



Viðtakandi: Umhverfis- og skipulagsráð

Sendandi: Skrifstofa samgangna og borgarhönnunar

Reykjavík, 24. júní 2026

USK24090025

TILLAGA

Aðgerðaáætlun í kjölfar kortlagningar hljóðvistar

Lagt er til að umhverfis- og skipulagsráð samþykki meðfylgjandi tillögu að aðgerðaáætlun gegn hávaða í Reykjavík.

Greinagerð: Niðurstöður kortlagningar umferðarhávaða voru kynntar á fundi ráðsins, 11. september 2024, og rýndar af viðkomandi fagaðilum. Í kjölfarið var unnin aðgerðaráætlun gegn hávaða. Um er að ræða endurskoðun á fyrri aðgerðaráætlun 2018-2023.

Skv. reglugerð 1000/2005 skal birta hávaðakort og aðgerðaráætlun almenningi og öðrum hagaðilum til að koma sínum athugasemdum á framfæri. Aðgerðaráætlunin var kynnt á fundi umhverfis- og skipulagsráðs þann 29. apríl 2026 og í kjölfarið í samráðsgátt Reykjavíkur frá 6. maí 2026 til 3. júní 2026. Fjögur álit bárust. Þau fylgja með hjálagt.

- Baldvin Fannar Guðjónsson**
Lýsir miklum og stöðugum umferðarhávaða frá Kringlumýrarbraut sem hefur aukist á undanförunum árum og hefur áhrif á svefn og umhverfi, m.a. í Öskjuhlíð og Fossvogskirkjugarði.
- Hilmar Sigurðsson f.h. Húsfélags Skaftahlíð 12–22**
Gagnrýnir skort á aðgerðum við Miklubraut þrátt fyrir áratugalangar kvartanir. Bendir á mjög hátt hljóðstig og leggur til aðgerðir á borð við hraðalækkun og hljóðveggi.
- Guðmundur Jónsson**
Lýsir hávaða frá stórum umferðargatnamótum og vísar í mælingar sem sýna að hljóðstig sé yfir viðmiðunarmörkum. Kallar eftir hljóðvörnum og forgangsröðun svæðisins.
- Vegagerðin**
Gerir ekki athugasemdir við áætlunina en bendir á að taka þurfi mið af fyrirhuguðum samgönguverkefnum (t.d. stokkar og vegaf framkvæmdir) við mat á aðgerðum.

Innsend álit leggja áherslu á að framkvæmd og framfylgd áætlunar muni skila þeim árangri í sem lagt er upp með, eftir þeirri kortlagningu sem liggur til grundvallar niðurstöðu fyrir aðgerðaráætlun um jákvæð áhrif á hljóðvist í borginni. Eftir samráð í samráðsgátt þykir ekki sérstök ástæða til breytinga á aðgerðaráætlun og stendur hún því óbreytt eftir lögbundið samráð við íbúa úr samráðsgátt.



Reykjavík



Verði erindið samþykkt er óskað eftir því að það verði áframsent til borgaráðs til frekari afgreiðslu.

Virðingarfyllt,
Kristinn Jón Eysteinnsson
Deild samgangna

Hjálagt: 1) Aðgerðaáætlun gegn hávaða Reykjavík
2) Athugasemdir og álit úr samráðsgátt Reykjavíkurborgar.



Aðgerðaáætlun gegn hávaða

Reykjavík

Júní 2026



Efnisyfirlit

1	INNGANGUR	5
1.1	Borgarstjórn Reykjavíkur	5
1.2	Sveitarfélagið	5
1.3	Hávaðavaldar í Reykjavíkurborg	6
2	LAGAUMHVERFI HÁVAÐAKORTLAGNINGARINNAR	7
3	ÞÁTTTAKA ALMENNINGS	8
4	YFIRLIT UM NIÐURSTÖÐUR HÁVAÐAKORTLAGNINGAR	9
4.1	Umferðarhávaði	9
4.2	Umferðarhávaði við skóla og leikskóla	10
4.3	Iðnaðarhávaði	10
5	AÐFERÐIR TIL AÐ DRAGA ÚR HÁVAÐA	12
5.1	Byggingatæknilegar lausnir	12
5.2	Hljóðmanir/veggir	12
5.3	Nýskipulag	12
5.4	Umferðarstýring	13
5.5	Hljóðgjöf vegna umferðar	13
5.6	Umhverfisvænir ferðamátar	13
5.7	Upplýsingamiðlun	13
6	MÓTVÆGISAÐGERÐIR Á ÁRUNUM 2018-2023	14
6.1	Hljóðvarnir við vegi	14
6.2	Byggingartæknilegar lausnir	14
6.3	Umferðarstýringar og umhverfisvænir ferðamátar	14
7	AÐGERÐAÁÆTLUN FYRIR REYKJAVÍKURBORG 2023-2028	16
7.1	Hljóðvarnir við vegi	16
7.2	Umferðarhávaði innandyra	17
7.3	Skólar og leikskólar	18
7.4	Opin svæði og kyrrlátsvæði	18
8	KOSTNAÐUR OG FJÁRMÖGNUN	19
9	LANGTÍMA STEFNUMÖRKUN OG EFTIRFYLGNI	20
10	HELSTU NIÐURSTÖÐUR AÐGERÐAÁÆTLUNAR	21

1 Inngangur

Tilskipun Evrópusambandsins um umhverfishávaða (2002/49/EC) var innleidd á Íslandi með reglugerð um kortlagningu hávaða og aðgerðaáætlanir nr. 1000/2005. Samkvæmt reglugerðinni skal kortleggja hávaða og útbúa aðgerðaáætlanir fyrir þéttbýlissvæði með yfir 100.000 íbúa og vegna hávaða frá stórum vegum með ársdagsumferð yfir 8.000 ökutæki (3 milljónir ökutækja á ári).

Aðgerðaáætlun þessi þjónar hlutverki fyrir Reykjavíkurborg og íbúa hennar ásamt því að vera skilagagn til Umhverfisstofnunar og Evrópusambandsins. Aðgerðaáætlunin er unnin út frá niðurstöðum kortlagningar hávaða 2022.

1.1 Borgarstjórn Reykjavíkur

Borgarstjórn starfar skv. II. kafla sveitarstjórnarlaga nr. 138/2011 og samþykkt um stjórn Reykjavíkurborgar og fundarsköp borgarstjórnar nr. 1020/2019 sbr. 9. gr. laganna.

Hlutverk og verksvið borgarstjórnar skv. 8. gr. sveitarstjórnarlaga er að fara með stjórn Reykjavíkurborgar samkvæmt ákvæðum sveitarstjórnarlaga og annarra laga.

Borgarstjórn hefur ákvörðunarvald um nýtingu tekjustofna Reykjavíkurborgar og um framkvæmd þeirra verkefna sem sveitarfélagið annast. Hún skal sjá um að fylgt sé ákvæðum laga um sveitarstjórnarmál, reglugerðum og samþykktum Reykjavíkurborgar. Þá getur borgarstjórn ályktað um hvert það málefni sem hún telur að varði Reykjavíkurborg.

Borgarstjórn er skipuð 23 borgarfulltrúum og jafnmörgum til vara, kjörnum af kosningabærum íbúum Reykjavíkur, skv. kosningarlögum nr. 112/2021. Kjörtímabil borgarstjórnar er fjögur ár.

1.2 Sveitarfélagið

Íbúafjöldi í Reykjavík 1. janúar 2023 var 139.875 sem bjuggu í rúmlega 57.000 íbúðum.

Fylgst hefur verið með hávaða í borginni síðan 1980, en hávaði í borgarumhverfi sem sérstakt vandamál eða áhyggjuefni á sér ekki langa sögu. Reykjavíkurborg hefur veitt eigendum íbúða styrki til aðgerða á gluggum frá árinu 1996 til 2024 þar sem hljóðstig frá bílaumferð er yfir L_{Aeq24} 65dB.

1.3 Hávaðavaldar í Reykjavíkurborg

Þær götur þar sem umferðarpungi er mestur í Reykjavík eru að nokkru leyti stofnbrautir í umsjón Vegagerðarinnar fyrir hönd ríkisins og ber Vegagerðin sem veghaldari ábyrgð á kortlagningu umferðarhávaða frá þeim. Aðrir vegir eru í umsjón Reykjavíkurborgar sem veghaldara og ber Reykjavíkurborg ábyrgð á kortlagningu umferðarhávaða frá þeim.

Umtalsverður hávaði berst einnig frá flugumferð um Reykjavíkflugvöll, en hann er undanskilinn aðgerðaáætlun þessari. Fjöldi flughreyfinga á Reykjavíkflugvelli er nokkuð breytilegur milli ára. Á tímabilinu 2018-2022 voru flughreyfingar um 17.400 – 44.200. Reykjavíkflugvöllur starfar eftir starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, sem gildir frá 2016-2024. Samkvæmt starfsleyfinu skal reikna hávaðamengun skv. L_{den} hávaðavísi fyrir heildar ónæði.

2 Lagaumhverfi hávaðakortlagningarinnar

Hávaðamörk fyrir hávaða frá umferð, atvinnustarfsemi o.fl. er skilgreind í *Reglugerð um hávaða* nr. 724/2008¹. Á það við hvort heldur sem um er að ræða breytingar á umferðaræð, uppbyggingu nýrra hverfa eða breytingar á þegar byggðum svæðum. Viðmiðunargildi fyrir íbúðabyggð vegna umferðarhávaða er samkvæmt reglugerð um hávaða $L_{Aeq,24h}$ 55 dB við opnanlega glugga. Viðmiðunargildi um hávaða innanhúss er $L_{Aeq,24}$ 30 dB og miðast það við lokaða glugga en opnar loftrásir.

Vegna kortlagningar hávaða skv. tilskipun EU 2002/49/EC, var gefin út reglugerð nr. 1000/2005². Samkvæmt henni ber að kortleggja hávaða með öðrum hávaðavísi (L_{den} í 4 m hæð) en kveðið er á um í Reglugerð um hávaða nr. 724/2008 (L_{Aeq} í 2 m hæð), en hávaðavísirinn L_{den} felur í sér aukið vægi fyrir umferð á kvöldin (+5 dB) og á næturnar (+10 dB). Hávaðavísirinn L_{den} er vegið meðaltal að degi-kvöldi-nóttu á meðan að L_{night} er einungis að nóttu.

Hafa ber í huga þegar kort eru skoðuð, að munurinn á milli hávaðavísanana tveggja getur verið þónokkur. Gullitað svæði, þar sem hljóðstig mælist á bilinu 55-60 dB, á L_{den} korti getur vel verið innan marka (<55 dB) á L_{Aeq} korti sem stenst kröfur reglugerðar um hávaða 724/2008. Mismunurinn á þessum tveim hávaðavísimum við íslenskar aðstæður er alla jafna 3 - 4 dB, mismunandi eftir tegund gatna og umferðadreifingu. L_{den} gefur þó í öllum tilfellum hærra gildi en L_{Aeq} . Samkvæmt reglugerð 1000/2005 er aðeins reiknað hljóðstig utandyra, en ekki innandyra, en ákvæði eru um hvort tveggja í reglugerð nr. 724/2008.

¹ <http://www.reglugerd.is/interpro/dkm/WebGuard.nsf/key2/724-2008>

² <http://www.reglugerd.is/interpro/dkm/WebGuard.nsf/key2/1000-2005>

3 Þátttaka almennings

Aðgerðaáætlun þessi mun vera til kynningar á tímabilinu 6. maí – 3. júní, og verður borgarbúum og öðrum hagsmunaaðilum gefinn kostur á að gera skriflegar athugasemdir við áætlunina. Að loknum kynningartíma mun Reykjavíkurborg taka athugasemdir sem borist hafa til umfjöllunar og gera breytingar á aðgerðaáætluninni ef ástæða þykir til. Gerð verður samantekt um þátttöku almennings sem innifelur upplýsingar um allar athugasemdir sem bárust ásamt meðhöndlun þeirra.

Niðurstöður kortlagningar hávaða eru birtar á vef Umhverfis- og orkustofnunnar.

Drög þessi að aðgerðaáætlun voru samþykkt til kynningar borgarbúum og öðrum hagsmunaaðilum í skipulags- og samgönguráði Reykjavíkurborgar þann 29. apríl .

Aðgerðaáætlunin var til kynningar almenningi á vef Reykjavíkurborgar á tímabilinu frá 6. maí til 3. júní 2026. Að lokinni kynningu og að teknu tilliti athugasemda var aðgerðaráætlunin samþykkt í skipulags- og samgönguráði þann X. júní 2026 og í borgarstjórn X.X.2026.

4 Yfirlit um niðurstöður hávaðakortlagningar

Hávaðakortlagning gatna í Reykjavík er samvinnuverkefni Vegagerðarinnar og borgarinnar þar sem stærstu vegirnir eru í eigu Vegagerðarinnar. Þjóðvegir/stofnbrautir innan borgarinnar, Miklabraut/Vesturlandsvegur, Sæbraut, Kringlumýrarbraut, Bústaðarvegur og Hringbraut, auk fleiri vega, eru í umsjá Vegagerðarinnar. Þessir vegir eru helstu uppsprettur hávaða í borginni og er Vegagerðin ábyrg fyrir hávaðakortlagningu frá þeim. Reykjavíkurborg ber á hinn bóginn ábyrgð á annarri hávaðakortlagningu innan borgarmarkanna.

