

Aðgerðaáætlun gegn hávaða

Hafnarfjörður

Júlí 2026



Efnisyfirlit

1.1	Bæjarstjórn Hafnafjarðar	5
1.2	Bæjarfélagið	5
4.1	Umferðarhávaði	9
4.2	Iðnaðarhávaði	10
5.1	Byggingatæknilegar lausnir	11
5.2	Hljóðmanir/veggir	11
5.3	Nýskipulag	11
5.4	Umferðarstýring	12
5.5	Hljóðgjöf vegna umferðar	12
5.6	Umhverfissvænir ferðamátar	12
5.7	Upplýsingamiðlun	12
6.1	Mótvægisáðgerðir 2018-2023	13
6.1.1	Hljóðvarnir við vegi	13
6.1.2	Umferðarhávaði innandyra	13
6.1.3	Umferðarstýringar og umhverfissvænir ferðamátar	14
7.1	Fyrirséð verkefni í Hafnarfirði	15
7.2	Áætlaðar mótvægisáðgerðir 2018-2023	15
7.2.1	Hljóðvarnir við vegi	15
7.2.2	Umferðarhávaði innandyra	16
7.2.3	Skólar og leikskólar	16
7.2.4	Skipulagsáætlanir	17
7.3	Kyrrlát svæði	17

1 Inngangur

Tilskipun Evrópusambandsins um umhverfishávaða (2002/49/EC) var innleidd á Íslandi með reglugerð um kortlagningu hávaða og aðgerðaáætlanir nr. 1000/2005. Samkvæmt reglugerðinni skal kortleggja hávaða og útbúa aðgerðaáætlanir fyrir þéttbýlissvæði með yfir 100.000 íbúa og vegna hávaða frá stórum vegum með ársdagsumferð yfir 8.000 ökutæki (3 milljónir ökutækja á ári).

Aðgerðaáætlun þessi þjónar hlutverki fyrir Hafnafjarðarbæ og íbúa bæjarins ásamt því að vera skilagagn til Umhverfisstofnunar og Evrópusambandsins. Aðgerðaáætlunin er unnin út frá niðurstöðum kortlagningar hávaða 2022.

1.1 Bæjarstjórn Hafnafjarðar

Stjórnsýsla Hafnafjarðarbæjar er tvískipt.

Annars vegar er pólitíska kerfið, lýðræðislega kjörnir bæjarfulltrúar sem skipa bæjarstjórn og nefndir sem bæjarstjórn skipar samkvæmt samþykkt um stjórn Hafnafjarðarkaupstaðar og fundarsköp bæjarstjórnar.

Hins vegar er embættismannakerfið, þ.e. ráðnir stjórnendur bæjarfélagsins með bæjarstjóra sem æðsta yfirmann. Bæjarstjóri er framkvæmdarstjóri bæjarins, ráðinn af bæjarstjórn. Hann hefur á hendi sér framkvæmd ákvarðana bæjarstjórnar og fer ásamt bæjarráði með framkvæmda- og fjármálastjórn bæjarins.

1.2 Bæjarfélagið

Nýtt aðalskipulagi¹ fyrir Hafnarfjörð er í vinnslu. Í vinnslutillögunni er m.a. mótuð stefna um vöxt og gæði byggðar. Lögsagnarumdæmi Hafnafjarðar er alls um 176 km² en þar af er Krýsuvíkurland um 46 km².

Hafnarfjörður er einn af elstu og stærstu þéttbýliskjörnum á landinu. Hafnarfjarðarkaupstaður ásamt Reykjavík var mótandi í vexti höfuðborgarsvæðisins í upphafi 20. aldar og er Hafnarfjörður nú þriðja stærsta sveitarfélagið á höfuðborgarsvæðinu. Fjöldi íbúa var 31.525 í upphafi árs 2025 sem eru 12,7% af íbúafjölda höfuðborgarsvæðisins. Það hefur verið ásókn í að búa í Hafnarfirði og hefur bærinn haft landrými undir nýja byggð innan vaxtarmarka höfuðborgarsvæðisins.

¹ <https://skipulagsgatt.is/files/a75bc665-78eb-4efb-92a1-79c9f809b1f0>

Hafnarfjörður er í dag allstór bær, sem býður upp á flesta þá búsetukosti sem völ er á hérlandis.

Með mjög fjölbreyttri verslun og þjónustu, menningarlífi og afþreyingu, íþróttir eru í miklum blóma, góð aðstaða til útivistar, og góður aðgangur að dagvistun, góðum grunnskólum og fjölbrautarskóla, iðnskóla og tónlistarskóla. Auk þess sem góður aðgangur er að öllu því sem höfuðborgarsvæðið hefur upp á að bjóða.



Talsverð aukning hefur verið á bílaumferð í Hafnarfirði síðustu árin og því myndast umferðarteppur á háannatíma, sér í lagi á Reykjanesbraut og Fjarðarhrauni. Það er áskorun að leita leiða til að bílaumferð aukist ekki í sama hlutfalli og stækkun byggðar og fjölgun íbúa. Jafnframt þarf að huga að þjónustustigi stofnbrauta og gatnakerfis innan Hafnarfjarðar. Aðgerðir til að mæta þessu eru fjölbreyttar og snúa að greiðfærni stofnvega, almenningssamgöngum og virkum ferðamátum. Ferðavenjur í Hafnarfirði hafa haldist nokkuð í stað undanfarin ár. Móta þarf skipulag og aðgerðir sem styðja við og ýta undir notkun annarra ferðamáta en bílsins.

