



Umhverfis- og skipulagsráð
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 24. september 2026
MSS26070009

Umsögn um tillögu borgarráðsfulltrúa Miðflokksins um beygjuakreinar á gatnamótum Höfðabakka og Bæjarháls

Á fundi umhverfis- og skipulagsráðs, dags. 19. ágúst 2026 var lögð fram að nýju svohljóðandi tillaga borgarráðsfulltrúa Miðflokksins um beygjuakreinar á gatnamótum Höfðabakka og Bæjarháls, sbr. 46. liður fundargerðar borgarráðs, dags. 2. júlí 2026.

Lagt er til að tveimur beygjuakreinum (hægribeygju-framhjáhlaupum) verði komið fyrir að nýju við gatnamót Höfðabakka og Bæjarháls í því skyni að greiða fyrir umferð á umræddum gatnamótum og í nágrenni þeirra. Ráðist verði í framkvæmdirnar nú í sumar og þeim lokið fyrir komandi vetur.

Tillögunni var vísað til umsagnar umhverfis- og skipulagssviðs, skrifstofu samgangna og borgarhönnunar með bréfi skrifstofu umhverfis- og skipulagssviðs, dags. 13. júlí 2026.

Umsögn:

Árið 2025 voru gerðar breytingar á gatnamótum Höfðabakka, Bæjarháls og Strengs, sem hluti af verkefni endurnýjunar umferðarljósa og úrbætur á umferðaröryggi á Höfðabakka. Markmið framkvæmdanna voru að bæta aðgengi og öryggi allra vegfarenda, einkum gangandi og hjólandi, samhliða því að bæta rekstur gatnamótanna með endurnýjun ljósastryringar og samhæfingu umferðarljósa á Höfðabakka. Hluti af breytingum var að fjarlægja tvö hægribeygjuframhjálaup við gatnamótin á grundvelli umferðaröryggissjónarmiða og til að bæta aðstæður fyrir virka ferðamata.

Í kjölfar framkvæmdanna var verkfræðistofan COWI fengin til að vinna greiningu á umferð, töfum og raðamyndun á gatnamótum Höfðabakka, Bæjarháls og Strengs. Greiningin byggir á upptökum með drónum, sem framkvæmdar voru á háannatímum í apríl 2026 og veita góða mynd af raunverulegri virkni gatnamótanna. Samkvæmt þeirri greiningu er til staðar afkastavandi á gatnamótunum á háannatíma síðdegis.

Í samræmi við niðurstöður greiningarinnar var óskað eftir frekari afkastagreiningu frá COWI á aðstæðum við gatnamótin, ásamt tillögu að úrbótum. Greiningin sýnir að endurupptaka þeirra hægribeygjuframhjálaupa, sem fjarlægð voru árið 2025, myndi ein og sér ekki leysa þann vanda. Í samnburði á núverandi útfærslu og fyrra fyrirkomulagi mælist áfram ófullnægjandi þjónustustig á álagstíma, þrátt fyrir að framhjáhlaupin séu tekin með í sviðsmyndagreiningu COWI.

Í seinni greiningunni voru einnig metnar aðrar mögulegar úrbætur á gatnamótunum. Niðurstöður sýna að frekari breytingar á akreinum, s.s. lenging beygjuakreina og úrbætur á fléttusvæðum, skili meiri árangri fyrir afkastagetu gatnamótanna en endurupptaka



hægribeygjuframhjálaupanna. Að mati COWI eru þær aðgerðir líklegri til að bæta þjónustustig gatnamótanna og draga úr töfum á álagstímum.

Þessar niðurstöður samræmast jafnframt eldri greiningu COWI sem byggð var á mælingum á svæðinu með dróna. Þar kom fram að meginorsakir tafa tengdust miklu magni vinstribeygjuumferðar frá Bæjarhálsi, áhrifum frá gatnamótum Bæjarháls og Hraunbæjar auk fléttusvæðis á Höfðabakka, sunnan gatnamótanna, þar sem tvær akreinar sameinast í eina.

Í uppfærðri greiningu COWI er sérstaklega fjallað um umferðaröryggisáhrif þess að taka upp að nýju hægribeygjuframhjálaup frá Bæjarhálsi. Þar kemur fram að slík aðgerð myndi fjölga óvörðum bágapunktum gatnamótanna, þ.e. bágapunktum sem ekki eru ljósastýrðir, og skapa síðri aðstæður fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur, þar sem þeir þyrftu að þvera bílaumferð utan ljósastýringar. Einnig bendir greiningin til þess að slys og óhöpp hafi í meiri þéttleika orðið við eldra framhjálaupið en annars staðar á gatnamótunum. Að mati COWI vegur takmarkaður ávinningur aðgerðarinnar því ekki upp á móti þeim neikvæðu áhrifum sem hún hefði á umferðaröryggi.

Við mat á tillögunni ber einnig að líta til þess að undirbúningur stendur yfir vegna breytinga á gatnamótum Bæjarháls, Hraunbæjar og Bitruháls. Þar sem bæði afkastagreining og umferðarmælingar benda til að virkni þeirra gatnamóta hafi áhrif á umferðarástand við Höfðabakka er mikilvægt að horfa á mögulegar úrbætur í samhengi við gatnakerfið á svæðinu í heild.

Með vísan til afkastagreiningar COWI telur deild samgangna ekki fagleg rök standa til þess að endurera þau hægribeygjuframhjálaup, sem fjarlægð voru árið 2025. Fyrirliggjandi greining sýnir að slík aðgerð myndi aðeins hafa takmörkuð áhrif á afkastagetu gatnamótanna, en aðrar aðgerðir séu líklegri til að bæta umferðarflæði. Jafnframt myndi endurupptaka framhjálaupanna ganga gegn þeim markmiðum um bætt umferðaröryggi og aðgengi, sem lágu að baki framkvæmdunum árið 2025.

Deild samgangna mælir því frekar með að horft verði til þeirra aðgerða sem COWI leggur til í afkastagreiningu sinni, þ.e. að lengja beygjuakreinar og fléttunarsvæði, frekar en að endurera hægribeygjuframhjálaupin. Hægt væri að horfa til þeirra aðgerða samhliða vinnu við hönnun gatnamóta Bæjarháls, Hraunbæjar og Bitruháls.

F. h. umhverfis- og skipulagssviðs

Bjarni Rúnar Ingvarsson
Deildarstjóri samgangna

Hjálagt: Capacity analysis of Höfðabakki/Bæjarháls intersection ver. 2, Technical note, COWI, september 2026

Hjálagt: Afkastagreining á Höfðabakka, Bæjarhálsi og Streng, Greinargerð, COWI, júní 2026

REYKJAVÍKURBORG MUNICIPALITY

CAPACITY ANALYSIS OF HÖFÐABAKKI/BÆJERHÁLS INTERSECTION

TECHNICAL NOTE

ADDRESS COWI Ísland ehf.
Urðarhvarf 6
203 Kópavogur

TEL 422 3000
WWW cowi.com



PROJECT NO.

A305448

DOCUMENT NO.

305448-003

VERSION

2.0

DATE OF ISSUE

24 September 2026

DESCRIPTION

Technical Note

PREPARED

AZS/HRBJN

CHECKED

GUBHR

APPROVED

HRBJN

CONTENTS

1	Introduction	3
2	Scenarios	3
3	Study basis and assumptions	4
3.1	Traffic volumes	4
3.2	Geometry	4
3.3	Signal Setting	7
4	Study methodology	8
5	Results	10
6	Road safety considerations	12

APPENDICES

Appendix A	Capacity calculation details
------------	------------------------------

1 Introduction

The City of Reykjavík has appointed COWI to undertake capacity analyses of the signalised intersection between Höfðabakki and Bæjarháls, where traffic congestion and operational problems are currently observed, particularly during the afternoon peak period.

In June 2026, COWI carried out a traffic study based on drone footage from April 2026 recorded during both the morning and afternoon peak hours. The analysis confirmed the presence of traffic operational challenges, most notably during the afternoon peak period, where significant queuing occurs on Bæjarháls, resulting in reduced traffic performance and accessibility within the intersection.

Based on these findings, the City of Reykjavík has requested that COWI investigate and propose potential measures to improve traffic operations at the intersection. The assessment includes signal optimisation measures, modifications to road markings and lane allocation, as well as potential geometric improvements, including intersection widening or lane extensions where appropriate. The objective is to identify solutions that deliver substantial operational benefits while adhering, where possible, to the principle of minor interventions with major effects.

The analysis has been carried out using SIDRA Intersection version 9.1, and the results and recommendations are presented in this technical note.

2 Scenarios

Capacity analyses have been undertaken for a range of scenarios. For each scenario, the operational performance of the intersection has been assessed for both the morning peak hour and the afternoon peak hour.

Scenario 0 – Existing conditions

Scenario 0 represents the existing conditions and serves as the baseline scenario for the assessment. It reflects the current intersection geometry, traffic signal settings, and observed traffic demand. The results from the alternative scenarios are therefore compared against this reference scenario to evaluate the potential benefits of the proposed improvements (see Figure 1).

Scenario 1 – Pre-reconstruction layout

Scenario 1 analyses the intersection under current traffic demand, but with a geometry corresponding to the layout prior to the most recent reconstruction, where the right-turn slip lanes from the north and east were removed. In this scenario, the northern approach includes two left-turn lanes and only one through lane. The western approach includes two through lanes, combined with right-turn and left-turn movements, respectively. All other assumptions remain as defined for Scenario 0. This scenario illustrates how traffic would operate if the intersection had not been reconstructed (see Figure 2).

Scenario 2 – Optimized geometry with lane extensions

In Scenario 2, a number of adjustments to the intersection layout have been assessed. The dedicated left-turn lane from the east on Bæjarhóls is extended from 100 m to 150 m provide additional storage capacity for left-turning traffic. The southbound exit lane is extended from 75 m to 200 m in order to improve utilisation of the downstream section. At present, traffic from both the northern and eastern approaches do not distribute evenly between the available lanes, as one of the lanes terminates after only 75 m. This creates uncertainty for drivers, who tend to remain in the continuing lane despite longer queues. In addition, the western approach from Strengur is restored to include two through lanes, as was the case prior to the reconstruction (see Figure 3).

Scenario 3 – Reinstated right-turn slip lane from Bæjarhóls

Scenario 3 is largely based on the existing conditions in Scenario 0. The only difference is that the former right-turn slip lane from Bæjarhóls is reinstated, allowing right-turning traffic to bypass the signalised intersection and turn directly onto Höfðabakki (see Figure 4).

3 Study basis and assumptions

The following assumptions form the basis for the traffic analysis.

3.1 Traffic volumes

The traffic volumes are based on the drone survey carried out in April 2026. Video recordings were undertaken over two days during the morning period between 7:45 and 9:00, with the morning peak hour identified as the period from 7:35 to 8:35. In the afternoon, video recordings were likewise undertaken over two days, each covering a period of 1 hour and 45 minutes. The afternoon peak hour was identified as the period from 15:35 to 16:35. The peak-hour traffic volumes have been used as input for the capacity analysis. The share of heavy vehicles was stated as 5% in a previous analysis from 2024, and this percentage has also been applied in the present analysis.

The traffic volumes are presented in the tables in Appendix A.

3.2 Geometry

The intersection layouts applied in the different scenarios are presented below as modelled in SIDRA. Scenario 0 represents the existing conditions, Scenario 1 reflects the layout prior to the most recent reconstruction of the intersection, Scenario 2 represents the proposed modifications to lane lengths and the revised function of the left-hand lane on the western approach, while Scenario 3 is based on the existing layout with the former right-turn slip lane from Bæjarhóls reinstated.

The figures below present the intersection geometries modelled in SIDRA for the three scenarios.

