

MINNISBLAÐ

verkheiti: **Arnarland, rampi á sveitarfélagamörkum
Garðabæjar og Kópavogs**

tilvísun: 21213

höfundur: Lilja G. Karlsdóttir

dags.: 15.11.2023

Inngangur

Í gangi er vinna við gerð deiliskipulags og samhliða breytingu á aðalskipulagi Garðabæjar vegna Arnarlands í Garðabæ. Svæðið er u.þ.b. 9 ha og liggur að sveitarfélagsmörkum Kópavogsbæjar. Samhliða skipulagsvinnunni hefur farið fram virkt samráð við Kópavog og Vegagerðina. Minnisblað þetta er gert í framhaldi af sameiginlegum fundi þessara aðila hjá Vegagerðinni þann 07 nóvember 2023. Minnisblaðið tekur saman upplýsingar um mislægan rampa í aðalskipulagi Kópavogsbæjar sem teiknaður er við sveitarfélagsmörk sveitarfélaganna, við Arnarland, og tengir saman Hafnarfjarðarveg til suðurs og Fífuhvammsveg til austurs. Meðal annars er fjallað um eldri áætlanir tengdar mislægum rampa og líkleg áhrif hans komi til þess að hann yrði framkvæmdur. Sveitarfélagamörk Garðabæjar og Kópavogs falla að þessum eldri hugmyndum um þennan mislæga rampa. Í skipulagsvinnunni og á samráðsfundum þessara aðila hafa vaknað spurningar og efasemdir um þessa tengingu og bent hefur verið á betri nýtingu lands beggja vegna sveitarfélagamarkanna án rampsins.

Erfiðlega hefur gengið að finna útskýringar á hlutverki og mikilvægi þessarar tengingar í gögnum. Ætla má að rampinn eigi rætur að rekja til eldri hugmyndafræði um skipulag og samgöngur sem horfið hefur verið frá í seinni tíð, þar sem áherslur hafa færst yfir á umhverfisgæði, vistlegt borgarumhverfi og manneskjulegan bæjarbrag. Hugmynd um mislægan rampa er líklega sambærileg við eldri hugmyndir um Fossvogsbraut, sem átti að verða umferðartenging frá Kringlumýrarbrautar að Reykjanesbraut. Mislægur rampi var þá mögulega hugsaður sem samfelld umferðatenging við efri-byggðir upp við Elliðavatn.

Þau áhrif rampans sem voru skoðuð eru umferðaráhrif á aðlægt gatnakerfi, samræmi við skipulagsáætlanir á svæðinu auk ýmissa umhverfisáhrifa, s.s. á verndarsvæði, samfélag, minjar, náttúrufar, landslag og ásynð.

1 Skipulagssvæðið

Arnarland er landsvæði innan Garðabæjar og afmarkast af Arnarnesvegi, Hafnarfjarðarvegi, Fífuhammsvegi og sveitarfélagamörkum Garðabæjar og Kópavogs (sjá mynd 1). Skipulagsvinna fyrir svæðið hófst árið 2021 í samvinnu Garðabæjar og landeiganda á svæðinu (Arnarland ehf). Nærliggjandi svæði í landi Kópavogs er skilgreint sem opið svæði og gert ráð fyrir mislægum rampa.



Mynd 1 Þéttbýlisupprættir Garðabæjar og Kópavogs lagðir saman. Arnarland er á landnotkunarreit 3.37 VP samkvæmt aðalskipulagi Garðabæjar. Samhliða skipulagsvinnunni stendur til að gera breytingu á landnotkun í aðalskipulagi þar sem landnotkun 3.37 VP er breytt í miðsvæði. Mislægur rampi liggur á sveitarfélagamörkum í landi Kópavogs.

2 Sveitarfélagamörk Garðabæjar og Kópavogs

Núgildandi sveitarfélagamörk Garðabæjar og Kópavogs, við Arnarland, mótast af fyrirhugaðri framtíðar veglínu fyrir ramp af Hafnarfjarðarvegi til suðurs inn á Fífuhammsveg til austurs. Rampinn kemur fyrst fyrir í aðalskipulagi Kópavogsbæjar árið 1988 og sömuleiðis í fyrsta aðalskipulagi Garðabæjar árið 1985. Kópavogsbær og Vegagerðin hafa reynt að kanna uppruna rampans en ekki hafa fundist haldbær gögn um forsendur og ástæðu þess að hann er í aðalskipulagi Kópavogsbæjar. Ekki hafa fundist eldri umferðargreiningar sem innihalda rampann og áhrif af honum.



Mynd 2 Sveitarfélagamörk Garðabæjar og Kópavogs merkt með rauðri brotalínu.

