum. Sambærileg dæmi um götur með gangstéttum beggja vegna má finna á Völlum (t.d. við Drekaelli, Glitvelli og Kvistavelli).

Vindhviður og skipulag: Í deiliskipulagi er gert ráð fyrir 8 m fjarlægð milli byggingarreita og möguleika á fjölbreyttri útfærslu bygginga. Meginhús skulu vera með mænispaki og heimilt er að bæta við



Hafnarfjörður

kvistum. Bílskúrar og viðbyggingar verða lægri og með flötu þaki. Staðsetning húsa/bílskúrar er frjálss innan byggingarreits. Með þessu skapast fjölbreytt form byggingarkroppa sem geta haft áhrif á vindstreymi og draga úr líkum á að vindgöng myndist. Lóðarhafar munu geta bætt við gróðri, skjólveggjum og öðrum útfærslum sem geta aukið skjól á lóðunum. Einnig er gert ráð fyrir trjágróðri meðfram göngustíg sem getur dregið úr vindhraða og bætt skjól á svæðinu. Mörg íbúðasvæði í Skarðshlíð og Áslandi búa við sambærilegar aðstæður, þar sem þau eru hátt í landi og snúa í sömu átt.

Ekki er vitað til þess að svæðið sé snjóþyngra en önnur sambærileg svæði. Hægt er að safna snjó á opnu grænu svæði sunnan við snúningshaus götunnar.

Sveinn Ísak Kristinsson, íbúi

Umsögn varðar mál: Breyting á Deiliskipulagi Hvaleyrarholts suðausturs, íbúðabyggð á Þorlákstúni Samgöngumiðstöð á Tjarnarvöllum á að opna hinum megin við Reykjanesbrautina, steinsnar frá þessu uppbyggingarsvæði. Það er kjörið tækifæri að teygja strætóleið 21 yfir Þorlákstúnið og Reykjanesbrautina að samgöngumiðstöðinni og láta hana jafnvel halda áfram að íþróttamiðstöðinni í Hamranesi. Ef uppbygging á Þorlákstúni verður eins og teiknað er mun strætó aldrei komast yfir þorlákstúnið að samgöngumiðstöðinni en mögulega verður leið 21 að borgarlínuleið einn daginn og það væri synd að tengja hana ekki við kjarnastöð. Samgöngumiðstöðin mun vera kjarnastöð borgarlínu og þar mun einnig hraðvagnakerfi eða lest milli BSÍ og Keflavíkur stoppa. Þá verður vegalengdin til Reykjavíkur mikið styttri og ávallt er best að vera með þetta byggð nálægt samgöngumiðstöðvum. Ef af lestinni verður gæti ferðatíminn í miðbæ Reykjavíkur verið 10 mínútur eða minna og það ætti að nýtast sem flestum, ekki bara fáum íbúum sérþýla. Tjarnarvellir og nærliggjandi svæði eru skráð sem miðsvæði á aðalskipulagi en þar eru stórir vinnustaðir, íþróttasvæði og mikil þjónusta. Væri ekki sniðugt að hanna svæðið þannig að sem flestir geti búið þar? Stór hluti þess er í dag þakinn bílastæðum ofanjarðar svo möguleikarnir til að lyfta svæðinu upp eru endalausir. Hvernig vilja bæjaryfirvöld að innkoman á vellina og Þorlákstún líti út eftir 30 ár? Ég hvet bæjaryfirvöld til að hugsa til framtíðar. Munu skipulagsyfirvöld sjá eftir þessu svæði upp við mögulega lestarstöð sem nýtist ekki nógu vel því „catching radius“ stöðvarinnar er að mestu sérþýli í dreifðri byggð? Ég læt fylgja með teikningar með tillögum að uppbyggingu miðbæjar sem heldur samt í útivistarsvæðin. Áður en ráðist er í uppbyggingu er vert að hugsa hvernig byggð við viljum þarna þegar bærinn hefur teygt sig lengra út og þetta svæði er orðið miðsvæði. Staðsetningin hentar mögulega illa í dag fyrir fjölbýlishús hærri en tvær hæðir vegna hljóðvistar. Ég legg fram þá tillögu að setja Reykjanesbrautina í göng frá gatnamótum Krýsuvíkurvegar að Góu, en þá losnar svæðið sem sker nú bæinn í tvennt undir fjölbreytta byggð í góðri tengingu við græn svæði. Ef það er ekki raunhæft eða of dýrt, væri mögulega sniðugt að setja Reykjanesbrautina í stökk á þessum kafla í kringum samgöngumiðstöðina, svo hljóðvist verði ekki lengur vandamál. Hér er tillaga mín að framtíðarskipulagi svæðisins ef Reykjanesbraut fer í stökk eða göng. Ef vilji er fyrir sérþýlum á svæðinu þrátt fyrir fyrirhugaða samgöngumiðstöð væri samt vert að athuga það að gera ráð fyrir akvegi, mögulega sérakrein strætó/borgarlínu sem teygir leið 21 að samgöngumiðstöðinni.