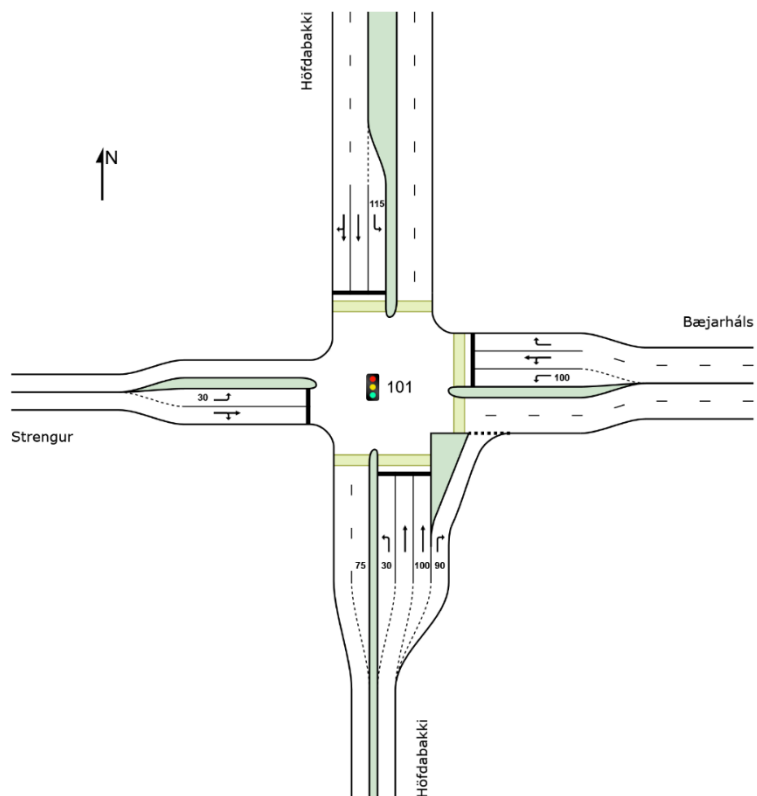


Figure 1: Intersection geometry – Scenario 0.

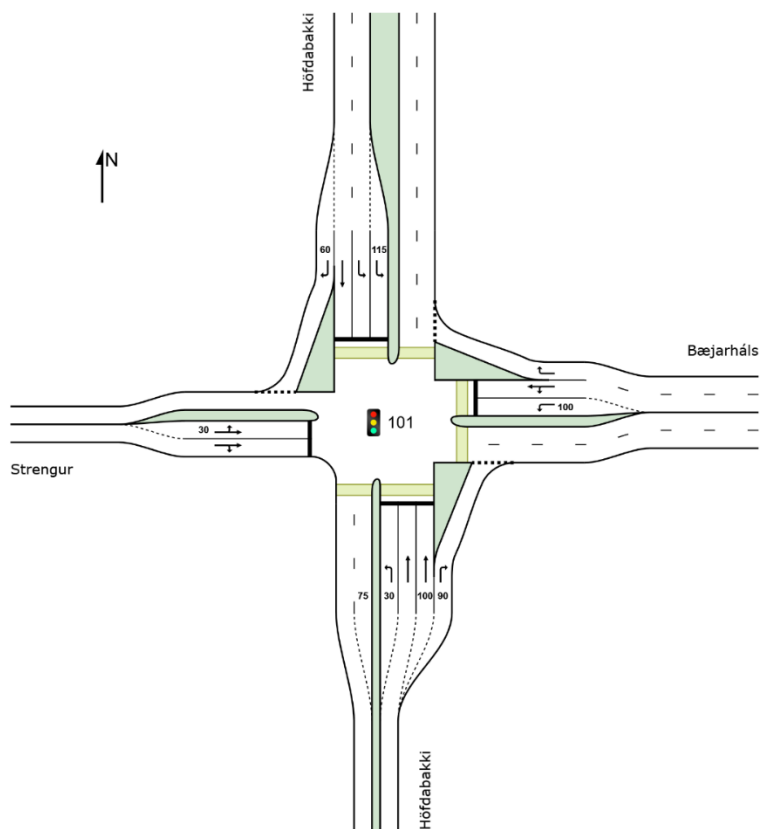


Figure 2: Intersection geometry – Scenario 1.

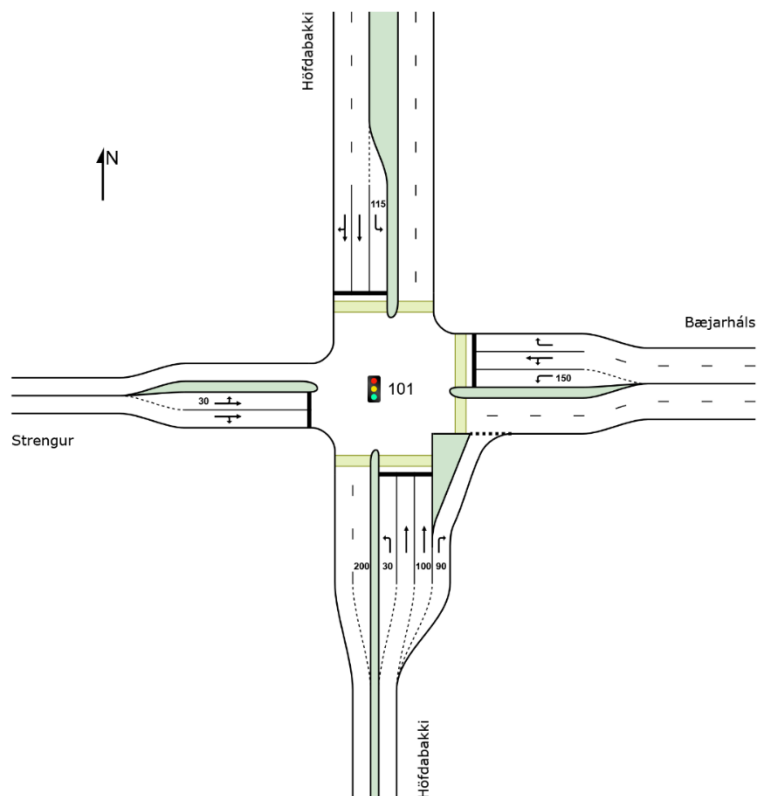


Figure 3: Intersection geometry – Scenario 2.

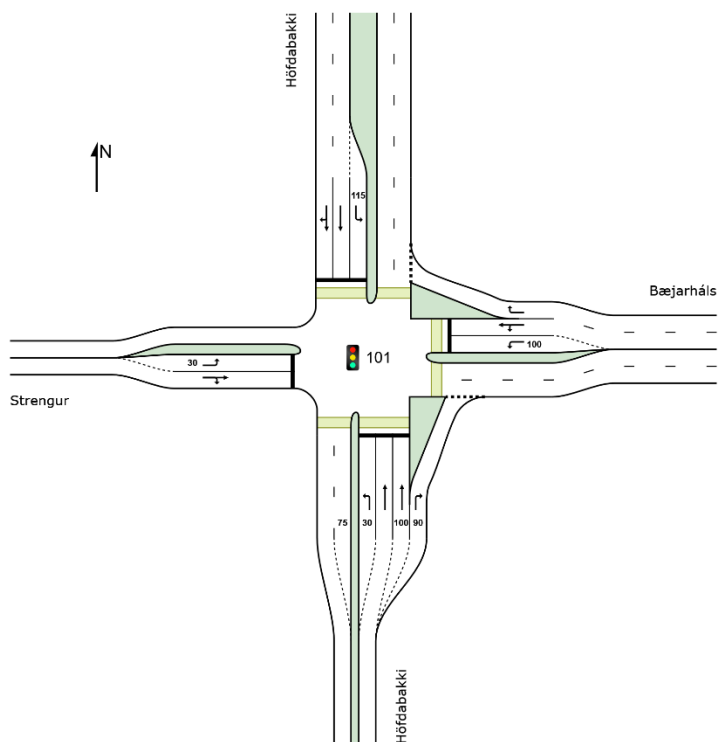


Figure 4: Intersection geometry – Scenario 3.

3.3 Signal Setting

The intersection operates with a variable cycle time, which may reach a maximum of 150 seconds. The signal control consists of four main phases, with the left-turn phase for the main direction operating with a few variations depending on traffic demand.

The phase sequence applied in SIDRA is shown in Figure 5. Two variants of Phase 4 have been included in the model, as the drone recordings indicate that these signal operations occur frequently during the peak periods.

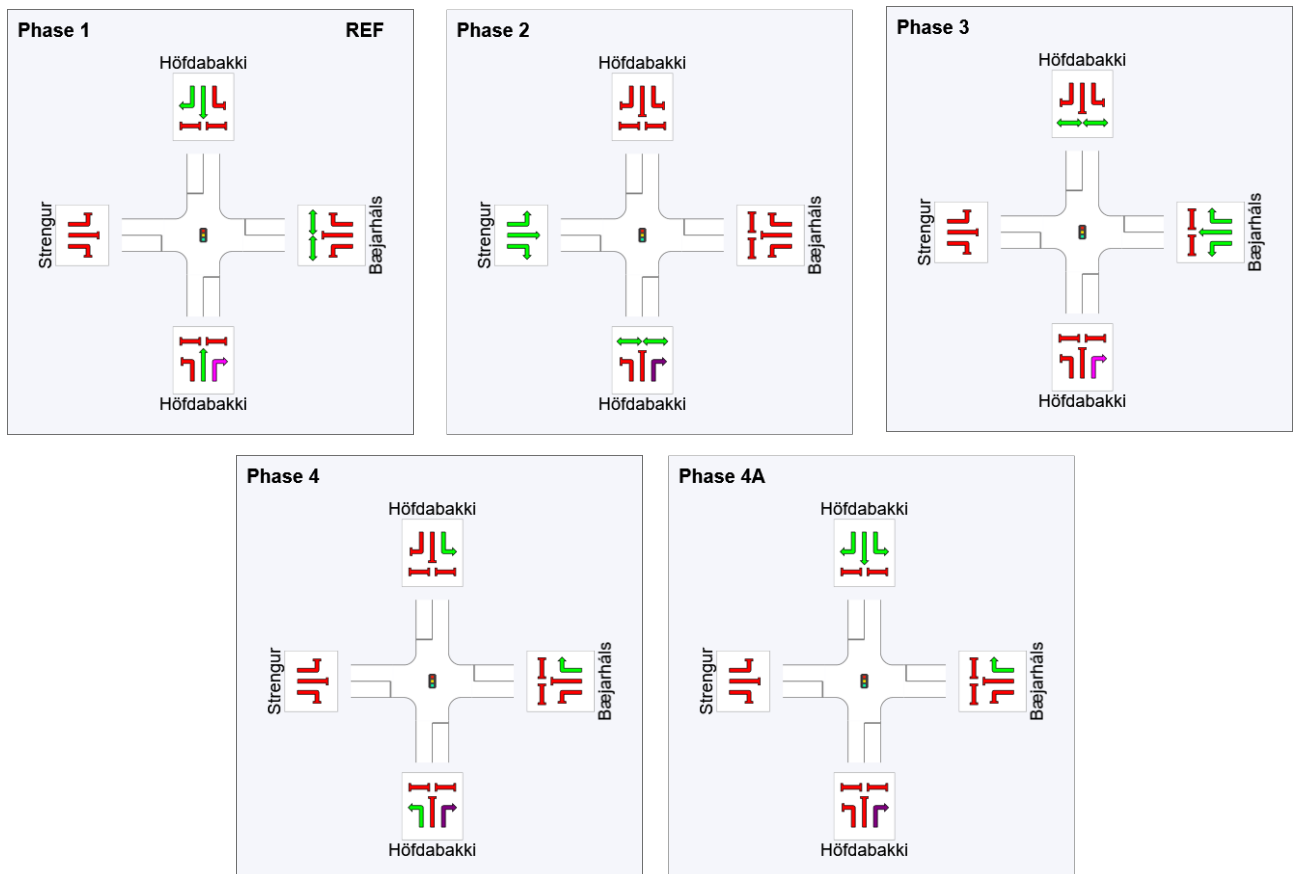


Figure 5: Traffic signal phases for the intersection as applied in the model.

