

16.10.2026

25408

Dreifing

Birkir Rútsson, Kópavogsbær

Höfundur

DG

Yfirfarið/Samþykkt

SÓ

Tílefni

## Nýbýlavegur – Ástún

VSÓ var óskað eftir viðbrögðum við ósk skipulagsráðs Kópavogs um endurskoðun á hönnun gatnamótanna Nýbýlavegar – Ástún.

### Inngangur

Beiðni frá Kópavogsbæ [Birkir Rútsson í tölvupósti 12.10.26]:

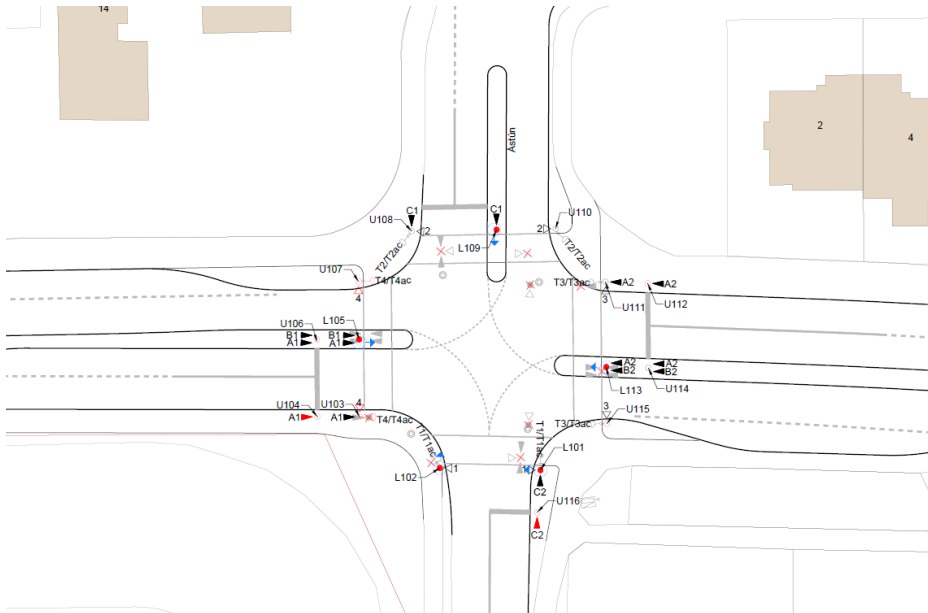
- Á seinasta fundi [skipulags]ráðsins var óskað "eftir breyttri tillögu að endurbótum gatnamótanna sem eykur umferðaröryggi gangandi vegfarenda án þess að hindra/tefja umferðarflæði akandi um gatnamótin. Á fundinum var m.a. lagt til að skoðaður yrði möguleiki á að halda framhjáhlupum en hafa þau ljósastýrð til að auka öryggi gangandi. Ráðið óskar eftir að sjá greiningar á áhrifum þess á umferðarflæðið og raðamyndun".
- Er einhver möguleiki á að fá álit VSÓ á virkni ljósastýrðs framhjáhlups auk þess að fá uppgefið hvaða sviðsmyndir voru skoðaðar í umferðargreiningunni og hvaða niðurstöðum aðrar sviðsmyndir skiluðu?

## Svar VSÓ

### 1.1

#### Bakgrunnur: Nýbýlavegur - Ástún/Þverbrekka

Markmið endurhönnunar Nýbýlaveg – Ástún/Þverbrekku er að gera umferðarflæði allra ferðamáta eins skilvirkt og örugg og mögulegt er.



