



Viðtakandi: Umhverfis- og skipulagsráð

Sendandi: Skrifstofa samgangna og borgarhönnunar

Reykjavík, 16. mars 2026

USK26020438

TILLAGA

Skipholt - upphækkuð gönguþverun

Lagt er til að umhverfis- og skipulagsráð samþykki að veita heimild fyrir áframhaldandi undirbúningi, verkhönnun og gerð útboðsgagna vegna upphækkaðrar gönguþverunar yfir Skipholt, í samræmi við meðfylgjandi teikningar.

Greinargerð:

Frágangur við lóð Háaleitisbrautar 1 og Bolholts 7-9 er í undirbúningi, þar sem uppbygging er langt komin. Þveranir fyrir gangandi og hjólandi yfir Skipholt eru einungis sunnan Háaleitisbrautar og norðan Bolholts. Aftur á móti eru gönguleiðir, sem m.a. leiða að Háaleitisskóla, sem myndu nýta gönguþverun milli Háaleitisbrautar og Bolholts; sér í lagi eftir að uppbyggingu á áðurnefndri lóð lýkur en ekki síður fyrir gangandi sem fara um Háaleitisbraut norðanmegin og eiga erindi í Skipholt, Hjálmholt eða í grennd við Sjómannaskólareitinn.

Staðsetning þverunarinnar er við göngustíg sem liggur á milli Skipholts og Hjálmhólts, en norðan Skipholts verður einmitt tenging inn á lóð Háaleitisbrautar 1 og Bolholts 7-9, tengingar inn á lóðina hafa tekið breytingum frá gerð deiliskipulags fyrir reitinn. Staðsetning þverunarinnar hefur þau áhrif að stytta þarf vinstribeygjuvasa úr Skipholti inn á Háaleitisbraut. Lengd vasans verður umfram það lágmark sem kveðið er á um skv. Norskum hönnunarleiðbeiningum. Ekki er talin ástæða til að herma sérstaklega flæði bílaumferðar um gatnamótin þar sem 86% ökutækja úr Skipholti í norðri taka umrædda beygju, og einungis 14% aka áfram Skipholt til suðurs. Tafir þeirra sem aka Skipholt úr norðri og beint til suðurs geta aukist lítillega á háannatíma vegna annarra tafa í gatnakerfinu, þá sér í lagi vegna gatnamóta Háaleitisbrautar og Kringlumýrarbrautar.

Hönnun gönguþverunarinnar miðar að því að í framtíðinni sé með auðveldum hætti að merkja hana sem gangbraut, t.a.m. er lýsing hönnuð eins og að ef um gangbraut sé að ræða. M.v. aðstæður í dag á þverunin að vera ómerkt skv. leiðbeiningum Vegagerðarinnar og Reykjavíkur um gönguþveranir og er lagt upp með það í þessari tillögu.

