

MINNISBLAÐ

SKJALALYKILL

115082-MIN-001-V02

DAGS.

15.07.2026

SENDANDI

Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir
Ragnar Gauti Hauksson

VERKHEITI

Klettahlíð – Umferðartalning og greining

VERKKAUPI

Hafnarfjarðarkaupstaður

DREIFING

Helga Stefánsdóttir

MÁLEFNI

Umferðaröryggi í Klettahlíð

SAMANTEKT

- Íbúar við Klettahlíð hafa lýst áhyggjum af umferðarhraða í götunni og áhrifum hans á öryggiskennd íbúa og annarra vegfarenda. Leyfður hámarkshraði í Klettahlíð er 30 km/klst.
- Á tímabilinu 2021–2025 var eitt umferðarslys skráð á umræddum götukafla. Um var að ræða óhapp án meiðsla.
- TomTom-gögn sýna að gegnumakstur er mikill um Klettahlíð. Hraðagreining bendir til þess að mögulegur hraðaaakstur mælist á tveimur köflum í götunni, milli Hlíðarbergs og Fjóluhlíðar annars vegar og milli Furuhlíðar og göngustígs við Klettatorg hins vegar. Niðurstöðurnar benda til þess að núverandi hraðahindranir nái að halda hraða niðri í nágrenni sínu en að hraði aukist á milli þeirra.
- Lagt er til að fjölga hraðatakmarkandi aðgerðum á götukaflanum með því að breyta núverandi gangbrautum í upphækkaðar gangbrautir og bæta við upphækkaðri gönguþverun við Hlíðarberg. Með tillögunni yrðu samtals fjórar hraðatakmarkandi aðgerðir á umræddum kafla og fjarlægð á milli þeirra um 50–75 m.
- Ekki er talið ráðlegt að setja upp vegrið meðfram götunni þar sem slíkar aðgerðir eru ekki taldar nauðsynlegar miðað við aðstæður á götukaflanum.
- Ef markmiðið er að auka öryggiskennd og skapa meira skjól fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur kemur til greina að setja upp létt grindverk eða girðingu á grassvæðinu milli gangstéttar og akbrautar. Við útfærslu þarf þó að taka tillit til hitaveitulagnar sem er staðsett undir svæðinu.

Inngangur

Hafnarfjarðarkaupstaður fól EFLU að skoða umferðaröryggismál í Klettahlíð í Setbergi.

Íbúar í Klettahlíð hafa lýst áhyggjum af hraða ökutækja á götunni og telja að hraði umferðar hafi aukist á undanförunum árum. Jafnframt hafa komið fram áhyggjur af öryggi gangandi vegfarenda, sérstaklega vegna

nálægðar gangstéttar við akbraut og möguleika á að ökutæki fari út af akbraut í hálku. Umferð um Kletthlíð er meðal annars tilkomin vegna aksturs til og frá Setbergshverfi.

Núverandi aðstæður

Kletthlíð er safngata og tengir Setbergið við Kaldárselsveg og Ásland. Leyfilegur hámarkshraði á götunni er 30 km/klst. Gatan er jafnframt skilgreind sem leið Strætó og ekur leið 19 þar um í báðar áttir.

Tvær hraðahindranir eru á götu-kaflanum, önnur efst í brekkunni og hin fyrir miðju brekkunnar, rétt ofan við Fjóluhlíð. Um 104 metrar eru milli hraðahindrananna (mynd 1).

Milli hraðahindrananna eru tvær merktar gangbrautir sem tengja gönguleiðir og íbúðarsvæði sitt hvoru megin götunnar. Önnur gangbrautin er neðan við fyrri hraðahindrunina, við Fjóluhlíð, og hin er rétt ofan við Furuhlíð. Gangbrautirnar eru í plani við akbrautina og því ekki upphækkaðar.