4 Study methodology

Operational analysis

Junction capacity and operational performance have been assessed using SIDRA Intersection Version 9.1. The software is based on the principles and methodologies set out in the Highway Capacity Manual (HCM 2010), and the definition of Level of Service (LOS) applied in this study is therefore consistent with HCM 2010.

SIDRA Intersection requires detailed input data, including junction geometry, traffic volumes, traffic control settings (where applicable), speed limits, priority arrangements, gap acceptance parameters, and other operational characteristics. The software provides a comprehensive range of performance measures, which can be reported at lane, approach, junction, or network level. Typical outputs include vehicle delay, degree of saturation, queue lengths, and the number of stops.

Performance measures

Level of Service (LOS) is a qualitative measure used to describe the operating conditions experienced by road users under varying traffic demands. It reflects the quality of traffic operations and considers factors such as:

- › Travel speed;
- › Travel time;
- › Frequency of traffic interruptions;
- › Freedom to manoeuvre, including the ability to change lanes, accelerate, and decelerate;
- › Safety;
- › Driving comfort, which may vary according to individual driver perception; and
- › Convenience, reflecting how effectively the facility serves its intended function.

For this study, the operational performance of the key junctions and access points within the study area has primarily been evaluated using the following parameters:

- › Average delay (d), expressed in seconds per vehicle; and
- › Maximum queue length, expressed as the 95th-percentile queue length in metres.

The Level of Service (LOS) for the junction is assessed based on the average control delay, in accordance with the methodology defined in the Highway Capacity Manual (HCM 2010).

LOS is classified into six categories, ranging from A to F, where LOS A represents the best operating conditions and LOS F represents the poorest. As LOS decreases, traffic density increases, resulting in reduced operational efficiency and an increased likelihood of delays caused by vehicle interactions within the traffic stream.

Table 1 presents the general definitions of the LOS categories, while Table 2 summarises the LOS thresholds applicable to signalised and unsignalized intersections.

Table 1: LOS definition (Source: HCM 2010).

Level of Service [LOS]	Performance Description
A	Free-flow operating conditions with minimal delay and unrestricted manoeuvrability. At signalised intersections, stopped delay is negligible.
B	Reasonably free-flow conditions with only minor restrictions on manoeuvrability. Delays are minimal and generally not perceived as disruptive by motorists.
C	Stable operating conditions with noticeable restrictions on manoeuvrability compared to LOS B. Drivers experience occasional delays and increased interaction with other vehicles.
D	Operating conditions approaching instability, where small increases in traffic demand can result in substantial increases in delay and reductions in travel speed. Driver comfort and freedom to manoeuvre become significantly constrained.
E	Operations at or near capacity, characterised by significant delays at junction approaches, limited manoeuvrability, and low average travel speeds.
F	Oversaturated conditions with severe congestion, extremely low speeds, excessive delays, and long queues. Traffic progression is poor, and demand exceeds available capacity.

Table 2: LOS intervals for signalized and non-signalized junctions (Source: HCM 2010).

Signalized Intersections		Non-signalized Intersections	
Delay (s/veh)	LOS	Delay (s/veh)	LOS
$d \leq 10$	A	$d \leq 10$	A
$10 < d \leq 20$	B	$10 < d \leq 15$	B
$20 < d \leq 35$	C	$15 < d \leq 25$	C
$35 < d \leq 55$	D	$25 < d \leq 35$	D
$55 < d \leq 80$	E	$35 < d \leq 50$	E
> 80	F	> 50	F

LOS A to D is considered an acceptable operating condition for junctions. Although the overall junction performance may achieve LOS D or better, individual traffic movements may experience LOS E or F. The occurrence of LOS E for more than two traffic movements during the same peak period indicates that the available capacity is approaching its limit and improvement measures should be considered. Where one or more traffic movements operate at LOS F, the resulting operational deficiencies should be addressed through appropriate mitigation measures, such as signal optimisation, geometric modifications, or capacity expansion where feasible.

Model calibration

To ensure a realistic representation of current operations, the model has been calibrated, to the extent possible, against the findings from the traffic study conducted in June 2026, which was based on drone observations during the peak periods. This calibration process was undertaken to reproduce the observed traffic conditions and queuing patterns, particularly during the afternoon peak hour.

5 Results

In the tables below, AM refers to the morning peak hour and PM to the afternoon peak hour. Where the junction operates under oversaturated conditions, the calculated queues and delays should be regarded as theoretical, as queue build-up in an oversaturated junction is not fully predictable and cannot be represented precisely in any traffic model.

The maximum queue lengths and average delays for the junction are presented in Table 3. Further details of the capacity calculations are provided in Appendix A.

Table 3: Maximum queue length [m] and average delay [s] at the Höfdabakki/Bæjarhals junction for the different scenarios. Red marking for queue length indicates a critical queue. The delay colours correspond to the LOS categories presented in Table 1 and Table 2.

Höfdabakki/Bæjarhals Intersection	Queue Length [m]								Delay [sec.]							
	Sc. 0		Sc. 1		Sc. 2		Sc. 3		Sc. 0		Sc. 1		Sc2		Sc. 3	
	AM	PM	AM	PM	AM	PM	AM	PM	AM	PM	AM	PM	AM	PM	AM	PM
South approach: Höfdabakki									26	38	21	37	22	36	26	38
Left	20	30	20	30	15	25	20	30	46	86	55	86	38	73	46	86
Straight	70	100	65	100	65	100	70	100	42	54	32	54	34	52	42	54
Right	55	60	45	35	50	55	55	60	10	12	8	8	9	11	10	12
East approach: Bæjarhals									33	135	33	61	36	52	29	128
Left	120	480	145	305	85	165	120	480	41	187	49	89	47	65	41	187
Straight	120	480	145	305	85	165	120	480	41	256	50	105	41	58	41	256
Right	60	110	30	45	60	110	30	45	19	28	8	8	20	28	8	8
North approach: Höfdabakki									37	47	47	106	30	46	37	47
Left	70	160	35	65	65	145	70	160	47	75	45	57	41	64	47	75
Straight	115	160	195	440	60	115	115	160	32	33	49	135	25	38	32	33
Right	115	160	5	5	60	115	115	160	41	39	16	30	29	41	41	39
West approach: Strengur									41	76	46	53	32	51	41	76
Left	15	25	40	60	30	55	15	25	37	70	48	55	34	53	37	70
Straight	55	100	40	60	30	55	55	100	39	75	43	50	29	48	39	75
Right	55	100	40	55	30	55	55	100	44	80	48	55	34	53	44	80
Total Average Delay [sec.]									32	76	33	67	29	46	31	74
LOS for junction									C	E	C	E	C	D	C	E

The distances from the junction to the surrounding junctions are as follows:

- › To the south, approximately 970 metres to the junction with Stekkjarbakki.
- › To the north, approximately 300 metres to the highway junction.
- › To the east, approximately 210 metres to the junction with Bitruháls.
- › To the west, more than 65 metres to the nearest junction at Staumur.

Under the existing conditions (Scenario 0), and in Scenario 1, which reflects the road layout prior to the latest geometric changes, the junction does not accommodate the traffic demand satisfactorily. In both cases, several traffic movements operate at LOS F during the afternoon peak hour, and the overall junction performance is LOS E. By contrast, traffic operations are satisfactory in all scenarios during the morning peak hour.

In Scenario 3, where the right-turn slip lane from Bæjarháls is reinstated while all other assumptions remain as in Scenario 0, the model results show shorter queues and reduced delays for the right-turn movement. However, this movement does not experience critical queues or delays under the existing conditions, and all other traffic movements perform similarly to Scenario 0. The overall operational benefit of reinstating the slip lane is therefore limited.

Scenario 2, where the eastbound left-turn lane from Bæjarháls and the southbound exit lane are extended, and where through traffic from the west on Strengur can again use two lanes, provides substantial improvements in traffic operations. The overall junction performance improves to LOS D during the afternoon peak hour. However, several individual movements still operate at LOS E. It should be noted that the signal cycle time is relatively long, meaning that LOS E is not necessarily as critical as it would be at smaller junctions with shorter cycle times. In addition, two of the four movements operating at LOS E carry relatively low traffic volumes, and the queue conditions for these movements remain acceptable.

The two high-volume movements operating at LOS E in Scenario 2 are the northbound left-turn movement and the eastbound left-turn movement. For both movements, the maximum queue slightly exceeds the available storage length, but the calculated queue remains below 170 m. For the eastbound left-turn movement, this represents a significant improvement compared with Scenario 0. A queue length of less than 170 m is not considered critical when taking into account the junction layout and the overall traffic throughput through the junction.

Furthermore, there is always a degree of uncertainty associated with model-based results. Taking these considerations into account, traffic operations in Scenario 2 are assessed to be satisfactory under current traffic demand. However, the residual capacity is very limited, particularly during the afternoon peak hour, where the saturation flows shown in Appendix A exceed 80% for some traffic movements. This means that relatively small increases or fluctuations in traffic demand may result in the junction no longer being able to accommodate traffic satisfactorily.

6 Road safety considerations

Scenario 0 – Existing conditions

The current layout of the Höfðabakki-Bæjarhóls intersection is mainly signalized and generally provides good conditions for pedestrians and cyclists. A right-turn slip lane from Höfðabakki to Bæjarhóls remains in operation, while the former right-turn slip lane from Bæjarhóls to northbound Höfðabakki and the slip lane from Höfðabakki to Strengur have been removed. To increase traffic safety, the current slip lane from Höfðabakki to Bæjarhóls has been elevated with a marked pedestrian crossing. As a result, the number of unsignalized conflict points within the intersection area has been reduced compared to the previous layout.

Both the collision history and drone footage from April indicate that the primary operational and road safety challenges are associated with the short merge lane south of the intersection on Höfðabakki.

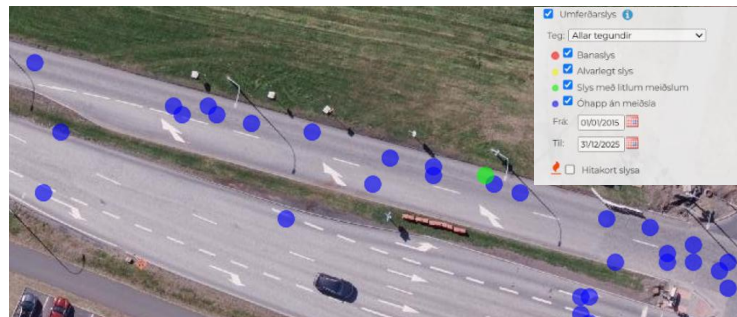


Figure 6: Figure showing accidents and incidents without injuries at the merge lane south of the intersection on Höfðabakki, 2015-2025. Statistics from the Icelandic Transport Authority.

During peak hours, very high southbound traffic volumes made it difficult for vehicles to merge into the prevailing traffic stream. In several instances, vehicles entered the intersection without sufficient downstream storage space and became stranded within the intersection, obstructing other traffic movements. Collision records also show a noticeable concentration of crashes near the merge area south of the intersection, suggesting that the existing arrangement contributes to delays and an increased risk of vehicle conflicts.

Scenario 1 – Pre-reconstruction layout

This scenario reinstates the former right-turn slip lanes from the north and east. The arrangement improves accessibility and capacity for this particular traffic movement by allowing vehicles to bypass the traffic signals.