Samgöngur eru í svipuðum gæðaflokki og öðrum sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu. Vegna mikillar aukningar á umferð síðustu misseri þarf að gera áttak í endurbótum á helstu umferðargötum höfuðborgarsvæðisins á næstu árum. Sameinað leiðakerfi Strætó á höfuðborgarsvæðinu tryggir almenningssvagnasamgöngur bæði innanbæjar og við höfuðborgarsvæðið.

Í Hafnarfirði er aðgengilegt net göngu- og hjólréiðastíga. Umhverfisgæði eru góð, og Hafnarfjörður á eitt fegursta bæjarstæði landsins, með hrauni, gróðursæld, nágrenni við hafið og víðfeðm útivistarsvæði.

2 Lagaumhverfi hávaðakortlagningarinnar

Vegna kortlagningar hávaða skv. tilskipun EU 2002/49/EC, var gefin út reglugerð nr. 1000/2005². Samkvæmt henni ber að kortleggja hávaða með öðrum hávaðavísi (L_{den} í 4 m hæð) en kveðið er á um í Reglugerð um hávaða nr. 724/2008 (L_{Aeq} í 2 m hæð), en hávaðavísirinn L_{den} felur í sér aukið vægi fyrir umferð á kvöldin (+5 dB) og á næturnar (+10 dB). Hávaðavísirinn L_{den} metur hávaða að degi-kvöldi-nóttu á meðan að L_n er einungis að nóttu.

Á Íslandi er einnig í gildi reglugerð um hávaða nr. 724/2008³ þar sem notast er við hávaðavísinn L_{eq} í 2 m hæð. Niðurstöður þessara korta eru því ekki í samræmi við hávaðakort sem unnin eru samkvæmt kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008.

Hafa ber í huga þegar kort eru skoðuð, að munurinn á milli hávaðavísanna tveggja getur verið þó nokkur. Gullitað svæði, þar sem hljóðstig mælist á bilinu 55-60 dB, á L_{den} korti getur vel verið innan marka (<55 dB) á L_{Aeq} korti sem stenst kröfur reglugerðar um hávaða 724/2008. Mismunurinn á þessum tveim hávaðavísum við íslenskar aðstæður er alla jafna 3 - 4 dB, mismunandi eftir tegund gatna og umferðadreifingu. L_{den} gefur þó í öllum tilfellum hærra gildi en L_{Aeq} . Samkvæmt reglugerð 1000/2005 er aðeins reiknað hljóðstig utandyra, en ekki innandyra, en ákvæði eru um hvort tveggja í reglugerð nr. 724/2008.

² <https://island.is/reglugerdir/nr/1000-2005>

³ <https://island.is/reglugerdir/nr/0724-2008>

3 Þátttaka almennings

Aðgerðaáætlun þessi mun vera til kynningar á tímabilinu 12. maí – 15. júní, og verður bæjarbúum og öðrum hagsmunaaðilum gefinn kostur á að gera skriflegar athugasemdir við áætlunina. Að loknum kynningartíma mun Hafnafjarðarbær taka athugasemdir sem borist hafa til umfjöllunar og gera breytingar á aðgerðaáætluninni ef ástæða þykir til. Gerð verður samantekt um þátttöku almennings sem innifelur upplýsingar um allar athugasemdir sem bárust ásamt meðhöndlun þeirra.

Niðurstöður kortlagningar hávaða eru birtar á vef Umhverfis- og orkustofnunnar. Drög þessi að aðgerðaáætlun voru samþykkt til kynningar borgarbúum og öðrum hagsmunaaðilum í umhverfis- og framkvæmdaráði Hafnafjarðarbæjar þann 22.apríl.

Aðgerðaáætlunin var til kynningar almenningi á vef Hafnafjarðarbæjar á tímabilinu frá 12. maí til 15. júní 2026. Engar athugasemdir bárust á auglýsingartíma. Að lokinni kynningu var aðgerðaráætlunin samþykkt í bæjarráð í umboði bæjarstjórnar 9. júlí 2026.

4 Yfirlit um niðurstöður hávaðakortlagningar

Hávaðakortlagning gatna í Hafnarfirði er samvinnuverkefni Vegagerðarinnar og bæjarins þar sem stærstu veginir eru í eigu Vegagerðarinnar. Bærinn er skorinn í sundur af tveimur umferðaræðum þ.e. Reykjavíkurvegi og Reykjanesbraut og eru í umsjá Vegagerðarinnar. Þessir vegir eru helstu uppsprettur hávaða í bænum. Vegagerðin er ábyrg fyrir hávaðakortlagningu frá þessum tveim vegum, en Hafnarfjarðarbær ber ábyrgð á annarri hávaðakortlagningu í bænum.

Niðurstöður hávaðakortlagningar fyrir Hafnarfjörð má sjá á heimasíðu Umhverfis- og orkustofnunnar⁴.