3 Sviðsmyndir

Í skipulagsvinnunni fyrir Arnarland í Garðabæ voru gerðar níu mismunandi umferðargreiningar með samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins. Hér er fjallað um niðurstöður sviðsmynda nr 8 og 9 sem innihalda greiningu á umræddum mislægum rampa.

1. Grunnár 2019 (kalibrerað með uppfærðum talningum)
2. 0-kostur 2029 (engin byggð í Arnarlandi)
3. Arnarland 2029 með lágspá bílaumferðar og tvær nýjar gatnatengingar
4. Arnarland 2029 með lágspá bílaumferðar og ein ný gatnatenging
5. Arnarland 2029 með háspá bílaumferðar og tvær nýjar gatnatengingar
6. Arnarland + ný byggð í Kópavogi (ofan Fífu) með lágspá bílaumferðar og þrjár nýjar gatnatengingar
7. Arnarland + ný byggð í Kópavogi (ofan Fífu) með háspá bílaumferðar og þrjár nýjar gatnatengingar
8. **Arnarland 2029 með mislægum rampa, lágspá bílaumferðar og tvær nýjar gatnatengingar.**
9. **Arnarland 2029 með mislægum rampæa, háspá bílaumferðar og tvær nýjar gatnatengingar.**

Í sviðsmyndum 8 og 9 er gert ráð fyrir byggð í Arnarlandi í Garðabæ en ekki er gert ráð fyrir byggð í Kópavogi þar sem gildandi aðalskipulag Kópavogs gerir ekki ráð fyrir uppbyggingu á því landi. Framtíðarhugmyndir um rampa gera það einnig að verkum að uppbygging á svæðinu er ólíkleg. Gert er ráð fyrir tveimur nýjum gatnatengingum frá byggðinni í Arnarlandi, ein um Fífhvammsveg, til móts við Arnarsmára, og önnur undir Arnarnesveg við Akrahverfi. Jafnframt er gert ráð fyrir að rampinn komi inn á Fífhvammsveg á ljósagatnamótum. Ekki er talið mögulegt að rampinn tengist Fífhvammsvegi án ljósastryringar þar sem þá þyrfti að byggja

mislæga tengingu („flyover“) yfir Fífuhvammsveginn til að rampinn geti komið réttu megin inn í umferðina. Hæðarlega landsins styður heldur ekki við slíka lausn þar sem landið hallar allt frá Fífuhvammsvegi niður að Hafnarfjarðarvegi. Í sviðsmynd 8 er gert ráð fyrir lágspá bílaumferðar, þar sem reiknað er með samnýtingu bílastæða og þar af leiðandi færri bílastæðum en í háspá bílaumferðar þar sem ekki er gert ráð fyrir samnýtingu bílastæða.

Í núgildandi aðalskipulagi Kópavogs er ekki tilgreint hvort að rampinn eigi að fara yfir eða undir Hafnarfjarðarveginn (sjá mynd 3), talað er um annaðhvort brú eða göng.



Mynd 3 Gildandi þéttbýlisuppdráttur Kópavogsbæjar 2019-2040. Rampi er sýndur á sveitarfélagsmörkum með svartri línu, hvítur hirngir táknar mislæg gatnamót, annað hvort brú eða undirgöng.

4 Niðurstöður umferðargreininga

Heildarniðurstöður umferðargreininga með rampanum inni, gera ráð fyrir mikilli aukningu (34-36%) á umferð á Fífuhvammsvegi og á núverandi rampa (34-37%) frá Fífuhvammsvegi inn á Hafnarfjarðarveg. Að sama skapi minnkar umferð töluvert á bæði Arnarnesvegi (15-16%) og á rampa frá Hafnarfjarðarvegi upp á Arnarnesbrú (29-30%).

Niðurstöður úr sviðsmyndum 8 (lágspá) og 9 (háspá) má sjá á myndum nr 4 og 6. Þessar niðurstöður eru bornar saman við niðurstöður úr sviðsmynd 2, 0-kostur 2029, á myndum nr 5 og 7, til þess að sjá aukningu/minnkun umferðar sem afleiðingu af uppbyggingu rampans og uppbyggingu í Arnarlandi. 0-kostur 2029 sýndir ástandið sem mun verða árið 2029 án byggðar í Arnarlandi og án rampans (sjá mynd 8).

Niðurstöður umferðarspár nr 8 (lágspá) sýna umferð á rampa upp á 7.450 bíla á sólarhring og umferð úr Arnarlandi á Fífuhvammsveg upp á 7.200 bíla og á Akrabraut upp á 1.050 bíla á

sólarhring. Þegar þessar niðurstöður eru bornar saman við 0 kost árið 2029 (sjá mynd 5) sést eftirfarandi:

- Umferðaraukning á Fífuhvammsvegi er 3.800 bílar eða um 34% aukning.
- Umferðaraukning á rampa frá Fífuhvammsvegi inn á Hafnarfjarðarveg til norðurs er 2.300 bílar eða 34% aukning.
- Umferðin á Arnarnesvegi minnkar um 2.800 bíla eða um 15%.
- Umferðin á rampa af Hafnarfjarðarvegi upp á Arnarnesbraú minnkar um 2.150 bíla eða um 29%.