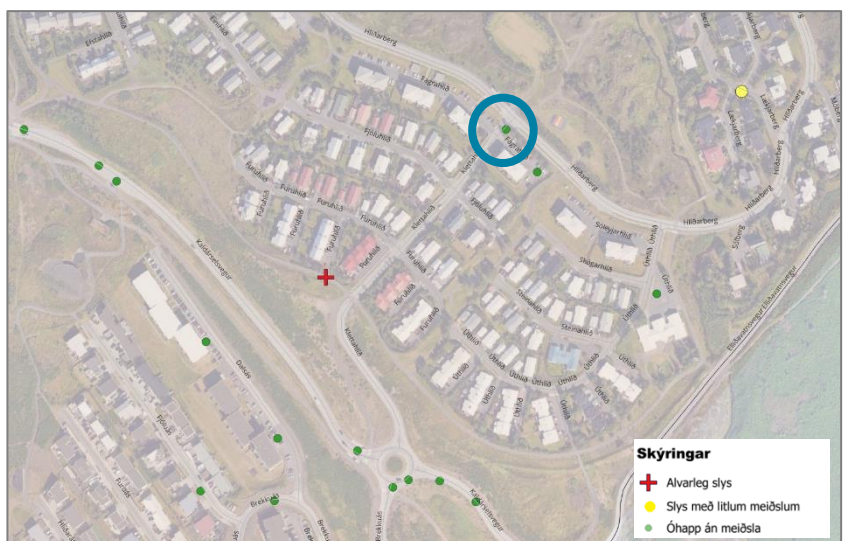
MYND 1 Staðsetning hraðahindrana og gangbrauta í Kletthlíð. Rauðir hringir sýna hraðahindranir en gulir hringir sýna gangbrautir.

Umferðaröryggi

Hafnarfjarðarkaupstaður vinnur nú að endurskoðun umferðaröryggisáætlunar sveitarfélagsins í samstarfi við EFLU. Sem hluti af þeirri vinnu er meðal annars unnin greining á umferðarslysum síðustu ára ásamt mati á hraða ökutækja á götum bæjarins. Upplýsingarnar veita mikilvæga vísbendingu um hvar þörf kann að vera á úrbótum til að bæta umferðaröryggi.

Slysakort

Samkvæmt slysaögnum Samgöngustofu varð eitt skráð umferðarslys á þeim kafla Kletthlíðar sem hér er til skoðunar á tímabilinu 2021–2025. Slysíð átti sér stað neðst í brekkunni þegar ökumaður fólksbifreiðar ók aftan á kyrrstætt ökutæki. Um var að ræða óhapp án meiðsla (blár hringur á mynd 2).



MYND 2 Skráð umferðarslys á tímabilinu 2021–2025 samkvæmt slysaögnum Samgöngustofu. Eitt óhapp án meiðsla var skráð á þeim kafla Kletthlíðar sem hér er til skoðunar.