4.1 Umferðarhávaði

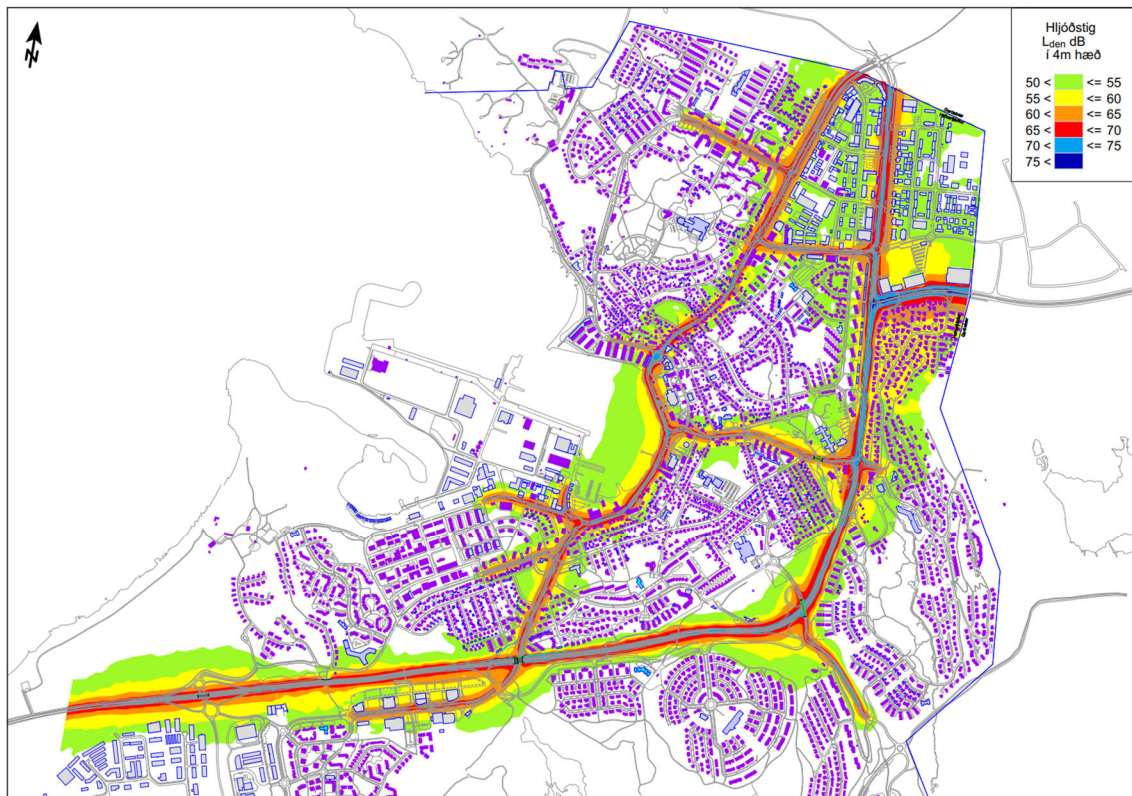
Samkvæmt reglugerð nr. 1000/2005 skal meta þörf á endurskoðun hávaðakorta á fimm ára fresti. Hér er stuðst við síðustu uppfærslu kortanna sem gerð var árið 2022. Hávaði var reiknaður við alla vegi og götur í þéttbýli þar sem umferð fer yfir 3 milljón ökutæki á ári, eða 8000 ársdagsumferð (ÁDU).

Niðurstöður hávaðakortlagningarinnar gefa upplýsingar um hversu margar íbúðir og íbúar verða fyrir áhrifum vegna umferðarhávaða. Hávaði er mestur í íbúðabyggð frá Reykjanesbraut og Reykjavíkurvegi, auk Hafnafjarðarvegar.

Hávaði frá umferð, reiknaður sem L_{den} í 4 m hæð yfir jörðu, er á milli 55-65 dB utan við íbúðir hjá um 1.630 íbúum og þar af yfir 65 dB hjá um 120 íbúum. Hávaði reiknaður sem L_n í 4 m hæð yfir jörðu, er á milli 50-60 dB utan við íbúðir hjá um 390 íbúum og fer hvergi yfir 60 dB.

Mikill fjöldi íbúðabygginga á Íslandi er aðeins á einni hæð, og því er ekki talið rétt að miða vinnu aðgerðaáætlana við niðurstöður hávaðakorta í 4 m hæð. Reglugerð um hávaða gerir þess vegna kröfu til hljóðstigs í 2 m hæð yfir jörðu, einnig miða umhverfismörk á Íslandi við hávaðavísinn L_{Aeq} , en hann gefur í öllum tilfellum lægra hljóðstigsgildi en L_{den} . Þetta tvennt var haft í huga við vinnslu aðgerðaráætlunarinnar. Hljóðvarnir eru nú þegar við stóran hluta þeirra vega og gatna sem umferð er mikil, en hljóðskermun þeirra miðast fyrst og fremst við að draga úr hljóðstigi í 2 m hæð yfir jörðu. Hér að neðan má sjá yfirlitsmynd af þeim svæðum sem voru reiknuð árið 2022 í 4 m hæð.

⁴ [Hávaðakort - Umhverfisstofnun](#)



MYND 1 Hávaðakort af Hafnarfirði, reiknað árið 2022 sem L_{den} í 4 m hæð yfir jörðu.

4.2 Iðnaðarhávaði

Samkvæmt reglugerð um kortlagningu hávaða og aðgerðaráætlanir nr. 1000/2005 skal meta þörf á endurskoðun hávaðakorta á fimm ára fresti. Breyting á síðustu fimm árum er metin óveruleg m.t.t. hávaðaáráunar og því er ekki þörf á endurskoðun hávaðakorta frá árinu 2017. Skoðuð voru iðnaðarfyrirtæki í Hafnarfirði og metið hvar þau gætu valdið hækkuðu hljóðstigi við íbúðabyggð. Var niðurstaða skoðunarinnar að í öllum tilfellum reiknaðist hljóðstig frá iðnaðarfyrirtækjum undir þeim viðmiðum sem hér eru til grundvallar, nema frá starfsemi Hafnafjarðarhafnar. Þar reiknaðist hljóðstig á bilinu L_{den} 55-59 utan við íbúðir 500 íbúa, og á bilinu L_{night} 50-54 dB utan við íbúðir 400 íbúa.

