



Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030 vegna stígakerfis í upplandi Garðabæjar.

Rýni Kópavogs með hliðsjón af breytingum á umferð -Elliðavatnsvegi breytt úr „önnur umferð“ í tengibraut vestan Vífilsstaðavatns.

Dags. 10. maí 2023

málsnúmer ONE: 23031532

Minnisblað – efni

Efnisyfirlit

- A. Málefni, aðdragandi
- B. Athugun á Elliðavatnsvegi. Útdráttur úr minnisblaði Eflu drögum dags. 14.3.2022
- C. Umsögn skipulagsdeildar Umhverfissviðs Kópavogs

Fylgiskjal 1: Minnisblað, VSÓ, dags. 09.05.2023. Áhrif skipulagsbreytinga í Garðabæ á umferð í Kópavogi. Breytingar á skipulagi Elliðavatnsvegar, 4 bls.

Fylgiskjal 2: Minnisblað Eflu, drög, dags. 14.03.2022, um skoðun á Elliðavatnsvegi í gegnum Vífilsstaðahraun frá Urriðaholti að Vífilsstöðum, 10 bls.

A. Málefni, aðdragandi

Tillaga Garðabæjar um breytingu á aðalskipulagi - til umsagnar

Borist hefur erindi frá Arinbirni Vilhjálmssyni, skipulagsstjóra Garðabæjar, dags. 14. mars 2023 þar sem óskað er eftir umsögn Kópavogsbæjar um tillögu að breytingu á Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030 vegna stígakerfis í upplandi Garðabæjar. Tillögunni fylgja uppdráttir í mkv. 1:10.000 og greinargerð dags. 27. okt. 2022.

Í breytingunni felst endurskoðun á reiðleiðum og stígum til samræmis við deiliskipulagstillögur og friðlýsingartillögu sem kynntar eru samhliða.

Svæðið sem breytingin nær til er allt svæði í upplandinu sem er sunnan Elliðavatnsvegar (norðan Vífilsstaðavatns), sunnan Vífilsstaða, austan Reykjanesbrautar, norðan og austan Urriðaholts og sunnan Flóttamannavegar að bæjarmörkum í Hafnarfirði. Syðsti hluti friðlýsta svæðisins er ekki sýndur á breytingablaði enda eru mörk þess nánast þau sömu og mörk hverfisverndarsvæðis.

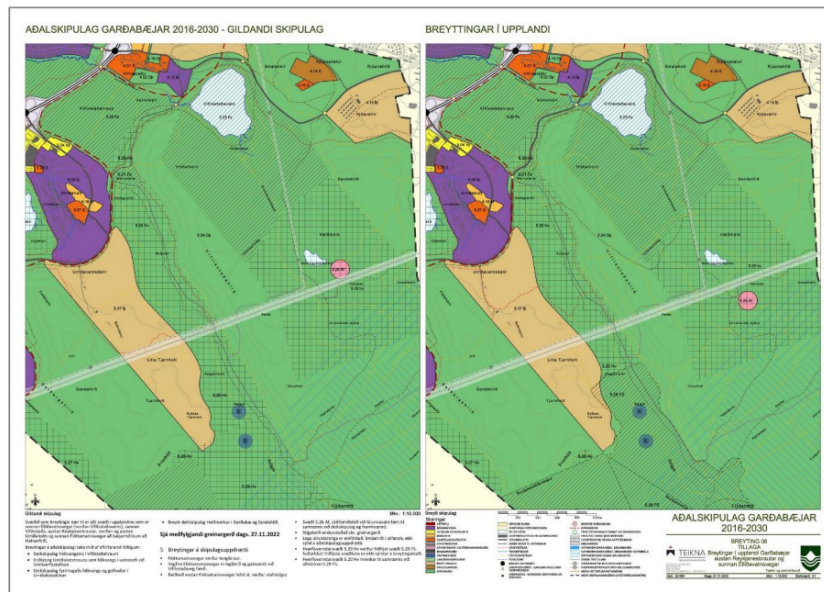


Um Flóttamannaveg. Í greinargerð tillögunnar grein „1.1 Flóttamannavegur“ kemur fram að breyta á Flóttamannavegi úr „aðrir vegir“ í tengibraut m.a. af því að vegurinn tekur við vaxandi umferð sbr. eftirfarandi:

1.1 Flóttamannavegur

Breytingin felur í sér að Flóttamannavegi er breytt úr „aðrir vegir“ í tengibraut. Flóttamannavegur tekur við vaxandi umferð m.a. vegna aukinnar ásóknar í upplandið og vegna nýrra vegaframkvæmda í Hafnarfirði. Enn er þó ógert að tengja gatnakerfi Urriðaholts við Flóttamannaveg skv. gildandi deiliskipulagi. Vegurinn þarfnast endurhönnunar og endurbýggingar og á köflum í breyttri legu. Gert er ráð fyrir að skiltaður hraði verði 50 km/klst. Gert er ráð fyrir að lega vegarins breytist á kaflanum þar sem hann þverar hraunið.

Gerður var samanburður á tveimur mögulegum legum vegarins og sú valin sem fellur best að landslagi og hraunmyndunum.



Breytingablað – smækkaður uppdráttur. Sjá meðfylgjandi A1 breytingablað dags. 27.10.2022.