Niðurstöður hávaðakortlagningar fyrir Reykjavíkurborg má sjá á heimasíðu Umhverfistofnunnar³.

4.1 Umferðarhávaði

Samkvæmt reglugerð nr. 1000/2005 skal meta þörf á endurskoðun hávaðakorta á fimm ára fresti. Hér er stuðst við síðustu uppfærslu kortanna sem gerð var árið 2022. Hávaði var reiknaður við alla vegi og götur í þéttbýli þar sem umferð fer yfir 3 milljón ökutæki á ári, eða 8000 ársdagsumferð (ÁDU). Niðurstöður hávaðakortlagningarinnar gefa upplýsingar um hversu margar íbúðir og íbúar verða fyrir áhrifum vegna umferðarhávaða. Hávaði er mestur í íbúðabyggð frá þjóðvega- og stofnbrautakerfi í borginni.

Hávaði frá umferð, reiknaður sem L_{den} í 4 m hæð yfir jörðu, er á milli 55-75 dB utan við íbúðir hjá um 22.600 íbúum og þar af yfir 65 dB hjá um 2.500 íbúum. Hávaði reiknaður sem L_{night} í 4 m hæð yfir jörðu, er á milli 50-65 dB utan við íbúðir hjá um 5.500 íbúum og yfir 60 dB hjá um 150 íbúum.

Mikill fjöldi íbúðabygginga á Íslandi er aðeins á einni hæð, og því er ekki talið rétt að miða vinnu aðgerðaáætlana við niðurstöður hávaðakorta í 4 m hæð. Reglugerð um hávaða gerir þess vegna kröfu til hljóðstigs í 2 m hæð yfir jörðu, einnig miða umhverfismörk á Íslandi við hávaðavísinn L_{Aeq} , en hann gefur í öllum tilfellum lægra hljóðstigsgildi en L_{den} . Þetta tvennt var haft í huga við vinnslu aðgerðaráætlunarinnar.

Hljóðvarnir eru nú þegar við stóran hluta þeirra vega og gatna sem umferð er mikil, en hljóðskermun þeirra miðast fyrst og fremst við að draga úr hljóðstigi í 2 m hæð yfir jörðu. Í nýrri húsum er auk þess farið eftir reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Sé reiknaður hávaði í deiliskipulagi yfir leyfilegum mörkum, þrátt fyrir mótvægisaðgerðir milli hávaðaupsprettu og íbúðabyggðar, eru settar kvaðir á viðkomandi hús, t.d. a.m.k. ein hljóðlát hlið og um notkun hljóðvarnarglers, svalalokana og/eða hljóðdeyfðra loftrása.

Niðurstöður hávaðakortlagningarinnar fyrir Reykjavíkurborg má eins og áður kom fram sjá á heimasíðu Umhverfisstofnunnar³. Þar má nálgast hvoru tveggja hávaðakort sem og greinagerðir þeim tengdar. Hér að neðan má sjá yfirlitsmynd af þeim svæðum sem voru reiknuð árið 2022 í 4 m hæð.

³ <https://www.ust.is/hringrasarhagkerfi/hollustuhaettir/havadi-og-hljodvist/#Tab6>



MYND 1 Hávaðakort af Reykjavíkurborg, reiknað árið 2022 sem L_{den} í 4 m hæð yfir jörðu.

4.2 Umferðarhávaði við skóla og leikskóla

Niðurstöður hávaðakortlagningar sýna að um það bil 6 skólar eða leikskólar verða fyrir hávaða L_{den} yfir 55 dB og þar af er 1 sem verða fyrir hávaða L_{den} yfir 65 dB. Hafa ber í huga að talningin tekur aðeins til hversu margar byggingar sem hýsa starfsemi leikskóla eru a.m.k. að hluta til á svæði þar sem L_{den} er yfir 55 dB. Í einhverjum tilvikum geta tvö hús tilheyrt sama leikskóla og því verið talin tvisvar. Talningin gefur ekki til kynna hversu stór hluti af útisvæði hvers skóla eða leikskóla er útsett fyrir hávaða.

4.3 Iðnaðarhávaði

Hávaði vegna atvinnustarfsemi í íbúðahverfum í Reykjavíkurborg tengist helst starfsemi á hafnarsvæðum. Ekki er kortlagður hávaði frá öðrum iðnaðarsvæðum í Reykjavíkurborg, þar sem ekki er talin hætta á að hljóðstig frá þeim sé yfir þeim viðmiðunarmörkum sem hér eru til grundvallar.

Í umhverfismatsskýrslu um þróun Sundahafnar 2021 var skoðað hvaða áhrif það myndi hafa ef komið yrði á rafmagnstengingu skipa. Reiknað var með óbreyttu hljóðstigi frá löndunarkrönum. Rafmagnstenging muni ekki eiga við skip sem leggja að Skarfabakka. Samanburður gaf að hugsanleg hljóðstigslækkun yrði 1 til 2 dB í Sunda- og Vogahverfi og Grafarvogi. Minnstu áhrifa gætir í hverfinu næst Skarfabakka þar sem ekki er gert ráð fyrir rafmagnstengingu skipa þar. Skv. skýrslunni er vöktun hljóðstigs talin ein mikilvægt og notaða til að ákveða til hvaða mótvægisáðgerðar hægt a' gtrípa til. Vöktunin getur hjálpað til við að halda hljóðstigi í nærliggjandi íbúðahverfum innan viðmiðunarmarka hávaðareglugerðar. Vöktun á hljóðstigi hefur bein áhrif á vinnulag og vinnutíma fyrirtækja í Sundahöfn þar sem

upplýsingar berast þeim í rauntíma þegar hljóðmælingar fara yfir þau mörk sem sett eru. Einnig getur vöktunin nýst þegar um er að ræða kvartanir frá íbúum fyrir ákveðin tímabil.

Árið 2022 var landtenging gámaskipa í Sundahöfn tekin í notkun. Landtengingin í Sundahöfn gerir það að verkum að nú er hægt að landtengja stærstu flutningsskip Eimskips við rafmagn þegar þau eru í Sundahöfn í stað þess að keyra ljósavélar sem ganga fyrir olíu. Landteningar draga úr útblæstri loftmengandi efna og bæta hljóðvist.

Hávaðaútbreiðslan fyrir hafnarstarfsemi við tvær stærstu hafnirnar í Reykjavík var skoðuð út frá skýrslum sem Faxaflóahafnir létu útbúa árið 2015 og 2021. Fjöldi íbúa er metinn 0, sem verða fyrir hávaða L_{den} yfir 55 dB frá atvinnustarfsemi. Fjöldi íbúa er metinn 100, sem verða fyrir hávaða L_n yfir 50 dB frá atvinnustarfsemi.

5 Aðferðir til að draga úr hávaða

Hægt er að stemma stigu við hávaða og hávaðadreifingu með stefnumörkun hlutaðeigandi stjórnvalda. Ýmsar leiðir eru færar hvað þetta varðar og því sumpart spurning um áherslur í ákvörðun stjórnvalda.

Mögulegt er að beita aðgerðum er varða hávaðauppsprettuna sjálfa, til að stemma stigu við umhverfishávaða og hávaðadreifingu. Þessar aðgerðir eru m.a.

- Umferðarskipulag (t.d. minnka umferðarmagn, minnka hraða, lækka hlutfall þungra ökutækja t.d. að nóttu til, velja hljóðlátt malbik o.fl.).
- Skipulag landnotkunar (t.d. færa hávaðasama starfsemi, ekki skipuleggja viðkvæma byggð næst stórum vegum o.fl.).
- Stuðla að umhverfisvænni ferðamátum.
- Skilgreina kyrrlát svæði.
- Huga að endurkasti hljóðs.
- Huga að afstöðu hljóðgjafa og byggðar/kyrrlátra svæða.
- Val á hljóðlátari uppsprettu. (t.d. hljóðlátari iðnaður eða iðnaðarsvæði breytt í athafnasvæði með verslunar- og skrifstofuhúsnæði).
- Aðgerðir eða hvatar sem byggja á reglum eða hagrænum atriðum (t.d. sektir fyrir hávaðamengun / styrkir fyrir hljóðeinangrandi aðgerðum).

5.1 Byggingatæknilegar lausnir

Í nýrri húsum er farið eftir reglugerð um hávaða nr. 724/2008, og ef reiknaður hávaði í deiliskipulagi fer yfir leyfileg mörk, þrátt fyrir mótvægisáðgerðir milli hávaðauppsprettu og íbúðabyggðar, eru settar kvaðir á viðkomandi hús t.d. um hljóðvarnargler, svalalokanir og/eða hljóðdeyfða loftun.

5.2 Hljóðmanir/veggir

Hljóðveggir og manir geta verið viðeigandi á íbúðasvæðum. Hljóðvarnir hafa áhrif á hljóðstigið bæði innan- og utandyra. Vel útfærður hljóðveggur getur gefið allt að 8-10 dB hljóðstiglækkun á útisvæði á 1. hæð utan við íbúðarhús.

5.3 Nýskipulag

Gott skipulag getur bæði dregið úr og komið í veg fyrir ónæði af völdum umferðarhávaða. Í nýjum framkvæmdum er fullt tillit tekið til krafna í Reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Framkvæmdir eru útreikningar á hljóðvist þar sem grunur leikur á að kröfur hávaðareglugerðar séu ekki uppfylltar. Er leitast til við að hanna mótvægisáðgerðir sem næst hávaðauppsprettu, t.d. í formi jarðvegsmana eða hljóðveggja. Notast er við hljóðísogandi fleti eftir þörfum. Með þéttingu byggðar skapast tækifæri til að skipuleggja landnotkun þannig að komið sé fyrir atvinnuhúsnæði sem næst umferðargötum sem myndi þannig skjól fyrir íbúðarhús fjær götunum.

Við deiliskipulagningu fyrir vegi, á nýbyggingarsvæðum sem og í eldri byggð er hljóðvist athuguð og mótaðar tillögur að mótvægisaðgerðum á þeim stöðum þar sem hávaði er yfir viðmiðunarmörkum. Samhliða vegaf framkvæmdum Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar hafa verið settar upp hljóðvarnir eftir því sem kröfur reglugerðar um hávaða hafa markað hverju sinni og eins og kemur fram í umhverfismati viðkomandi framkvæmda.

5.4 Umferðarstýring

Umferðarstýring getur m.a. snúist um lækkun umferðarhraða, takmörkun á umferð þungra ökutækja, lokun eða þrengingu gatna, víðari innheimtu bílastæðagjalda og uppsetningu forgangsakreina og/eða forgangsljósa fyrir almenningssamgöngur. Allt getur þetta haft áhrif á hávaða og dreifingu hans. Lækkun á umferðarhraða um 10 km/klst lækkar umferðarhávaða um allt að 2 dB (háð umferðarhraða). Helmingun umferðarmagns lækkar umferðarhávaða um u.þ.b. 3 dB.

5.5 Hljóðgjöf vegna umferðar

Þær hljóðuppsprettur sem hafa áhrif á umferðarhávaða eru hreyfill ökutækisins, dekkjabúnaður og vegyfirborðið. Eftirlit er haft með hljóðstigi frá bílvélum í árlegri skoðun ökutækja, sem gera þarf skv. lögum. Þá er fylgst með hljóðstigi frá dekkjum skv. alþjóðlegum stöðlum, en hávaði vegna vegyfirborðs er á ábyrð veghaldara og getur veghaldari haft áhrif þar á. Rannsóknir hafa sýnt að það að draga úr hávaða frá bílunum sjálfum er hagkvæmara en aðrar mótvægisaðgerðir svo sem hljóðvarnir við vegi, hljóðisogandi malbik eða byggingartæknilegar aðgerðir. Nagladekk eru annar áhrifavaldur á hávaða frá umferð. Mismunurinn sem mældur er við prófanir á milli einstakra dekkja nemur að meðaltali 6-8 dB. Aukið hlutfall rafbíla í umferðinni hefur helst áhrif til lækkunar hljóðstigs með umferðarhraða undir 30-40 km/klst, sem á við flest íbúðarhverfi borgarinnar.

5.6 Umhverfisvænir ferðamátar

Undanfarin ár hefur mikil vitundarvakning orðið gagnvart notkun umhverfisvænna ferðamáta, eins og reiðhjóla, sem samgöngumáta innan borgarinnar. Einnig hefur orðið aukning á notkun almenningssamganga í stað einkabílsins. Hvort tveggja hefur mjög jákvæð áhrif á umhverfið og þ.m.t. hljóðstig frá umferð. Í kjölfar þessa hafa stjórnvöld og sveitarfélög beitt sér fyrir bættum almenningssamgöngum sem og betri aðstöðu fyrir fótgangandi og hjólréiðafólk.