Virðingarfyllt,
Bjarni Rúnar Ingvarsson
Deildarstjóri samgangna

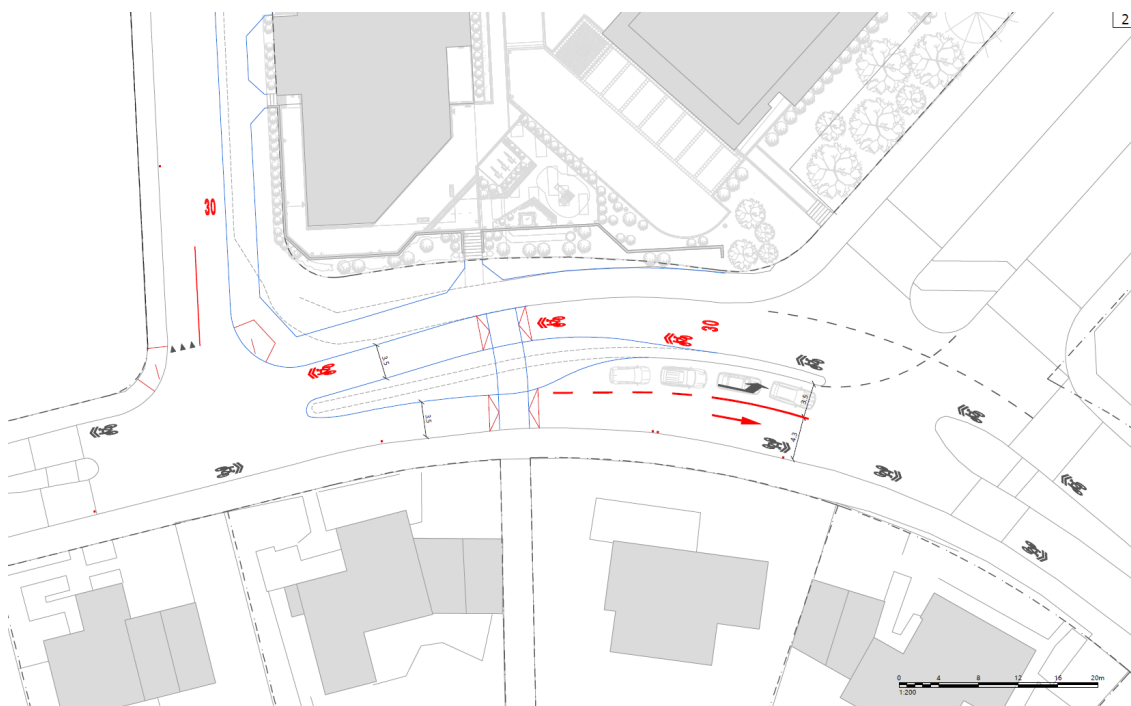


Reykjavík



Hjálagt: Teikning af fyrirhuguðum breytingum

Hjálagt: Minnisblað frá Hnit verkfræðistofu (PDFa þegar textinn í tillögunni er tilbúinn)



Reykjavík

Tilvísun: 25275-M-01

Viðtakandi: Bjarni Rúnar Ingvarsson

Sendandi: Ingólfur Ingólfsson

Dags: 24.2.2026

Málefni: Skipholt/Háaleitisbraut – Stytting vinstribeygjuasa

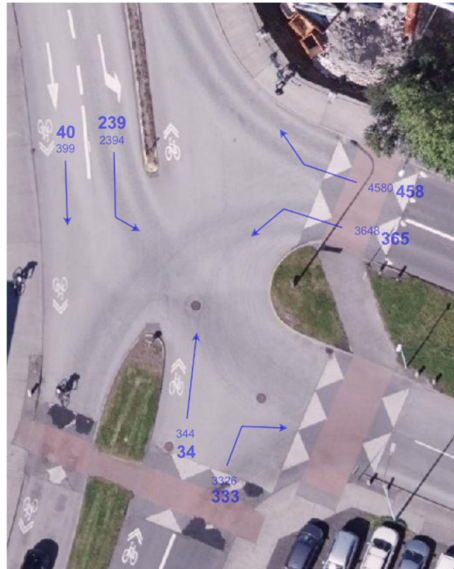
Til skoðunar eru gatnamót Háaleitisbrautar við Skipholt m.t.t. þess hvort unnt sé að stytta vinstribeygjuasa á Skipholti til að koma fyrir gangbraut yfir Skipholt í beinu framhaldi af núverandi stíg og tengingu við nýju íbúðauppbýggingu í Boltholti.

Metin sólhringsumferð (HVDU 2021) er eins og kemur fram á mynd hér fyrir neðan.

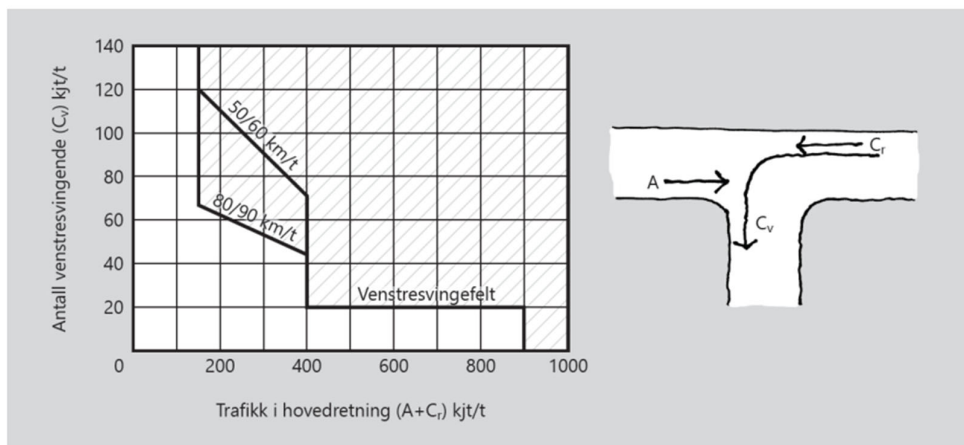


Umferð á gatnamótunum 2025 (ÁDU) miðað við 2,5% aukningu umferðar (umferðarspá) og að teknu tilliti til að HVDU er alla jafna hærri en ÁDU (7% HCM)

Oft er miðað við að hönnunarklukkustund sé 10% af ÁDU. ÁDU og umferð á hönnunarklukkustund má sjá á mynd.