However, collision records from recent years show a clear concentration of crashes associated with the right-turn slip lanes at the intersection, especially for the slip lane from Bæjarhóls (see figure 6 below). As can also be seen in the figure, many of the crashes in the slip lane (from Bæjarhóls) were occurring at the same place where the pedestrian crossing was located. To increase traffic safety (if the slip lanes are rebuilt) it is recommended to have the slip lanes elevated with a marked pedestrian crossing, as has been done for the slip lane from Höfðabakki to Bæjarhóls.



Figure 7: Figure showing accidents and incidents without injuries at the intersection, 2015-2025. Statistics from the Icelandic Transport Authority.

Although most incidents involved property-damage-only collisions, the spatial distribution suggests that such slip lanes introduce additional conflict points and more complex interactions between drivers than a conventional signalized layout. Furthermore, reinstating the slip lanes would require pedestrians and cyclists to cross an additional unsignalized traffic stream. From a road safety perspective, this scenario therefore represents a trade-off between improved vehicle operations and less favourable conditions for vulnerable road users.

Scenario 2 – Optimized geometry with lane extensions

This scenario largely retains the existing layout while significantly extending the southbound merge lane on Höfðabakki. In addition, the left-turn lane from Bæjarhál onto southbound Höfðabakki is extended to improve capacity and reduce the operational impact of left-turning traffic on other traffic movements.

The proposed changes directly address the issues identified through both the collision analysis and the drone footage. A longer merge lane would provide drivers with additional distance to adjust their speed and hopefully merge more safely into the southbound traffic stream. The modification is also expected to reduce sudden braking, facilitate lane changes, and decrease the likelihood of vehicles becoming trapped within the intersection due to limited downstream storage capacity. As the collision data indicate that the existing merge area is one of the problem locations at the intersection, the proposed improvement is expected to provide benefits for both road safety and operational performance.

Unlike Scenario 1, this option does not reintroduce the former right-turn slip lanes. Consequently, no additional unsignalized conflict points are introduced beyond those already present in the existing layout.

Based on the recorded collision history, drone observations, and the impacts on different road user groups, Scenario 2 is considered the preferred option from a road safety perspective. The proposal addresses the key operational and safety challenges associated with the current layout while avoiding the introduction of additional unsignalized conflict points for pedestrians and cyclists.

Scenario 3 – Reinstated right-turn slip lane from Bæjarháls

Scenario 3 reinstates the former right-turn slip lane from Bæjarháls onto northbound Höfðabakki. From a road safety perspective, this introduces the same type of complications as described for Scenario 1, including additional unsignalized conflict points and less favourable conditions for pedestrians and cyclists crossing the slip lane. As the operational benefits identified in the capacity analysis are limited, the safety implications are assessed to outweigh the benefit of reintroducing the right-turn slip lane. Scenario 3 is therefore not recommended from a road safety perspective.

Appendix A Capacity calculation details

Vehicle Movement Performance											
Mov ID	Turn	Mov Class	Demand Flows		Arrival Flows		Deg. Satn	Aver. Delay	Level of Service	95% Back Of Queue	
			[Total	HV]	[Total	HV]				[Veh.	Dist]
			veh/h	%	veh/h	%	v/c	sec		veh	m
South: Höfdabakki											
1	L2	All MCs	64	5,0	64	5,0	0,428	45,4	LOS D	2,3	16,9
2	T1	All MCs	482	5,0	482	5,0	* 0,847	41,2	LOS D	9,8	71,5
3	R2	All MCs	556	5,0	556	5,0	0,469	9,6	LOS A	7,2	52,3
Approach			1102	5,0	1102	5,0	0,847	25,5	LOS C	9,8	71,5
East: Bæjarháls											
4	L2	All MCs	468	5,0	468	5,0	0,892	41,1	LOS D	16,5	120,3
5	T1	All MCs	92	5,0	92	5,0	* 0,892	41,2	LOS D	16,5	120,3
6	R2	All MCs	345	5,0	345	5,0	0,420	18,8	LOS B	8,2	59,7
Approach			905	5,0	905	5,0	0,892	32,6	LOS C	16,5	120,3
North: Höfdabakki											
7	L2	All MCs	236	5,0	236	5,0	* 0,861	46,6	LOS D	9,7	70,7
8	T1	All MCs	549	5,0	549	5,0	0,842	32,4	LOS C	15,5	113,0
9	R2	All MCs	30	5,0	30	5,0	0,842	40,4	LOS D	15,5	113,0
Approach			815	5,0	815	5,0	0,861	36,8	LOS D	15,5	113,0
West: Strengur											
10	L2	All MCs	60	5,0	60	5,0	0,268	36,9	LOS D	2,0	14,7
11	T1	All MCs	93	5,0	93	5,0	* 0,818	39,3	LOS D	7,4	54,0
12	R2	All MCs	95	5,0	95	5,0	0,818	44,0	LOS D	7,4	54,0
Approach			248	5,0	248	5,0	0,818	40,5	LOS D	7,4	54,0
All Vehicles			3070	5,0	3070	5,0	0,892	31,8	LOS C	16,5	120,3

Scenario 0 AM

Vehicle Movement Performance											
Mov ID	Turn	Mov Class	Demand Flows		Arrival Flows		Deg. Satn	Aver. Delay	Level of Service	95% Back Of Queue	
			[Total	HV]	[Total	HV]				[Veh.	Dist]
			veh/h	%	veh/h	%	v/c	sec		veh	m
South: Höfdabakki											
1	L2	All MCs	59	5,0	59	5,0	0,564	86,3	LOS F	3,6	26,4
2	T1	All MCs	496	5,0	496	5,0	* 0,614	53,5	LOS D	13,9	101,2
3	R2	All MCs	393	5,0	393	5,0	0,332	12,1	LOS B	8,2	59,6
Approach			948	5,0	948	5,0	0,614	38,4	LOS D	13,9	101,2
East: Bæjarháls											
4	L2	All MCs	615	5,0	615	5,0	1,097	186,8	LOS F	66,0	482,1
5	T1	All MCs	79	5,0	79	5,0	* 1,097	255,5	LOS F	66,0	482,1
6	R2	All MCs	383	5,0	383	5,0	0,458	27,7	LOS C	15,0	109,8
Approach			1077	5,0	1077	5,0	1,097	135,3	LOS F	66,0	482,1
North: Höfdabakki											
7	L2	All MCs	314	5,0	314	5,0	* 0,914	74,5	LOS E	22,0	160,3
8	T1	All MCs	624	5,0	624	5,0	0,634	32,9	LOS C	21,4	156,0
9	R2	All MCs	30	5,0	30	5,0	0,634	38,5	LOS D	21,4	156,0
Approach			968	5,0	968	5,0	0,914	46,6	LOS D	22,0	160,3
West: Strengur											
10	L2	All MCs	63	5,0	63	5,0	0,201	70,0	LOS E	3,2	23,3
11	T1	All MCs	120	5,0	120	5,0	* 0,784	74,7	LOS E	13,4	97,5
12	R2	All MCs	102	5,0	102	5,0	0,784	80,3	LOS F	13,4	97,5
Approach			285	5,0	285	5,0	0,784	75,7	LOS E	13,4	97,5
All Vehicles			3278	5,0	3278	5,0	1,097	75,9	LOS E	66,0	482,1

Scenario 0 PM

Vehicle Movement Performance											
Mov ID	Turn	Mov Class	Demand Flows		Arrival Flows		Deg. Satn	Aver. Delay	Level of Service	95% Back Of Queue	
			[Total	HV]	[Total	HV]				[Veh.	Dist]
			veh/h	%	veh/h	%	v/c	sec		veh	m
South: Höfdabakki											
1	L2	All MCs	64	5,0	64	5,0	* 0,512	54,6	LOS D	2,8	20,5
2	T1	All MCs	482	5,0	482	5,0	0,508	31,9	LOS C	9,0	65,5
3	R2	All MCs	556	5,0	556	5,0	0,417	7,8	LOS A	5,6	41,2
Approach			1102	5,0	1102	5,0	0,512	21,1	LOS C	9,0	65,5
East: Bæjarháls											
4	L2	All MCs	468	5,0	468	5,0	0,905	48,6	LOS D	19,8	144,3
5	T1	All MCs	92	5,0	92	5,0	* 0,905	49,8	LOS D	19,8	144,3
6	R2	All MCs	345	5,0	345	5,0	0,287	7,6	LOS A	4,0	29,2
Approach			905	5,0	905	5,0	0,905	33,1	LOS C	19,8	144,3
North: Höfdabakki											
7	L2	All MCs	236	5,0	236	5,0	0,514	45,2	LOS D	4,9	35,4
8	T1	All MCs	549	5,0	549	5,0	* 0,881	48,9	LOS D	26,4	192,7
9	R2	All MCs	30	5,0	30	5,0	0,022	15,7	LOS B	0,2	1,4
Approach			815	5,0	815	5,0	0,881	46,6	LOS D	26,4	192,7
West: Strengur											
10	L2	All MCs	60	5,0	60	5,0	0,648	47,5	LOS D	5,4	39,5
11	T1	All MCs	93	5,0	93	5,0	* 0,648	42,9	LOS D	5,4	39,5
12	R2	All MCs	95	5,0	95	5,0	0,648	47,6	LOS D	5,3	39,0
Approach			248	5,0	248	5,0	0,648	45,8	LOS D	5,4	39,5
All Vehicles			3070	5,0	3070	5,0	0,905	33,4	LOS C	26,4	192,7

Scenario 1 AM

Vehicle Movement Performance											
Mov ID	Turn	Mov Class	Demand Flows		Arrival Flows		Deg. Satn	Aver. Delay	Level of Service	95% Back Of Queue	
			[Total	HV]	[Total	HV]				[Veh.	Dist]
			veh/h	%	veh/h	%	v/c	sec		veh	m
South: Höfdabakki											
1	L2	All MCs	59	5,0	59	5,0	* 0,564	86,3	LOS F	3,6	26,4
2	T1	All MCs	496	5,0	496	5,0	0,614	53,5	LOS D	13,9	101,2
3	R2	All MCs	393	5,0	393	5,0	0,302	7,9	LOS A	4,8	35,1
Approach			948	5,0	948	5,0	0,614	36,7	LOS D	13,9	101,2
East: Bæjarháls											
4	L2	All MCs	615	5,0	615	5,0	0,986	89,0	LOS F	41,8	305,0
5	T1	All MCs	79	5,0	79	5,0	* 0,986	105,2	LOS F	41,8	305,0
6	R2	All MCs	383	5,0	383	5,0	0,302	8,0	LOS A	5,9	43,0
Approach			1077	5,0	1077	5,0	0,986	61,4	LOS E	41,8	305,0
North: Höfdabakki											
7	L2	All MCs	314	5,0	314	5,0	0,553	57,0	LOS E	8,7	63,4
8	T1	All MCs	624	5,0	624	5,0	* 1,002	134,5	LOS F	60,1	438,8
9	R2	All MCs	30	5,0	30	5,0	0,021	30,2	LOS C	0,2	1,5
Approach			968	5,0	968	5,0	1,002	106,1	LOS F	60,1	438,8
West: Strengur											
10	L2	All MCs	63	5,0	63	5,0	0,468	54,7	LOS D	7,7	56,2
11	T1	All MCs	120	5,0	120	5,0	* 0,468	50,0	LOS D	7,7	56,2
12	R2	All MCs	102	5,0	102	5,0	0,468	55,2	LOS E	7,6	55,2
Approach			285	5,0	285	5,0	0,468	52,9	LOS D	7,7	56,2
All Vehicles			3278	5,0	3278	5,0	1,002	66,7	LOS E	60,1	438,8