5.7 Upplýsingamiðlun

Upplýsingamiðlun til almennings um hljóð og aðgerðir gegn útbreiðslu hljóðs skiptir máli. Vegagerðin heldur meðal annars úti heimasíðu með matsáætlunum og kynningargögnum um sín verkefni. Umhverfis- og orkustofnun hefur einnig gefið út efni tengt hávaðaútbreiðslu og hljóðvist. Auk þess má nefna útgefið efni Rannsóknarstofu Byggingariðnaðarins. Upplýsingar má nálgast í gegnum slóðirnar hér að neðan:

<https://www.vegagerdin.is/vegagerdin/gagnasafn/skyrslur/flokkur-umhverfismat>

<https://www.vegagerdin.is/vegagerdin/sjalfbaerni/mat-a-umhverfisahrifum>

<https://www.ust.is/einstaklingar/umhverfi-og-heilsa/havadi/>

6 Mótægisaðgerðir á árunum 2018-2023

6.1 Hljóðvarnir við vegi

Á árunum 2018-2023 hafa verið settar upp hljóðvarnir á þremur svæðum í Reykjavíkurborg. Við Kringlumýrabraut vestanverða hafa verið reistir 2,5 m háir hljóðveggir sem hafa áhrif til hljóðstigslækkunar fyrir Stigahlíð 35 - 43 annars vegar og Stigahlíð 51 - 97 hins vegar. Við Miklubraut meðfram Rauðagerði hafa verið reistar margskonar hljóðvarnir. Meðal annars 1,2 m hár glerveggur á stoðvegg, 2,5 m há gabionhleðsla og timburveggur, auk 3,5-4,0 m hárrar gabionhleðslu. Við Norðlingavað hefur verið reist 3,5 - 4,0 m há jarðvegsmön til að minnka hljóðstig frá Breiðholtsbraut.

Áætlað er að framangreindar aðgerðir hafi haft áhrif til lækkunar hljóðstigs hjá u.þ.b. 1.400 íbúum, bæði í byggingum nær og fjær götunum sem um ræðir.

6.2 Byggingartæknilegar lausnir

Reykjavíkurborg hóf árið 1997 að veita fjárstyrki til úrbóta á hljóðvist til íbúa sem höfðu hljóðstig $L_{Aeq,24} > 65$ dB við húsvegg og gerðu allt fram til ársins 2023, þó með stuttu hlé frá 2010-2012. Úrbótum er ætlað að draga úr þeim fjölda íbúa sem búa við óviðunandi hljóðstig innanhúss $L_{Aeq,24} > 30$ dB. 1. janúar 2023 var móttöku umsókna tímabundið hætt til fjögurra ára, til 2027, í hagræðingaskyni. Umsóknir sem bárust fyrir þessa dagsetningu voru í gildi í 2 ár frá því að þær bárust, og var unnið úr umsóknum inn á árið 2023.

Íbúðir með jafngildishljóðstig hærra en $L_{Aeq,24}$ 65 dB er skipt í þrjá flokka og er fjárstyrkur breytilegur milli flokka (hærrí fjárhæð er veitt eftir því sem hljóðstigið er hærra).

Árið 1999 höfðu 371 íbúð sótt um úrbætur til borgarinnar og 173 íbúðir fengið fyrirheit um styrk. Árið 2009 höfðu ca. 1100 umsóknir borist um styrkveitingu til úrbóta og af þeim höfðu um 600 íbúðir uppfyllt skilyrði fyrir fjárstyrk frá borginni. Í þetta verkefni voru greiddar 180 milljónir á árabílinu 1997-2009.

Á árunum 2013-2018 voru 75 styrkumsóknir afgreiddar, samtals um 55 milljónir. Áætla má að með byggingartæknilegum aðgerðum hafi áhrif á hljóðstig innandyrna hjá um 200 íbúum.

Á árunum 2018-2023 voru 130 styrkumsóknir afgreiddar með styrkjum til íbúa. Styrkir þessir náðu til um 140 íbúða og voru samtals að upphæð um 84 milljónir að meðtöldum ráðgjafagreiðslum.

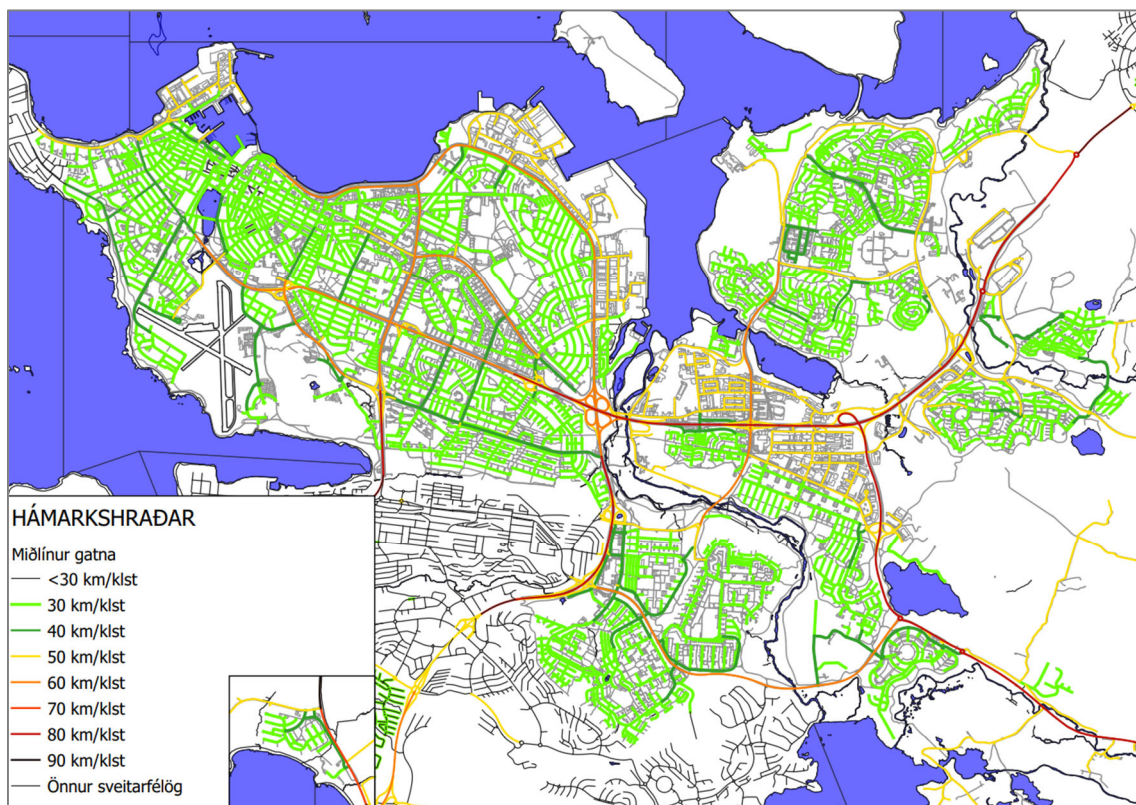
Samtals hafa frá upphafi verið afgreiddar 805 umsóknir með styrkjum til íbúa. Í þetta verkefni voru greiddar samtals 319 milljónir á árunum 1997-2023.

6.3 Umferðarstýringar og umhverfisvænir ferðamatár

Á fáeinum gatnamótum á höfuðborgarsvæðinu hafa verið sett upp forgangsljós fyrir almenningsvagna, eða sérstakar akstursleiðir/akreinar sem aðeins eru fyrir almenningsvagnum. Borgin hefur á síðustu árum verið að fjölga rafmagnsdrifnum strætisvögnum sem hefur áhrif til lækkunar hljóðstigs vegna þungra ökutækja. Árið 2023 voru

um 20 af af 140 vögnum strætó annaðhvort rafmagns- eða metanbílar. Árið 2020 var tímabundnum göngugötum breytt í göngugötur og stefnt er á að fjölga varanlegum göngugötum í miðborginni, t.d. Laugavegur. Settar hafa verið upp þrengingar, einstefnugötur, innheimta bílastæðagjalda útvíkkuð og umferð hópbifreiða verið takmörkuð í miðbæ Reykjavíkurborgar. Í september 2024 var ákveðið að útbúið skyldi safnstæði fyrir hópbifreiðar við Gömlu Hringbraut, ofan BSÍ, í stað stæðis við Hallgrímskirkju. Sýnt hefur verið framá að lækkun umferðarhraða á stofnbrautum, þar sem það á við, leiðir almennt til lækkunar á umferðarhávaða. Erfitt getur verið að meta árangur af framantöldum aðgerðum, gera má ráð fyrir því að þær hafi áhrif til lækkunar hljóðstigs frá umferð fyrir fjölda íbúa borgarinnar.

Tillaga að hámarkshraðaáætlun Reykjavíkur var samþykkt í skipulags- og samgönguráði og vísað til borgarráðs 2021. Markmið hennar er að stuðla að bættu umferðaröryggi í Reykjavík og koma í veg fyrir alvarleg slys á fólki í umferðinni. Lækkun hraða bætir öryggi, hljóðvist og stuðlar að betri lífsgæðum fyrir íbúa. Hraði var lækkaður í stórum hluta borgarinnar, í 30 eða 40 kílómetra á klukkustund, á götum þar sem hámarkshraði var áður 50 kílómetrar á klukkustund.



Einnig má gera ráð fyrir að sú aukning sem orðið hefur á síðustu árum á umhverfisvænum ferðamátum hafi almennt jákvæð áhrif á hljóðstig frá umferð. Hlutfall virkra ferðamáta hjá 18 ára og eldri mældist 23% í síðustu könnun Gallup á ferðavenjum borgarbúa sem er sambærilegt því sem mældist árið á undan. Hlutfallið hefur aukist frá árinu 2017 þegar það var 20%. Um 8% fullorðinna Reykvíkinga nota almenningsamgöngur (strætó) að staðaldri.

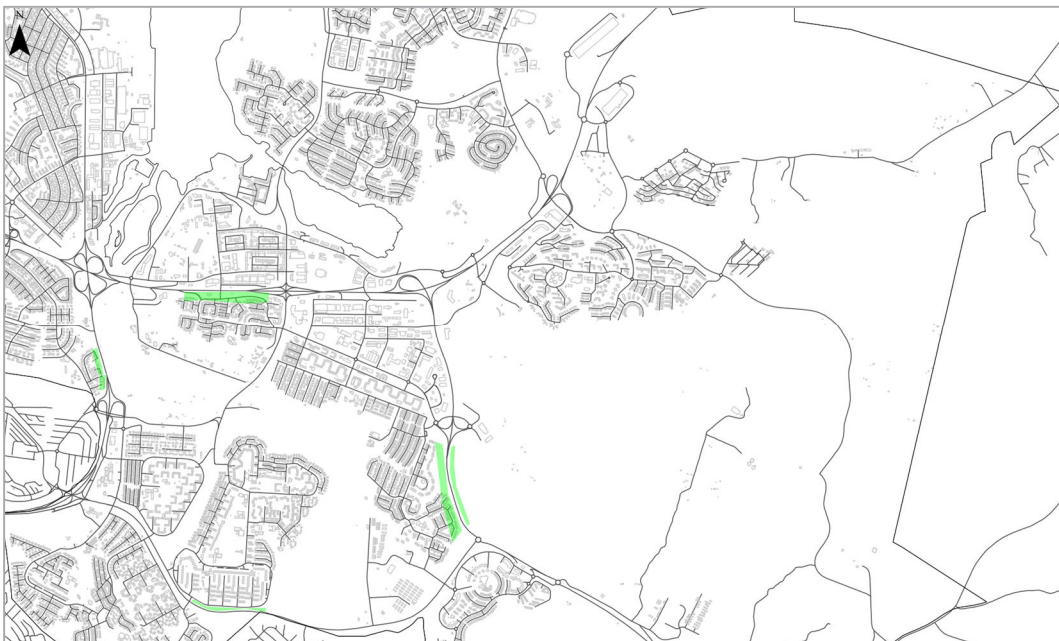
7 Aðgerðaáætlun fyrir Reykjavíkurborg 2023-2028

7.1 Hljóðvarnir við vegi

Horft er til svæða þar sem umferðarhávaði veldur íbúum verulegu ónæði og reiknast yfir L_{den} 65 dB, t.d. á stöðum þar sem byggð er í nágrenni við stofnbrautir. Á þeim svæðum verða skoðaðar mögulegar hljóðvarnir eða úrbætur á þegar byggðum hljóðvörnum. Áhersla verður lögð á að bæta hljóðstig við íbúðarbyggð.



MYND 2 Svæði í forgangi, vesturhluti.



MYND 3. Svæði í forgangi, austurhluti.

Svæði í forgangi eru:

- a. Svæði í nágrenni gatnamóta Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar. Þær íbúðir sem um ræðir standa við Bólstaðahlíð, Skipholt, Álftamýri og Neðstaleiti.
- b. Svæði í nágrenni gatnamóta Kringlumýrarbrautar og Bústaðarvegar. Þær íbúðir sem um ræðir standa við Birkihlíð og Víðihlíð. Samhliða fyrirhugaðrar breytingar á hjólastíg 2024 verður byggður nýr hljóðvegur.
- c. Svæði við Miklubraut. Þær íbúðir sem um ræðir standa við Heiðargerði og Fellsmúla.
- d. Svæði við Sæbraut. Þær íbúðir sem um ræðir standa við Njörvasund, Barðavog og Kleppsveg.
- e. Svæði á Ártúnsholti. Þær íbúðir sem um ræðir standa við Álakvísl, Birtingakvísl, Bröndukvísl og Urriðakvísl.
- f. Svæði í nágrenni við gatnamót Hringbrautar og Snorrabrautar. Þær íbúðir sem um ræðir standa við Gunnarsbraut og Miklubraut.
- g. Svæði við Breiðholtsbraut. Settar verða upp viðbóta hljóðvarnir samhliða framkvæmdum Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar vegna tvöföldunar Breiðholtsbrautar.
- h. Svæði við Reykjanesbraut. Þær íbúðir sem um ræðir standa við Blesugróf, Bleikargróf og Jöldugróf. Unnið hefur verið umhverfismat á breytingu á gatnamótum við Bústaðarveg. Settar verða upp viðbóta hljóðvarnir samhliða framkvæmdum Vegagerðarinnar.
- i. Svæði við Suðurlandsveg. Unnið hefur verið umhverfismat á tvöföldun Suðurlandsvegur og breytingu á gatnamótum við Breiðholtsbraut. Settar verða upp viðbóta hljóðvarnir samhliða framkvæmdum Vegagerðarinnar.