Í norsku veghönnunarreglunum er miðað að vinstribeygjuvasa sé þörf ef vinstribeygjumferð er meiri en 150 bílar/klst.



Figur D.3: Kriterier for venstresvingefelt basert på trafikk i dimensjonerende time

Ekki er gert ráð fyrir hámarkshraða undir 40 km/klst í tengslum við beygjuvasa í Norsku veghönnunarreglunum.

Skv. Excel skjali sem notað er til að reikna út lágmarkslengd beygjuvasa og aðlögunarenda er lágmarkslengd vinstribeygjuvasans 13 m og endi beygjuvasans 15 m, alls að lágmarki 28 m.

Hlutfall þungrar umferðar á áætlum 10% (frekar hátt) og langhalli götunnar er um eða undir 1%.

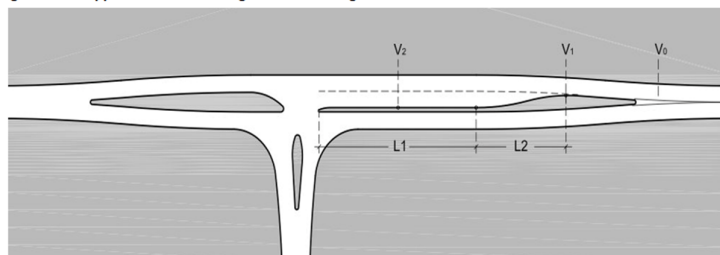
VENSTRESVINGEFELT			
Beregning av lengder L1 og L2 for venstresvingefelt			
Fartsgrense	V_f	40	Primærvægens fartsgrense
Stigning	s	1 [%]	Primærvægens stigning i venstresvingefeltet (negativt fortegn for fall)
Tungtrafikkandel		10 [%]	Tungtrafikkandel i primærvægen
Trafikktall			
		←	Cr Gjennomgående kjøt - ikke relevant for beregningen
		↙	Cv Antall venstresvingende kjøt i dimensjonerende time
Antall kjøt i dim. time		A	367

Krav til lengder av L1 og L2:

Lengde av L1	14 [m]
Lengde av L2	15 [m]

NB! Modellen må brukes med stor forsiktighet ved høy trafikkbelastning. Det kan gi urealistiske verdier for L1. Hvis L1 beregnes til mer enn i størrelsesorden 150 m, så bør en vurdere en mer detaljert modell. En bør alltid gjøre folsomhetsanalyser ved å variere inngangsdata og vurdere effekten av det.

Figur A: Prinsippskisse for utforming av venstresvingefelt



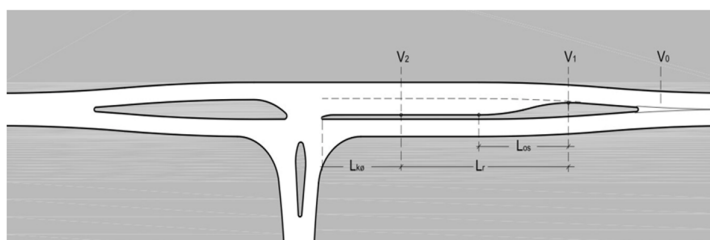
Forklaring til figur A

- V0 Farten på primærvægen før krysset (lik fartsgrensen).
- V1 Farten ved starten av retardasjonsstrekningen, V1 forutsettes 70 % av fartsgrensen.
- V2 Farten ved slutten av retardasjonsstrekningen, forutsettes 0 km/t.
- L1 Venstresvingefeltets lengde = (komagasin) + (retardasjonsstrekning - overgangsstrekning)
- L2 Overgangsstrekning, lengde avhenger av fartsgrensen.

Lengde av komagasin (L_k) og retardasjonsstrekning (L_r) er som vist nedenfor.

Beregnet lengde, retardasjonsstrekning L_r :	15 [m]	inkl. overgangsstrekning, $L_{os} = 15$ m
Beregnet lengde, komagasin L_k :	14 [m]	

Figur B: Prinsippskisse for beregnede lengder i venstresvingefelt



Miðað við gefnar forsendur má segja að miðað við veghönnunarreglur sé nokkuð hæpið að hægt sé að stytta beygjuvasa nægilega mikið til að hægt sé að setja gangbraut yfir Skipholt, sbr. mynd að neðan.

