



Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagsráð
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Dagsetning: 29. október 2025

Efni: Umsögn um tillögu fulltrúa Sjálfstæðisflokksins um áhættumat vegna fyrirhugaðrar Fossvogsbrúar

Mál: Fundargerð umhverfis- og skipulagsráðs Reykjavíkurborgar, 15. október 2025 (USK25100129)

Betri samgöngur hafa metið vindafar og sjávarstrauma með tilkomu Fossvogsbrúar á mismunandi stigum undirbúnings brúarinnar.

A - VINDUR

1) Greiningar og niðurstöður þeirra

Ráðgjafafyrirtækið EFLA hefur lagt mat á vindafar við fyrirhugað brúarstæði m.t.t. nýtingar og öryggis vegfarenda að beiðni Betri samgangna. Við matið eru notuð gögn úr mælum í nágrenni brúarstæðisins, þau greind og vindútreikningar framkvæmdir í líkani. Áhætta hefur verið metin á grundvelli þessara útreikninga og það er mat stjórnenda að hægt sé að setja fram rekstrarviðmið byggð á mælanlegum þröskuldum.

Ljóst er að nokkur aukning er í tíðni hvassra vinda á brúarstæðinu samanborið við Reykjavíkurflogvöll sem skýrist í aðalatriðum af mun á yfirborðshrýfi á milli þessara staða auk áhrifa landslags. Munurinn er misjafn eftir því úr hvaða vindátt blæs, hann er mestur í vestlægum áttum en minni í austsuðaustanátt (algengasta vindátt í hvössum vindi yfir 15 m/s).

Hægt er að greina þessi áhrif með nákvæmari hætti fyrir mismunandi notkunarhópa og allar vindáttir. Þá þyrfti að uppfæra þetta líkan og framkvæma ítarlegri útreikninga í straumfræðilíkani (CFD) á fínri skala.

2) Forsendur – stutt samantekt gagna

- **Hönnun og öryggisráðstafanir:** Brúin uppfyllir íslenska og evrópska brúarstaðla, með 1,40 m handriðum og mjúkum kantbita/lögun sem brýtur vind og dregur úr snöggum breytingum í vindhraða. Kantbiti er tekinn niður við svokallaða álfasteina en hugsunin er að búa til útsýn fyrir þau sem sitja á bekkjum brúarinnar. Á þessum staðsetningum á brúnni mun vinds gæta í meiri mæli sem vegfarendur virkra ferðamáta finna fyrir. Til greina kemur að setja lokunarpósta á stíga í verstu veðrum, sjá nánar hér: [Borgarlínan](#).
- **Vindaðstæður og rekstur:** Fyrri kortlagning á tíðni óþæginda fyrir gangandi og hjólandi með viðmið um styrk í hviðum upp á ~20 m/s. Greining var gerð með



kortlagningu á sögulegum gögnum úr mæli á Reykjavíkurflugvelli en hún gefur viðmið um tíðni slíkra hviða (~3,3% tímans, ~285 klst./ári), sjá nánar hér: [Borgarlínan](#).

- Sambærileg tímaviðmið hafa verið áætluð út frá vindlíkani og er miðað við styrk meðalvinds ≥ 15 m/s í þeirri greiningu í samræmi við hollenskan staðal og opinber vindafarsviðmið Lundúnaborgar. Í ljós kom að varhugavert er fyrir gangandi og hjólandi að nota brúna sem svarar til ~255 klst./ári. Tímalengd áætlaðs varúðarstigs fyrir Strætó var áætlað ~45 klst./ári en þar er notað viðmið um styrk meðalvinds yfir 20 m/s.

Gera má ráð fyrir hvassari vindum yfir vetrarmánuðina en dreifing er nokkuð jöfn yfir sólarhringinn.