Mynd 4 Niðurstöður umferðarspár nr 8 - 2029 með rampa og lágsþá bílaumferðar úr Arnarlandi (sólarhringsumferð HVDU).



Mynd 5 Samanburður á niðurstöðum úr sviðsmynd nr 8 - 2029 með rampa og lágspá bílaumferðar úr Arnarlandi o gsviðsmynd 2 – 0-kostur 2029 (engin byggð í Arnarlandi). Rauði liturinn sýnir aukningu í umferð en græni liturinn sýnir minni umferð miðað við 0 kost (sólarhringsumferð HVDU).

Niðurstöður umferðarspár nr 9 (háspá) sýna umferð á rampa upp á 7.650 bíla á sólarhring og umferð úr Arnarlandi á Fífuhammsveg upp á 8.300 bíla og á Akrabraut upp á 1.500 bíla á sólarhring. Háspáin er því með samanlagt 9.800 ferðir á sólarhring út/inn úr Arnarlandi samanboreð við 8.250 ferðir í lágspánni. Þegar þessar niðurstöður eru bornar saman við 0 kost árið 2029 (sjá mynd 7) sést eftirfarandi:

- Umferðaraukning á Fífuhammsvegi er 4.000 bílar eða um 36% aukning.
- Umferðaraukning á rampa frá Fífuhammsvegi inn á Hafnarfjarðarveg til norðurs er 2.500 bílar eða 37% aukning.
- Umferðin á Arnarnesvegi minnkar um 3.050 bíla eða um 16%.
- Umferðin á rampa af Hafnarfjarðarvegi upp á Arnarnesbrú minnkar um 2.200 bíla eða um 29%.



Mynd 6 Niðurstöður umferðarspár nr 9 - 2029 með rampa og hágsþá bílaumferðar úr Arnarlandi (sólarhringsumferð HVDU)



Mynd 7 Samanburður á niðurstöðum úr sviðsmynd nr 9 - 2029 með rampa og lágþá bílaumferðar úr Arnarlandi o gsviðsmynd 2 – 0-kostur 2029 (engin byggð í Arnarlandi). Rauði liturinn sýnir aukningu í umferð en græni liturinn sýnir minni umferð miðað við 0 kost (sólarhringsumferð HVDU).



Mynd 8 niðurstöður fyrir sviðsmynd 2 – 0 kostur árið 2029. Í þessari sviðsmynd er engin byggð í Arnarlandi og enginn rampi.

5 Umhverfisáhrif og önnur áhrif

Með nýrri byggð í Arnarlandi fylgir óhjákvæmilega meiri umferð á svæðinu. Með skynsamlegri þéttingu byggðar í kringum borgarlínustöð ásamt uppbyggingu á góðu stígakerfi er engu að síður hægt að lágmarka þá umferð. Með uppbyggingu nærbjónustu í Arnarlandi er jafnframt hægt að draga úr umfangi umferðar frá aðlægum hverfum sem geta þá sótt þjónustu nálægt heimilinu.

Í aðalskipulagsáætlunum Garðabæjar og Kópavogs er skilgreind flokkun á gatna- og vegakerfi sveitarfélaganna. Þar eru Hafnarfjarðarvegur, Arnarnesvegur og Reykjanesbraut skilgreind sem stofnbrautir sem eiga að taka stærstan hluta umferðar á svæðinu. Fífuhammsvegur og Bæjarbraut eru flokkaðar sem tengibrautir sem tengja bæjarhluta innbyrðis eða við stofnbrautir. Með innleiðingu nýs rampa af Hafnarfjarðarvegi til suðurs inn á Fífuhammsveg til austurs er verið að bæta töluvert í umferðina á Fífuhammsvegi en samahliða að draga úr umferð á Arnarnesvegi. Fífuhammsvegur verður, með tilkomu rampans, aðlaðandi hjáleið í gegnum Kópavog í staðinn fyrir Arnarnesveg, en það er ekki í samræmi við áætlanir sveitarfélaga og ríkis um flokkun vega og gatna.

Nýr rampi af Hafnarfjarðarvegi inn á Fífuhammsveg samræmist ekki heldur markmiðum Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins, Aðalskipulags Garðabæjar og Aðalskipulags Kópavogs um eflingu vistvænni ferðavenja, þéttingu byggðar og bætt loftgæði. Nýr rampi hefur þær afleiðingar að illmögulegt er að nýta land Kópavogs í Arnarlandi.