### 1.2

#### Sviðsmyndir sem voru skoðaðar

Í minnisblaði VSÓ frá 20.3.26 [1] er rætt um tvær sviðsmyndir:

- Sv. 1 – núverandi ástand, umferðarstýrt
- Sv. 8 – endurhönnun, fastlotustýring

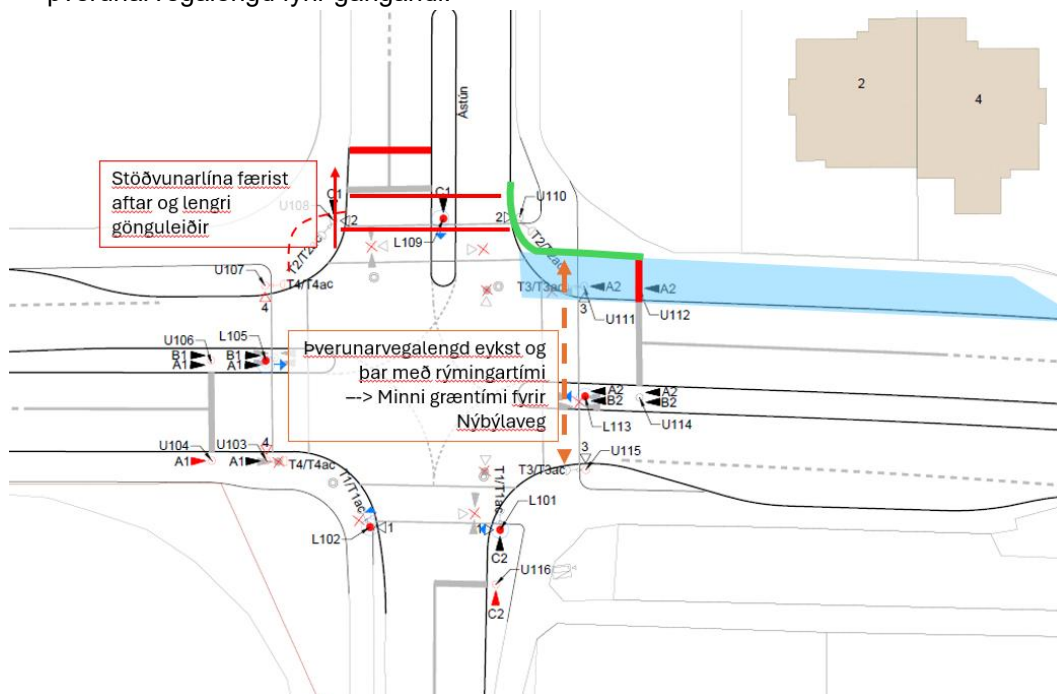
Báðar sviðsmyndir byggja á umferðartölum frá 2024. Rétt er að áréttta að þó samanburðarsviðsmyndin við núverandi ástand sé númeruð 8 eru ekki til sviðsmyndir 2-7 fyrir þetta verkefni. Númer sviðsmynda er arfleið úr umferðarlíkani fyrir verkefni sem VSÓ vann fyrir Vegagerðina. Líkanið er úr verkefni þar sem ástand ljósaðstýringar við allan Nýbýlaveg og alla Breiðhóltsbraut var skoðað frá Nýb. – Hjallabrekku í vestri að Breiðhóltsbraut – Jaðarsel í austri en því verkefni lauk í janúar 2025 [2]. Höfundar afsaka ef þetta hefur valdið ruglingi.

**Í verkefninu sem var unnið fyrir Vegagerðina á árunum 2024-2025 var gerð sviðsmynd** þar sem engar breytingar voru gerðar á gatnamótum aðrar en breytingar á ljósaðstýringum, en áhrif þess að verja vinstri beygju strauma frá Ástúni og Þverbrekku voru metin; þ.e. að straumar frá Ástúni og Þverbrekku geti ekki fengið grænt á sama tíma og vinstri beygjur fá grænan tíma. Var ályktað að það yrði til mikilla bóta fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Óneitanlega hefur það áhrif á þjónustustig en fer úr mjög góðu (B) í gott (C) þar sem grænn tími fyrir vinstri beygjur bætist við ljósaðstýringu.