Athuga skal að þónokkur fjöldi íbúða á framantöldum svæðum hefur fengið fjárstyrk frá Reykjavíkurborg vegna hljóðeinangrunar glugga. Á næstu 5 árum verða hljóðvarnaraðgerðir metnar á umræddum stöðum og ráðist í framkvæmdir eftir því sem aðstæður og fjárveitingar leyfa.

TAFLA 1: Mat á fækkun fólks sem verður fyrir áhrifum vegna hávaða á svæðum fyrirhugaðra framkvæmda. Námundað að næsta hundraði.

L _{den}	Fjöldi íbúa sem verða fyrir hávaða Fyrir aðgerðir	Fjöldi íbúa sem verða fyrir hávaða Eftir aðgerðir
55-59	0	600
60-64	600	800
65-69	800	300
70-74	300	0
>75	0	0

7.2 Umferðarhávaði innandyra

Reykjavíkurborg hefur tímabundið stöðvað veitingu hljóðvistarstyrkja í hagræðingarskyni. Vera má sú ákvörðun verði endurskoðuð á gildistíma aðgerðaáætlunarinnar, í upphafi árs 2027. Þessi lausn á við þegar ekki er unnt að nota aðgerðir á borð við hljóðmanir eða hljóðveggi, vegna aðstæðna og í skipulagslegu tilliti.

7.3 Skólar og leikskólar

Niðurstöður hávaðakortlagningar sýna að um 6 skólar eða leikskólar innan Reykjavíkurborgar verða fyrir umferðarhávaða yfir L_{den} 55 dB. Til þessa hafa aðgerðir tengdar hljóðvörnum aðeins tekið mið af íbúðarhúsnæði en ekki til skóla og leikskóla né annarra athafnasvæða. Stefnt verði að því að þessir skólar verði skoðaðir og þörf á aðgerðum vegna hávaða á lóð og hljóðstigs inni metið. Meta þarf hvaða aðgerðir skulu koma til greina við að lækka hljóðstig frá umferðarhávaða við skóla og leikskóla.

7.4 Opin svæði og kyrrlátsvæði

Skv. 4. gr. hávaðareglugerðar nr.724/2008 skulu mörk fyrir hávaða á kyrrlátu svæði í þéttbýli ekki fara yfir L_{den} 50 dB og í dreifbýli ekki yfir L_{den} 40 dB. Aðgangur að kyrrlátum svæðum er mikilvægur til að draga úr hávaðamengun og koma í veg fyrir neikvæðar afleiðingar á heilsu borgarbúa. Reykjavíkurborg skipaði starfshóp að meta hvaða vinna þurfi að fara fram til að skilyrði reglugerðar 1000/2005 um afmörkun kyrrlátra svæða verði uppfyllt. Skýrsla var unnin um öll útivistarsvæði í Reykjavík (bæði í þéttbýli og dreifbýli) og metin m.t.t. upplýsinga sem liggja fyrir um hávaða og möguleika á afmörkun kyrrlátra svæða. Skv. AR2010-2030 er opnum svæðum til sérstakra nota skipt í tíu meginflokka. Opin svæði með sértæka notkun, svo sem íþróttasvæði, golfvelli og hesthúsabyggð, íþróttasvæði og önnur sambærileg svæði voru undanskilin í þessari athugun. Svæðin voru gróflega flokkuð niður í þrjá flokka til að gefa hugmynd af núverandi stöðu m.t.t. skilyrða fyrir kyrrlát svæði. Innan þéttbýlis eru um 3 svæði sem teljast nokkuð augljóslega geta uppfyllt skilyrði sem kyrrlát svæði. Flest svæðanna teljast svæði sem eru á mörkum þess að teljast kyrrlát, hluti svæðis teljist kyrrlátur eða skortir frekari útreikninga eða mælingar. Frekari vinna þarf að fara fram til að meta hvort þau svæði sem sett eru á lista yfir möguleg kyrrlátsvæði uppfylli skilyrði reglugerðar. Mögulegt er að hluti tiltekinnar útivistarsvæða geti uppfyllt kröfurnar að fullu þó hluti þeirra geri það ekki. Telja þarf umferð um aðliggjandi götur þar sem gögn vantar og í kjölfarið framkvæma mælingar á hljóðstigi inni á svæðunum. Athuga þarf hvaða aðrar hávaðauppsprettur en umferð eru á svæðunum eða í nágrenni þeirra og hver áhrif þeirra eru á hljóðvist svæðanna.

Með þessa stefnumörkun að leiðarljósi og ákvæði um skilgreiningar á kyrrlátum svæðum er hverfaskipulag sá vettvangur þar sem heildarsamhengi útivistarsvæða í borgarlandinu veður tryggt með viðeigandi mótvægisáðgerðum. Þannig má tryggja að í öllum hverfum borgarinnar hafi borgarbúar aðgengi að kyrrlátum svæðum í nágrenni við heimili sitt.

8 Kostnaður og fjármögnun

Umfang aðgerða á hverju ári mun alltaf vera háð þeim fjárveitingum sem veittar verða til verkefna. Um kostnaðarpáttöku Vegagerðarinnar gildir 18. gr. Vegalaga. En þar segir m.a.

Kostnaði við mannvirki sem nauðsynlegt er að setja við veg til að skýla byggð fyrir umferðarhávaða skal skipta sem hér segir:

- a) Ef um er að ræða lagningu nýs þjóðvegjar um svæði þar sem byggð hefur þegar verið skipulögð og vegi er valinn staður að ósk Vegagerðarinnar ber stofnunin allan kostnað.*
- b) Ef byggð er skipulögð að þjóðvegi, sem fyrir er eða ákveðinn hefur verið á staðfestu skipulagi samtímis eða áður en byggð er skipulögð, og þegar vegi er valinn staður við byggð sem fyrir er að ósk sveitarfélags ber sveitarfélag allan kostnað.*
- c) Ef umferð um veg hefur aukist verulega umfram það sem gert var ráð fyrir þegar skipulag var staðfest eða þegar af öðrum ástæðum mátti ekki reikna með að umferðarhávaði yrði yfir leyfilegu hámarki ber Vegagerðin að minnsta kosti helming kostnaðarins.*
- d) Í öðrum tilvikum geta Vegagerðin og sveitarfélög sameiginlega ákveðið skiptingu kostnaðar.*

Fjármagn til aðgerða hjá Reykjavíkurborg liggur fyrir við samþykkt fjárhagsáætlunar komandi árs. Mat á kostnaði mun liggja fyrir þegar hönnun og ákvörðun um útfærslu varna er lokið.

9 Langtíma stefnumörkun og eftirfylgni

Til að greina hávaðasamari staði og forgangsraða aðgerðum er mikilvægt að gera áætlun til framtíðar. Hér á eftir fer forgangsraðun Reykjavíkurborgar, sem gerð er að höfðu samráði við Vegagerðina.

1. Lækkun hljóðstigs með uppsetningu á hljóðvörnum eða byggingartæknilegum lausnum.
 - a. Horft verður til svæða þar sem fyrirséð er að mikill fjöldi íbúa muni njóta góðs af lækkuðu hljóðstigi með tilkomu hávaðavarna. Slík vinna yrði byggð á niðurstöðum hávaðakortlagningarinnar og unnið yrði með svæði þar sem fjöldi íbúa býr við hljóðstig $L_{eq} = 65$ dB eða hærra (jafngildir u.þ.b. $L_{den} = 68$ dB eða hærra). Við hönnun hljóðvarna er horft sérstaklega á sjónræn áhrif þeirra.
 - b. Horft verður til svæða þar sem íbúar búa við hljóðstig $L_{den} = 68$ dB eða hærra og þar sem ekki er mögulegt að koma fyrir eða bæta hljóðvarnir.
2. Nýta þéttingu byggðar sem tækifæri til að skipuleggja landnotkun þannig að komið sé fyrir húsnæði næst umferðargötum sem er minna viðkvæmt gagnvart hávaða, t.d. atvinnuhúsnæði, sem myndi skjól fyrir íbúðarhúsnæði fjær götum.
3. Efling almenningsamgangna. Undanfarin misseri hefur notkun á almenningsamgöngum aukist til muna. Markvisst hefur verið unnið að því að efla almenningsamgöngur undanfarin ár, m.a. með því að auka forgang fyrir strætisvagna og verður því haldið áfram.
4. Efla göngu- og hjólréiðastígakerfi. Með aukinni umhverfisvitund hefur notkun á reiðhjólum og rafmagnshjólum sem samgöngumáta aukist mikið. Þá hafa yfirvöld ráðist í betrubætur á aðstöðu fyrir þá sem kjósa að ferðast um fótgangandi eða á reiðhjólum.
5. Notkun á hávaðaminna malbiki verði skoðað við sérstakar aðstæður á rólegum svæðum þar sem er lítil umferð og því lítið malbiksslit. Fjölgun á göngugötum og lækkun umferðarhraða. Nýja samevrópska reikniaðferðin Cnossos, býður uppá að reikna hljóðstig m.v. mismundi tegundir malbiks.
6. Á kyrrlátum svæðum þar sem hljóðstig uppfyllir þær kröfur sem gerðar eru til útivistarsvæða ($L_{DEN} 50$ dB) verður aðgerðum beitt til að viðhalda því ástandi. Á kyrrlátum svæðum þar sem hljóðstig er yfir kröfum til útivistarsvæða verði horft til aðgerða til að lækka hljóðstig. Á þeim útivistarsvæðum sem ekki ná að uppfyllaviðmiðið er stefn að því að fara í mótvægisáðgerðir samhliða öðrum framkvæmdum.

Gert er ráð fyrir að tæknilegar aðgerðir verði hannaðar og reiknaðar út með viðurkenndum útreikningsaðferðum, sem reynst hafa vel. Þannig verður ávinningur þeirra aðgerða þekktur fyrir fram. Skipulagslegar aðgerðir má meta með útreikningum á hljóðstigi m.v. breyttar umferðarforsendur. Samkvæmt reglugerð um kortlagningu hávaða skal endurreikna hljóðkortin eftir 5 ár eða árið 2027. Mun þá verða metin aftur breyting á fjölda íbúa sem búa við hávaða yfir kröfum reglugerða.

10 Helstu niðurstöður aðgerðaáætlunar

Helstu niðurstöður aðgerðaáætlunar þessarar eru að í nágrenni framtíð (á næstu 5 árum) verði horft til svæða þar sem umferðarhávaði veldur íbúum verulegu ónæði og reiknast yfir L_{den} 68 dB, t.d. á stöðum þar sem byggð er í nágrenni við stofnbrautir. Hljóðvarnaraðgerðir verða metnar á umræddum stöðum og framkvæmdar eftir því sem aðstæður og fjárveitingar leyfa. Í aðgerðaáætluninni er skrá yfir svæði sem falla undir þessar skilgreiningar.

Til lengri verður áfram leitað leiða til lækkunar á hljóðstigi utan og innanhúss með fjölbreyttum aðgerðum svo sem skipulagsaðgerðum, byggingatæknilegum lausnum, breyttum ferðamátum, hljóðlátari ökutækjum og malbiki, og lækkun umferðarhraða svo dæmi séu tekin.



Drög að aðgerðaáætlun í kjölfar kortlagningar hljóðvistar

Innsend álit

9.5.2026

1 - Baldvin Fannar Guðjónsson

Ég er búsettur í Reynihlíð í Suðurhlíðahverfinu og hef verið alla mína ævi. Allan sólarhringinn er gríðarlegur hávaði í öllu hverfinu frá Kringlumýrarbrautinni sem hefur aukist mikið á síðustu mörgum árum. Þessi hávaði er oft svo mikill að ekki er hægt að hafa opna glugga á kvöld og nætur svo hægt sé að festa svefn. Ég myndi vilja sjá einhverjar alvöru lausnir á þessu, því þessi hávaði er ekki einungis vandamál í hverfinu, heldur dynur hann yfir fossvogskirkjugarði sem ætti að vera rólegt gríðarsvæði sem og upp í Öskjuhlíðina. (Sjá mynd aftar í skjalinu).





18.5.2026

2 - Hilmar Sigurðsson

F.h. Húsfélagsins Skaftahlíð 12-22 viljum við leggja fram athugasemdir við drög að aðgerðaráætlun um hljóðvist. Enn og aftur eru engar áætlanir um aðgerðir til að lækka hljóðstig meðfram Miklubraut frá Stakkahlíð að Lönguhlíð í nýrri áætlun.

Íbúar í þessari þekktu blokk í Reykjavík eru vægast sagt orðnir langeygðir eftir úrbótum borgarinnar. Í yfir 30 ár hafa íbúar skrifað bréf til borgarinnar, staðið í fundarhöldum með starfsmönnum hennar, tekið þátt í íbúasamtökum, skrifað greinar í blöð og jafnvel ástundað borgaralega óhlíðni oft en einu sinni með því að loka Miklubrautinni; allt með von um að reyna að fá eitthvað gert í þessu slæma ástandi hér fyrir framan suðurhlíð þessa þekhta kennileits í Reykjavík, hönnuðu af Sigvalda Thordarsen.