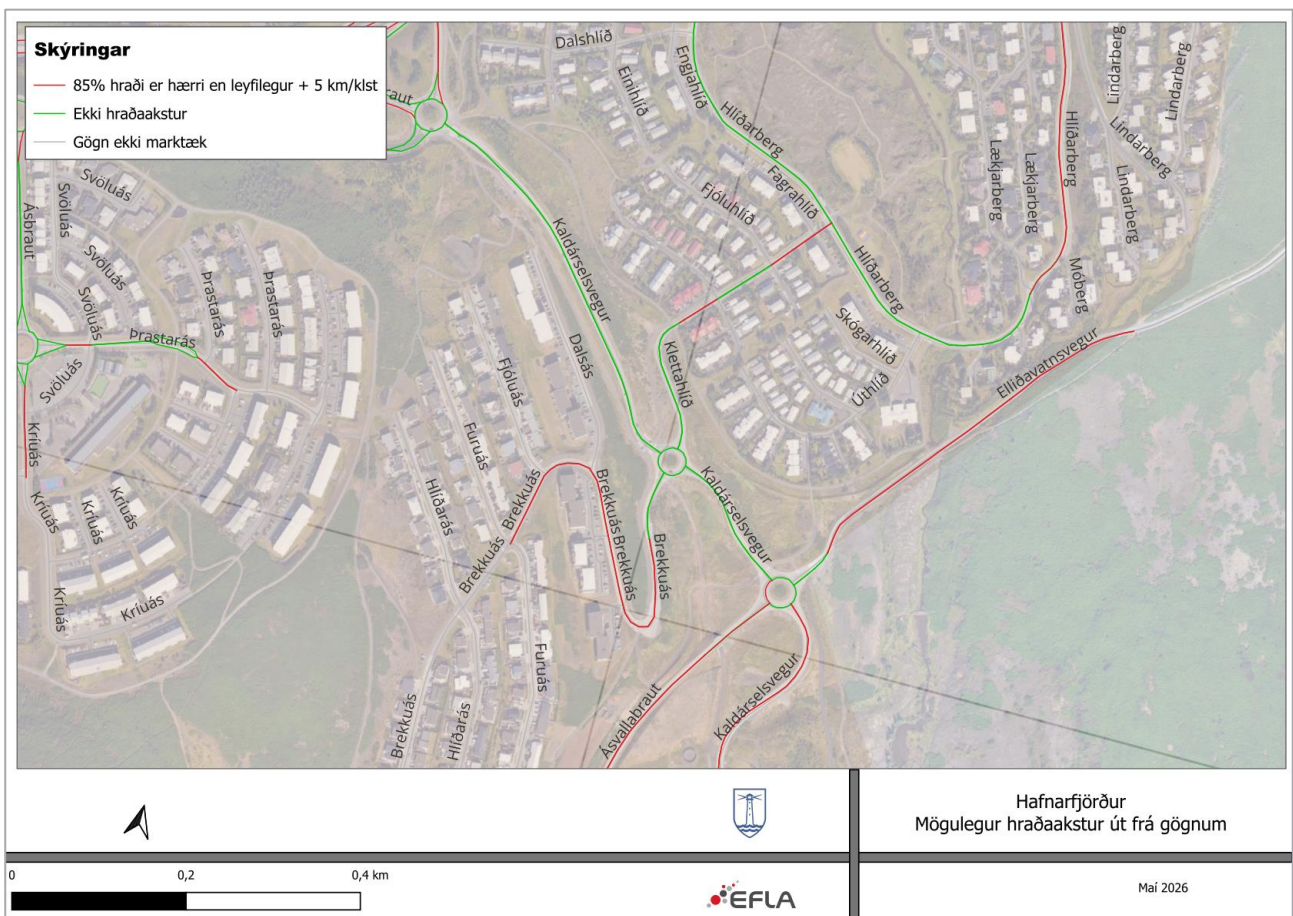
Hraðagreining (TomTom umferðargögn)

Til að meta umferðarhraða og umferðarmynstur ökutækja um Kletthlíð voru skoðuð umferðargögn frá TomTom. Gögnin byggja á svokölluðum fljótandi ökutækjagögnum úr meðal annars snjalltækjum og leiðsögubúnaði og ná að jafnaði til um 20–30% ökutækja. Slík gögn nýtast til að meta umferðarmagn, umferðarmynstur og umferðarhraða á einstökum götuköflum.

Greining á umferðarmynstri með TomTom gögnum var notuð til að meta gegnumakstur um Kletthlíð. Til samanburðar voru skoðuð gögn frá september 2024 og maí 2026. Niðurstöðurnar sýna svipað umferðarmynstur á báðum tímabilum og að mjög hátt hlutfall ökutækja ekur um allan götukaflann milli Hlíðarbergs og Klettatorgs. Um 90% ökutækja fara um allan kaflann í suðurátt og um 85–90% í norðurátt. Þetta bendir til þess að stór hluti umferðar um Kletthlíð sé gegnumakstur um götuna en ekki einungis umferð með upphaf eða áfangastað innan götunnar.