Nánari upplýsingar um niðurstöðurnar má sjá í greinagerð sem gerð var í tengslum við hávaðakortlagninguna árið 2017.

5 Aðferðir til að draga úr hávaða

Hægt er að stemma stigu við hávaða og hávaðadreifingu með stefnumörkun hlutaðeigandi stjórnvalda. Ýmsar leiðir eru færar hvað þetta varðar og því sumpart spurning um áherslur í ákvörðun stjórnvalda.

Mögulegt er að beita aðgerðum er varða hávaðauppsprettuna sjálfa, til að stemma stigu við umhverfishávaða og hávaðadreifingu. Þessar aðgerðir eru m.a.

- Umferðarskipulag (t.d. minnka umferðarmagn, minnka hraða, lækka hlutfall þungra ökutækja t.d. að nóttu til, velja hljóðlált malbik o.fl.).
- Skipulag landnotkunar (t.d. færa hávaðasama starfsemi, ekki skipuleggja viðkvæma byggð næst stórum vegum o.fl.).
- Stuðla að umhverfisvænni ferðamátum.
- Skilgreina kyrrlát svæði.
- Huga að endurkasti hljóðs.
- Huga að afstöðu hljóðgjafa og byggðar/kyrrlátra svæða.
- Val á hljóðlátari uppsprettu. (t.d. hljóðlátari iðnaður eða iðnaðarsvæði breytt í athafnasvæði með verslunar- og skrifstofuhúsnæði).
- Aðgerðir eða hvatar sem byggja á reglum eða hagrænum atriðum (t.d. sektir fyrir hávaðamengun / styrkir fyrir hljóðeinangrandi aðgerðum).

5.1 Byggingatæknilegar lausnir

Í nýrri húsum er farið eftir reglugerð um hávaða nr. 724/2008, og ef reiknaður hávaði í deiliskipulagi fer yfir leyfileg mörk, þrátt fyrir mótvægisáðgerðir milli hávaðauppsprettu og íbúðabyggðar, eru settar kvaðir á viðkomandi hús t.d. um hljóðvarnargler, svalalokanir og/eða hljóðdeyfða loftun.

5.2 Hljóðmanir/veggir

Hljóðveggir og manir geta verið viðeigandi á íbúðasvæðum. Hljóðvarnir hafa áhrif á hljóðstigið bæði innan- og utandyra. Vel útfærður hljóðveggur getur gefið allt að 8-10 dB hljóðstiglækkun á útisvæði á 1. hæð utan við íbúðarhús.

5.3 Nýskipulag

Gott skipulag getur bæði dregið úr og komið í veg fyrir ónæði af völdum umferðarhávaða. Í tengslum við vinnu við gerð deiliskipulaga, bæði á nýbyggingarsvæðum sem og í eldri byggð í Hafnarfirði hefur verið farið í gegnum hljóðvist þeirra svæða og mótaðar tillögur að mótvægisáðgerðum á þeim stöðum þar sem hljóðstig er yfir viðmiðunarmörkum reglugerða. Samhliða framkvæmdum á svæðum s.s. framkvæmdir við vegi Vegagerðarinnar sem og bæjarins hefur verið farið sérstaklega í gegnum hljóðvist og gengið úr skugga um að hljóðstig sé fullnægjandi m.t.t. reglugerða og lagðar til hljóðvarnir í samræmi við það.

5.4 Umferðarstýring

Umferðarstýring getur m.a. snúist um lækkun umferðarhraða, takmörkun á umferð þungra ökutækja, lokun eða þrengingu gatna, víðari innheimtu bílastæðagjalda og uppsetningu forgangsakreina og/eða forgangsljósa fyrir almenningssamgöngur. Allt getur þetta haft áhrif á hávaða og dreifingu hans. Lækkun á umferðarhraða um 10 km/klst. lækkar umferðarhávaða um allt að 2 dB (háð umferðarhraða). Helmingun umferðarmagns lækkar umferðarhávaða um u.þ.b. 3 dB.

5.5 Hljóðgjöf vegna umferðar

Þær hljóðuppsprettur sem hafa áhrif á umferðarhávaða eru hreyfill ökutækisins, dekkjabúnaður og vegyfirborðið. Eftirlit er haft með hljóðstigi frá bílvélum í árlegri skoðun ökutækja, sem gera þarf skv. lögum. Þá er fylgst með hljóðstigi frá dekkjum skv. alþjóðlegum stöðlum, en hávaði vegna vegyfirborðs er á ábyrgð veghaldara og getur veghaldari haft áhrif á. Rannsóknir hafa sýnt að það að draga úr hávaða frá bílunum sjálfum er hagkvæmara en aðrar mótvægisáðgerðir svo sem hljóðvarnir við vegi, hljóðísogandi malbik eða byggingartæknilegar áðgerðir. Aukið hlutfall rafbíla í umferðinni hefur helst áhrif til lækkunar hljóðstigs með umferðarhraða undir 30-40 km/klst. sem á við flest íbúðarhverfi borgarinnar.