**Önnur sviðsmynd sem var rædd en er ekki búin að herma** – er að hafa hægri beygju frá Nýbýlaveg úr austri á sérakreinu á gatnamótunum og á ljósum. Sameiginlega var metið af ráðgjöfum og verkkaupum að niðurstöður úr sv. 8 gæfu ekki ástæðu til að herma það sérstaklega:

- Hafa ber í huga að þegar akreinu er bætt við bættist einnig við þverunarvegaleið fyrir gangandi og það hefur áhrif á bæði tímann sem græna ljósið þarf að vera kveikt fyrir gangandi (+2-3 sek.) og milligræntímann frá því að gönguljósið er kveikt þar til ljósið á Nýbýlaveg er kveikt (+3-4 sek.).

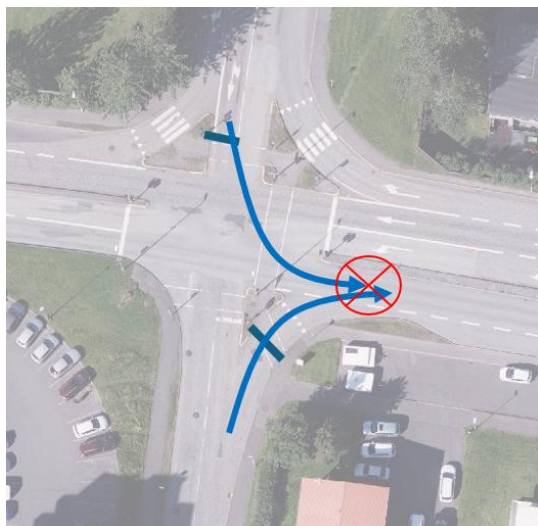
- **Alls 5-7 sek sem græntími á Nýbýlaveg í hverri lotu skerðist** vegna þessa og því ekki augljóst að þessi útfærsla myndi viðhalda núverandi afkastagetu gatnamótanna. Fallið var frá því að skoða þessa sviðsmynd frekar þar sem ljóst var að hún myndi hafa neikvæð áhrif á afkastagetu gatnamótanna og umferðarflæði ásamt því að lengja þverunarvegalengd fyrir gangandi.



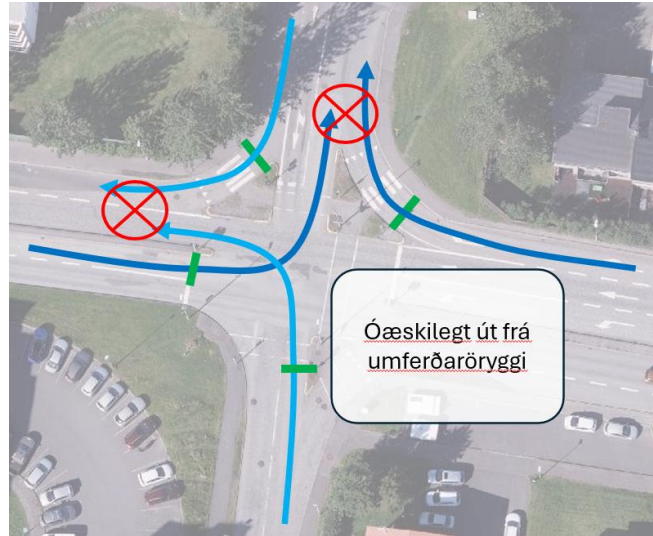
### 1.3 Ljósastýrð framhjáhlaup

Ljósastýrð framhjáhlaup hafa ekki verið skoðuð sérstaklega hingað til. Hér að neðan koma fyrstu athuganir:

- Ljósastýrð hægri beygja frá Þverbrekku (úr suðri) þarf að vera í bága við vinstri beygju frá Ástúni (norðri); það hefur því þær afleiðingar að Ástún-Þverbrekka mega ekki fá grænt á sama tíma. Áhrif á þjónustustig eru því jafngild því að verja vinstri beygju á Ástún – Þverbrekku þar sem þjónustustig færi úr B í C og myndi þýða aukin biðtíma ökutækja á gatnamótunum (sjá sviðsmynd sem unnin var fyrir Vegagerð 2025 [2]). Áhrif þess að setja hægri beygjuna frá Þverbrekku á ljós eru því þau sömu og að fjarlægja framhjáhlaupið með tilliti til þjónustustigs á gatnamótunum og umferðarflæði/umferðartafa:



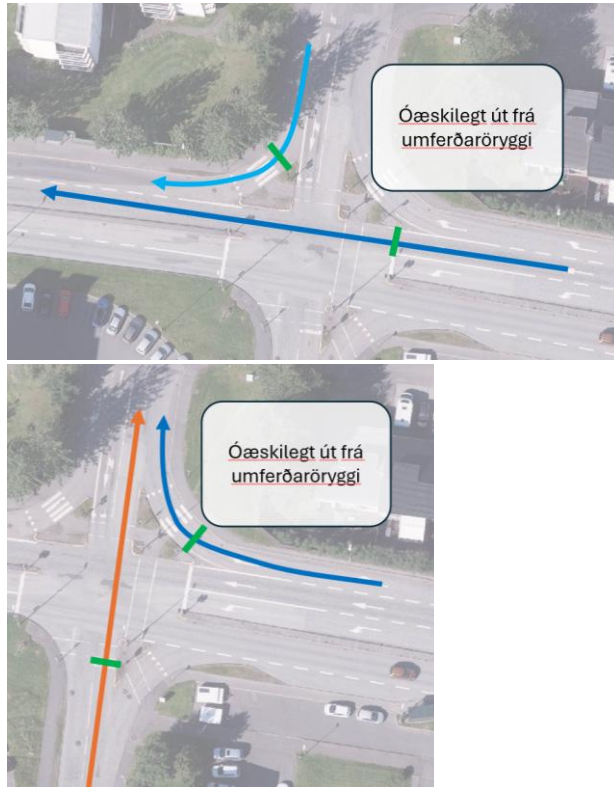
- Norðan megin á það sama við þó það sé tæknilega sé frárein á vestan megin Nýbýlaveg – en hún er stutt og inniheldur strætóskýli:



Eins er óæskilegt er út frá umferðaröryggi að hægri beygjurnar fái grænt á sama tíma og hægri beygja frá norðri og straumur frá austri fái grænt á sama tíma, eða að hægri beygja frá austri sé með grænt á sama tíma og beinn straumur frá suðri (sjá myndir neðar). Því þyrfti þessir straumar að vera í bága og **þá ætti afkastageta að vera sambærileg því að hægri akrein sé ljósaðstýrð án þess að vera á framhjáhlaupi.**

**Með öðrum orðum:** Ljósaðstýrt framhjálaup örsakar sömu virkni og ljósaðstýrð hægri beygja án framhjálaups, nema ljósaðstýrt framhjálaup mun orsaka lengri grænljósa tíma fyrir gangandi sem þá jafnframt eykur biðtíma á gatnamótunum fyrir akandi og rýrir því greiðvirkni gatnamótana

Reikna má með að ökumenn sem fá grænt á framhjáhlaupi sýni minni aðgát gagnvart annarri umferð, heldur en ef þeir þurfa að virða biðskylduna eins og í dag. Mörkin um hver á forgang verða óskýrari fyrir ökumenn.



- Loks, ef sett væri notendastýrt gönguljós (hnappabox) við framhjáhlauðið gæti það orsakað rugling ef vegfarandi átti sig ekki á því grænt gönguljós eigi einungis við framhjáhlauðið en ekki gatnamótin sjálf og haldi för sinni áfram þótt rautt ljós sé fyrir gangandi og grænt fyrir akandi. Ekki er hefð fyrir að ljósastýra einföldum framhjáhlauptum með þessum hætti og lagst er gegn slíkri útfærslu þar sem hún er til þess fallin að rýra öryggi vegfarenda.

## 2

## Tilvísanir

- [1] VSÓ Ráðgjöf, Nýbýlavegur – Ástún/Þverbrekka: Umferðargreining vegna endurhönnunar, 2026.
- [2] VSÓ Ráðgjöf, „Endurskoðun ljósastýringa- Svæði 5.; Breiðholtsbraut og Nýbýlavegur,“ Reykjavík, Jan 2025.