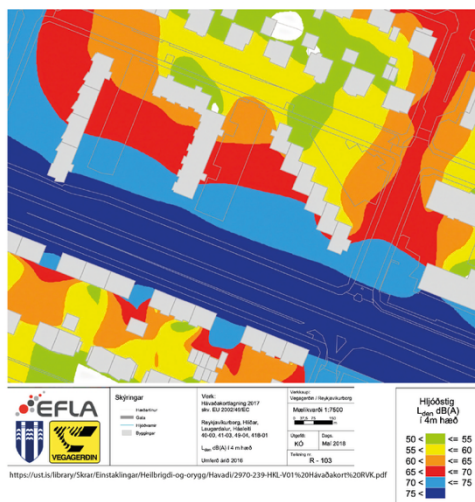
....meira og ítarefni í skrá sem er hlaðið upp (Sjá umsögn aftar í skjalinu).

18. maí 2026

Athugasemdir við drög að aðgerðaáætlun í kjölfar kortlagningar hljóðvistar

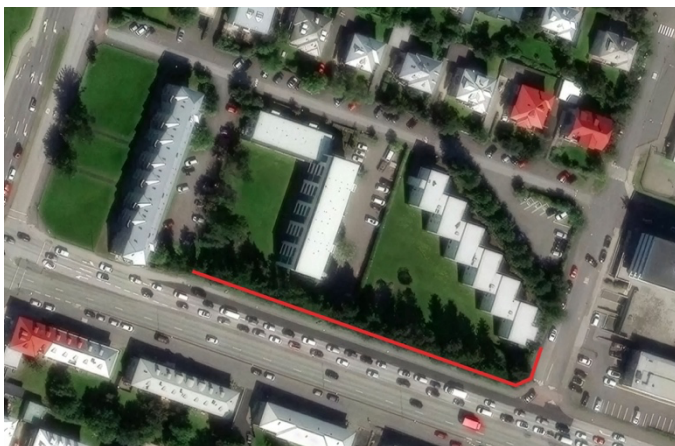
F.h. Húsfélagsins Skaftahlíð 12-22 viljum við leggja fram athugasemdir við drög að aðgerðaráætlun um hljóðvist. Enn og aftur eru engar áætlanir um aðgerðir til að lækka hljóðstig meðfram Miklubraut frá Stakkahlíð að Lönguhlíð í nýrri áætlun. Íbúar í þessari þekktu blokk í Reykjavík eru vægast sagt orðnir langeygðir eftir úrbótum borgarinnar. Í yfir 30 ár hafa íbúar skrifað bréf til borgarinnar, staðið í fundarhöldum með starfsmönnum hennar, tekið þátt í íbúasamtökum, skrifað greinar í blöð og jafnvel ástundað borgaralega óhlíðni oftast en einu sinni með því að loka Miklubrautinni; allt með von um að reyna að fá eitthvað gert í þessu slæma ástandi hér fyrir framan suðurhlíð þessa þekktu kennileits í Reykjavík, hönnuðu af Sigvalda Thordarsen.

Við húsvegg á um helmingi blokkarinnar er hljóðstig yfir 70 dB og yfir 65 dB á rest hússins – allt húsið er því skilgreint á svæði sem telst **verulegt ónæði vegna umferðarhávaða**. Skv. útreikningum er hávaði enn meiri á efstu hæðum hússins. Íbúðir á efri hæðum eru með svölum sem erfitt er að nýta sökum hávaða. Húsið er að hluta friðað að utanverðu og er t.d. ekki heimilt að setja upp svalalokanir samkvæmt nýja Hverfisskipulaginu. Fyrir framan blokkina er stór garður sem erfitt er að nýta svo vel sé vegna hávaða frá Miklubrautinni. Íbúar eiga því umtalsvert undir með skertum lífsgæðum sökum þessa ástands.



Í drögunum að aðgerðaráætlun sem birt eru á vefsíðu Reykjavíkurborgar er svæðið fyrir framan blokkina skilgreint sem svæði í forgangi í vesturhluta borgarinnar (sjá mynd 2, bls. 18). Það er ágæt þangað til listi á blaðsíðu 19 er skoðaður en þá eru aðgerðir á þessum hluta Miklubrautar einskis nefndar. Þessi kafli hefur verið í forgangi lengi en ekkert bólar á aðgerðum.

Ekki er minnst á að **hægja á umferð** sem er um 47.500 bílar á sólarhring og skv. eldri könnunum með sólarhringsmeðalhraða um 62 km/klst. Hverjir 10 km/klst. sem hraði næst lækkaður þýða allt að 3 dB. Lækkun sem er um helming lækkun í upplifun fólks. Það er því til mikils að vinna að taka niður hraða í 40 km/klst. á þessum kafla og allt að Hringbraut.



Ekki er minnst á að hægt er að **reisa hljóðísogandi vegg** sem væri um 1,8 m á hæð og lægi meðfram nýmalbikuðum gang- og hjólastíg, Skaftahlíðarmegin. Slík ráðstöfun gæti skilað umtalsverðum ávinningi, lækkun um allt að 15 dB innan veggjar og auðvelt að reikna sig fram á yfir 10 dB lækkun í garði hússins og 6 dB lækkun við húshlíðⁱⁱ. Slíkt væri

bylting fyrir íbúa við núverandi aðstæður. Mjög mikilvægt er að slíkur veggur sé sem næst uppsprettu hávaðans, götunnar sjálftrar. Í þessu tilfalli liggur plan garðsins rúmum metra neðar en gatan og því væri slík staðsetning ígildi um 2,8 m veggs.

Væntanlega er vöntun á aðgerðum sökum þess að öllum finnst svo “stutt í stokkinn” (núna göngin) en frá því að undirritaður byrjaði að skipta sér af þessu fyrir yfir 20 árum hafa allar tilraunir til að fá eitthvað gert endað á þeim nótunum. En nú er bara búið að bíða nóg. Það eru allavega 10 ár í að umferðin fari neðanjarðar og það er hreinlega ekki hægt að ætla íbúum þess að þau bíði svo lengi enn eftir **lágmarks aðgerðum** til að vinna á þessu verulega ónæði vegna hávaða.

Þessu erindi fylgja nokkrar úrklippur sem minna á fyrri aðgerðir íbúa á þessu svæði.

Aðgerðir STRAX!

Með bestu kveðju

Hilmar Sigurðsson
formaður húsfélagsins Skaftahlíð 12-22

ⁱ Miklabraut: Áhrif lækkunar hámarkshraða. Rannsóknarverkefni unnið með styrk frá Reykjavíkurborg og Vegagerðinni. Mars 2013

ⁱⁱ Hljóðvarnir við vegi. Framboð og valkostir. EFLA, desember 2011

Umferðarhávaði þjakar á þriðja þúsund manns

UM 2.030 manns við Miklubraut teljast „þjakaðir“ af umferðarhávaða, segir í nýrri skýrslu sem unnin hefur verið um umferðar- og deiliskipulag fyrir Miklubraut. Í skýrslunni er einnig komist að þeirri niðurstöðu að allir fóðar við Miklubraut frá Eskihlíð að Stakkahlíð, sem eru 261 talsins, hafi við „óáættanleg skilyrði“ hvað varðar loftmengun af völdum umferðar.

Miklubraut er ein mikilvægasta gatan í gatnakerfi Reykjavíkur og er magn umferðar eftir henni á sólarhring um 40 þúsund bílar vest-

ast og allt að 50 þúsund austast en skv. umferðarspá gæti umferð þar aukist um 15% til ársins 2008. Í skýrslunni eru útfærðir þeir valkostir til að bæta aðstöðu íbúa og vegfarenda og gengið út frá því í öllum tilvikum að Hringbraut sé flutt suður fyrir Umferðarmiðstöðina.

Hugmyndir að göngum undir Miklubraut frá Lönguhlíð

Ingibjörg Sólrún Gísladóttir borgarstjóri sagði í samtali við Morgunblaðið að skipulagsnefnd

setti eftir að fjalla um nýtt umferðar- og deiliskipulag. Hún segir erfitt að koma til móts við sjónarmið íbúa milli Snorrabrautar og Stakkahlíðar. „En það er hægt að gera minni göng undir Miklubraut hjá Rauðarárstíg sem myndu tengjast nýrri legu Hringbrautar. Að því verður að huga í framtíðinni en flutningur Hringbrautar er mál sem Landsþatalinn á að leysa vegna breytingar á hans lóð,“ segir hún.

Ingibjörg Sólrún segir jafnframt að erfitt verði að leysa vanda íbúa gegnt Miklatúni en til séu hug-

myndir að göngum undir Miklubraut frá Lönguhlíð. „Það er auðvitað hægt en Miklubraut er þjóðvegur og því yrði að koma fé til framkvæmdarinnar á fjárlögum. Það er margvísleg spilla inn í þetta, afkastageta gátnamóta, slyka-hætta og mengunar- og hávaðamörk og okkar skoðun er sú að ríkið eigi líka að axla ábyrgð vegna óþæginda af þeirra mannvirkjum ekki síður en borgin af sínum,“ segir hún.

■ 2.030 manns/6

FRÉTTIR

Íbúar við Miklubraut stöðvuðu umferð á háannatíma í gær

Miklubraut verðði lögð í stökk að Stakkahlíð

„VIÐ hlustum alltaf á ykkur – hlustid þið núna á okkur,“ stóð á einum borðanum sem íbúar við Miklubraut héldu á og beindu að akandi umferð á gatnamótum Lönguhlíðar og Miklubrautar sem þeir stöðvuðu í um tíu mínútur um fimmleytið í gær til þess að vekja athygli á óviðunandi ástandi af völdum hávaða- og loftmengunar við Miklubraut. Krafa íbúanna er að Miklubraut verði lögð í stökk frá Snorrabraut að Stakkahlíð en í tillögum borgaryfirvalda er aðeins gert ráð fyrir stökk frá Snorrabraut að Reykjahlíð.

Hátt á þriðja hundrað manns var saman komið á gatnamótunum kl. fimm og stöðvaði bíla sem þar bar að. Ekki voru allir ökumenn jafn ánægðir með þær aðgerðir, sumir flautuðu og reyndu að brjóta sér leið yfir gatnamótin en aðrir biðu rólegir meðan íbúarnir mótmæltu.

Talsmaður húmanista boðaður í viðtal hjá lögreglu

Mótmælin voru skipulögð af Hverfisverkefni húmanista og íbúum við Miklubraut í sameiningu. Ástund þeirra var að loka gatnamótunum algerlega en lögreglan í Reykjavík leyfði mótmælin með vissum skilyrðum. Að sögn Jónasar Hallssonar aðstoðaryfirregluþjóns var ætluð lögreglunnar að draga úr allri umferð um götuna með því að loka við gatnamót Miklubrautar og Kringlumýrabrautar annars vegar og við gatnamót Miklubrautar, Snorrabrautar og Bústaðavegar hins vegar og hleypa aðeins strætisvögnum, neyðarbílum og öðrum þjónustubílum framhjá eftir þörfum. „Í okkar huga var það aldrei ætluð að fólkio fengi að loka eins og það gerði með því að strengja borða yfir Miklubrautina, þannig að þetta fór öðru vísu en við höfðum gefið heimild til. Hins vegar skiljum við alveg þessi sjónarmið fólkins en það er annað mál,“ segir Jónas. Að-



Morgunblaðið/Ásdís

UNGIR sem aldirn íbúar Miklubrautar stöðvuðu umferð á gatnamótum Lönguhlíðar og Miklubrautar í gær.

spurður um málalok segir hann að málið verði skoðað strax eftir helgi og talsmaður húmanista, Júlíus Valdimarsson, boðaður í viðtal á mánudag. Lögreglustjóri muni síðan ákveða framhaldið.

Í yfirlýsingu frá íbúum við Miklubraut segir m.a. að þeir mótmæli þeim áformum yfirvalda sem fram koma í tillögum að nýju aðalskipulagi borgarinnar en þar er gert ráð fyrir að leyst verði að hluta úr vanda íbúa við neðanverða Miklubraut með lagningu hennar í stökk ofan við Snorrabraut að Reykjahlíð, framhjá Rauðarárstíg. „Mótmæli okkar snúast um það að einungis er verið að

taka á litlum hluta vandans, en íbúar við alla Miklubraut frá Snorrabraut að Stakkahlíð búa við óviðunandi ástand í mengunarmálum,“ segir enn fremur í yfirlýsingu.