Umfjöllun í nefndum og ráðum í Kópavogi

Skipulagsráð - 140 (3.4.2023) - Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030 vegna stígakerfis í upplandi Garðabæjar 3.4.2023 00:00:00

12. 23031532 - Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030 vegna stígakerfis í upplandi Garðabæjar

„Lagt fram erindi Arinbjarnar Vilhjálmssonar, skipulagsstjóra Garðabæjar, dags. 14. mars 2023 þar sem óskað er eftir umsögn Kópavogsbæjar um tillögu að breytingu á Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030 vegna stígakerfis í upplandi Garðabæjar. Í breytingunni felst endurskoðun á reiðleiðum og stígum til samræmis við deiliskipulagstillögur og friðlýsingartillögu sem kynntar eru samhliða. Uppdrættir í mkv. 1:10.000 ásamt greinargerð dags. 27. október 2022.“

Bókun: „Lagt fram. Skipulagsráð gerir ekki athugasemdir við framlagða tillögu að breytingu á Aðalskipulagi Garðabæjar.“

Umhverfis- og samgöngunefnd - 163 (18.4.2023) - Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030 vegna stígakerfis í upplandi Garðabæjar

18.4.2023 00:00:00

„Lagt fram erindi Arinbjarnar Vilhjálmssonar, skipulagsstjóra Garðabæjar, dags. 14. mars 2023 þar sem óskað er eftir umsögn Kópavogsbæjar um tillögu að breytingu á Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030 vegna stígakerfis í upplandi Garðabæjar. Í breytingunni felst endurskoðun á reiðleiðum og stígum til samræmis við deiliskipulagstillögur og friðlýsingartillögu sem kynntar eru samhliða. Erindið var kynnt fyrir skipulagsráði Kópavogs 3. mars 2023 þar sem ekki voru gerðar athugasemdir við framlagða tillögu. Auður D. Kristinsdóttir skipulagsfulltrúi kynnir.“

Bókun: „Umhverfis- og samgöngunefnd óskar eftir frekari gögnum varðandi umferðargreiningar og áhrif á umferð til og frá Vatnsendavegi ásamt þeim umhverfisáhrifum sem breytingar á nýtingu vegarins gætu haft í för með sér.“

Á fundi bæjarráðs nr. 3125 þann 13. apríl 2023

Bókun: „Bæjarráð samþykkir með fimm atkvæðum að vísa máli nr.12 í fundargerð skipulagsráðs til frekari rýni skipulagsdeilda.“



B. Athugun á Elliðavatnsvegi. Útdráttur úr minnisblaði Eflu, drögum dags. 14.3.2022. Gögn með tillögu Garðabæjar.

Kallað eftir frekari gögnum. 18. apríl 2023. F.h. skipulagsfulltrúa Kópavogs var kallað eftir frekari gögnum, frá Garðabæ, um umferð á „Flóttamannavegi“, breytingar á umferð og möguleg áhrif á umferð í Kópavogi. 19. apríl 2023. Minnisblað berst frá skipulagsstjóra Garðabæjar sbr: Minnisblað Eflu, drög dags. 14.03.2022 „Verkheiti: Vífilsstaðahraun – skoðun á Elliðavatnsvegi“ um skoðun, umferðaröryggi og hlutverk Elliðavatnsvegjar (10. bls).

Úr minnisblaði Eflu, drögum, dags. 14.03.2022, um skoðun á Elliðavatnsvegi í gegnum Vífilsstaðahraun frá Urriðaholti að Vífilsstöðum.

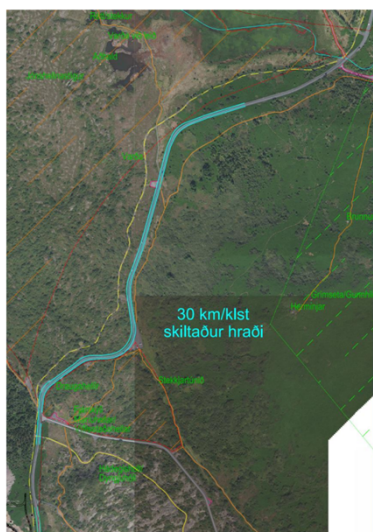


MYND 1 Skoðunarsvæði Elliðavatnsvegjar og tillaga að nýrri legu vegjarins við Maríuhella.

Inngangur

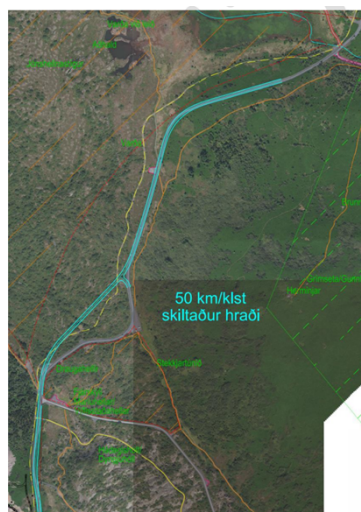
Garðabær hefur óskað eftir skoðun á legu Elliðavatnsvegjar í gegnum Vífilsstaðahraun ásamt mati á umferðaröryggi og hlutverki hans frá Urriðaholti að Vífilsstöðum. Vegurinn yrði metinn m.t.t. 30 og 50 km/klst. leyfilegan hámarkshraða. Meta hvort heppilegt væri að setja nýja legu í veginn við Maríuhella á um 550 m kafla og halda leyfilegum hámarkshraða í 50km/klst. Í minnisblaðinu er tillagan skoðuð og borin saman við lagfærða núverandi legu vegjar þar sem hámarkshraði er lækkaður í 30 km/klst. Til skoðunar er um 2,2 km langur kaflinn á Elliðavatnsvegi, sjá mynd 1

FYRRI TILLAGA. Tillaga um halda núverandi legu miðað við leyfilegan hámarkshraða 30 km/klst



MYND 11 Fyrsta tillaga að legu Elliðavatnsvegjar við Stekkjartún/Maríuhella með leyfilegan hámarkshraða 30 km/klst.

SEINNI TILLAGA. Tillaga að legu miðað við leyfilegan hámarkshraða 50 km/klst



MYND 12 Fyrstu drög að legu Elliðavatnsvegjar við Stekkjartún þar sem leyfilegur hámarkshraði er 50 km/klst. Lega vegjar yrði útfærð nánar á síðari stigum.

Umferðarmagn

Umferðartalningar frá 2019 sýndu að umferð um Elliðavatnsveg við Vífilstaðaveg er rétt rúmlega 2.000 ökutæki á sólarhring. Talningin var framkvæmd í janúar 2019 og gera má ráð fyrir að umferðarmagn hafi lítið breyst síðan þá.