Hafnarfjörður

Fylgiskjöl:

Verkefni 1: Endurnýðnun strætókerfis, Reykjanesbraut í göng og nyr miðbær á völlum



Nýr Miðbær á völlum

Hönnun mást við það að Reykjanesbraut sé komin í göng og endurnýðnun strætókerfis og fæðist frá tillopi að samgöngumálstöð á Tjarnavöllum þar sem trafðingin milli BSI og Kópavákur stoppar. Það verður hraðvegur eða lest sem leiðir til Reykjavíkur stíttar vaxandi og skólastarfsins og að endurnýðningu í vettina sem mátti vera betur hönnuð. Með þessari tillopi verður nýr miðbær í Hafnarfirði þar sem býur yfir byggja gata stítt vaxandi og afþreyingu í umhverfi á mæltum skála. Eftir nýr þar byggja gata stítt vaxandi og afþreyingu í umhverfi á mæltum skála. Eftir nýr þar byggja gata stítt vaxandi og afþreyingu í umhverfi á mæltum skála.



Verkefni 1: Endurnýðnun strætókerfis, Reykjanesbraut í göng og nyr miðbær á völlum

Reykjanesbraut í göng undir Hafnarfjörð

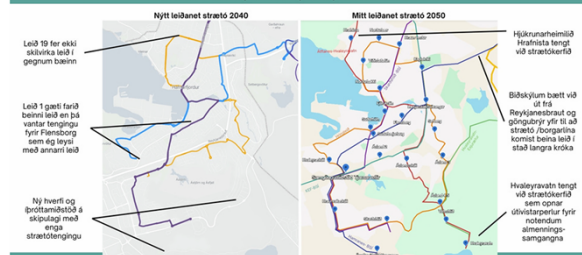
Það er til áttugunum að setja hluta Reykjanesbrautar í göng undir Hafnarfjörð og að byggja nýr umferðarhúsið við nýr hvern og tæknistöðu. Þá kemur allt vegþingarnasæði Reykjanesbrautar og fjárfestingar hluta Reykjanesbrautar í göng undir Hafnarfjörð fyrir hvern og tæknistöðu. Þá kemur allt vegþingarnasæði Reykjanesbrautar og fjárfestingar hluta Reykjanesbrautar í göng undir Hafnarfjörð fyrir hvern og tæknistöðu.



Verkefni 1: Endurnýðnun strætókerfis, Reykjanesbraut í göng og nyr miðbær á völlum

tillaga að framtíðar leiðaneti strætó

Þetta strætónet sem tengist við net borgarinnu sem fara sem beinasta leið



Svar: Þakkað er fyrir ábendingar, góða hugmyndavinnu og framlag til málsins. Aðalskipulag Hafnarfjarðar 2025-2040 sem er í kynningarferli geri ráð fyrir samgöngumiðstöð á Tjarnavöllum en vinnan við þorlákstún hófst fyrir mörgum árum.

Tekið er undir mikilvægi þess að skipulag taki mið af þróun almenningssamgangna og að byggð nýtist vel í tengslum við mikilvæga samgönguinnviði. Við mótnun tillögunnar var meðal annars litið til tengsla við núverandi byggð í Hvaleyrarholti, ásýndar svæðisins, umhverfisáhrifa og eftirspurnar eftir sérþýlishúsaloðum. Í greinargerð deiliskipulagsins, í kafla um umhverfisáhrif, er fjallað um þá valkosti sem skoðaðir voru við mótnun tillögunnar.

Varðandi almenningssamgöngur er rétt að benda á að þróun leiðakerfis Strætó og innleiðing Borgarlínu getur haft áhrif á framtíðarfyrirkomulag samgangna á svæðinu. Slík útfærsla liggur þó ekki fyrir á þessu stigi.

Niðurstaða:

Fleiri breytingar umfram breytingar vegna athugasemda. Vinna við gatnahönnun hófst hjá VSB. Við yfirferð hönnunargagna kom í ljós að ekki hafði verið tekið nægilegt tillit til stofnstígs fyrir gangandi og hjólandi. Ekki er æskilegt að stofnstígurinn verði felldur inn í gatnakerfið, heldur að tryggð verði greið og bein tenging með breiðri stofnleið frá brúnni yfir Reykjanesbraut. Jafnframt var bent á að stígurinn sem liggur frá leikvöllinum niður hlíðina væri of brattur og því leitað leiða til að draga úr halla hans.

Tillagan hefur verið uppfærð eftir kynningartíma og breytingar á uppdraetti eru eftirfarandi:

- lega göngu- og hjólaleiða/stíga endurskoðuð og breytt
- gatan Þorlákstún lengd til austurs
- lóðir og byggingarreitir voru aðlagðir með tilliti til legu stíga og gatna
- lóðir við Lyngbarð dregnar inn til austurs
- Snúningshaus við Lyngbarð minnkaður
- kvaðir vegna mana og lagna bætt við



Hafnarfjörður

- staðsetning bílastæða innan lóðar sýnt ásamt línu fyrir bílskúr sem táknar 7m fjarlægð frá lóðarmörkum
- almennum bílastæðum bætt við Þorlákstún
- veitulóð bætt við sunnan við Þorlákstún
- heimild fyrir regnvatnslausn, s.s. neðanjarðar geymslukassa, bætt við.
- mörk deiliskipulagsbreytingarinnar breytt í samræmi við deiliskipulagsafmörkun fyrir Reykjanesbraut

Breytingar í greinargerð:

- Bætt við í greinargerð deiliskipulags, kafli 2.1 Minjar og saga, upplýsingar um kartöflukofann verði skráðar og varðveittar áður en hann verður rifinn.
- Gert er grein fyrir stofnstíg og regnvatnslausn í kafla 4.1
- minniháttar leiðréttingar, t.d. leiðréttingar á lóðarstærðum

Lagt er til að tillagan verði samþykkt með þeim breytingum sem að framan greinir.