Íbúarnir telja ástandið sýnu verst við gatnamót Lönguhlíðar og Miklubrautar, þar sem rúmlega 50 þúsund bílar á sólarhring stöðva við umferðarjós, menga og gefa svo í til að komast að næstu ljósum. Þeir benda á að þetta skapi margfalda mengun miðað við rennandi umferð um 40 þúsund bíla framhjá gatnamótum Miklubrautar og Rauðarárstígs en nálægt fyrrnefndu gatnamótunum búi mun fleira fólk en það sem fram-

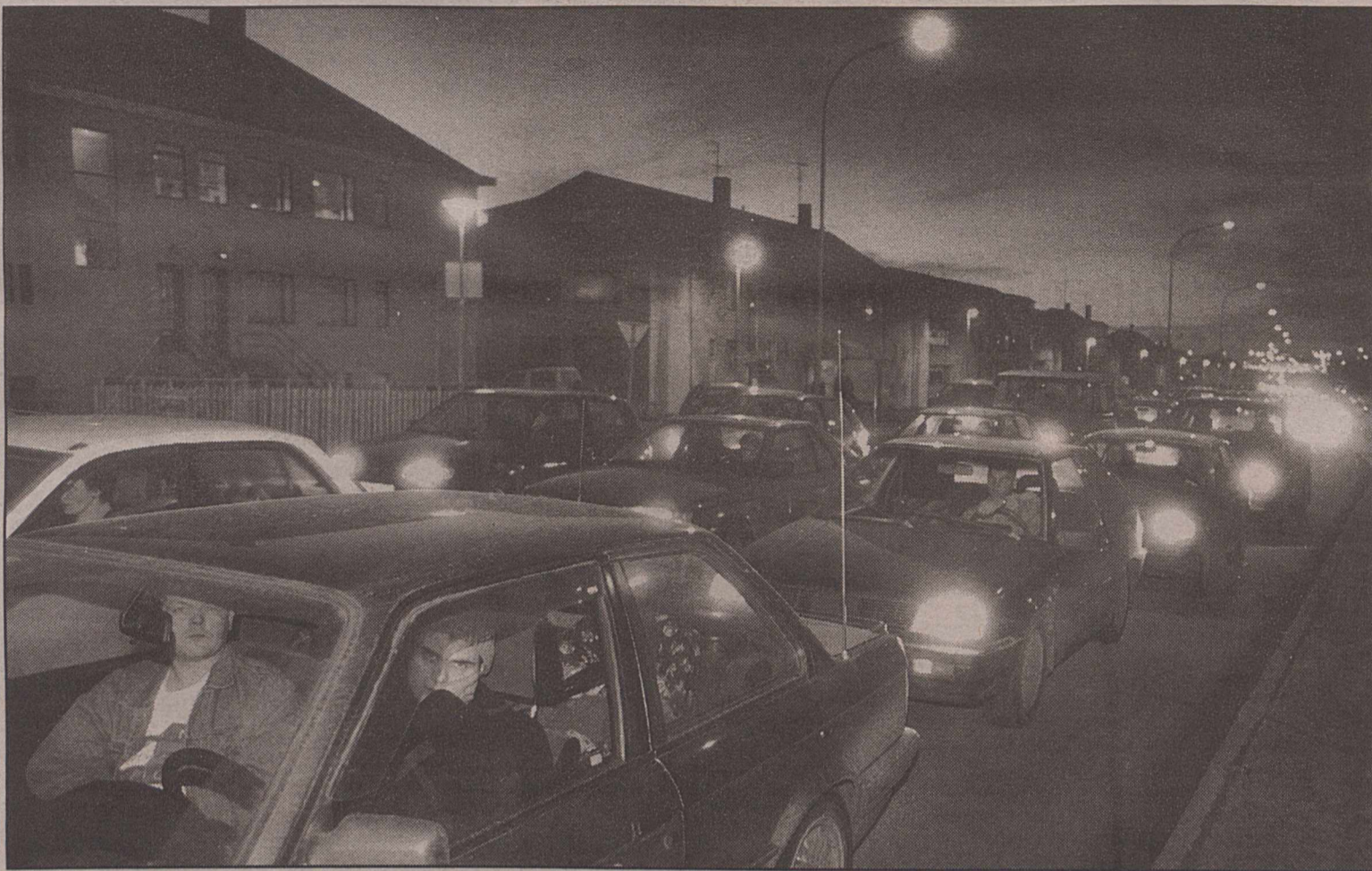
komin tillaga borgaryfirvalda muni gagnast.

Tillaga íbúa kynnt á málþingi á Kjarvalsstöðum í dag

Tillaga íbúanna við laus vandans verður kynnt á Fimmta hverfismálþingi húmanista fyrir Hlíðar, Holt og Norðurnýri á Kjarvalsstöðum í dag kl. 14. Í fréttatilkynningu frá Hverfisverkefni húmanista segir að borgarfulltrúum sé boðið til málþingsins til að hlýða á mál íbúanna og svara fyrirspurnum þeirra og eru íbúar í hverfunum kringum Miklatún hvattir til að mæta og sýna samstöðu um málefni hverfisins.

FRÉTTIR

Nýtt umferðar- og deiliskipulag unnið fyrir Miklubraut



Morgunblaðið/Kristinn

UM fjörutíu þúsund bílar aka eftir Miklubraut á hverjum sólarhring og gæti umferð þar aukist um 15% til 2008, samkvæmt umferðarspá.

2.030 manns „þjakaðir“ af umferðarhávaða

261 býr við „óásættanleg skilyrði“ vegna loftmengunar

UM 2.030 manns við Miklubraut teljast „þjakaðir“ af umferðarhávaða, segir í nýrri skýrslu um umferðar- og deiliskipulag. Þá er gert ráð fyrir að allir íbúar við Miklubraut frá Eskihlíð að Stakkahlíð, eða 261, búi við „óásættanleg skilyrði“ hvað varðar loftmengun af völdum umferðar.

Algeng viðmiðun hvað varðar hávaðamengun er að allir finni til óþæginda ef hávaði fer yfir 70 desibel. Um 50% finna til óþæginda vegna hávaða sem mælist 66–70 desibel, við 61–65 desibel finna 20% til óþæginda og 5% af völdum hávaða sem reiknast 56–60 desibel. Í nýrri mengunarnálgæðingunni er miðað við 55 desibela hávaða við húsvegg.

Í skýrslu sem unnin var fyrir atbeina borgaryfirvalda í árslok 1996 segir: „Hávaði frá umferð í grennd við Miklubraut fer víða yfir þessi mörk og því ástæða til að athuga hann sérstaklega. Fjöldi íbúa sem verður fyrir óþægindum frá umferðarhávaða frá Miklubraut, miðað við ofangreindar forsendur, var metinn með einföldu reiknilskani. Þannig teljast um 2.030 manns vera þjakaðir af hávaða frá Miklubraut.“ Mælingarnar eru ekki útlistaðar nánar í skýrslunni.

Mengun lofts frá umferð er skipt í tvo flokka, efnamengun og rykmengun, og er af völdum útblásturs frá vél. Helst er fylgst með ildi ýmissa efna, svo sem kolefnis, köfnunarefnis og brennisteins, svo og blýi. „Koltvíldi er einkum skaðlegt vegna áhrifa þess á ósonlagið. Koleinildi minnkar getu rauðu blóðkornanna til þess að taka upp súrefni í lungunum og er því skaðlegt, einkum hjarta- og æðasjúklingum. Köfnunarefnisildi veldur einstaklingi óþægindum og aukinni áhættu á lungnasjúkdómum. Brennisteinstvíldi og köfnunarefnisildi valda í sameiningu því að jarðvegur verður súr, sem

Borgaryfirvöld hafa útfært þrjár leiðir til þess að bæta aðstöðu íbúa og vegfarenda við Miklubraut, skrifar **Helga Kristín Einarssdóttir**. Borgarstjóri segir að ríkið eigi að taka þátt í kostnaði vegna óþæginda af umferð þar enda um þjóðveg að ræða.

Miklubraut, stofnkostnaður				
	Valkostur 1	Valkostur 2	Valkostur 3a	Valkostur 3b
	Mkr.	Mkr.	Mkr.	Mkr.
Göngubrú við Rauðagerði	58	58	58	58
Gatnamót við Skeiðarvog	15	440	440	440
Göngubrú við Breiðagerði	55	55	55	55
Gatnamót við Grensás	40	40	450	450
Gatnamót við Háaleitisbraut	15	15	460	460
Gatnamót við Kringlumýrabraut	52	580	580	580
Göng við Stakkahlíð	40	40		
Göng við Reykjahlíð	40	40		
Gatnamót við Lönguhlíð	15	15		
Stokkur Lönguhlíð - Stakkahlíð				640
Stokkur Eskihlíð - Reykjahlíð ¹⁾	512	512		480
Hringtorg á Miklatúni				470
Stokkur Eskihlíð - Stakkahlíð			1.670	
Samtals	842	1.795	3.713	3.613

YFIRLIT NÚVIRÐISREIKNINGS MIÐAÐ VIÐ 6% REIKNIVEXTI OG NÚVIRÐISÁR 1996	Stofn- og rekstrar- kostnaður	Tekjur v. breytlinga á vegal.	Tekjur v. tíma- sparnáðar	Tekjur v. fækkunar óhappa	Tekjur v. breytingar á hávaða	Tekjur v. minnkun á loftmengun	Núv. hlutfall T/K	Arðsemi í forni innri. vaxta
	Mkr.	Mkr.	Mkr.	Mkr.	Mkr.	Mkr.		%
1: Ljósastýrð gatnamót, fjórir fasar	731	0	-573	1786	29	37	1,75	14
2: Mislæg gatnamót við Kringlumýrabraut og Skeiðarvog	1552	0	2811	1887	33	36	3,07	25
3a: Öll gatnamót mislæg og stokkur frá Stakkahlíð að Eskihlíð	3211	0	4359	2055	83	91	2,05	16
3b: Öll gatnamót mislæg, stokkur frá Stakkahlíð að Eskihlíð og hringtorg á Miklatúni	3125	0	4359	2055	83	91	2,11	17

TÖFLURNAR eru afritaðar úr skýrslu borgarinnar.

hefur ýmis skaðleg áhrif í náttúrunni, auk þess að valda skaða á mannvirkjum... Blý eykur meðal

annars hættu á krabbameini. Umferðarryk er söt úr útblæstri og rykagnir sem verða til við slit á

dekkjum og yfirborði akvega. Ryk veldur ertingu í öndunarferum, auk þess að vera til óþrifnaðar.“

Mestur hluti loftmengunar í Reykjavík vegna umferðar

Fyrir liggur hver séu viðunandi mörk loftmengunar af þessu tagi án þess að hún teljist hættuleg heilsu manna eða umhverfi. Í Reykjavík á mestur hluti loftmengunar rætur að rekja til umferðar, samkvæmt skýrslunni, og er stuðst við leiðbeiningar sænsku vegagerðarinnar um hættumörk og hættumarkalnu út frá umferðarþunga við útreikninga að þessu sinni.

Forsendan er sú að koleinildi sé ráðandi þáttur í menguninni og búi til jafna með fjarlægð frá vegmiðju til hættumarkalnu í metrum og meðaltalsfjöldi bíla á dag í þúsundum. Miðað við 40.000 bíla umferð telst hættumarkalína 49 metrar. Jafnan, eins og hún er sett fram, gildir fyrir 1. hæð húsa og kjallara en mengun minnkar þegar ofar dregur. Reikna má með að á annarri hæð sé mengun 85% fyrstu hæðar, 80% á þriðju hæð, og svo framvegis.

Út frá þessari einföldu forsendu má gera ráð fyrir því að allir íbúar við Miklubraut frá Eskihlíð að Stakkahlíð, alls 261 íbúi, séu innan hættumarkalínu og búi því við óásættanleg skilyrði að þessu leyti,“ segir í skýrslunni.

Mikill munur er á rými frá miðlinu götu að íbúðarhúsum við Miklubraut. „Þrengst er vestast, frá Snorrabraut að Stakkahlíð, þar sem fjarlægð frá miðlinu götu að íbúðarhúsum er innan við 25 metra. „Á þessum kafla er ástandið skást móts við fjölbýlishúsin Skaftahlíð 2–22, sem standa innar á lóðum og að auki er þar þéttur grenilundur á milli. Eftir því sem austar dregur er fjarlægðin meiri og er 50–75 metrar frá Stakkahlíð að Grensásvegi. Þar fyrir austan er fjarlægðin yfir 75 metrum

ad undanskildu svæði við Rauðagerði. Beint samband er á milli þessara fjarlægða við hávaða- og loftmengun,“ samkvæmt skýrslunni.

40–50.000 bílar á sólarhring

Miklubraut er ein mikilvægasta gatan í gatnakerfi Reykjavíkur og er magn umferðar eftir henni á sólarhring um 40.000 bílar vestast og nálgast 50.000 austast. „Einungis vestasti kafla Vesturlandsvegur og Kringlumýrabraut við mörk Kópavogs, hafa meira umferðarmagn,“ segir jafnframt í skýrslunni.

Útfærðir eru þrjár valkostir til lausnar og gengið út frá því í öllum tilvikum að Hringbraut sé flutt suður fyrir Umferðarmiðstöð. Aðferðarfræðin er sem hér segir. Litið er til arðsemi af framkvæmdum í niðurstöðum og áhrif til tekna eru sparnaður vegna færri umferðarslysa, ökustunda, styttri vegalengdar, minni hávaða og loftmengunar. Ef áhrif eru neikvæð reiknast þau sem útgjöld. Á móti kemur stofn- og viðhaldskostnaður, þar með talinn kostnaður við gerð hljóðtálma.

Ofangreindir þættir eru felldir undir skilgreininguna umferðarkostnaður. Áhrifin eru síðan metin með því að bera saman umferðarkostnað tiltekinnar framkvæmdar og sama kostnað yrði ekkert að gert. Byggingartími er settur eitt ár fyrir hvern valkost í samanburðinum en hann getur haft áhrif á reiknaða arðsemi.