MYND 3 Umferðartalningar framkvæmdar í janúar 2019 í sambandi við rammahluta aðalskipulags Vífilstaðalands



MYND 4 Til vinstri – áætluð heildarumferð miðað við fullbyggðan rammahluta aðalskipulags Vífilstaðalands. Til vinstri – áætluð heildarumferð miðað við fullbyggt Urriðaholt.

Í heildina lítið má því gera ráð fyrir að umferð um Elliðavatnsveg milli Urriðaholtsstrætis og Vífilstaðavegar geti orðið allt að 7.000 – 10.000 ökutæki á sólarhring í framtíðinni.

Samantekt í minnisblaði Eflu

Ef þessi veghluti Elliðavatnsvegar á að þjóna því hlutverki tengja saman uppland Garðabæjar, Urriðaholt, Urriðavöll (golfklúbburinn Oddur), útivistarsvæði við Maríuhella og Vífilstaðaland þá er þörf á að lagfæra plan- og hæðarlegu þannig að hann geti annað allt að 7.000 - 10.000 ökutækjum á dag. Einnig að setja þverun gangandi- og hjólandi á megin stígum í frítt flæði, t.d. með mislægum lausnum, til að bæta umferðaröryggið. Ef ekkert er að gert má gera ráð fyrir að möguleikar hans á að létta á umferð innra gatnakerfis Vífilstaðalands og Urriðaholts séu litlir.

Báðar tillögurnar hafa sína kosti og ókosti. Hins vegar er það mat ráðgjafa að æskilegra væri að ráðast í tillögu 2, þar sem þessi hluti Elliðavatnsvegar yrði skilgreindur sem tengibraut milli Vífilstaða og Urriðaholts. Sú tillaga léttir á umferð innan Urriðaholts og Vífilstaða. Hún gefur einnig meiri möguleika á því að útbúa lausnir fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur í fríu flæði ásamt því að bæta umferðaröryggi töluvert við áningarstað/bílastæði við Stekkjartún.



Samantekt með hliðsjón af minnisblaði Eflu

ADALSKIPULAG GARDABÆJAR 2016-2030 - GILDANDI SKIPULAG



BREYTTINGAR Í UPPLANDI



Umferðarmagn.



MYND 3

Umferðartalningar frá 2019 sýndu að umferð um Elliðavatnsveg við Vífilstaðaveg er rétt rúmlega 2.000 ökutæki á sólarhring. Talning var framkvæmd í janúar 2019 og gera má ráð fyrir að umferðarmagn hafi litið



MYND 4

Til vinstri - áætluð heildarumferð miðað við fullbyggðan rammahluta aðalskipulags Vífilstaðalands. Til hægri - áætluð heildarumferð miðað við fullbyggt Urriðaholt.

Með tilliti til uppbyggingar í Vífilstaðalandi og þeirri umferð sem þar mun skapast, má gera ráð fyrir að umferð sem í framtíðinni muni leita inn á Elliðavatnsveg geti orðið 6.500 ökutæki (sjá mynd 4 til vinstri).

Auk þess er í Urriðaholti gert ráð fyrir að mögulega verði opnað fyrir tengingar inn á Elliðavatnsveg. Með tilliti til uppbyggingar er gert ráð fyrir að um 3.400 ökutæki muni leita inn og út úr hverfinu um þær tengingar. Má gera ráð fyrir að meiri hluti þeirra muni leita til norðurs frekar en til suðurs (sjá mynd 4).

Fram kemur í samantekt Eflu að skv. þeirra mati þarf að umræddur hluti Elliðavatnsvegar milli Urriðaholtsstrætis og Vífilstaðavegar að geta annað allt að 7.000 – 10.000 ökutækjum á sólarhring í framtíðinni.



C. Umsögn skipulagsdeildar Umhverfissviðs Kópavogs

Skipulagsfulltrúi óskaði eftir rýni VSÓ ráðgjafar (sjá fylgiskjal 1) á tillögu Garðabæjar varðandi breytingar á Flóttamannavegi m.a. „annar vegur“ í tengibraut og með vísan til minnisblaðs Eflu (sjá fylgiskjal 2) drög, dags. 14.03.2022, um skoðun á Elliðavatnsvegi í gegnum Vífilstaðahraun frá Urriðaholti að Vífilstöðum).

Eftirfarandi er niðurstaða VSÓ sbr. minnisblað VSÓ RÁÐGJAFAR dags. 09.05.2023. „Áhrif skipulagsbreytinga Garðabæjar á umferð í Kópavogi. Breytingar á skipulagi Elliðavatnsvegjar (sjá fylgiskjal 1).

Niðurstaða í minnisblaði VSÓ

VSÓ veltir upp þeirri spurningu hvort breiðari tengibraut muni í raun minnka umferð um íbúðahverfi, eða hvort hún færi hana úr einu hverfi í annað?

VSÓ telur að of mikil áhersla sé á breikkun vegar og lagfæringar á veglínu og horft sé framhjá því að hjólréiðamenn velja að hjóla veginn (ekki bara þvera hann) vegna þess að hraðinn á honum er ekki meiri en hann er.

VSÓ telur að breiðari vegur muni leiða til aukins hraða og þar með aukinni eftirspurn ökutækja, og aukinni gegnumstreymisumferð um Vatnsendaveg og Vífilstaðahverfið.

Breiðari vegur mun þar með hafa neikvæð áhrif á hljóðvist og ásýnd.

VSÓ bendir á að breikkun vegar leiðir óhjákvæmilega til aukins aksturshraða óháð skiltuðum hámarkshraða. VSÓ myndi því telja að æskilegra væri, í ljósi þess hversu vinsælt svæðið er til útivistar og hjólréiða, að leita leiða til að ná fram bættu öryggi á þeim kafla þar sem slysatíðnin er mest, án þess að breikka veginn.

Umsögn – niðurstaða

Áhrif skipulagsbreytinga. Með hliðsjón af tillögu Garðabæjar um breytingu á aðalskipulagi, minnisblaði Eflu (fylgiskjal 2) og minnisblaði VSÓ (fylgiskjal 1) er ljóst að umferð um Flóttamannaveg mun aukast töluvert/mikið samanber m.a.