Til að meta mögulegan hraðaakstur í Kletthlíð voru TomTom-gögn fyrir árið 2025 borin saman við leyfilegan hámarkshraða götunnar. Miðað var við 85% hraða, það er þann hraða sem 85% ökutækja aka á eða undir. Þar sem 85% hraði mældist meira en 5 km/klst yfir leyfilegum hámarkshraða var það metið sem vísbending um þörf á hraðatakmarkandi aðgerðum.

Mynd 3 sýnir niðurstöður greiningarinnar fyrir götur í nágrenni Kletthlíðar. Grænir götukaflar sýna þar sem 85% hraði er innan leyfilegs hámarkshraða að viðbættum 5 km/klst, en rauðir kaflar sýna þar sem farið er yfir þau mörk.



MYND 3 Mögulegur hraðaakstur samkvæmt TomTom-gögnum fyrir árið 2025. Grænir götukaflar sýna kafla þar sem 85% hraði er innan leyfilegs hámarkshraða að viðbættum 5 km/klst, en rauðir kaflar sýna hvar farið er yfir þau mörk.

Myndin sýnir að mögulegur hraðaakstur mælist á tveimur stöðum í Kletthlíð, annars vegar á kaflanum milli Hlíðarbergs og Fjóluhlíðar og hins vegar á efsta hluta götunnar, frá Furuhlíð að göngustíg við Klettatorg. Niðurstöðurnar benda til þess að núverandi hraðahindranir nái að halda hraða niðri í nágrenni sínu, en að hraði aukist á köflunum á milli þeirra. Það styður við að skoða frekari hraðatakmarkandi aðgerðir á þessum köflum, sérstaklega þar sem Kletthlíð er safngata og strætógata með umferð gangandi, hjólandi og akandi vegfarenda.

Mögulegar úrbætur

Hraðatakmarkandi aðgerðir

Samkvæmt leiðbeiningum um hraðatakmarkandi aðgerðir er almennt miðað við að 85% hraði sé ekki meira en 5 km/klst yfir leyfilegum hámarkshraða. Markmið hraðatakmarkandi aðgerða er að halda ökuhraða innan þeirra marka og stuðla að auknu umferðaröryggi.

Fjarlægð milli núverandi hraðahindrana er um 104 m, sem er meiri en almennt er miðað við á götum með 30 km/klst hámarkshraða. Til að stuðla að lægri ökuhraða er lagt til að fjölga hraðatakmarkandi aðgerðum á götukaflanum.

Lagt er til að breyta tveimur núverandi gangbrautum í upphækkaðar gangbrautir og fjarlægja neðri hraðahindrunina. Einnig er lagt til að útbúa upphækkaða göngupverun eða gangbraut við Hlíðarberg. Þar sem leið 19 ekur um Kletthlíð er mikilvægt að þær aðgerðir sem verða fyrir valinu séu strætóvænar. Flatar hraðahindranir¹ (upphækkaðar gangbrautir og göngupveranir) eru almennt betur til þess fallnar en hefðbundnar hraðahindranir á strætóleiðum. Með þessum breytingum yrðu samtals fjórar hraðatakmarkandi aðgerðir á umræddum kafla og fjarlægð á milli þeirra um 50–75 m. Tillagan er sýnd á mynd 4.



MYND 4 Tillaga að hraðatakmarkandi aðgerðum í Kletthlíð.

¹ Flatar hraðahindranir (upphækkaðar gangbrautir/göngupveranir) eru yfirleitt útfærðar með 6–7 m löngum flötum hluta og teljast almennt strætóvænni en hefðbundnar hraðahindranir.