Niðurstöðurnar eru annars vegar birtar sem arðsemi í forni innri vaxta og hins vegar sem núvirði reiknaðra tekna og kostnaðar, miðað við 6% vexti. Þá var stofnkostnaður áætlaður. (Sjá töflur). Gert er ráð fyrir að hvert umferðarmannvirki hafi áhrif á umhverfi sitt, eða skili tekjum, í 25 ár, og að það endist að meðaltali í 40 ár.

Fjöldi íbúa sem losnar við óþægindi vegna hávaða er mismunandi eftir valkostum. Hann reiknast svo, samkvæmt skýrslunni; valkostur 1) 269 íbúar, 2) 304 íbúar, 3a) 768 íbúar, 3b) 768 íbúar. Að sama skapi er metinn fjöldi íbúa sem losnar við óþægindi vegna loftmengunar; valkostur 1) 100 íbúar, 2) 100 íbúar, 3a) 250 íbúar, 3b) 250 íbúar.

Skipulagsnefnd á eftir að meta valkosti

Ingibjörg Sólrún Gísladóttir borgarstjóri sagði í samtali við Morgunblaðið í gær að skipulagsnefnd ætti eftir að fjalla um nýtt umferðar- og deiliskipulag. Hún segir erfitt að koma til móts við sjónarmið íbúa milli Snorrabrautar og Stakkahlíðar. „En það er hægt að gera minni göng undir Miklubraut hjá Rauðararstíg sem myndu tengjast nýrri legu Hringbrautar. Að því verður að huga í framtíðinni en flutningur Hringbrautar er mál sem Landspítalinn á að leysa vegna breytingar á hans lóð,“ segir hún.

Ingibjörg Sólrún segir jafnframt að erfitt verði að leysa vanda íbúa gegnt Miklatúni en til séu hugmyndir að göngum undir Miklubraut frá Lönguhlíð. „Það er auðvitað hægt en Miklubraut er þjóðvegur og því yrði að koma fé til framkvæmdarinnar á fjárlögum. Það er margt sem spilar inn í þetta, afkastageta gatnamóta, slysa-hætta og mengunar- og hávaðamörk og okkar skoðun er sú að ríkið eigi líka að axla ábyrgð vegna óþæginda af þessum mannvirkjum ekki síður en borgin af sínum.“

Þá segir hún aðspurð hvaða framkvæmdir komi fyrst til álita. „Það sem fólk hefur fyrst og fremst verið að horfa á er mislæg gatnamót Kringlumýrabrautar og Miklubrautar, og Miklubrautar, Skeiðarvogs og Réttarholtsvegur. Ef horft er á málið frá landfræðilegum aðstæðum eru síðarnefndu gatnamótin tiltölulega auðveld og ljóst er að þau eru sprungin. Ég reikna því með að þau komið sterklega til greina. Hvað Kringlumýrabraut varðar togast á sjónarmið um aukna afkastagetu og umhverfisþátturinn og því erfiðara að gera þau gatnamót mislæg. Önnur mislæg gatnamót koma ekki til greina að svo stöddu,“ segir borgarstjóri að lokum.

Heim
Um samtökin
Mannlíf og félagsmál
Skólamál
Skípulagsmál
Gatnamót Kringlumýrar- og Miklubrautar
Sameinum Hlíðarnar
Skráning
Um vefinn
Greinar
Undirskriftarlisti
Greinar
Fréttir
Fréttabréf og póstlistar
Svör framboða X-2006

ÁSKORUN

Við undirrituð skorum á borgarfulltrúa, borgaryfirvöld og þingmenn Reykjavíkur að sjá til þess að Hlíðahverfi verði sameinað sem allra fyrst með því að koma Miklubraut frá Kringlu og að Hringbraut í yfirbyggðann fjögurra akreina stök og þannig tekið á alvarlegum aðgengi- og þjónustuvandamálum hverfisins af völdum umferðar, auk þess að takast þannig á við ópolandi hávaða- og loftmengun í hverfinu.

Vinsamlegast athugið að skrá rétt netfang því send verður staðfestingarbeiðni við skráningu á netfangið

Þeir sem ekki hafa aðgang að tölvu og vilja skrá sig á áskorunina er bent á undirskriftarlista í Sunnubúðinni.

Nafn

Netfang

Heimilisfang

Póstnúmer og sveitarfélag

Kennitala

[Skrá mig](#)

Við skráningu á þennan lista, þá verður sendur tölvupóstur á netfangið sem gefið er upp og viðtakandi beðinn um að staðfesta að hún/hann hafi skráð sig á þennan lista. Þetta er til að koma í veg fyrir misnotkun á þessum lista. Það er því mjög mikilvægt að fara vel yfir upplýsingarnar sem skráðar eru inn. Á lista sem birtur er á vefnum með þeim nöfnum sem hafa skráð sig á áskorunina verður gefið upp heimilisfang og póstnúmer, en ekki birt kennitala og netfang.

Þessi listi er tekinn af vef Íbúasamtaka 3. hverfis. Skráning stóð yfir haustið 2005. Jafnframt var safnað undirskriftum í Sunnubúðinni í Mávahlíð og skráðu sig 330 manns á þann lista. Afrit af honum fylgir með þessum lista.

Við undirrituð skorum á borgarfulltrúa borgaryfirvöld og þingmenn Reykjavíkur að sjá til þess að Hlíðahverfi verði sameinað sem allra fyrst með því að koma Miklubraut frá Kringlu og að Hringbraut í yfirbyggðann fjögurra akreina stök og þannig tekið á alvarlegum aðgengi- og þjónustuvandamálum hverfisins af völdum umferðar auk þess að takast þannig á við ópolandi hávaða- og loftmengun í hverfinu.

Aðalheiður Jóhannesdóttir	Eskihlíð 16b	105 Reykjavík
Aðalheiður Þóra Sigurðardóttir	Eskihlíð 18	105 Reykjavík
Aðalsteinn Friðriksson	mávahlíð 28	105 Reykjavík
Adda Björk Jónsdóttir	Barmahlíð 1	105 Reykjavík
Aður Vilhelmsdóttir	Drápuhlíð 2	105 Reykjavík
Agnar Bjarnason	Mávahlíð 24	105 Reykjavík
Ágúst Gestsson	Reykjahlíð 12	105 Reykjavík
Ágúst Ólafsson	Drápuhlíð 10	105 Reykjavík
Ágústa G Guðrúnardóttir	Austurbergi 16	111 Reykjavík
Alma Ch R Róbertsdóttir	Miklubraut 88	105 Reykjavík
Andrea S. Björgvinsdóttir	Bólstaðarhlíð 7	105 Reykjavík
Andri Stefánsson	Barmahlíð 25	105 Reykjavík
Anita Kolbeins Árnadóttir	Skaftahlíð 8	105 Reykjavík
Anna Björnsdóttir	Eskihlíð 12a	105 Reykjavík
Anna Jónsdóttir	Stangarholti 10	105 Reykjavík
Anna Kristín Blöndal	Drápuhlíð 20	105 Reykjavík
Anna Margrét Hermannsdóttir	Grænuhlíð 4	105 Reykjavík
Anna María Ólafsdóttir	Blönduhlíð 27	105 Reykjavík



2.6.2026

3 - Guðmundur Jónsson

Ég skrifa þetta bréf til að skora á Reykjavíkurborg að setja göturnar við austanvert Réttarholtið, einkum Ásenda, Garðsenda og þær götur sem liggja næst Reykjanesbrautinni, á forgangslista í Aðgerðaáætlun gegn hávaða. Ég og fjölskylda mín höfum búið í Ásenda síðan 1992 og þekkjum því af eigin raun hvernig er að búa í næsta nágrenni við fjölförnustu og sennilega háværustu gatnamót landsins. Þar mætast Miklubraut, Sæbraut/Reykjanesbraut og Elliðaárbrekkan og magna upp ógurlegan umferðargný og loftmengun sem aukast með ári hverju.

Ég hef nokkrum sinnum sent borgaryfirvöldum óskir um að settar verði upp hljóðvarnir fyrir þær götur sem liggja næst Reykjanesbrautinni og hafa þau viðurkennt vandann en ekkert aðhafst. Þau bera fyrir sig tæknilega erfiðleika eða benda á Vegagerðina sem ábyrgðaraðila. Þó tóku yfirvöld á sig rögg fyrir allnokkurm árum og settu upp fína hljóðmön við Rauðagerði vegna þrýstings frá íbúunum. En af óskiljanlegum ástæðum var látið staðar numið í stað þess að halda áfram með hljóðmön alveg niður að Reykjanesbraut.

Staðreynd er að umferðarhávaði í hverfinu er langt yfir viðmiðunarmörkum. Umferðarhávaði var mældur í Garðsenda fyrir mörgum árum og sagði Kristinn Jón Eysteinnssyni tæknifræðingur á framkvæmdasviði borgarinnar að mælingar sýndu að „hljóðstig er víða alveg í viðmiðunarmörkum sem eru 65dB(A) og fer yfir þau einna helst hjá íbúum sem standa næst götu.“ Haustið 2024 fékk ég Heilbrigðissvið borgarinnar til að gera hljóðmælingar við hús mitt og sýndu niðurstöður að „hljóðstig frá umferðarhávaða er yfir viðmiðunarmörkum og til að hljóðstig í hverfinu sé undir viðmiðunarmörkum reglugerðar þyrfti að fara í frekari úrbætur.“ Athuginin sýndi 57–60 dB miðað við 24 klukkustunda jafngildishljóðstig en hávaðinn er miklu meiri á álagstímum auk þess sem athuginin var gerð áður en nagladekkjatímabilið hófst. Mælingar Heilbrigðissviðs vanmeta að öllum líkindum umferðarhávaðann sbr. orð Grétars Mar Hreggviðssonar verkfræðings á skrifstofu samgöngustjóra Reykjavíkurborgar í tölvupósti til mín 26. nóvember 2025:

Það sem er sérstakt við þetta svæði er að einn stærsti hávaðavaldurinn er ekki aðeins umferð um nærliggjandi götur heldur einnig umferð í Ártúnsbrekkunni, í um 600 metrum beinni loftlínu frá íbúðahverfinu. Mikil umferð þar hefur veruleg áhrif á bakgrunnshljóðstig í austanverðu Réttarholtinu. Það má vissulega velta því fyrir sér hvort þau hljóðvistarlíkön sem almennt eru notuð við hljóðvistarútreikninga tæki nægjanlegt tillit til hávaðauppspretta í svona mikilli fjarlægð líkt og hér er raunin.

Ég bjóst við að skrifstofa samgöngustjóra eða einhver aðili í borgarkerfinu tæki við málinu eftir mælingarnar 2024 og réðist í úrbætur. Ekki hefur orðið af þeim. Til hvers er verið að hafa viðmiðunarreglur ef ekki er farið eftir þeim? Það er mikið hollustu- og heilbrigðismál fyrir íbúa í þessum götum og reyndar Réttarholtinu austanverðu að komið verði upp hljóðvörnum á svæðinu.

Með þessu erindi læt ég fylgja hljóðmælingaskýrslu Heilbrigðiseftirlitsins frá 2024.

Með kveðju,

Guðmundur Jónsson



Reykjavík



Ásenda 16
108 Reykjavík
(Sjá mynd aftar í skjalinu).

Inngangur

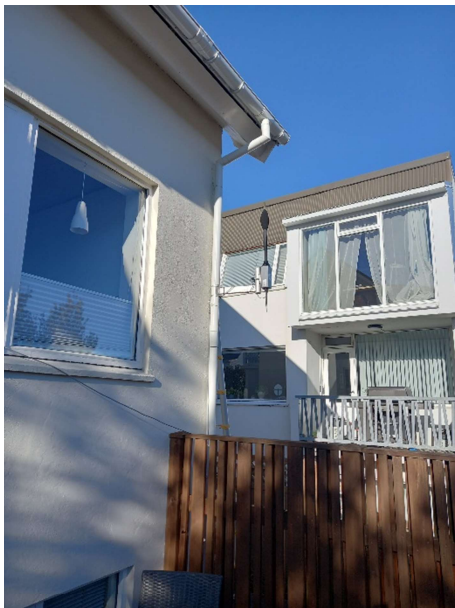
Hljóðmælingar voru framkvæmdar að Ásenda 16, frá 4. til 9. október 2024 vegna kvörtunar um ónæði frá umferðarhávaða frá Miklubraut og Ártúnsbrekku sem að sögn íbúa í hverfinu veldur miklu ónæði. Hljóðmæling fór fram á lóð hússins og var mælir staðsettur á þakrennu og sneri mælir að Ártúnsbrekku.

Lýsing á aðstæðum, aðferðir og búnaður

Við mælingar var stuðst við leiðbeiningar Umhverfisstofnunar frá 2011: „Leiðbeiningar um mæliaðferðir við hljóðmælingar vegna eftirlits“ og einnig hljóðvistarstaðalinn ÍST 45:2016.

Búnaður og uppsetning:

- Hljóðmælir (SPA) var settur upp á staur og er mælirinn siritandi og kvarðaður af framleiðanda.
- Hljóðmælir var festur með hosuklemmu á staur og sneri mælir í áttina að Ártúnsbrekku þar sem er megin uppspretta umferðarhávaða.
- Mælirinn var settur upp í c.a. 3 m hæð.