Mislægur rampi mun óhjákvæmilega taka undir sig töluvert landsvæði og samhliða því fylgja neikvæð áhrif á hina ýmsu umhverfispætti. Á svæðinu, þar sem fyrirhugað er að rampinn muni liggja, er að finna verndarsvæði vegna minja s.s. fornleið, rúst af mannvirki og meinta dys.

Líklegt er að þær minjar verði fyrir óafturkræfum áhrifum vegna rampa, a.m.k. á framkvæmdatíma. Að auki liggur vestari rampurinn við sjávarsíðuna í Arnarnesvogi og mun þess vegna hafa neikvæð áhrif á leiruna þar.



Mynd 9 Skjáskot af loftmynd þar sem minjar eru merktar inn. Þarna er m.a. fornleið, meint dys og rúst.

Fyrirhugaður rampi hefur einnig áhrif á stígatengingar og aðgengi að fjörunni semog útivistar- og náttúrugildi sem fjaran hefur fyrir nærliggjandi byggð. Rampinn er einnig líklegur til þess að valda auknum truflunum á dýralífi fjörunnar.

Austari rampurinn fer yfir svæði sem nú þegar er fyrirhugað að raska en ljóst er að með vestari rampa verða gatnainnviðir mun umfangsmeiri en ella með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á landslag og ásýnd svæðisins. Auk þess takmarkar það möguleika á að skapa aðlaðandi og mannlegt borgarumhverfi á svæðinu.

Rampinn mun einnig leiða til þess að finna þarf lausnir á samgöngustíg sem liggur vestan við Hafnarfjarðarveg og undir Arnarnesveg. Tilkoma rampans myndi mögulega kalla á aðrar mismislar lausnir fyrir samgöngustíginn og/eða breytta legu hans. Hefur það í för með sér neikvæð áhrif á núverandi stígatengingar og gæði innviða fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur.

Með tilliti til samfélagslegra áhrifa mun framkvæmdin ýta undir umfang gatnainnviða sem leiðir til þess að umferðarrýmð svæðisins eykst (líkt og umferðargriningar sýna fram á). Gera má ráð fyrir því að hlutdeild akandi aukist og samhliða því verða neikvæð áhrif á loftgæði og hljóðvist sem og á lýðheilsu. Einnig leiðir aukinn hlutdeild akandi umferðar til neikvæðra áhrifa á umferðaröryggi og þá sérstaklega óvarða vegfarendur.

6 Samantekt

Í töflu 1 eru tekin saman áhrif af annars vegar uppbyggingu í Arnarlandi án mislægs rampa og hins vegar með mislægum rampa. Niðurstöður samantektar sýna skýrt hversu neikvæð áhrif af rampa eru á uppbyggingu byggðar á svæðinu.

	Arnarland án rampa	Arnarland með mislægum rampi
Samræmist markmiðum Aðalskipulags Garðabæjar	Já, samræmist markmiðum um eflingu vistvænni ferðavenja, þéttingu byggðar og bættum loftgæðum	Nei stangast á við markmið um eflingu vistvænni ferðavenja, þéttingu byggðar og bætt loftgæði
Samræmist markmiðum Aðalskipulags Kópavogs	Já, samræmist markmiðum umað draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum bifreiðanotkunar, eflingu vistvænni samgöngumáta og breyttar ferðavenjur.	Nei, stangast á við markmið um að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum bifreiðanotkunar, eflingu vistvænni samgöngumáta og breyttar ferðavenjur.
Samræmist markmiðum Svæðisskipulags	Já, samræmist markmiðum um að auka hlutdeild vistvænna ferðamáta.	Nei, samræmist ekki markmiðum um að auka hlutdeild vistvænna ferðamáta.
Samræmist Lýðheilsustefnu	Já, samræmist markmiðum um heilsueflandi sveitarfélög og að stefnumótun sem gæti að líðan íbúa í samfélaginu.	Nei, samræmist ekki markmiðum um heilsueflandi sveitarfélög og að stefnumótun sem gæti að líðan íbúa í samfélaginu.
Umhverfisáhrif	Uppbygging í Arnarlandi hefur áhrif á umhverfið	Aukin neikvæð áhrif vegna rasks á Arnarnesvog, meira umfang gatnainnviða og neikvæð áhrif samhliða aukinni umferð
Fornminjar	Hefur ekki áhrif á fornminjar	Fornminjar í Arnarnesvogi
Eykur hlutdeild vistvænna samgangna	Já	Nei
Umferð á Fífuhvamsvegi	Aukning um ca 24%	Aukning um ca 35%
Umferð á Arnarnesvegi	Aukning um ca 4%.	Minnkar um 15%. Með viðbótarbyggð á Arnarlandi er ekki æskilegt að umferð á stofnbrautum lækki á meðan umferð á tengibrautum(Fífuhvamsvegur) hækkar

Tafla 1 Samantekt á áhrifum mislægs rampa