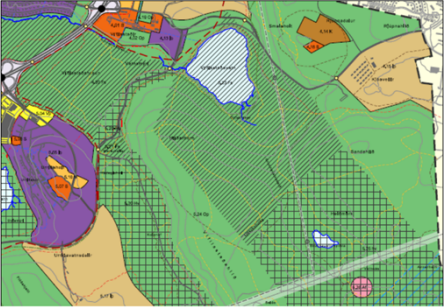
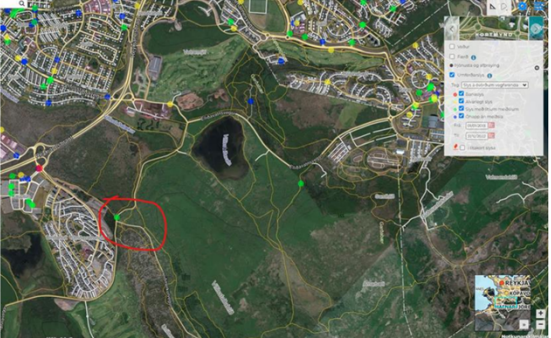
- talningu 2019 og áætlun um fjölgun bíla í minnisblaði Eflu (liður B hér að framan og fylgiskjal 2) er ljóst að umferð í Kópavogi þ.e. á „tengibraut“ frá Vífilstöðum að Kjóavöllum og Heimsenda í Kópavog eykst úr **4.500** ökutækjum (skv. talningu árið 2019, mynd 3) í **8.400** ökutæki (skv. áætlun sbr. mynd 4) miðað við fullbyggt Vífilstaðaland (mynd 4, vinstri) og enn meir eða **8.400+** miðað við fullbyggt Urriðaholt (mynd 4, hægri)
- rýni VSÓ ráðgjafar í minnisblaði (fylgiskjali 1) um möguleg áhrif skipulagsbreytinga á Flóttamannavegi (sjá niðurstöðu ofar)
- gera má ráð fyrir að svæði sunnan/suðaustan Flóttamannavegar verði mikið notað til útivistar og mikilvægt að auðvelda og tryggja gott aðgengi og umferðaröryggi fyrir gangandi og hjólandi auk bílaumferðar

Flóttamannavegur – umsögn. Varðandi tillögu að breytingu á Elliðavatnsvegi/Flóttamannavegi er lagt til að við útfærslu vegarins sem tengibrautar verði lögð áhersla á að samhliða bílaumferð verði gert ráð fyrir hjólandi og gangandi meðfram veginum og þverunum yfir veginn á völdum stöðum í tengslum við stígatengingar. Hönnun og útfærsla vegarins geri ekki ráð fyrir meira en 50 km/klst og breikkun vegar verði takmörkuð.

Tillaga Garðabæjar að breytingu á aðalskipulagi. Með vísan til ofangreindra ábendinga er að öðru leyti ekki gerð athugasemd við tillögu Garðabæjar að breytingu á aðalskipulagi.



Fylgiskjal 1: Minnisblað, VSÓ, dags. 09.05.2023. Áhrif skipulagsbreytinga Garðabæjar á umferð í Kópavog. Breytingar á skipulagi Elliðavatsnavegar, 4 bls.