5.6 Umhverfisvænir ferðamátar

Undanfarin ár hefur mikil vitundarvakning orðið gagnvart notkun umhverfisvænna ferðamáta, eins og reiðhjóla, sem samgöngumáta innan borgarinnar. Einnig hefur orðið aukning á notkun almenningssamganga í stað einkabílsins. Hvort tveggja hefur mjög jákvæð áhrif á umhverfið og þ.m.t. hljóðstig frá umferð. Í kjölfar þessa hafa stjórnvöld og sveitarfélög beitt sér fyrir bættum almenningssamgöngum sem og betri aðstöðu fyrir fótgangandi og hjólréiðafólk.

5.7 Upplýsingamiðlun

Upplýsingamiðlun til almennings um hljóð og áðgerðir gegn útbreiðslu hljóðs skiptir máli. Vegagerðin heldur meðal annars úti heimasíðu með matsáætlunum og kynningargögnum um sín verkefni. Umhverfisstofnun hefur einnig gefið út efni tengt hávaðaútbreiðslu og hljóðvist. Auk þess má nefna útgefið efni Rannsóknarstofu Byggingariðnaðarins. Upplýsingar má nálgast í gegnum slóðirnar hér að neðan:

<https://www.vegagerdin.is/vegagerdin/gagnasafn/skyrslur/flokkur-umhverfismat>

<https://www.vegagerdin.is/vegagerdin/sjalfbaerni/mat-a-umhverfisahrifum>

<https://www.ust.is/einstaklingar/umhverfi-og-heilsa/havadi/>

6 Aðgerðir síðustu 5 áraðir

6.1 Mótægisaðgerðir 2018-2023

6.1.1 Hljóðvarnir við vegi

Í fyrri aðgerðaráætlun voru þetta verkefni í undir búningi:

- Tvöföldun Reykjanesbrautar – frá Kaldárselsveg að Krýsuvíkurvegi

Mikil áhersla hefur verið lögð á hljóðvist samhliða framkvæmdum við tvöföldun Reykjanesbrautar í umdæmi Hafnarfjarðarbæjar. Framkvæmir hófust í maí 2019 og kláruðu í lok árs 2020. Eftirfarandi mótægisaðgerðir voru settar upp:

- Reyknesbrautin var grafin niður um allt að fjóra metra á tveimur köflum, meðfram Áslandi og í gegnum Hvaleyrarholtið.
- Ný hljóðmön milli Reykjanesbrautar og Ásbrautar til móts við Erluás, hækkun hljóðmanar við Ásbraut við Álftaás.
- Endurgerð hljóðmana við Hvamma- og Vallahverfi með jarðvegshólfum sem ná allt að 8 metra hæð.
- Hljóðveggir með gleri voru reistir við Suðurvamm ofan á hljóðmön og á norðurkanti Strandgötubúar.
- Hljóðveggir reistir meðfram Þúfubarði þar sem áður var girðing, sem og við undirgöngin við Suðuroholt.

Áætlað er að framangreindar aðgerðir hafi haft áhrif til lækkunar hljóðstigs hjá u.þ.b. 640 íbúum, bæði í byggingum nær og fjær götunum sem um ræðir.

6.1.2 Umferðarhávaði innandyra

Á tímabilinu 2017-2023 var hljóðstig innandyra reiknað fyrir 58 hús sem sóttu um hljóðvistarstyrk. Á tímabilinu -2023 var hljóðstig innandyra reiknað fyrir 18 íbúðir sem sóttu um hljóðvistarstyrk. Hafnarfjarðarbær hefur gefið út reglur um styrki vegna hljóðvistar. Styrkir eru veittir til endurbóta á hljóðeinangrun glugga á þeim hliðum húss þar sem hljóðstig reiknast 65 dB eða hærra. Styrkjum var úthlutað til 18 íbúðareigenda sem sóttu um á tímabilinu 2018-2023. Áætla má að með byggingartæknilegum aðgerðum hafi áhrif á hljóðstig innandyra hjá um 55 íbúum.

Í útreikningum/talningu á íbúum og íbúðum hefur ekki verið tekið tillit til bygginga sem hafa hljóðláta hlið, þ.e. hlið íbúðar þar sem gildi L_{den} í 4 m hæð og 2 m frá húshlið, vegna hávaða frá tiltekinni uppsprettu er a.m.k. 20 dB lægra en við þá hlið þar sem L_{den} er hæst. Samkvæmt skilgreiningu ÍST 45:2016 eru byggingar með hljóðlátum hliðum skilgreindar sem byggingar þar sem einhver hlið hússins hefur neðri mörkin L_{den} 50 dB eða lægri. Fyrir götur þar sem byggðin myndar lokaða samfellu en með mörgum íbúðum sem snúa ekki út að mikilli umferðargötu, teljast allar íbúðir líkt og íbúðirnar sem eru mest útsettar fyrir hávaða. Þetta

getur valdið því að fjöldi íbúa sem býr við hærra hljóðsstig en 55 dB getur verið ofmetinn, sérstaklega á þéttbyggðum miðbæjarsvæðum.

6.1.3 Umferðarstyringar og umhverfisvænir ferðamátar

Stjórn Strætó hefur á síðustu árum verið að fjölga rafmagnsdrifnum strætisvögnum sem hefur áhrif til lækkunar hljóðstigs vegna þungra ökutækja. Skv. árskýrslu strætó keyra rafvagnar um 12% af heildarakstri í leiðakerfi strætó.