Scenario 1 PM

Vehicle Movement Performance											
Mov ID	Turn	Mov Class	Demand Flows		Arrival Flows		Deg. Satn	Aver. Delay	Level of Service	95% Back Of Queue	
			[Total	HV]	[Total	HV]				[Veh.	Dist]
			veh/h	%	veh/h	%	v/c	sec		veh	m
South: Höfdabakki											
1	L2	All MCs	64	5,0	64	5,0	0,381	37,6	LOS D	2,0	14,9
2	T1	All MCs	482	5,0	482	5,0	* 0,817	34,1	LOS C	8,4	61,6
3	R2	All MCs	556	5,0	556	5,0	0,487	9,4	LOS A	6,5	47,4
Approach			1102	5,0	1102	5,0	0,817	21,8	LOS C	8,4	61,6
East: Bæjarháls											
4	L2	All MCs	468	5,0	468	5,0	0,901	46,8	LOS D	11,2	81,5
5	T1	All MCs	92	5,0	92	5,0	* 0,901	40,8	LOS D	11,2	81,5
6	R2	All MCs	345	5,0	345	5,0	0,474	19,9	LOS B	8,1	58,8
Approach			905	5,0	905	5,0	0,901	35,9	LOS D	11,2	81,5
North: Höfdabakki											
7	L2	All MCs	236	5,0	236	5,0	* 0,842	41,3	LOS D	8,5	62,2
8	T1	All MCs	549	5,0	549	5,0	0,615	25,0	LOS C	8,3	60,8
9	R2	All MCs	30	5,0	30	5,0	0,615	29,3	LOS C	8,3	60,5
Approach			815	5,0	815	5,0	0,842	29,9	LOS C	8,5	62,2
West: Strengur											
10	L2	All MCs	60	5,0	60	5,0	0,482	33,5	LOS C	3,8	27,9
11	T1	All MCs	93	5,0	93	5,0	* 0,482	29,0	LOS C	3,8	27,9
12	R2	All MCs	95	5,0	95	5,0	0,482	33,6	LOS C	3,8	27,5
Approach			248	5,0	248	5,0	0,482	31,9	LOS C	3,8	27,9
All Vehicles			3070	5,0	3070	5,0	0,901	28,9	LOS C	11,2	81,5

Scenario 2 AM

Vehicle Movement Performance											
Mov ID	Turn	Mov Class	Demand Flows		Arrival Flows		Deg. Satn	Aver. Delay	Level of Service	95% Back Of Queue	
			[Total	HV]	[Total	HV]				[Veh.	Dist]
			veh/h	%	veh/h	%	v/c	sec		veh	m
South: Höfdabakki											
1	L2	All MCs	59	5,0	59	5,0	0,259	73,1	LOS E	3,1	23,0
2	T1	All MCs	496	5,0	496	5,0	* 0,603	51,9	LOS D	13,6	98,9
3	R2	All MCs	393	5,0	393	5,0	0,336	10,9	LOS B	7,4	53,8
Approach			948	5,0	948	5,0	0,603	36,2	LOS D	13,6	98,9
East: Bæjarháls											
4	L2	All MCs	615	5,0	615	5,0	0,873	65,4	LOS E	22,3	162,5
5	T1	All MCs	79	5,0	79	5,0	* 0,873	58,4	LOS E	22,3	162,5
6	R2	All MCs	383	5,0	383	5,0	0,467	28,1	LOS C	15,1	110,0
Approach			1077	5,0	1077	5,0	0,873	51,6	LOS D	22,3	162,5
North: Höfdabakki											
7	L2	All MCs	314	5,0	314	5,0	* 0,861	63,9	LOS E	19,8	144,4
8	T1	All MCs	624	5,0	624	5,0	0,539	37,5	LOS D	15,5	112,9
9	R2	All MCs	30	5,0	30	5,0	0,539	40,9	LOS D	15,4	112,4
Approach			968	5,0	968	5,0	0,861	46,2	LOS D	19,8	144,4
West: Strengur											
10	L2	All MCs	63	5,0	63	5,0	0,451	52,8	LOS D	7,5	55,0
11	T1	All MCs	120	5,0	120	5,0	* 0,451	48,0	LOS D	7,5	55,0
12	R2	All MCs	102	5,0	102	5,0	0,451	53,2	LOS D	7,4	53,9
Approach			285	5,0	285	5,0	0,451	50,9	LOS D	7,5	55,0
All Vehicles			3278	5,0	3278	5,0	0,873	45,5	LOS D	22,3	162,5

Scenario 2 PM

Vehicle Movement Performance											
Mov ID	Turn	Mov Class	Demand Flows HV		Arrival Flows HV		Deg. Satn	Aver. Delay	Level of Service	95% Back Of Queue	
			[Total	%	[Total	%				[Veh.	Dist]
			veh/h	%	veh/h	%	v/c	sec		veh	m
South: Höfdabakki											
1	L2	All MCs	64	5,0	64	5,0	0,428	45,4	LOS D	2,3	16,9
2	T1	All MCs	482	5,0	482	5,0	* 0,847	41,2	LOS D	9,8	71,5
3	R2	All MCs	556	5,0	556	5,0	0,469	9,6	LOS A	7,2	52,3
Approach			1102	5,0	1102	5,0	0,847	25,5	LOS C	9,8	71,5
East: Bæjarháls											
4	L2	All MCs	468	5,0	468	5,0	0,892	41,1	LOS D	16,5	120,3
5	T1	All MCs	92	5,0	92	5,0	* 0,892	41,2	LOS D	16,5	120,3
6	R2	All MCs	345	5,0	345	5,0	0,289	7,8	LOS A	3,7	27,0
Approach			905	5,0	905	5,0	0,892	28,4	LOS C	16,5	120,3
North: Höfdabakki											
7	L2	All MCs	236	5,0	236	5,0	* 0,861	46,6	LOS D	9,7	70,7
8	T1	All MCs	549	5,0	549	5,0	0,842	32,4	LOS C	15,5	113,0
9	R2	All MCs	30	5,0	30	5,0	0,842	40,4	LOS D	15,5	113,0
Approach			815	5,0	815	5,0	0,861	36,8	LOS D	15,5	113,0
West: Strengur											
10	L2	All MCs	60	5,0	60	5,0	0,268	36,9	LOS D	2,0	14,7
11	T1	All MCs	93	5,0	93	5,0	* 0,818	39,3	LOS D	7,4	54,0
12	R2	All MCs	95	5,0	95	5,0	0,818	44,0	LOS D	7,4	54,0
Approach			248	5,0	248	5,0	0,818	40,5	LOS D	7,4	54,0
All Vehicles			3070	5,0	3070	5,0	0,892	30,6	LOS C	16,5	120,3

Scenario 3 AM

Vehicle Movement Performance											
Mov ID	Turn	Mov Class	Demand Flows		Arrival Flows		Deg. Satn	Aver. Delay	Level of Service	95% Back Of Queue	
			[Total	HV]	[Total	HV]				[Veh.	Dist]
			veh/h	%	veh/h	%	v/c	sec		veh	m
South: Höfdabakki											
1	L2	All MCs	59	5,0	59	5,0	0,564	86,3	LOS F	3,6	26,4
2	T1	All MCs	496	5,0	496	5,0	* 0,614	53,5	LOS D	13,9	101,2
3	R2	All MCs	393	5,0	393	5,0	0,332	12,1	LOS B	8,2	59,6
Approach			948	5,0	948	5,0	0,614	38,4	LOS D	13,9	101,2
East: Bæjarháls											
4	L2	All MCs	615	5,0	615	5,0	1,097	186,8	LOS F	66,0	482,1
5	T1	All MCs	79	5,0	79	5,0	* 1,097	255,5	LOS F	66,0	482,1
6	R2	All MCs	383	5,0	383	5,0	0,302	8,0	LOS A	5,9	42,9
Approach			1077	5,0	1077	5,0	1,097	128,3	LOS F	66,0	482,1
North: Höfdabakki											
7	L2	All MCs	314	5,0	314	5,0	* 0,914	74,5	LOS E	22,0	160,3
8	T1	All MCs	624	5,0	624	5,0	0,634	32,9	LOS C	21,4	156,0
9	R2	All MCs	30	5,0	30	5,0	0,634	38,5	LOS D	21,4	156,0
Approach			968	5,0	968	5,0	0,914	46,6	LOS D	22,0	160,3
West: Strengur											
10	L2	All MCs	63	5,0	63	5,0	0,201	70,0	LOS E	3,2	23,3
11	T1	All MCs	120	5,0	120	5,0	* 0,784	74,7	LOS E	13,4	97,5
12	R2	All MCs	102	5,0	102	5,0	0,784	80,3	LOS F	13,4	97,5
Approach			285	5,0	285	5,0	0,784	75,7	LOS E	13,4	97,5
All Vehicles			3278	5,0	3278	5,0	1,097	73,6	LOS E	66,0	482,1

Scenario 3 PM

REYKJAVÍKURBORG

AFKASTAGREINING Á
HÖFÐABAKKA, BÆJARHÁLSI OG
STRENG

GREINARGERÐ

HEIMILISFANG COWI Ísland ehf.
Urðarhvarf 6
203 KópavogurSÍMI 422 3000
WWW cowi.com

VERKNR.

A305448

NÚMER SKJALS

305448-01

ÚTGÁFA

1.0

ÚTGÁFUDAGUR

25.06.2026

LÝSING

UMFERÐARGREINING

DRÖG

GUBHR

ATHUGAÐ

SBJAR

SAMPYKKT

HRBJN

EFNI

1	Inngangur	3
2	Árdegisumferð	4
2.1	Bílaumferð	4
2.2	Gangandi og hjólandi	9
3	Síðdegisumferð	11
3.1	Bílaumferð	11
3.2	Gangandi og hjólandi	17
4	Samantekt	19
	Viðauki A	20
	Viðauki B	23

1 Inngangur

Í þessari greinargerð er gerð greining á umferð, raðamyndun, ferðatíma og töfum á gatnamótum Höfðabakka, Bæjarháls og Strengs.

Tekin voru upp myndbönd með dróna árdegis mánudaginn 13.04.2026 og þriðjudaginn 14.04.2026 og síðdegis mánudaginn 13.04.2026 og miðvikudaginn 15.04.2026. Tekið var upp tvo daga þar sem einungis tvær áttir voru teknar upp í einu. Var þetta gert til þess að geta greint raðamyndanir og ferðatíma á öllum hliðum. 13.04. var tekið upp í átt að Höfðabakka norður og Streng. 14.04. og 15.04. var tekið upp í átt að Bæjarhálsi og Höfðabakka suður. Gatnamótin í heild voru tekin upp á öllum myndböndum til þess að geta greint umferðarflæði um gatnamótin og framkvæmt talningar á öllum tímum sem myndbönd voru tekin.



Mynd 1 Yfirlitsmynd af gatnamótum Höfðabakka, Bæjarháls og Strengs.

Notast var við greiningarforritið DataFromSky, þar sem ferlar allra vegfarenda eru greindir og hægt er að fá upplýsingar um tegund ferðamáta, ferla og hraða þeirra.

Í greinargerðinni er þjónustustig (Level of Service) gatnamótanna einnig kannað. Þjónustustig fyrir gatnamót er metið út frá meðaltöfum gatnamótanna, eins og skilgreint er í The Highway Capacity Manual 2010 (HCM, 2010). Þjónustustig er flokkað í 6 stig frá A til F. Þjónustustig A er besta þjónustustigið og F það versta. Því lægri sem þjónustustig gatnamóta er, því þéttari er umferðin og meiri líkur eru á töfum. Tafla 1 sýnir flokkunina á þjónustustigum fyrir ljósastýrð gatnamót og gatnamót án ljósastýringar.

Ljósastýrð gatnamót		Gatnamót án ljósastýringar	
Tafir (s/ökutæki)	Þjónustustig (LOS)	Tafir (s/ökutæki)	Þjónustustig (LOS)
$t \leq 10$	A	$t \leq 10$	A
$10 < t \leq 20$	B	$10 < t \leq 15$	B
$20 < t \leq 35$	C	$15 < t \leq 25$	C
$35 < t \leq 55$	D	$25 < t \leq 35$	D
$55 < t \leq 80$	E	$35 < t \leq 50$	E
> 80	F	> 50	F

Tafla 1 Þjónustustig fyrir gatnamót (HCM, 2010).