Minnisblað VSÓ RÁÐGJÖF 09.05.2023 23264 Dreifing Auður D. Kristinsdóttir Skipulagsfulltrúi Berglót Sigríður Einarssdóttir, Verkefnastjóri Höfundur SÓ Yfirferð/Samþykkt SGT Tilvitni Áhrif skipulagsbreytinga Garðabæjar á umferð í Kópavogi Breytingar á skipulagi Elliðavatsnavegar 1 Inngangur og forsendur Kópavogsbær hefur beðið VSÓ Ráðgjöf um að meta áhrif aðalskipulagsbreytingar Garðabæjar á umferð í Kópavogi. Þá sér í lagi þann hluta breytingarinnar sem snýr að því að breyta Elliðavatsnavegi/Fióttamannavegi úr því að vera skilgreindur sem „annar vegur“ í að verða breiðari tengibraut að hluta til í nýrri legu.  Mynd 1.1 Yfirlit mynd af Elliðavatsnavegi í nýrri legu á milli Umðaholts og Vífilsstaða eins og breytingartillaginn gerir ráð fyrir. Vegurinn er meitur sem tengibraut og rétt hefur verið úr veginum samantöku við göndu aðalskipulag. VSÓ RÁÐGJÖF	Minnisblað 2 Gildandi Aðalskipulag Núgildandi aðalskipulag Garðabæjar 2016-2030 var samþykkt árið 2018 en 2021 var gerð á því sú breyting að tengibraut yfir Vetarmýri, sem tengdi Elliðavatsnavegi við Arnarnesveg, var felld út. Í minnisblaði VSÓ [Áhrif skipulagsbreytinga Garðabæjar fyrir umferð í Kópavogi, dags. 10.08.2020] kemur fram að umferðarspár sýna að áhrifin af því að fella niður tengibrautina yfir Vetarmýri verða allnokkur fyrir umferð um svæðið. Umferðaraukning á Vatsnavegi er talsverð og Rjúpnavegur væri þá kominn yfir þolmörk. Það var því mat VSÓ að ekki væri æskilegt að fella út Elliðavatsnavegi/Oflanbyggðarveg milli Arnarnesvegar og Vífilsstaðavegar yfir Vetarmýri miðað við fyrirhugaðan forsendu. 3 Elliðavatsnavegur sem tengibraut Eftir verkfræðistofa fjallar í drögum að minnisblaði fyrir Garðabæ [Vífilsstaðahraun – skoðun á Elliðavatsnavegi, dags. 14.03.2023] legu Elliðavatsnavegar í Vífilsstaðahrauni ásamt mati á umferðaröryggi og hlutverki vegarinnar. Vegurinn er þar metinn m.t.t. 30 og 50 km hámarks hraða. Bórnar eru saman tvær tillögur: - Elliðavatsnavegur sem 30 km/klst vegur þar sem vegurinn er að mestu í núverandi legu en breikkaður úr núverandi 6m sliðlagsbreidd í 8m breiðan veg. - Elliðavatsnavegur sem 50 km/klst vegur í nýrri legu við Mariuhella ásamt lagfæringu plan haðarlegu eins og kostur er. Vegurinn er sömuleiðis í þessari tillögu breikkaður í 8m. Niðurstaða Eftir er að báðar tillögur hafa kosti og galla: Tillaga 1 er betri fyrir nærumhverfi og hjóðvist og með lægri hraða er öryggi óvinnna vegfaranda betra. Kostur er að ekki er tekið nýtt land undir veg. Hins vegar hefur lengd vegarinnar þá áhrif að gera þarf ráð fyrir að raunhæðni verði hærri en 30 km/klst. Ökostir eru taldir að tillagan bjóði upp á minni möguleika til að bæta öryggi á bilastaði og áningarstað við Stekkjartún og létti minna á umferð innra gagnakerfis Umðaholts og Vífilsstaða. Tillaga 2 eykur öryggi með tilliti til sjónlengda og beygjuháðs og eykur líkur á að færi noti sér veglenginguna og létti þannig á umferð innan Umðaholts og Vífilsstaða. Hins vegar hefur hærri hraði þá áhrif að hjóðvist verður lakari og öryggi óvinnna verður lakara. Eftir bendir einnig á að gasta þarf að því að breytingar á veglinu bjóði ekki upp á hærri aksturshraða en stefnt er að, þ.e. að hámarki 50 km/klst. - Heildarniðurstaða Eftir er að æskilegra væri að ráðast í tillögu 2 þar sem sú tillaga létti á umferð innan Umðaholts og Vífilsstaða auk þess að hún gefur kost á því að útbúa lausnir fyrir gangandi og hjólandi í friu flæði ásamt því að bæta umferðaröryggi við áningarstað/bilastaði við Stekkjartún. VSÓ RÁÐGJÖF
Minnisblað 4 Umferðaröryggi Á vefsíða Samgöngustofu má sjá slysaskráningu á veginum. Eina skráða slysið á övörðum vegfaranda var fall af reiðhjóli við Mariuhella. Slysið er skráð sem slys með litlum meðslum. Ekkert slys með övörðum vegfaranda er því skráð við umræddan áningarstað við Stekkjartún.  Mynd 1 Klappa úr kortasjá samgöngustofu. Valin eru öll slys á övörðum vegfarendum frá 1.1.2013. Dreginn er hringur um eina slysið sem er skráð á övörðum vegfaranda Á vefsíða Samgöngustofu má einnig sjá að við Mariuhella verða flest slys og óhöpp akandi og hafa orðið tvö slys með alvarlegum meðslum þar sem um útafakstur var að ræða en engin slys eru hinsvegar skráð við áningarstaðinn við Stekkjartún á síðustu 10 árum. Breikkun vegar leiðir óhjákvæmilega til aukins aksturshraða óháð skiltuðum hámarks hraða. Vitað er að mikið er um hjóreiðamenn, sem velja að hjóla um veginn vegna þess að á honum er röleg umferð. Þetta ásamt því að óvarin umferð þverar veginn víða gerir að verkum að mikilvægt er að halda aksturshraða áfram sem lægstum. VSÓ telur því að mikilvægt sé að leita leiða til að ná fram bættu öryggi á þessum kalla við Mariuhelli án þess að breikka veginn. 5 Umferðarmagn og umferðarflæði Eftir spár því að umferð um veginn verði um 7.000 – 10.000 bílar á sólarhring og að sú umferð létti á umferð um Umðaholt og Vífilsstaðahverfið. Mikilvægt er þá að velja upp þeirri spurningu hvort sú umferð sé í raun að minnka umferð um íbúðahverfi. Hafa verður í huga að ökumenn sem gert er ráð fyrir að velji að aka um Elliðavatsnaveg eftir breytingu hans hafa ekki lengur þann valkost að aka um tengibraut yfir Vetarmýri að Arnarnesvegi og verða því annað hvort að aka í gegnum íbúðahverfi í Garðabæ eða í Kópavogi. VSÓ RÁÐGJÖF	Það má því velja því fyrir sér hvort það væri þá ekki æskilegra að umferðin leiti í sem mestum mæli stystu leið úr Reykjanesbraut sem er afkastamikil stofnbraut, frekar en að hún fari bæði í gegnum vinsælt og viðkvæmt útivistarsvæði og í gegnum íbúðahverfi.  Mynd 7.1 Umferðarspá str. umferðarspá svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins fyrir árið 2040 m.v. að markmiði um breyttar ferðavenjur gangi eftir og ekki sé tengibraut um Vetarmýri. Heimili minnisblaði VSÓ, Áhrif skipulagsbreytinga Garðabæjar á umferð í Kópavogi, dags. 10.08.2020 6 Niðurstaða VSÓ veltir upp þeirri spurningu hvort breiðari tengibraut muni í raun minnka umferð um íbúðahverfi, eða hvort hún færi hana úr einu hverfi í annað? VSÓ telur að of mikil áhersla sé á breikkun vegar og lagfæringar á veglinu og horti sé framhjá því að hjóreiðamenn velja að hjóla veginn (ekki bara þvera hann) vegna þess að hraðinn á honum er ekki meiri en hann er. VSÓ telur að breiðari vegur muni leiða til aukins hraða og þar með aukinni eftirspurn ökutækja, og aukinni gegnumstreymisumferð um Vatsnaveg og Vífilsstaðahverfið. Breiðari vegur mun þar með hafa neikvæð áhrif á hjóðvist og ásynd. VSÓ bendir á að breikkun vegar leiðir óhjákvæmilega til aukins aksturshraða óháð skiltuðum hámarks hraða. VSÓ myndi því telja að æskilegra væri, í ljósi þess hversu vinsælt svæðið er til útivistar og hjóreiða, að leita leiða til að ná fram bættu öryggi á þeim kalla þar sem slysatíðnin er mest, án þess að breikka veginn. VSÓ RÁÐGJÖF

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026



Fylgiskjal 2: Minnisblað Eflu, drög, dags. 14.03.2022, um skoðun á Elliðavatnsvegi í gegnum Vífilisstaðahraun frá Urriðaholti að Vífilisstöðum, 10 bls.