Mynd 1 Staðsetning hljóðmælis við Ásenda

Regluverk og viðmiðunargildi

Markmið reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 er að koma í veg fyrir eða draga úr skaðlegum áhrifum af völdum hávaða og tekur hún til hávaða af mannavöldum. Fjallað er um mörk fyrir hávaða í 4. gr. reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða. Í 5. gr. kemur fram að við skipulagsgerð skal miðað við að hljóðstig verði undir mörkum í viðauka. Skipulagsyfirlönd geta þó ákveðið að í stað marka í viðauka gildi um íbúðarhúsnæði á afmörkuðum svæðum staðallinn ÍST 45:2003: Hljóðvist – Flokkun íbúðarhúsnæðis. Flokkur C í staðlinum er lágmarkskrafa fyrir nýjar

Íbúðir. Við hönnun samgöngumannvirkja skal miðað við að hljóðstig verði undir mörkum í töflum I og II í viðauka. Við breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er, sem leitt getur til aukins hávaða, skal grípa til mótvægisáðgerða til þess að koma í veg fyrir að hljóðstig hækki

Tafla I.	Mörk vegna umferðar ökutækja.	
Tegund húsnæðis	Mörk vegna umferðar ökutækja (ádu) L_{Aeq24}	
	Við húsvegg	Inni
Íbúðarhúsnæði á íbúðar-svæðum	55	30
Íbúðarhúsnæði á verslunar-, þjónustu- og miðsvæðum	65	30

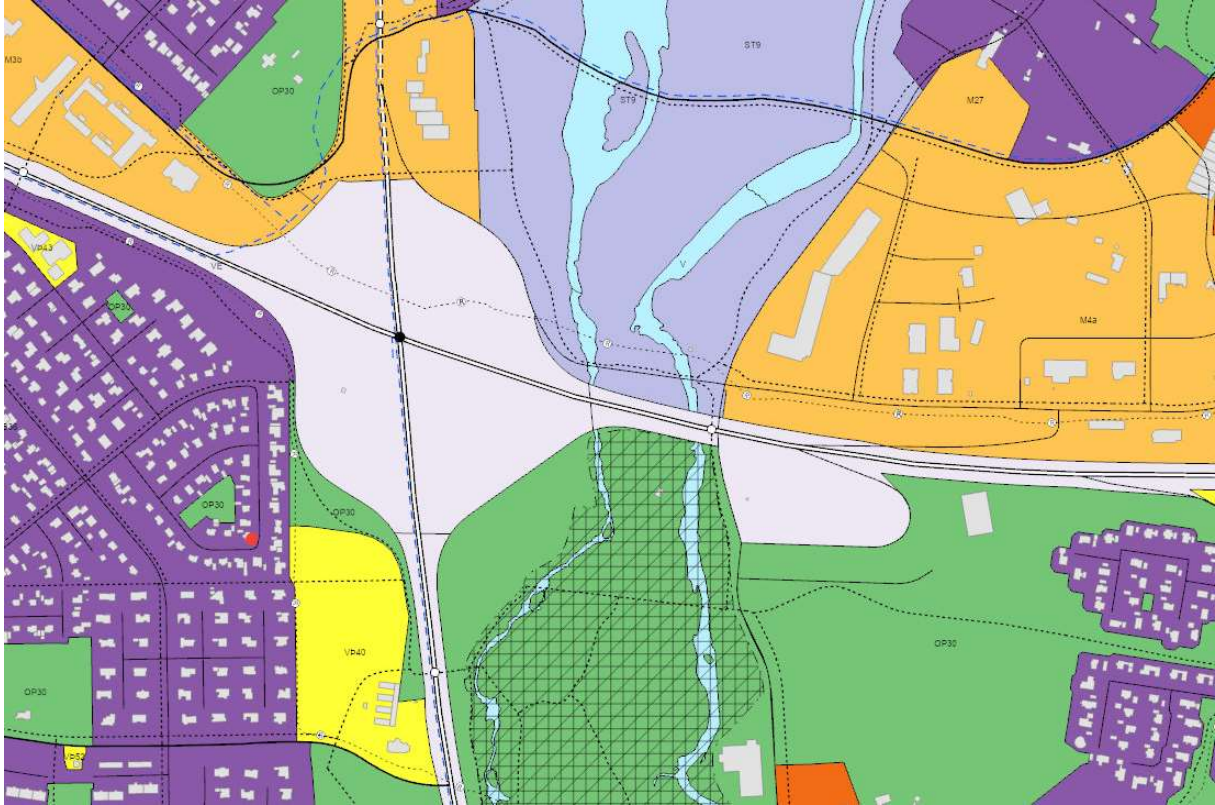
Mynd 2 Útdráttur úr töflu I úr viðauka reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða, mörk fyrir íbúðarhúsnæði

Athygli er sérstaklega vakin á eftirfarandi ákvæði úr 8.gr reglugerðarinnar: "Forráðamönnum fyrirtækja og stofnana er skylt að gera allt sem í þeirra valdi stendur til að koma í veg fyrir heilsuspillandi hávaða og ónæði af völdum hávaða." Að lokum segir í 7 gr. sömu reglugerðar að: „Þegar heilsuspillandi áhrif hávaða eru metin, skal sérstaklega hafa í huga eftirfarandi atriði:

- Styrk hávaðans mældan í desíbelum(A).
- Tónhæð hávaðans.
- Hvort hávaðinn er stöðugur eða breytilegur.
- Daglega tímalengd hávaðans.
- Tíma sólarhringsins er hávaðinn varir.
- Heildartímabil, sem ætla má að hávaðinn vari (dagar/vikur)“

Skipulag á svæðinu

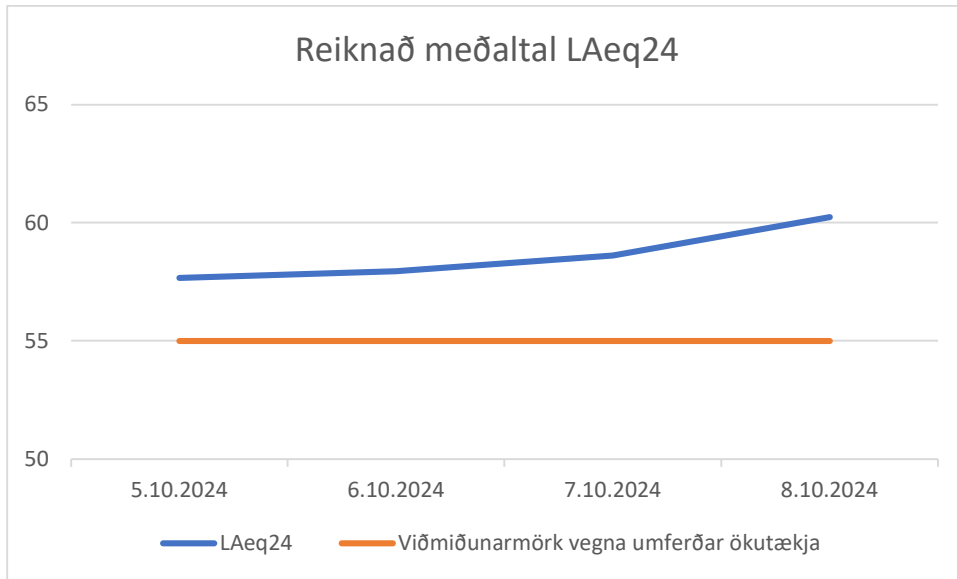
Svæðið í kringum Ásenda 16 er skilgreint sem íbúðarhverfi skv. gildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 (sjá mynd hér að neðan)



Mynd 3 Myndin sýnir aðalskipulag svæðisins skv. Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040. Gult er miðsvæði, skærgult er verslun og þjónusta, fjólublátt er íbúðarbyggð og grænt er opið svæði. Rauði punkturinn sýnir staðsetningu hljóðmælis.

Niðurstöður

Hljóðmæling stóð yfir á tímabilinu 4. október til 9. október 2024. Notað var 24 klukkustunda jafngildishljóðstig (LAeq24) til að reikna út jafngildishljóðstig fyrir hvern dag í samræmi við viðmiðunarmörk sem gefin eru upp í töflu I í reglugerð 724/2008 um hávaða.



Mynd 4 Myndin sýnir mælt jafngildishljóðstig LAeq24 og viðmiðunarmörk íbúðarhúsnæðis á íbúðarsvæðum fyrir hávaða frá umferð við húsvægg skv. reglugerð 724/2008 um hávaða á tímabilinu 4. til 9. október 2024.

Samantekt

Við útreikninga er miðað við viðmiðunargildi fyrir íbúðarhúsnæði í íbúðarbyggð þar sem húsnæðið sem verður fyrir ónæði er staðsett á svæði sem er skilgreint sem íbúðarbyggð. Viðmiðunargildið er 55 dB(A). Athuga ber að á nagladekkjatímabilinu er umferðarhávaði hærri.

Niðurstöður hljóðmælingar hér að ofan sýna að hljóðstig frá umferðarhávaða er yfir viðmiðunarmörkum og til að hljóðstig í hverfinu sé undir viðmiðunarmörkum reglugerðar þyrfti að fara í frekari úrbætur.



3.6.2026

4 - Cecilía Þórðardóttir

Meðfylgjandi er umsögn Vegagerðarinnar á drög að aðgerðaáætlun Reykjavíkurborgar til að bæta hljóðvist.



Umhverfis- og skipulagssvið Magnús Ársælsson

Drög að aðgerðaráætlun í kjölfar kortlagningar hljóðvistar Umsögn Vegagerðarinnar

Inngangur

Samkvæmt reglugerð nr. 1000/2005 ber vegöldurum að kortleggja hávaða frá umferðarþungum vegum á fimm ára fresti. Vegagerðin í samvinnu við sveitarfélög lét því kortleggja umferðarhávaða frá umferðarþyngstu vegum í þéttbýlum landsins, Reykjavík þar á meðal. Þessi gögn nýtast sem grunnur að aðgerðaráætlunum sveitarfélaga til að draga úr umferðarhávaða.

Vegagerðinni hefur nú borist til umsagnar drög að aðgerðaráætlun til að draga úr umferðarhávaða og bæta hljóðvist í Reykjavíkurborg. Áætlunin er byggð á síðustu uppfærslu kortanna sem gerð var árið 2022.

Umsögn Vegagerðarinnar

Í aðgerðaráætlun Reykjavíkurborgar er horft til svæða þar sem byggð er og umferðarhávaði mælist yfir L_{den} 65 dB. Þessi svæði eru að mestu í nágrenni við stofnbrautir sem eru í veghaldi Vegagerðarinnar.

Áætlun Reykjavíkurborgar miðar að því að skoða mögulegar hljóðvarnir eða úrbætur á þegar byggðum hljóðvörnum á þessum svæðum.

Þau svæði sem sett hafa verið í forgang og eru við stofnvegi í veghaldi Vegagerðarinnar eru við Sæbraut, Reykjanesbraut, Miklubraut/Hringbraut og Kringlumýrabraut ásamt Breiðholtsbraut og Suðurlandsvegi.

Vegagerðin **gerir ekki athugasemdir** við aðgerðaráætlunina eða þau svæði nálægt stofnvegum sem sett hafa verið í forgang en bendir á eftirfarandi upplýsingar varðandi framkvæmdir við þessi svæði.

Fyrir svæði **b** við Kringlumýrabraut þá er framkvæmdum á hjólastíg nú lokið.

Á svæði **d** við Sæbraut er Sæbrautarstokkur fyrirhugaður sem hluti af samgöngusáttmálanum. Framkvæmdatími er áætlaður milli 2027 og 2030. Vegagerðin bendir á að sem hluta af mati á umhverfisáhrifum stokksins hafa verið gerðar hávaðagreiningar fyrir bæði framkvæmdar- og rekstartíma. Hægt er að nálgast greiningar og niðurstöður í kafla 8.8 Umhverfismats sem má finna á heimasíðu skipulagsstofnunar: <https://skipulagsgatt.is/issues/2026/33>
Greiningar benda til að hljóðstig við íbúðarhús sem standa næst núverandi götu lækki þó að eftir standi að við nyrðri munnan muni hljóðstig enn vera yfir

viðmiðunarmörkum. Aðgerðir til að bæta hljóðvist á Sæbraut ættu því að taka mið af áhrifum Sæbrautarstokks.

Á svæði **g** er tvöföldun Breiðholtsbrautar nú þegar í framkvæmd samhliða tengingu Arnarnesvegjar við Breiðholtsbraut. Sem hluti af framkvæmdinni rísa hljóðdeyfigarðar meðfram Breiðholtsbraut frá undirgöngum við Suðurfell að nýrri brú Arnarnesvegjar yfir Breiðholtsbraut. Áætluð verklok eru í nóvember 2026.

Hljóðvarnir á svæði **h** munu rísa samhliða framkvæmdum á Reykjanesbraut/Bústaðavegi. Áætlaður framkvæmdatími er 2029 – 2030.

Fyrir svæði **i** þá er breikkun Suðurlandsvegjar hluti af samgönguáætlun sem er í umfjöllun á Alþingi en ekki er búið að samþykkja hana. Framkvæmdir eru áætlaðar 2031 – 2040.

Síða 2/2

Virðingarfyllt
f.h. Vegagerðarinnar.
Cecilía Þórðardóttir
Verkefnastjóri hjá Höfuðborgarsvæði

Vegagerðin