Æskilegt er að ofangreindir áhættuþættir veðurs verði skoðaðir gaumgæfilega áður en rekstur hefst á brúnni, bæði gagnvart gangandi og hjólandi og vagnarekstri. Slíkt áhættumat, framkvæmt af rekstraraðila myndi taka tillit til fleiri veður- eða umhverfisþátta sem geta spilað inn í, t.d. hálfu. Rekstraraðili almenningssamgangna þarf, að mati Betri samgangna, að setja fram viðmið um takmörkun eða jafnvel stöðvun aksturs ásamt skilgreiningu á fjölda og viðmiðum um þrep varúðarstigsviðmiða gagnvart vagnafloða hverju sinni.

Niðurstaða

Með hliðsjón af ofangreindu telur Betri samgöngur rétt að rekstraraðili geri áhættumat m.t.t. notkunar brúarinnar og vindafars sem setur fram viðmið fyrir rekstur brúarinnar.

B – SJÁVARSTRAUMAR, SIGLINGAÖRYGGI OG ÁHRIF Á SJÓFARENDUR

Ráðgjafafyrirtækið Vatnaskil hefur lagt mat á öryggi sjófarenda og sundfólks í skýrslu árið 2021 og frekari greiningu á þessu ári.

Við mat á straumfræði vogsins á 270 m langri brúnni sem varð fyrir valinu kemur fram að skilyrði breytast óverulega út frá öllum breytum sem metnar voru og að breytingar á straumi vegna brúarstöpla fela almennt í sér litla eða enga aukna hættu fyrir sundfólk og sjófarendur.

Brúin og landfyllingin munu hafa óveruleg neikvæð áhrif á sjávarfallastrauma í Fossvogi þar sem mesti straumhraði eykst úr 0,12 m/s í 0,15 m/s á aðfalli, og ofan- og neðanstreymis við landfyllinguna minnkar straumhraði um 5-50%. Sérfræðingar framkvæmdu CFD-greiningar við hámarks straumhraða vegna sjávarfalla (0,15 m/s) og er niðurstaðan sú að þessi straumhraði er ekki talinn hættulegur, en leiðbeiningar og viðvaranir verða gerðar til að benda fólki á að fara ekki nálægt stöplum.

Hæst er undir brúna á henni miðri og bil milli stöpla eru þar tugir metra, miklu meira en nóg til að forða því að árekstrarhætta við stöpla skapist við að sigla bátum þar undir. Kjölbátaeigendur hafa bent á að þeir komist ekki undir í öllum streymisskilyrðum (hæstu möstur rekast upp undir brúarmannvirknið) og bátaeigendur/siglingaklúbbar hafa sagt það að



slíkir bátar muni ekki sigla Fossvoginn eftir byggingu brúarinnar. Þannig að þessi hættu mun ólíklega skapast í framtíðinni. Bótaumferð í tengslum við frístundir barna og unglinga getur áfram farið fram óháð tilkomu brúarinnar.

Endanleg hönnun bita við undirstöður er með þeim hætti að ekki er talin hættu á niðursogi sundfólks eða báta sem munu fara þarna um m.v. greiningar sem liggja fyrir. Leiðbeiningar í Nauthólsvík mæla nú þegar með að sundfólk gæti að sjávarföllum, veðri og vindi, haldi sig nærri landi og forðist að synda nálægt bátum og bryggjum. Leiðbeiningar verða uppfærðar fyrir sjófarendur (m.a. sjósundfólk) og viðvaranir hafðar á stöplum. Samráðs verður leitað hjá Siglingasviði Samgöngustofu. Merkingum er vel og þægilega hægt að koma fyrir á framkvæmdatíma brúarinnar og leiðbeining þar til bærra yfirvalda mun koma til um efni skiltanna.

Niðurstaða

Með hliðsjón af ofangreindu telur Betri samgöngur ekki þörf á gerð áhættumats m.t.t. tilkomu brúarinnar og framtíðarsjávarstrauma í Fossvogi.

Virðingarfyllt,
f.h. Betri samgangna

Atli Björn Levy
forstöðumaður verkefnastofu Borgarlínunnar