MINNISBLAÐ - DRÖG

SKJALALYKILL	VERKHEITI
100275-MIN-001-V01	Vífilsstaðahraun – skoðun á Elliðavatnsvegi
DAGS.	VERKKAUPI
14.03.2022	Garðabær
SENDANDI	DREIFING
Gumundur Guðnason, Anna Kristjánsdóttir, Berglind Hallgrímsdóttir	Guðbjörg Brá Gísladóttir, Sólveig Helga Jóhannsdóttir, Arinbjörn Vilhjálmsson (Garðabær)
PRÁNN HAUSSON (Landslag)	
MÁLAFNI	
Skoðun á Elliðavatnsvegi í Vífilsstaðahrauni - Umferðaröryggi og hlutverk	

Inngangur

Garðabær hefur óskað eftir skoðun á legu Elliðavatnsvegjar í gegnum Vífilsstaðahraun ásamt mati á umferðaröryggi og hlutverki hans frá Urriðaholti að Vífilisstöðum. Vegurinn yrði metinn m.t.t. 30 og 50 km/klst. leyfilegan hámarkshraða. Meta hvort heppilegt væri að setja nýja legu í veginn við Mariuhella á um 550 m kalla og halda leyfilegum hámarkshraða í 50km/klst. Í minnisblaðinu er tillagan skoðun og borin saman við lagfærða núverandi legu vegar þar sem hámarkshraði er lækkaður í 30 km/klst. Til skoðunar er um 2,2 km langur kafli á Elliðavatnsvegi, sjá mynd 1.

MYND 1 Skoðunarsvæði Elliðavatnsvegjar og tillaga að nýrri legu vegarins við Mariuhella.

EFLA VERKFRÉDISTOFA
+354 412 6000 efla@efla.is www.efla.is

1/10

Hlutverk vegar

Í dag er hlutverk vegarins að tengja almenning við nálægð útivistarsvæði og Urriðavöll (golfklúbburinn Oddur) ásamt því að hann er tenging við Heiðmerkurveg. Upphaflega voru áætlanir vegarins að þjóna stærra hlutverki heldur en hann hefur gert og hefur hann verið nefnd Flóttamannaleið fyrir íbúa Hafnarfjarðar og Kópavogs. Í núverandi mynd uppfyllir Elliðavatnsvegur ekki kröfur í vegstöðlum, m.a. hvað varðar sjónlengdir og beygjuradius, sjá umfjöllun síðar í minnisblaðinu. Skiltaður hámarkshraði á skoðunarsvæðinu í dag er 50 km/klst.

Í aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030 er Elliðavatnsvegur skilgreindur sem tengibraut sunnan Urriðaholtsstrætis. Norðan Urriðaholts er Elliðavatnsvegur skilgreindur sem aðrir vegir, sjá mynd 2. Í aðalskipulagi og deiliskipulagi Urriðaholts er gert ráð fyrir að Urriðaholt tengist inn á Elliðavatnsveg um tvær tengingar.

MYND 2 Helstu umferðargötur Garðabæjar flikaðar skv. aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030

Í frumdrögum deiliskipulags Vífilsstaðahrauns til forkynningar er velt upp þeim valkosti að skilgreina Elliðavatnsveg sem tengibraut. Vegurinn myndi þannig tengja saman uppland Garðabæjar, Urriðavöll (golfklúbburinn Oddur), Urriðaholt, útivistarsvæði við Mariuhella og Vífilsstaðaland.

Umferðarmagn

Umferðartalningar frá 2019 sýndu að umferð um Elliðavatnsveg við Vífilsstaðaveg er rétt rúmlega 2.000 ökutæki á sólarhring. Talningin var framkvæmd í janúar 2019 og gera má ráð fyrir að umferðarmagn hafi lítið breyst síðan þá.

MYND 3 Umferðartalningar framkvæmdar í janúar 2019 í sambandi við rammahluta aðalskipulags Vífilsstaðalands

EFLA VERKFRÉDISTOFA
+354 412 6000 efla@efla.is www.efla.is

2/10

Með tilliti til uppbyggingar í Vífilsstaðalandi og þeirri umferð sem þar mun skapast, má gera ráð fyrir að umferð sem í framtíðinni muni leita inn á Elliðavatnsveg geti orðið 6.500 ökutæki (sjá mynd 4, vinstri).

Í Urriðaholti er gert ráð fyrir að mögulega verði opnað fyrir tengingar inn á Elliðavatnsveg. Með tilliti til uppbyggingar er gert ráð fyrir að um 3.400 ökutæki muni leita inn og út úr hverfinu um þær tengingar. Má þá gera ráð fyrir að meiri hluti þeirra muni leita til norðurs, frekar en suðurs (sjá mynd 4, hægr).

MYND 4 Til vinstri – áætluð heildarumferð miðað við fullbygðan rammahluta aðalskipulags Vífilsstaðalands. Til vinstri – áætluð heildarumferð miðað við fullbyggt Urriðaholt.

Í heildina lítið má því gera ráð fyrir að umferð um Elliðavatnsveg milli Urriðaholtsstrætis og Vífilsstaðavegar geti orðið allt að 7.000 – 10.000 ökutæki á sólarhring í framtíðinni.

EFLA VERKFRÉDISTOFA
+354 412 6000 efla@efla.is www.efla.is

3/10

Núverandi ástand og lega Elliðavatnsvegjar

Núverandi ástand Elliðavatnsvegjar er ekki gott; malbik í slitlagi er víða farið og í raun ónýtt vegna mikilla skemmda þó gerðar hafi verið malbiksviðgerðir á hluta þess í lok árs 2020. Einnig er greinilegt að burðarlag vegarins er lélegt og víða eru skemmdir í veginum vegna frostlyftinga. Því þarf að gera ráð fyrir enduruppbyggingu hans.