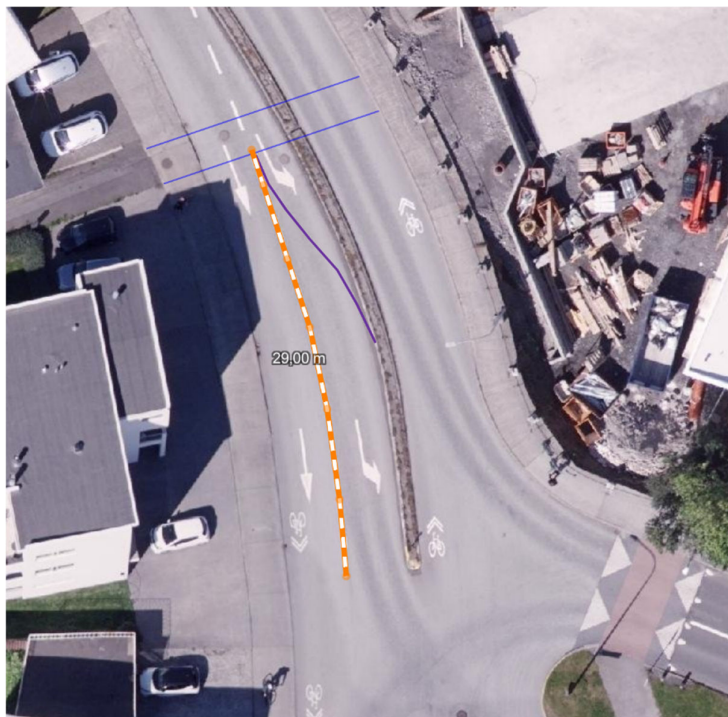
Ef forsendum er breytt lítillega, s.s. lægra hlutfall þungrar umferðar og eða minni langhalla styttest lágmarkslengd beygjureinarinnar, en það er alveg á mörkum þess sem veghönnunarreglurnar segja til um.

Þá eru aðrir þættir sem hafa þarf í huga, en á álagstímum myndast almennt löng röð á Háaleitisbraut milli Kringlumýrarbrautar og Skipholts, þar sem tæplega helmingur umferðarinnar beygir til hægri á Kringlumýrarbraut og þar dugar græntími ljósanna oft ekki til að halda röðinni á Háaleitisbraut í skefjum, sem nær því oft að þessum gatnamótum og inn á hægribeygjurein Skipholts sem torveldar vinstribeygjuna og veldur uppsöfnun þar.

Þá er ekki tekið tillit til þess að umferð frá Bolholti kunni að auka umferð á þessum gatnamótum með þeirri uppbyggingu sem þar á sér stað.

Staðsetning innkeyrsla er heldur ekki tekin til greina hér, en nánast má segja að samfelld innkeyrsla sé meðfram öllum beygjuvasanum og framyfir gatnamótin.

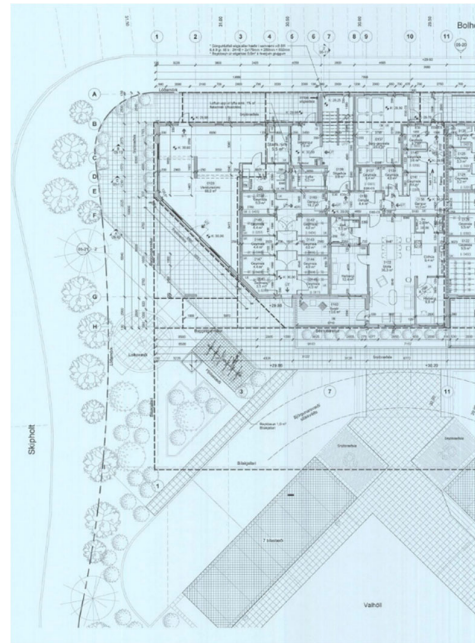
Helsta hættan við að stytta beygjuvasann er að uppsöfnun á vinstribeygjuakrein loki fyrir umferð sem fer beint yfir gatnamótin, sú umferð er þó aðeins um 14% heildarumferðar í þessa átt í gatnamótunum.



Líklega væri æskilegt að gera umferðarhermun af gatnamótunum til að áætla betur afleiðingarnar af því að stytta beygjureinina, raðamyndum o.þ.h. en líklegt er að herma þyrfti heldur meira en þessi einu gatnamót til að fá raunhæfa niðurstöðu úr því, þ.e. tafir frá Kringlumýrarbraut þyrfti að ná með í hermunina til að gefa raunhæfa mynd.

Að því sögðu, þá virðist skipulag og aðaluppdrættir beina umferð gangandi að gatnamótum Bolholts og Skipholts annars vegar og gönguþverun yfir Háaleitisbraut við Skipholt hins vegar.

Hugsanlega er vænsti kosturinn að bæta gönguverun yfir Skipholt við Bolholt, t.d. með upphækkaðri gangbraut sunnan gatnamótanna og jafnvel líka yfir Bolholt, fyrir umferð gangandi eftir Skipholti.



Virðingarfyllt

Ingólfur Ingólfsson