Almennt er þjónustustig D talið ásættanlegt fyrir gatnamót í þéttbýli. Þó er mögulegt að þjónustustig gatnamóta sé D eða betra en þjónustustig ákveðinna umferðastrauma geta verið E eða F. Þar sem meira en einn umferðarstraumur er með þjónustustig F á sama háannatíma ætti að ávarpa það vandamál og, ef hægt er, leggja til breytingar til að bæta þjónustustigið.

2 Árdegisumferð

2.1 Bílaumferð

Á mánudeginum 13.04.2026 var tekið upp myndband frá 7:45 til 9:05, hámarksklukkustund var 7:45-8:45. Á þriðjudeginum 14.04.2026 var tekið upp frá 7:35 til 9:00 með hámarksklukkustund 7:35-8:35. Töflur 2 og 3 sýna fjölda ökutækja á tímabilinu 7:45-9:00 eftir umferðarstraumum. Tímabilið 7:45-9:00 var valið fyrir töflurnar þar sem það er tímabilið sem var sameiginlegt báðra dagana sem tekið var upp og því hægt að bera töflurnar saman. Í viðauka A má sjá sundurliðaðar upplýsingar þar sem talning fyrir hverjar 5 mínútur eru sýndar.

	Höfðabakki N	Bæjarháls	Höfðabakki S	Strengur
Höfðabakki N	1	262	640	41
Bæjarháls	387	1	547	117
Höfðabakki S	588	679	2	88
Strengur	76	115	105	0

Tafla 2 Umferðarmagn hvers umferðarstraums 13.04.2026, 7:45-9:00.

	Höfðabakki N	Bæjarháls	Höfðabakki S	Strengur
Höfðabakki N	0	295	686	38
Bæjarháls	431	0	585	115
Höfðabakki S	603	695	0	80
Strengur	75	116	119	0

Tafla 3 Umferðarmagn hvers umferðarstraums 14.04.2026, 7:45-9:00.

Flæði um gatnamótin árdegis er ágætt og við áhorf á myndböndin náðu raðir oftast að klárast í einum ljósahring á öllum örmum og ef ökumenn náðu ekki yfir gatnamótin á einum ljósahring, komust þeir yfir á þeim næsta.

Myndir 2 og 3 sýna 95% raðir árdegis. 95% röð þýðir að ökumaður lendir í þeirri lengd raðar eða styttri í 95% tilvika. Ekki er hægt að greina nákvæmar lengdir raða með DataFromSky. Þær eru því metnar sjónrænt út frá myndböndunum og fyrirvari settur á raðalengdirnar settar fram í þessari greinargerð. Hins vegar er ferðatíminn greindur með DataFromSky og segir hann betur til um stöðu gatnamótanna.



Mynd 2 95% raðir á Streng og Höfðabakka N árdegis.



Mynd 3 95% raðir á Bæjarhálsi og Höfðabakka S árdegis.

Myndir 4 og 5 sýna þau svæði þar sem ferðatími var mældur. Ferðatíminn var mældur milli grænu og appelsínugulu línanna á myndunum, þar sem grænu línurnar sýna upphafsstað ferðatímatöku og appelsínugulu endastað. Skoðaðir voru ferðatímar fyrir hverja akrein. Úr vestri er umferð að koma bæði frá Streng og Straumi og því var þeirri átt skipt í tvennt þar sem skoðaður var ferðatími frá báðum götum.



Mynd 4 Svæði þar sem ferðatími er mældur á Streng og Höfðabakka N.



Mynd 5 Svæði þar sem ferðatími er mældur á Bæjarhálsi og Höfðabakka S.

Reiknaður var viðmiðunarferðatími m.v. frjálst flæði á hámarkshraða. Hámarkshraði á Höfðabakka og Bæjarhálsi er 50 km/klst. og á Streng / Straumi er hann 30km/klst.. Í útreikningum fyrir viðmiðunarferðatíma í frjálsu flæði var gert ráð fyrir að geta keyrt í gegnum gatnamót Bæjarháls og Hraunbæjar á hámarkshraða á grænu ljósi. Tafla 4 sýnir meðalferðatíma og tafir á öllum akreinum. Einnig eru sýndir 95% ferðatímar og tafir. 95% ferðatími eru, líkt og 95% raðir, max. tafir sem ökumenn upplifa í 95% tilvika.

		Ferðatími [s]			Tafir [s]	
	Akreinar	Frjálst flæði	Meðal ferðatími	95% ferðatími	Meðal tafir	95% tafir
Höfðabakki N	Hægri	18	52	93	34	75
	Miðja	18	38	72	20	54
	Vinstri	18	66	112	48	94
Bæjarháls	Hægri	37	74	119	37	82
	Miðja	37	88	134	51	97
	Vinstri	37	80	136	43	99
Höfðabakki S	Framhjáhlaup	9	16	26	7	17
	Hægri	8	52	99	44	91
	Miðja	8	49	96	41	88
	Vinstri	8	74	153	66	145
Strengur	Hægri	11	58	111	47	100
	Vinstri	11	48	102	37	91
Strengur (frá Straumi)	Hægri	16	69	117	53	101
	Vinstri	16	56	108	40	92

Tafla 4 Ferðatími og tafir árdegis.

Meðaltafir á gatnamótunum í heild sinni eru 34 sek. sem þýðir að þjónustustig gatnamótanna árdegis er stig C. Tafla 4 sýnir að meðaltafir á öllum akreinum er undir 1 mínúta, nema á vinstribeygju akrein frá Höfðabakka S þar sem meðaltafir eru rétt yfir mínútu. Taflan sýnir líka þjónustustig hvers umferðarstraums fyrir sig í litakóðanum sem settur var fram í töflu 1 og sést að allir straumar eru með þjónustustig D eða betra. Því eru tafir á gatnamótunum árdegis talðar ásættanlegar. Myndir 2 og 3 sýna líka að lengstu raðir í 95% tilvika eru ekki of langar og vinstribeygjuvasar fyllast ekki alveg.

2.2 Gangandi og hjólandi

Umferð gangandi og hjólandi var einnig skoðuð og talin í þessari greiningu. Tafla 5 sýnir talningu á gangandi og hjólandi á þverunum við gatnamótin og yfir Streng nálægt gatnamótunum. Fjöldi gangandi og hjólandi sýnt í töflu 5 er frá 13.04.2026 milli kl. 7:45 og 9:05, en fjöldi gangandi og hjólandi 14.04.2026 milli kl. 7:35 og 9:00 er svipaður og sýnt er í töflunni. Hægt er að sjá þær tölur í viðauka B.

	Gangandi	Hjólandi	Samtals
Höfðabakki suður	1	1	2
Bæjarháls	8	7	15
Höfðabakki norður	7	11	18
Strengur við Kistuhyl	0	3	3
Strengur við hraðahindrun	4	0	4

Tafla 5 Fjöldi gangandi og hjólandi árdegis, kl. 7:45-9:05.

Töluverð umferð gangandi og hjólandi er yfir gangbrautir við Höfðabakka N og Bæjarháls, en gangbraut yfir Höfðabakka S er mun minna notuð.

Ferlar og leiðarval gangandi og hjólandi voru einnig kannaðir. Vinsælasta leiðin er frá Streng (norðan megin götu) í átt að Bæjarhálsi, yfir Höfðabakka N, en 14 af 42 fara þá leið. Einnig voru 9 af 42 sem fóru frá Höfðabakka S til Höfðabakka N (austan megin götu) með því að þvera Bæjarháls. Mynd 6 sýnir ferla allra þeirra sem koma frá Streng (norðan megin) og sést að flestir fara að Bæjarhálsi en einnig eru ferlar að Straumi og Höfðabakka N (vestan megin). Mynd 7 sýnir ferla allra þeirra sem koma frá Höfðabakka S og sést að lang flestir fara áfram norður Höfðabakka (austan megin) en einhverjir fara um Bæjarháls. Í viðauka B eru fleiri myndir með ferlum gangandi og hjólandi flokkaðir eftir upphafsstað, eins og myndir 6 og 7.



Mynd 6 Ferlar þeirra sem koma frá Streng (norðan megin).



Mynd 7 Ferlar þeirra sem koma frá Höfðabakka S.

3 Síðdegisumferð

3.1 Bílaumferð

Á mánudeginum 13.04.2026 var tekið upp myndband frá 14:45 til 16:35, hámarks-klukkustund var 15:25-16:25. Á miðvikudeginum 15.04.2026 var tekið upp frá 15:05 til 16:50 með hámarksklukkustund 15:35-16:35. Töflur 6 og 7 sýna fjölda ökutækja á tímabilinu 15:05-16:35 eftir umferðarstraumum. Tímabilið 15:35-16:35 var valið fyrir töflurnar þar sem það er tímabilið sem var sameiginlegt báða dagana sem tekið var upp og því hægt að bera töflurnar saman. Í viðauka A má sjá sundurliðaðar upplýsingar þar sem talning fyrir hverjar 5 mínútur eru sýndar.

	Höfðabakki N	Bæjarháls	Höfðabakki S	Strengur
Höfðabakki N	0	471	936	45
Bæjarháls	574	1	923	118
Höfðabakki S	744	590	0	89
Strengur	95	180	153	0

Tafla 6 Umferðarmagn hvers umferðarstraums 13.04.2026, 15:05-16:35.

	Höfðabakki N	Bæjarháls	Höfðabakki S	Strengur
Höfðabakki N	1	417	925	57
Bæjarháls	602	2	943	121
Höfðabakki S	669	591	2	92
Strengur	76	182	176	1

Tafla 7 Umferðarmagn hvers umferðarstraums 15.04.2026, 15:05-16:35.

Greinandi tók eftir að báða dagana var ágætt flæði á gatnamótunum fyrir kl. 16 en umferð varð þéttari þegar klukkan fór að nálgast 16:00. Um og eftir kl. 16 fóru raðir að lengjast og stíflur fóru að myndast við Höfðabakka S þar sem tvær akreinar breytast í eina og á Bæjarhálsi.

Myndir 8 og 9 sýna 95% raðir árdegis. 95% röð þýðir að ökumaður lendir í þeirri lengd raðar eða styttri í 95% tilvika. Eins og var nefnt í kafla 1 er ekki hægt að

greina nákvæmar lengdir raða með DataFromSky. Þær eru því metnar sjónrænt út frá myndböndunum og fyrirvari settur á raðalengdirnar settar fram í þessari greinargerð. Hins vegar er ferðatíminn greindur með DataFromSky og segir hann til um raunverulega stöðu gatnamótanna.

Myndirnar hér að neðan sýna að raðir síðdegis eru mun lengri en árdegis. Raðir í vinstribeygjuvösum á Bæjarhálsi og Höfðabakka N eru lengri en vasarnir. Raðir á Bæjarhálsi verða mjög langar á milli 16:00 og 16:30 og var umferð á tíma mjög hæg og þétt frá Bæjarhálsi 1 (ON húsið) að a.m.k. hringtorginu við Hálsabraut. Mögulegt er að umferðin hafi verið hæg lengra austur en það svæði sást ekki á myndbandinu. Röð austur Bæjarháls virðist aðallega vera á vinstri akrein. Það er vegna þess að svo margir eru að fara til vinstri á Höfðabakka og erfitt er að komast inn í röðina eftir gatnamót Bæjarháls og Hraunbæjar. Mynd 10 sýnir skjáskot af raðamyndun kl. 16:05. Á myndinni sést að flestir halda sér á vinstri akrein og að stífla myndast við strætóstoppistöðina milli Hraunbæjar og Höfðabakka vegna þess að margir eru að skipta um akrein frá hægri akrein á miðju akrein.