MYND 5 Skemmdir í slitlagi í Vífilsstaðahrauni, mars 2022. Horft í suður Urriðaholti í baksvin.

MYND 6 Skemmdir í vegi við Urriðaholt vegna lélegs burðarlags, mars 2022. Hæðarlega vegarins er einnig ábótavant suður fyrir Urriðaholt, m.a. vegna gatnamóta við veginn.

Samskipt plan- og hæðarlegu í veginum er á nokkrum stöðum ekki gott sem veldur skertri vegginn og uppfyllir ekki núverandi vegstaðla. Einnig uppfyllir planlega vegarinn á allnokkrum stöðum ekki vegstaðla miðað við skilðan hámarks umferðarhraða vegarinn, 50 km/klst. Breidd á slitlagi vegar er um 6 m og eru víða skemmdir í kóntum þess og ekki eru útvíkanir í kröppum beygjum. Rétt væri að skoða möguleika á því að minnka langhall á bröttustu köflum vegarinn við suður- og norðurlenda Urriðaholts. Við norðurluta Urriðaholts mætti mögulega hækka veginn í neðri endanum og auðvelda þannig byggingu opinna undirganga fyrir gangandi og hjólandi umferð. Sama á við þar sem vegurinn fer yfir Vífilsstaðalæk en þar gerir skipulag ráð yfir að vegurinn hækki með brú yfir lækinn og stíg.

EFLA VERKFRÉDISTOFA
+354 412 6000 efla@efla.is www.efla.is

4/10

8



Fylgiskjal 2: Minnisblað Eflu, drög, dags. 14.03.2022, um skoðun á Elliðavatsnavegi í gegnum Vífilisstaðahraun frá Urriðaholti að Vífilisstöðum, 10 bls.



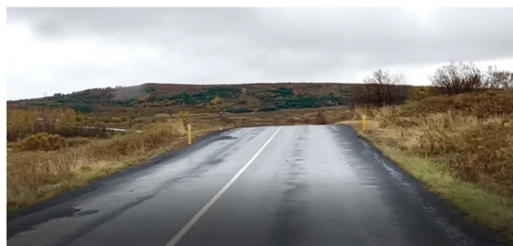
MYND 7 Skert veginn við bygguna við Draughelli (Mariuhella), ekið í norður október 2020.



MYND 8 Skert veginn áður en komið er að bílastæði við Stekkjartún, ekið í norður október 2020.

EFLA VERKFRÆÐISTOFA
☎ +354 412 6000 📧 efla@efla.is 🌐 www.efla.is

5/10



MYND 9 Skert veginn áður en komið er að Vífilisstaðalek vegna hæðarlegu vegar, ekið í norður október 2020.



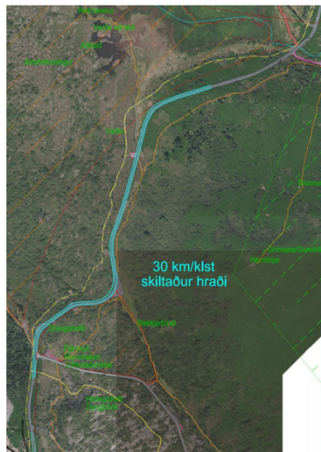
MYND 10 Horft niður að Vífilisstaðalek úr norðri, október 2020. Hér þverar göngu- og reiðleið veginn, möguleiki á að hækka veginn upp til að taka göngu- og hjólaleið undir veginn til að bæta umferðaröryggi.

EFLA VERKFRÆÐISTOFA
☎ +354 412 6000 📧 efla@efla.is 🌐 www.efla.is

6/10

Elliðavatsnavegur 30 km/klst. vegur

Fyrri tillagan er gert ráð fyrir að halda núverandi legu vegarins að mestu leiti en þversnið hans yrði breiknað í þversnið C8. Heildarbreidd vegar yrði 8,0 m, með 2x3,5 m akreinum og 0,5 m öxlum beggja vegna. Breikkun þversniðs er vegna aukins umferðarmagns og til að bæta veginn. Gerðar yrðu lágmarkslagfæringar á hæðarlegu en settar breiddarútvíkanir í kröppum beygjum. Leyfilegur hámarkshraði yrði lækkaður í 30 km/klst. og ekki gert ráð fyrir gatnalýsingu eða kantsteinum meðfram vegi.



MYND 11 Fyrsta tillaga að legu Elliðavatsnavegar við Stekkjartún/Mariuhella með leyfilegum hámarkshraða 30 km/klst.

Ef halda á núverandi planlegu vegarins þá er nauðsynlegt að lækka hraðann niður í 30 km/klst vegna veggisnar og beygjuradiusa. Með tilliti til nærhverfi vegarins og hversu langur heildar vegkaflinn er þá má gera ráð fyrir að raun ökuhraði verði hins vegar hærra á veginum. Útfærslan býður upp á minni möguleika á bættu umferðaröryggi á bílastæði og áningarstöðum við Stekkjartún, sem er alveg við veginn, þar sem friðland Vífilisstaðahrauns og Mariuhella setur því skorður. Þá má gera ráð fyrir að vegkaflinn með lægri hámarkshraða létti minna á umferð á innra gatnakerfi Urriðaholts og Vífilisstaða. Ef veginn er skilgreindur sem 30 km/klst þá er ólíklegt að hann virki sem tengibraut.

EFLA VERKFRÆÐISTOFA
☎ +354 412 6000 📧 efla@efla.is 🌐 www.efla.is

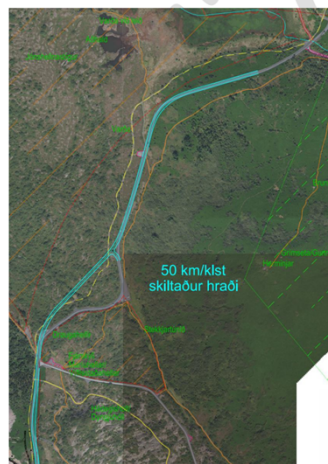
7/10

Hins vegar, með lægri hámarkshraða á veginum er hljóðvíst á svæðinu bætt og umferðaröryggi gott fyrir óvarða vegfarendur sem sækja sér útivist á svæðinu og þvera veginn í plani.