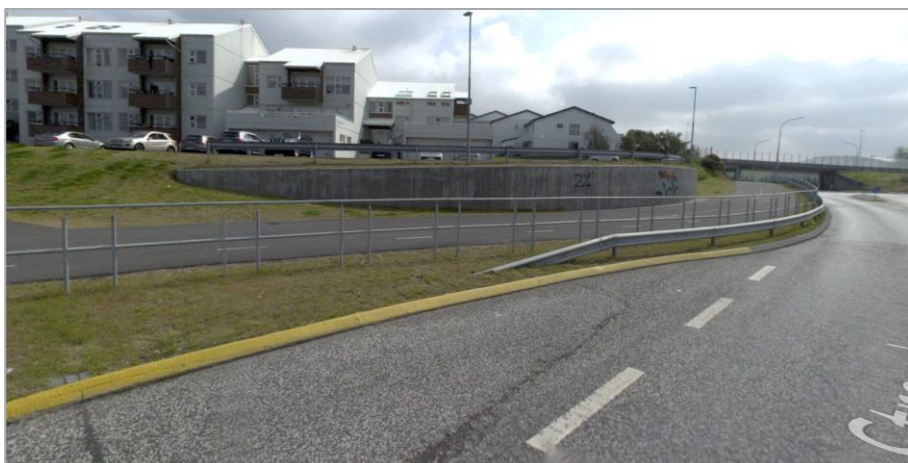
Öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda

Meðfram Kletthlíð er gangstétt sem er aðskilin frá akbraut með um 1,5 m breiðu grassvæði. Þótt ekki séu gerðar sérstakar kröfur um öryggissvæði við 30 km/klst götur er gangstéttin í Kletthlíð aðskilin frá akbraut með grassvæði sem myndar skýran aðskilnað milli akandi og óvarinna vegfarenda.

Fram hafa komið hugmyndir um að setja upp girðingu, grindverk eða vegrið meðfram gangstéttinni til að auka öryggiskennd gangandi vegfarenda og draga úr áhyggjum af því að ökutæki geti runnið út af akbrautinni og upp á gangstétt í hálku. Hvorki slysagögn né hraðagreining benda þó til þess að sérstök hættu sé á slíku við núverandi aðstæður.

Ef talið er æskilegt að draga enn frekar úr líkum á því að ökutæki fari út af akbrautinni má skoða að hækka núverandi kantstein eða setja frávísandi kantstein meðfram götunni.

Ef markmiðið er fyrst og fremst að auka öryggiskennd gangandi og hjólandi vegfarenda getur hins vegar komið til greina að setja upp létt grindverk eða girðingu á grassvæðinu milli akbrautar og gangstéttar. Slík lausn myndi ekki auka umferðaröryggi beint en gæti veitt aukna öryggiskennd og myndað skýrari aðgreiningu milli akandi og óvarinna vegfarenda. Dæmi um slíkar útfærslu má finna við Strandgötu við Reykjanesbraut og við undirgöng undir Reykjanesbraut við Hnoðraholtstraub í Garðabæ. Sjá myndir 5–6.



MYND 5 Grindverk milli göngu- og hjólastígs og götu við Strandgötu. Ekki er talið æskilegt að setja einnig vegrið í Kletthlíð.



MYND 6 Grindverk við gangstétt meðfram Hnoðraholtstraub undir Reykjanesbraut í Garðabæ.

Til eru útfærslur þar sem vegrið með handriði er sett upp meðfram gönguleiðum, líkt og á brúm yfir Reykjanesbraut á Vífilsstaðavegi og Urriðaholtsstræti í Garðabæ, sjá mynd 7. Á báðum þessum vegköflum er leyfður hámarkshraði 50 km/klst. Slíkar lausnir eru einkum notaðar þar sem umferðarhraði og afleiðingar útafaksturs eru meiri en á hefðbundnum safngötum.



MYND 7 Vegrið með handriði á brú við Vífilsstaðaveg fyrir ofan Reykjanesbraut í Garðabæ.