Mynd 8 95% raðir á Höfðabakka N og Streng síðdegis.



Mynd 9 95% raðir á Bæjarhálsi og Höfðabakka S síðdegis.



Mynd 10 Skjáskot af röð við Bæjarháls kl. 16:05 rétt þegar umferð af Bæjarhálsi fær grænt ljós.

Myndir 4 og 5 í kafla 1 sýna þau svæði þar sem ferðatími var mældur. Skoðaðir voru ferðatímar fyrir hverja akrein. Í vestri er umferð að koma bæði frá Streng og Straumi og því var þeirri átt skipt í tvennt þar sem skoðaður var ferðatími frá báðum götum.

Reiknaður var viðmiðunarferðatími m.v. frjálst flæði á hámarkshraða. Hámarkshraði á Höfðabakka og Bæjarhálsi er 50 km/klst. og á Streng / Straumi er hann 30km/klst.. Í þeim útreikningum var gert ráð fyrir að geta keyrt í gegn um gatnamót

Bæjarháls og Hraunbæjar á hámarkshraða á grænu ljósi. Tafla 8 sýnir meðalferðatíma og tafir á öllum akreinum. Einnig eru sýndir 95% ferðatímar og tafir. 95% ferðatími eru, líkt og 95% raðir, max. tafir sem ökumenn upplifa í 95% tilvika.

		Ferðatími [s]			Tafir [s]	
	Akreinar	Frjálst flæði	Meðal ferðatími	95% ferðatími	Meðal tafir	95% tafir
Höfðabakki N	Hægri	18	82	321	64	303
	Miðja	18	74	205	56	187
	Vinstri	18	87	155	69	137
Bæjarháls	Hægri	37	110	234	73	197
	Miðja	37	184	403	147	366
	Vinstri	37	182	401	145	364
Höfðabakki S	Framhjáhlaup	9	16	31	7	22
	Hægri	8	55	104	47	96
	Miðja	8	49	102	40	94
	Vinstri	8	79	153	71	145
Strengur	Hægri	11	64	115	52	104
	Vinstri	11	53	102	42	91
Strengur (frá Straumi)	Hægri	16	74	126	58	110
	Vinstri	16	74	115	58	99

Tafla 8 Ferðatími og tafir síðdegis.

Meðaltafir á gatnamótunum í heild sinni eru 64 sek. sem þýðir að þjónustustig gatnamótanna síðdegis er stig E. Tafla 8 sýnir þjónustustig hvers umferðarstraums fyrir sig í litakóðanum sem settur var fram í töflu 1 og samanborið við töflu 4 sést að meðaltafir eru meiri síðdegis en árdegis, sérstaklega á Höfðabakka N og Bæjarhálsi. Þjónustustig á öllum akreinum á Höfðabakka N er stig E og á Bæjarhálsi er þjónustustig F á vinstri og miðju akrein. Aðstæður á gatnamótunum síðdegis uppfylla því ekki skilgreind viðmið fyrir þjónustustig D.

Miklar tafir sjást á Höfðabakka N og Bæjarhálsi. Á Höfðabakka N eru tafir á hægri akrein mun meiri en á miðju akreininni og er það vegna þess að ekki eins margir

nota miðju akreinina og þ.a.l. byggist röð upp á hægri akreininni af þeim sem eru að fara beint áfram á gatnamótunum. Minni notkun á miðjuakreininni gæti m.a. stafað af því að fyrir breytingar á gatnamótunum var sú akrein fyrir vinstribeygjumferð og gæti verið að ökumenn fæti ekki að hún sé í boði til að fara beint.

Eins og fyrr segir eru miklar tafir á Bæjarhálsi og geta myndast tafir allt að rétt rúmum 6 mínútum. Hægri akrein er einungis fyrir hægri beygjustraum og fær sá straumur græna ör aukalega þegar það er öruggt. Sú lausn gengur vel fyrir hægri-beygjustrauminn og því eru tafir á hægri akrein aðeins um 3 mínútur í stað 6. Líklegt er að þessar 3 mínútur í töfum komi vegna stíflu sem myndast á hægri akrein nær gatnamótum Bæjarháls og Hraunbæjar þar sem ökumenn eru að færa sig frá hægri akrein á miðju akrein til að fara beint áfram eða til vinstri á gatnamótunum við Höfðabakka.

Eins og sést í töflum 6 og 7 eru mjög margir sem beygja til vinstri frá Bæjarhálsi að Höfðabakka S síðdegis. Vegna þessa vilja ökumenn halda sig á vinstri akrein þegar Bæjarháls breytist úr einni akrein í tvær og myndast þá stífla á þeim stað sem hægir á umferðinni og lengir röðina. Einnig myndast stífla á hægri akrein við strætóstopps-útskotið milli Hraunbæjar og Höfðabakka þar sem margir vilja skipta yfir á miðju akreinina. Mynd 11 sýnir ferla ökutækja sem eru á miðju akrein frá Bæjarhálsi við gatnamót Höfðabakka. Gular línur sýna fólksbíla, grænar línur sýna meðalstóra bíla eins og sendiferðabíla og fjólubláar línur sýna stór ökutæki, t.d. Strætó. Myndir 12 og 13 sýna líka ferla þeirra ökutækja sem eru á hægri akrein og vinstri akrein Bæjarháls. Myndirnar sýna að stífla myndast við strætóstoppistöðina og er það útskot einnig notað af öikumönnum á hægri akrein til þess að komast fram hjá stíflunni.



Mynd 11 Ferlar ökutækja sem nota miðjuakrein Bæjarháls.



Mynd 12 Ferlar ökutækja sem nota hægriakrein Bæjarháls.



Mynd 13 Ferlar ökutækja sem nota vinstri akrein Bæjarháls.

Einnig er tekið eftir því að stífla myndast þar sem Höfðabakki S þrengist í eina akrein úr tveimur. Á milli kl. 16:00 og 16:30, þegar mesta umferðin er frá Bæjarhálsi og Höfðabakka N fyllist stutta akreinin sunnan megin mjög fljótt og eðlilega hægist á umferð þar. Vegna þessa stoppar flæðið yfir gatnamótin í smá tíma, þó svo það sé ennþá grænt ljós á þeim straumi. Þar sem mikil umferð er á tveimur akreinum

bæði frá Bæjarhálsi og Höfðabakka N nær stíflan ekki að leysast almennilega á milli straumanna. Á milli vinstribeygjustraums frá Bæjarhálsi og áframstraums frá Höfðabakka N er oft vinstribeygjufasi frá Höfðabakka N og Höfðabakka S. Þegar þessi fasi er á milli nær stíflan oft að leysast betur og fleiri komast yfir frá Höfðabakka N, en aðeins í stuttan tíma. Líkt og var nefnt hér að ofan er miðjuakrein á Höfðabakka N minna notuð en hún gæti verið, en þar sem þrengingin eftir gatnamótin er að mynda þessa stíflu er líklegt að með meiri notkun á miðjuakreininni gæti umferðin gengið hægar í gegn um gatnamótin á verstu tímum. Einnig er vert að nefna að umferð á Höfðabakka lengra í suðurátt, milli Bæjarháls og Stekkjarbakka virðist ganga hægt á álagstímum, en virðist ekki vera valdur stíflunnar sem myndast við Höfðabakka og Bæjarháls.

3.2 Gangandi og hjólandi

Umferð gangandi og hjólandi var einnig skoðuð og talin í þessari greiningu. Tafla 9 sýnir talningu á gangandi og hjólandi á þverunum við gatnamótin og yfir Streng nálægt gatnamótunum. Fjöldi gangandi og hjólandi sýnt í töflu 9 er frá 13.04.2026 milli kl. 14:45 og 16:35, en fjöldi gangandi og hjólandi 15.04.2026 milli kl. 15:05 og 16:50 er svipaður og sýnt er í töflunni. Hægt er að sjá þær tölur í viðauka B.

	Gangandi	Hjólandi	Samtals
Höfðabakki suður	2	0	2
Bæjarháls	9	2	11
Höfðabakki norður	16	9	25
Strengur við Kistuhyl	1	2	3
Strengur við hraðahindrun	5	5	10

Tafla 9 Fjöldi gangandi og hjólandi síðdegis, kl. 14:45-16:35.

Töluverð umferð gangandi og hjólandi er yfir gangbrautir við Höfðabakka N og Bæjarháls, en gangbraut yfir Höfðabakka S er mun minna notuð líkt og árdegis.

Ferlar og leiðarval gangandi og hjólandi voru einnig kannaðir. Vinsælasta leiðin er spegluð leið frá háannatíma árdegis eða frá Bæjarhálsi í átt að Streng (norðan megin), en 11 af 51 fara þá leið á tímabilinu sem skoðað var. Einnig kemur mikil umferð gangandi og hjólandi frá Höfðabakka N (austan megin) og þvera gatnamótin annaðhvort yfir Bæjarháls eða Höfðabakka N. Mynd 14 sýnir ferla allra þeirra sem koma frá Bæjarhálsi og sést að flestir fara í vestur eftir Streng en einnig eru ferlar að Höfðabakka N (vestan megin), Straumi og Kistuhyl. Mynd 15 sýnir ferla allra þeirra sem koma frá Höfðabakka N (austan megin) og sést að margir fara áfram suður Höfðabakka en einhverjir fara yfir Höfðabakka N og í vesturátt. Í

viðauka B eru fleiri myndir með ferlum gangandi og hjólandi flokkaðir eftir upphafsstað, eins og myndir 14 og 15.



Mynd 14 Ferlar þeirra sem koma frá Bæjarhálsi.



Mynd 15 Ferlar þeirra sem koma eftir Höfðabakka N (austan megin).

4 Samantekt

Töluverður munur er á umferð á gatnamótum Höfðabakka og Bæjarháls árdegis og síðdegis.

Árdegis er flæði umferðar ágætt, 95% raðir eru ekki mjög langar, vinstribeygjuvasar fyllast ekki og í flestum tilfellum ná allir sem eru í röð að komast fyrir gatnamótin á einum ljósahring. Meðaltafir gatnamótanna í heild sinni árdegis eru 34 sek. og þjónustustig þeirra er stig C, sem er talið ásættanlegt.

Síðdegis er mun meiri umferð og sérstaklega frá Höfðabakka N og Bæjarhálsi. Umferðarmagn frá Bæjarhálsi að Höfðabakka S og frá Höfðabakka N að Höfðabakka S er mikið. Við greiningu á myndböndunum sem tekin voru upp fyrir þetta verkefni sást að umferð eykst og þéttist um kl .16 og lengri raðir fara að myndast. Síðdegis fyllast vinstribeygjuvasar á Bæjarhálsi, Höfðabakka N og Streng. Á Höfðabakka N myndast langar raðir á hægri akrein og ná þær raðir að næstu gatnamótum. Á Bæjarhálsi myndast löng röð sem nær yfir gatnamót Bæjarháls og Hraunbæjar. Þar sem mikill fjöldi beygir frá Bæjarhálsi til vinstri að Höfðabakka S heldur umferðin sig á vinstri akreinum á Bæjarhálsi og myndar stíflu. Einnig myndast stífa við Höfðabakka S þegar keyrt er út úr gatnamótunum þar sem tvær akreinar fækka í eina vegna mikils umferðarmagns bæði frá Bæjarhálsi og Höfðabakka N.

Meðaltafir gatnamótanna í heild sinni síðdeigs eru 64 sekúndur og þjónustustig þeirra er stig E. Tveir straumar eru með þjónustustig F, þeir straumar eru á vinstri og miðju akrein á Bæjarhálsi. Aðstæður á gatnamótunum síðdegis uppfylla því ekki skilgreind viðmið fyrir þjónustustig D.