Sýnt hefur verið framá að lækkun umferðarhraða á stofnbrautum, þar sem það á við, leiðir almennt til lækkunar á umferðarhávaða. Erfitt getur verið að meta árangur af framan töldum aðgerðum, gera má ráð fyrir því að þær hafi áhrif til lækkunar hljóðstigs frá umferð fyrir fjölda íbúa borgarinnar.

Einnig má gera ráð fyrir að sú aukning sem orðið hefur á síðustu árum á umhverfisvænum ferðamátum hafi almennt jákvæð áhrif á hljóðstig frá umferð. Samkvæmt ferðavenjukönnun sem gerð var á höfuðborgarsvæðinu árið 2022, fer hver manneskja á höfuðborgarsvæðinu í 3,2 ferðir á dag að meðaltali. Hlutfall ferða farnar fótgangandi hefur aukist í 15% nú úr 14% árin 2019 og 2017. Hlutfall virkra ferðamáta hjá 18 ára og eldri mældist 20% í síðustu könnun Gallup á ferðavenjum á höfuðborgarsvæðinu sem er sambærilegt því sem mældist árið á undan. Hlutfallið hefur aukist frá árinu 2017 þegar það var 19%. Um 5% fullorðinna á höfuðborgarsvæðinu nota almenningssamgöngur (strætó) að staðaldri.

7 Aðgerðaáætlun fyrir Hafnafjörð 2023-2028

Hér verður stiklað á stóru um þær aðgerðir sem Hafnafjörður hyggst hrinda í framkvæmd á næstu árum (til ársins 2028).

7.1 Fyrirséð verkefni í Hafnarfirði

Oft á tíðum eru aðgerðir vegna hávaðaútbreiðslu framkvæmdar um leið og vegaframkvæmdin sjálf. Líkt og í fyrra mati verður lagt upp með að ganga í þær aðgerðir sem þegar hafa verið hannaðar í tengslum við mat á umhverfisáhrifum þeirra verkefna sem fyrirhuguð eru á næstu árum.

Þau verkefni sem eru í farvatninu í Hafnafjarðarbæ á næstu 5 árum:

- Reykjanesbraut: Álftanesvegur – Lækjargata
- Strandgata

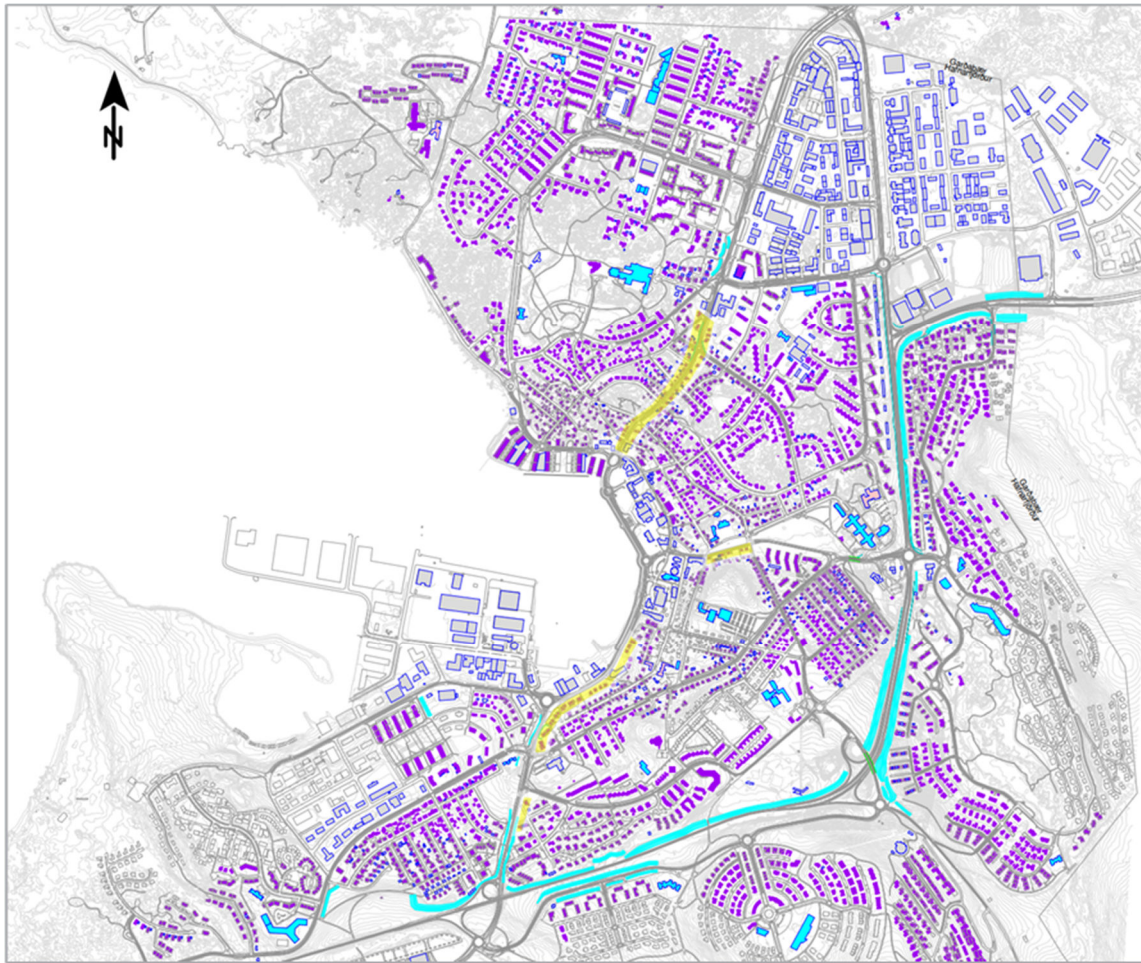
7.2 Áætlaðar mótvægisáðgerðir 2018-2023

7.2.1 Hljóðvarnir við vegi

Horft er til svæða þar sem umferðarhávaði veldur íbúum verulegu ónæði og reiknast yfir L_{den} 65 dB, t.d. á stöðum þar sem byggð er í nágrenni við stofnbrautir. Á þeim svæðum verða skoðaðar mögulegar hljóðvarnir eða lagfæringar á þegar byggðum hljóðvörnum. Hafnafjarðarbær mun ráðast í eftirfarandi framkvæmdir næstu 5 ár, með þeim skilyrðum að fjárveiting fáiist frá ríki og bæ. Fjárveiting frá bænum þarf að vera á fjárhagsáætlun fyrir hvert ár.

Þau svæði sem um eru í forgangi:

- a. Íbúðir við Reykjavíkurveg, milli Vesturgötu og Hraunbrúnar
- b. Íbúðir við Lækjargötu, milli Brekkugötu og Öldugötu
- c. Íbúðir við Strandgötu, milli Ástorgs og Lækjargötu (hluti íbúða fær umfjöllun í tengslum við tvöföldun Reykjanesbrautar)



MYND 3 Fyrirhugaðar framkvæmdir næstu 5 ár, með þeim skilyrðum að fjárveiting fáiast frá ríki og bæ.

7.2.2 Umferðarhávaði innandyrna

Hafnafjörður mun halda áfram að styrkja endurbætur á hljóðeinangrun glugga með það að markmiði að bæta hljóðvist innanhúss. Þessi lausn á við þegar ekki er unnt að nota aðgerðir á borð við hljóðmanir eða hljóðveggi, vegna aðstæðna og í skipulagslegu tilliti.⁵

7.2.3 Skólar og leikskólar

Skv. hávaðakortlagningu eru tveir gunnskólar og ein leiksóli með hljóðstig yfir L_{den} 55 dB. Í báðum tilfellum er hávaði við húsvegg, aðra hlið, en bygging myndar skjól á meiri hluta útsvæðis. Stefnt verði að því að þessir skólar verði skoðaðir og þörf á aðgerðum vegna hávaða á lóð og hljóðstig inni metið. Hvaleyrarskóli, Lækjarskóli og Smáralundur.

⁵ <https://hafnarfjordur.is/thjonusta/umhverfi-og-samgongur/havadi/>

7.2.4 Skipulagsáætlanir

Við skipulag bæjarins verður áhersla lögð á útivistar- og dvalarsvæði. Gerðar verði í auknum mæli kröfur um sérupprætti að lóðum við fjölbýlishús og opinberar byggingar.

Stefnumið aðalskipulags Hafnarfjarðar í samgöngum hafa í för með sér jákvæð áhrif á umhverfispætti af samfélagslegum toga. Er um að ræða talsvert jákvæð áhrif á öruggara samgöngukerfi fyrir íbúa, íbúðapróun og atvinnulífið.

Til að draga úr umhverfisáhrifum samgangna og samgöngumannvirkja í nýjum hverfum skal gæta að því að tryggja vegfarendum öruggt og heilnæmt umhverfi óháð ferðamáta, gera gangandi og hjólandi auðveldara að komast leiðar sinnar og styðja við aðgerðir sem stuðla að breyttum ferðavenjum til að draga úr þörf fyrir umfangsmikil umferðarmannvirki. Huga þarf að því að auðvelda aðgengi að grunnþjónustu og almenningssamgöngum í nýjum hverfum og gæta að markmiði aðalskipulagsins um að gönguleiðir í skóla í nýjum hverfum séu innan við 800 metrar.

Árið 2025 hófst hönnunarvinna 2 km vegakafla frá verslunarkjarnanum Firði í miðbæ Hafnarfjarðar að sveitarfélagamörkunum við Garðabæ. Verkefnið er hluti af 4. lotu Borgarlínunnar.

Tillaga að hámarkshraðaáætlun Hafnarfjarðar var samþykkt vorið 2024. Ákvörðunin er tekin af með það fyrir augum auka öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda sem fjölgar jafnt og þétt með breyttum lífsstíl. Lækkun hraða bætir öryggi, hljóðvist og stuðlar að betri lífsgæðum fyrir íbúa. Umferðarhraði á yfir sextíu götum Hafnarfjarðarbæjar lækkar úr 50 km/klst í 40 eða 30

7.3 Kyrrlát svæði

Markmið aðgerðaáætlunarinnar er að vernda og tryggja róleg svæði gegn frekari hávaða og bæta/viðhalda hljóðvist á mikilvægum útivistarsvæðum. Hafnarfjarðarbær hefur litið á nokkurn fjölda svæða sem talið er mikilvægt að vernda, eða veita meiri vernd. Þar er meginmarkmiðið að helstu útivistarstígar, græn svæði og opin rými skulu nú þegar hafa, eða hafi það að markmiði að hafa, hljóðstig undir L_{Aeq} 50 dB í þéttbýli og uppfylli annars kröfur til útivistarsvæða í dreifbýli um hljóðstig undir L_{Aeq} 45 dB.