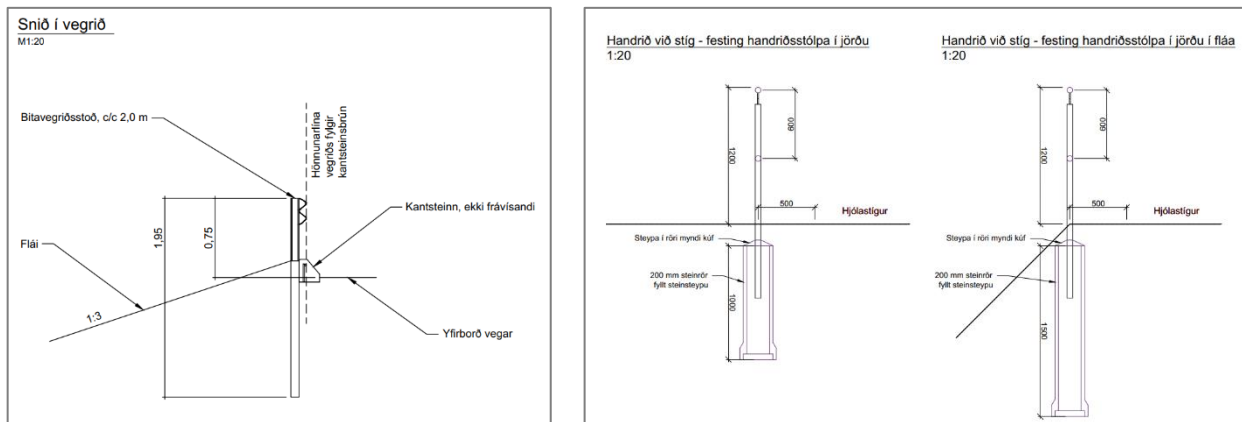
Ekki er hins vegar talið ráðlegt að setja upp vegrið meðfram götunni. Slík aðgreining getur ýtt undir hærri ökuhraða og gefið götunni meira hraðbrautaryfirbragð. Þá eru slíkar framkvæmdir jafnframt kostnaðarsamar og ekki taldar nauðsynlegar miðað við umferðarhraða og slysasögu á umræddum kafla.

Við mögulega uppsetningu girðingar, grindverks eða vegriðs þarf jafnframt að taka tillit til lagna í jörðu. Hitaveitulögn liggur í grassvæðinu milli akbrautar og gangstéttar á hluta kaflans, frá gangbraut við Furuhlíð og að Hlíðarbergi, sjá mynd 8.



MYND 8 Hitaveitulögn liggur í grassvæðinu milli akbrautar og gangstéttar, á kaflanum milli Furuhlíðar og Hlíðarbergs.

Almennt eru hitaveitu- og aðrar veitulagnir oft á um 600–700 mm dýpi en stoðir fyrir girðingar, grindverk og handrið geta farið um 1,0–1,2 m niður í jörð (sjá mynd 9). Áður en ákvörðun er tekin um uppsetningu eða staðsetningu girðingar þarf því að staðsetja lagnir á svæðinu og meta hvort þær hafi áhrif á útfærslu mannvirkisins.



MYND 9 Dæmigerð útfærsla á vegriði, handriði og grindverki. Stoðir fara gjarnan um 1,0–1,2 m niður í jörð.

Lokaorð

Niðurstöður greiningarinnar benda til þess að umferðaröryggi í Klettahlíð sé almennt gott og slys hafi verið fátíð á undanförunum árum. Hraðagögn sýna þó að tilefni getur verið til frekari hraðatakmarkandi aðgerða til að draga úr ökuhraða og bæta öryggiskennd íbúa og annarra vegfarenda.

Ráðgjafar mæla með að fjölga hraðatakmarkandi aðgerðum á götukaflanum með upphækkuðum gangbrautum og göngupverun. Ekki er talin þörf á uppsetningu vegriðs við núverandi aðstæður. Ef vilji er til að auka öryggiskennd og skapa meira skjól fyrir gangandi vegfarendur getur hins vegar komið til greina að setja upp einfalt grindverk eða girðingu meðfram gangstéttinni. Áður en ákvörðun er tekin um slíka útfærslu þarf þó að staðsetja lagnir á svæðinu og meta hvort þær hafi áhrif á staðsetningu eða framkvæmd.