Umferð gangandi og hjólandi um gatnamótin er mest yfir Bæjarháls og Höfðabakka N bæði árdegis og síðdegis. Árdegis er vinsælustu leiðir gangandi og hjólandi í austurátt og norðurátt, frá Streng og Höfðabakka S. Síðdeigs eru vinsælustu leiðir gangandi og hjólandi í vesturátt frá Bæjarhálsi og í suður- og vesturátt frá Höfðabakka N.

Viðauki A

Í viðauka A eru sýndar nákvæmari talningar á ökutækjum árdegis og síðdegis.

Talningar árdegis 13.04.2026

Hámarksklukkustund er sýnd með grænum ramma.

	07:45:00	07:50:00	07:55:00	08:00:00	08:05:00	08:10:00	08:15:00	08:20:00	08:25:00	08:30:00	08:35:00	08:40:00	08:45:00	08:50:00	08:55:00	09:00:00	Samtals
Bæjarháls inn	59	87	50	80	78	76	93	47	79	64	81	68	89	54	47	48	1.100
Bæjarháls út									1								1
Höfðabakki N út	16	29	12	29	28	35	29	19	29	25	32	28	34	21	22	22	409
Höfðabakki S út	39	53	31	40	36	35	51	21	40	34	40	37	42	25	23	20	567
Strengur	4	5	7	11	14	6	13	7	9	5	10	3	13	8	2	6	123
Höfðabakki N inn	47	56	61	62	52	65	56	74	59	64	57	93	59	73	65	30	974
Bæjarháls út	10	14	13	15	15	13	13	12	23	23	25	29	14	25	18	6	268
Höfðabakki N út													1				1
Höfðabakki S út	36	40	46	46	35	49	41	55	35	41	33	58	39	44	42	23	663
Strengur	1	2	2	1	2	3	2	7	1			6	5	4	5	1	42
Höfðabakki S inn	122	104	111	99	106	92	82	103	83	92	79	79	70	74	61	47	1.404
Bæjarháls út	63	60	57	48	52	41	42	45	51	43	44	40	26	29	39	20	699
Höfðabakki N út	52	38	50	42	47	36	54	27	42	25	37	36	42	17		22	610
Höfðabakki S út						1		1									2
Strengur	7	6	4	9	7	8	4	3	5	7	11	2	8	3	5	5	93
Strengur inn	22	17	19	21	24	14	22	22	27	17	17	15	28	17	14	20	316
Bæjarháls út	3	7	5	11	13	4	9	6	13	7	7	6	12	6	7	4	119
Höfðabakki N út	8	1	6	7	8	4	2	9	8	3	6	2	4	4	4	5	81
Höfðabakki S út	11	9	8	3	3	6	11	7	6	7	5	7	12	7	3	11	116
Samtals	250	264	241	262	260	247	253	246	248	237	234	255	246	218	187	145	3.793

Talningar árdegis 14.04.2026

Hámarksklukkustund er sýnd með grænum ramma.

	07:35:00	07:40:00	07:45:00	07:50:00	07:55:00	08:00:00	08:05:00	08:10:00	08:15:00	08:20:00	08:25:00	08:30:00	08:35:00	08:40:00	08:45:00	08:50:00	08:55:00	Samtals
Bæjarháls inn	37	85	71	79	77	87	80	67	81	74	67	77	73	84	60	86	66	1.251
Höfðabakki N út	16	31	28	29	24	28	33	28	29	20	29	31	30	36	21	36	29	478
Höfðabakki S út	17	48	39	42	49	49	37	30	44	44	32	39	36	39	30	43	32	650
Strengur	4	8	4	8	4	10	11	9	9	10	6	7	7	9	9	8	5	127
Höfðabakki N inn	34	31	80	61	60	47	50	61	74	60	95	75	83	46	80	66	82	1.085
Bæjarháls út	8	9	28	11	18	9	22	16	21	13	19	14	31	16	24	28	25	312
Höfðabakki S út	25	21	48	47	39	37	26	43	48	45	74	58	48	30	53	36	55	732
Strengur	1	1	4	3	3	2	2	2	5	2	2	2	4		3	2	2	40
Höfðabakki S inn	40	107	124	108	127	106	87	98	91	72	92	88	81	57	88	63	97	1.526
Bæjarháls út	15	63	63	63	64	57	36	47	41	44	43	44	40	31	41	26	55	773
Höfðabakki N út	21	40	55	39	55	44	45	45	44	24	45	41	38	20	42	29	38	664
Strengur	4	4	6	6	8	5	5	6	6	4	4	3	3	6	5	8	5	88
Strengur inn	6	16	17	23	13	25	25	28	20	28	19	20	16	29	19	17	11	331
Bæjarháls út	1	4	6	4	6	13	14	9	4	5	9	9	5	14	7	7	4	121
Höfðabakki N út	3	6	4	5	3	8	5	6	9	8	3	5	5	3	6	3	2	84
Höfðabakki S út	2	6	7	14	4	4	6	13	7	15	7	6	6	12	6	7	5	127
Samtals	117	239	292	271	277	264	242	254	266	234	273	261	253	216	247	232	255	3.836

Talningar síðdegis 13.04.2026
Hámarksklukkustund er sýnd með grænum ramma.

Període	14:45:00	14:50:00	14:55:00	15:00:00	15:05:00	15:10:00	15:15:00	15:20:00	15:25:00	15:30:00	15:35:00	15:40:00	15:45:00	15:50:00	15:55:00	16:00:00	16:05:00	16:10:00	16:15:00	16:20:00	16:25:00	16:30:00	Samtals
Bæjarhóls inn	46	90	73	80	90	66	86	69	85	73	99	95	78	74	118	91	95	109	120	87	82	98	1.904
Bæjarhóls út									1														1
Höfðabakki N út	21	37	34	28	31	23	27	28	34	26	35	34	25	21	40	29	39	50	48	27	28	30	694
Höfðabakki S út	21	47	32	45	52	39	47	34	43	42	57	55	48	46	70	54	50	54	67	52	53	59	1.068
Strengur	4	6	7	7	7	5	12	7	7	5	6	6	5	7	8	8	7	5	5	8	1	9	142
Höfðabakki N inn	29	77	77	50	87	79	57	57	95	67	81	85	108	69	78	82	104	71	71	100	82	79	1.685
Bæjarhóls út	13	28	39	20	34	20	30	13	35	22	28	30	37	27	25	14	29	21	23	35	21	27	571
Höfðabakki S út	16	45	36	26	53	57	27	44	55	42	50	51	65	38	46	67	74	48	45	63	61	50	1.059
Strengur		4	2	4		2			5	3	3	4	6	4	7	1	1	2	3	2		2	55
Höfðabakki S inn	54	66	77	56	68	88	68	98	73	95	95	84	89	66	61	72	84	101	65	76	74	66	1.676
Bæjarhóls út	23	26	37	29	22	32	36	38	29	36	37	34	35	28	34	31	39	47	25	37	32	17	705
Höfðabakki N út	30	29	36	22	41	54	27	57	32	55	54	43	52	38	19	39	40	49	35	32	39	39	861
Höfðabakki S út		1																					1
Strengur	1	10	4	5	5	3	5	3	12	4	4	7	2		8	2	5	5	5	7	3	10	109
Strengur inn	16	17	12	31	12	18	28	17	19	35	17	22	21	36	15	25	22	32	28	26	34	19	503
Bæjarhóls út	9	9	4	15	7	9	13	6	9	9	8	13	8	18	5	8	6	16	13	10	15	8	217
Höfðabakki N út	1	4	2	6	2	2	7	6	6	10	2	3	5	7	4	7	5	7	5	6	7	4	108
Höfðabakki S út	6	4	6	10	3	8	8	5	4	16	7	6	8	11	7	10	11	9	10	10	12	8	179
Samtals	145	250	239	217	257	251	239	241	272	270	292	286	296	245	272	270	305	313	284	289	272	263	5.768

Talningar síðdegis 15.04.2026
Hámarksklukkustund er sýnd með grænum ramma.

Període	15:05:00	15:10:00	15:15:00	15:20:00	15:25:00	15:30:00	15:35:00	15:40:00	15:45:00	15:50:00	15:55:00	16:00:00	16:05:00	16:10:00	16:15:00	16:20:00	16:25:00	16:30:00	16:35:00	16:40:00	16:45:00	Samtals
Bæjarhóls inn	68	83	91	82	54	63	117	85	95	112	94	100	90	127	103	96	122	85	95	83	64	1.910
Bæjarhóls út							1			1												2
Höfðabakki N út	30	33	35	23	21	17	39	31	28	42	24	33	35	47	49	39	45	31	26	31	19	678
Höfðabakki S út	30	43	52	52	26	39	66	46	62	61	64	60	49	75	45	53	70	50	63	47	39	1.092
Strengur	8	7	4	7	7	8	11	8	5	8	6	6	6	5	9	4	7	4	6	6	6	139
Höfðabakki N inn	63	71	78	67	74	80	96	64	110	62	79	83	69	110	68	77	77	77	76	113	93	1.681
Bæjarhóls út	22	25	31	15	22	29	24	33	19	30	13	22	22	23	34	22	19	11	24	36	24	501
Höfðabakki N út															1							1
Höfðabakki S út	41	44	46	49	49	47	44	59	44	75	41	49	59	46	70	45	55	62	50	72	64	1.111
Strengur	1	2	1	3	3	4	2	4	1	5	8	8	2		5	1	3	4	2	5	5	69
Höfðabakki S inn	81	72	81	81	83	75	73	100	61	96	54	59	72	58	88	69	78	74	69	79	67	1.570
Bæjarhóls út	37	27	31	38	34	30	36	30	33	35	28	30	31	30	40	32	38	31	28	30	35	684
Höfðabakki N út	42	43	41	40	45	41	28	64	25	54	22	25	36	21	44	33	28	37	36	42	30	777
Höfðabakki S út							1										1					2
Strengur	2	2	9	3	4	3	8	6	3	7	4	3	5	7	4	4	11	7	5	7	2	106
Strengur inn	32	25	25	25	10	15	21	18	27	13	29	28	28	30	23	29	24	32	20	23	38	515
Bæjarhóls út	17	9	11	11	5	5	7	8	13	3	16	16	14	13	8	12	8	7	13	11	20	226
Höfðabakki N út	6	5	4	7	1	4	4	3	3	5	2	1	5	6	7	2	3	8	2	5	4	87
Höfðabakki S út	8	11	10	7	4	6	10	7	11	5	11	11	9	11	8	15	13	18	5	7	14	202
Strengur	1																					1
Samlet	244	251	275	255	221	234	281	299	247	331	239	265	273	284	324	262	301	269	260	298	262	5.675

Viðauki B

Í viðauka B eru sýndar frekari upplýsingar um talningar og ferla gangandi og hjólandi.

Í köflum 1.2 og 2.2 hér að ofan eru sýndar talningar frá 13.04.2026 árdegis og síðdegis. Töflurnar hér að neðan sýna talningar frá 14.04.2026 árdegis og 15.04.2026 síðdegis.

	Gangandi	Hjólandi	Samtals
Höfðabakki suður	1	0	1
Bæjarháls	3	7	10
Höfðabakki norður	6	14	20

Tafla 10 Talningar gangandi og hjólandi árdegis 14.04.2026, kl. 7:35-9:00.

	Gangandi	Hjólandi	Samtals
Höfðabakki suður	2	0	2
Bæjarháls	10	7	17
Höfðabakki norður	14	12	26

Tafla 11 Talningar gangandi og hjólandi síðdegis 15.04.2026, kl. 15:05-16:50.

Myndirnar hér að neðan sýna ferla gangandi og hjólandi frá mismunandi upphafsstöðum. Upphafsstaðir eru sýndir á myndunum með appelsínugulri ör.

13.04.2026 árdegis





14.04.2026 árdegis



13.04.2026 síðdegis





15.04.2026 síðdegis