Undir þessi svæði falla friðlýst náttúruverndarsvæði og náttúruminjar, aðalútivistarstígar og græn svæði:

- Ástjörn og Ásfjall
- Hamarinn
- Hvaleyrarlón
- Setbergshamar
- Hellisgerði
- Einarsreitur
- Útivistarsvæði á Vífilsstaðartúni

Með þessu á að tryggja róleg svæði fyrir íbúa bæjarins og gesti í hæfilegri fjarlægð. Aðgengi að svæðum ætti að vera eins einfalt og öruggt og kostur er á, og einhver svæðanna ættu að uppfylla aðgengi fyrir alla.

8 Kostnaður og fjármögnun

Umfang aðgerða á hverju ári mun alltaf vera háð þeim fjárveitingum sem veittar verða til verkefnisins. Samkvæmt núgildandi samgönguáætlun eru ekki ætlaðar sérstakar fjárveitingar til hávaðavarna samkvæmt þessari aðgerðaáætlun. Hvað varðar aðkomu ríkisins þarf því að ákveða framhald máls við næstu endurskoðun samgönguáætlunar.

Um kostnaðarpátttöku Vegagerðarinnar gildir 18. gr. Vegalaga. En þar segir m.a.

- *Kostnaði við mannvirki sem nauðsynlegt er að setja við veg til að skýla byggð fyrir umferðarhávaða skal skipta sem hér segir:*
- *Ef um er að ræða lagningu nýs þjóðvegjar um svæði þar sem byggð hefur þegar verið skipulögð og vegi er valinn staður að ósk Vegagerðarinnar ber stofnunin allan kostnað.*
- *Ef byggð er skipulögð að þjóðvegi, sem fyrir er eða ákveðinn hefur verið á staðfestu skipulagi samtímis eða áður en byggð er skipulögð, og þegar vegi er valinn staður við byggð sem fyrir er að ósk sveitarfélags ber sveitarfélag allan kostnað.*
- *Ef umferð um veg hefur aukist verulega umfram það sem gert var ráð fyrir þegar skipulag var staðfest eða þegar af öðrum ástæðum mátti ekki reikna með að umferðarhávaði yrði yfir leyfilegu hámarki ber Vegagerðin að minnsta kosti helming kostnaðarins.*
- *Í öðrum tilvikum geta Vegagerðin og sveitarfélög sameiginlega ákveðið skiptingu kostnaðar.*

Mat á kostnaði mun liggja fyrir þegar hönnun og ákvörðun um útfærslu varna er lokið. Í fjárhagsáætlun Hafnarfjarðar er trygg fjármagn í samræmi við þær aðgerðir sem ráðist verður í hverju sinni.

9 Langtíma stefnumörkun og eftirfylgni

Til að greina hávaðasamari staði og forgangsraða aðgerðum er mikilvægt að gera áætlun til framtíðar. Hér á eftir fer forgangsörðun Hafnarfjarðar, sem gerð er að höfðu samráði við Vegagerðina.

Lækkun hljóðstigs með uppsetningu á hljóðvörnum eða byggingartæknilegum lausnum

Horft verður til svæða þar sem fyrirséð er að mikill fjöldi íbúa mun fá lækkað hljóðstig með hávaðavörnum. Slík vinna yrði unnin út frá niðurstöðum hávaðakortlagningarinnar, þ.e. unnið yrði með svæði þar sem fjöldi íbúa býr við hljóðstig L_{den} 65 dB eða hærra.

Hér eru til grundvallar svæði þar sem hljóðstig utan við vegg er yfir L_{den} 68 dB en ekki er mögulegt að koma fyrir eða bæta hljóðvarnir. Þar verður byggingartæknilegum lausnum beitt ef hljóðstig innandyra (í íverurýmum) reiknast L_{Aeq} 42 dB eða hærra.

Efling almenningssamgangna. Undanfarin misseri hefur notkun á almenningssamgöngum aukist til muna. Uppi eru áform um að efla almenningssamgöngur, og stuðla þannig að minni notkun einkabílsins.

Gert er ráð fyrir að tæknilegar aðgerðir verði hannaðar og reiknaðar út með viðurkenndum útreikningsaðferðum, sem reynst hafa vel. Þannig verður ávinningur þeirra aðgerða þekktur fyrir fram. Skipulagslegar aðgerðir má meta með útreikningum á hljóðstigi m.v. breyttar umferðarforsendur. Samkvæmt reglugerð um kortlagningu hávaða skal endurreikna hljóðkortin eftir 5 ár eða árið 2027. Mun þá vera metin aftur breyting á fjölda íbúa sem búa við hávaða yfir kröfum reglugerða.

10 Helstu niðurstöður aðgerðaáætlunar

Helstu niðurstöður aðgerðaáætlunar þessarar eru að í nágrenni framtíð (á næstu 5 árum) verði horft til svæða þar sem umferðarhávaði veldur íbúum verulegu ónæði og reiknast yfir L_{den} 68 dB, t.d. á stöðum þar sem byggð er í nágrenni við stofnbrautir. Hljóðvarnaraðgerðir verða metnar á umræddum stöðum og framkvæmdar eftir því sem aðstæður og fjárveitingar leyfa. Í aðgerðaáætluninni er skrá yfir svæði sem falla undir þessar skilgreiningar.

Til lengri framtíðar verður áfram leitað leiða til lækkunar á hljóðstigi utan og innanhúss með fjölbreyttum aðgerðum svo sem skipulagsaðgerðum, byggingatæknilegum lausnum, breyttum ferðamátum, hljóðlátari ökutækjum og malbiki, og lækkun umferðarhraða svo dæmi séu tekin.