Ef veginn er ekki hugsaður sem tengibraut milli hverfa þá er æskilegt að viðhalda hlutverki hans sem tinguu útivistar. Þá er æskilegt að lækka hraðann í 30 km/klst., lagfæra hæðarlegu eins og kostur er við endurbyggingu hans til að bæta umferðaröryggi. Með því að notast við núverandi legu vegarins er ekki verið að taka annað landsvæði undir veg. Þessi tillaga kallar á breytingar á bílastæði við Stekkjartún þar sem núverandi staðsetning ógnar öryggi notenda svæðis vegna nálægðar við veginn.

Elliðavatsnavegur 50 km/klst.

Seinni tillagan gerir ráð fyrir nýrri legu vegarins á um 550 m kalla við Mariuhella/Stekkjartún. Þversnið vegarins yrði breiknað í þversnið C8 eins og í fyrri tillögunni ásamt því að lagfæra plan- og hæðarlegu eins og kostur er við endurbyggingu vegarins. Skilnaður hámarkshraði helst óbreyttur 50 km/klst. og ekki gert ráð fyrir gatnalýsingu eða kantsteinum meðfram vegi.



MYND 12 Fyrstu drög að legu Elliðavatsnavegar við Stekkjartún þar sem leyfilegur hámarkshraði er 50 km/klst. Lega vegar yrði útfærð nánar á síðari stílum.

EFLA VERKFRÆÐISTOFA
☎ +354 412 6000 📧 efla@efla.is 🌐 www.efla.is

8/10



Fylgiskjal 2: Minnisblað Eflu, drög, dags. 14.03.2022, um skoðun á Elliðavatsnavegi í gegnum Vífilstaðahraun frá Urriðaholti að Vífilstöðum, 10 bls.

Breytt lega vegarins eykur umferðaröryggi með tilliti til sjónlengda og beygjuradiusa. Legan tekur tillit til friðlands Vífilstaðahrauns og Mariuhella og býður upp á möguleika á því að bæta aðgengi og umferðaröryggi við áningarstað og bilastæði við Stekkjartún (mynd 7).



MYND 13 Í þessari tillögu er meiri möguleiki á að bæta umferðaröryggi og aðgengi að bilastæði við Stekkjartún og Draugahella með hringakstri, heldur en í fyrri tillögunni með óbreyttri veginu.

Með tilliti til nærumhverfi vegarins má gera ráð fyrir að 50 km/klst. sé nægri líklegum raunhraða umferðar á veginum. Líkur eru á að fleiri muni nýta sér veltenginguna þegar full uppbygging er komin í Urriðaholti og Vífilstaðalandi, en þá gera spár ráð fyrir umferð með allt að 7.000 - 10.000 ökutækjum á dag. Því má gera ráð fyrir að tillagan geti létt á umferð á innra gatnakerfi Urriðaholts og Vífilstaða. Tillagan fellur því betur að þeim valkosti að skilgreina þennan veghluta sem tengibraut.

Hins vegar, með hærri hraða á veginum má gera ráð fyrir að hljóðmengun verði meiri en í tillögu 1 og að umferðaröryggi sé verri fyrir óvörð vegfarendur sem þvera veginn áfram í plani.

Vegurinn fer yfir NV-hluta Draugahellis þar sem allmikið hefur hrundi úr lofti hells skv. umfjöllun Árna Hjartasonar í Náttúrufræðingnum (2009). Við endurgerð vegarins væri nauðsynlegt að skoða aðstæður nánar þarna m.t.t. hrunsins og akstri bíla þar yfir. Mögulega þyrfti að brjóta loftið niður undir veginum en þá gefst líka tækifæri á að setja undirgöng fyrir gangandi í þá legu. Með hliðsjón af þessu má segja að aðgengi og öryggi óvarinna vegfarenda batni með tillögunni, frá því sem það er í dag. Við áframhaldandi hönnun á veginum þarf að gæta að því að breytingar á veginu bjóði ekki upp á hærri aksturshraða en stefnt er að, þ.e. að hámarki 50 km/klst.



MYND 14 Hluti Mariuhella (Draugahellir og Vífilstaðahellir). Ární Hjartason, Náttúrufræðingurinn 2009.

EFLA VERKFRÆÐISTOFA
☎+354 412 6000 ✉e@efla.is 🌐www.efla.is

9/10



MYND 15 Horft í norður þar sem vegurinn liggur yfir NV-hluta Draugahellis í beygjunni.

Samantekt

Ef þessi veghluti Elliðavatsnavegar á að þjóna því hlutverki tengja saman uppland Garðabæjar, Urriðaholt, Urriðavöli (golfklúbburinn Oddur), útivistarsvæði við Mariuhella og Vífilstaðaland þá er þörf á að lagfæra plan- og hæðarlegu þannig að hann geti annað allt að 7.000 - 10.000 ökutækjum á dag. Einnig að setja þverun gangandi- og hjólandi á megin stigum í fritt flæði, t.d. með mislægum lausnum, til að bæta umferðaröryggi. Ef ekkert er að gert má gera ráð fyrir að möguleikar hans á að létta á umferð innra gatnakerfis Vífilstaðalands og Urriðaholts séu litlir.

Báðar tillögurnar hafa sína kosti og ókosti. Hins vegar er það mat ráðgjafa að æskilegra væri að ráðast í tillögu 2, þar sem þessi hluti Elliðavatsnavegar yrði skilgreindur sem tengibraut milli Vífilstaða og Urriðaholts. Sú tillaga léttir á umferð innan Urriðaholts og Vífilstaða. Hún gefur einnig meiri möguleika á því að útbúa lausnir fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur í friu flæði ásamt því að bæta umferðaröryggi töluvert við áningarstað/bilastæði við Stekkjartún.

EFLA VERKFRÆÐISTOFA
☎+354 412 6000 ✉e@efla.is 🌐www.efla.is

10/10