Minnisblað

VSÓ RÁÐGJÖF

10.08.2020

20345

Dreifing

Birgir Hlynur Sigurðsson, birgir@kopavogur.is
Digranesvegur 1
200 Kópavogur

Höfundur

NÓE/GMH

Yfirfarið/Samþykkt

SJ

Tilefni

Áhrif skipulagsbreytinga Garðabæjar fyrir umferð í Kópavogi

Breytingar á skipulagi í Hnoðraholti og Vetrarmýri

1 Inngangur og forsendur

Garðabær er að vinna að endurskoðun á aðalskipulagi sínu og hluti þess snýst um breytingar á skipulagi Hnoðraholts og Vetrarmýrar, þ.á.m. gatnaskipulagi. Í dag liggur Elliðavatnsvegur frá Vífilsstöðum til austurs að Kjóavöllum og að hringtorginu við Austurkór í Kópavogi, og er þessi vegur hluti hins svokallaða Ofanbyggðavegar. Í gildandi svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 er skilgreind breytt lega nyrsta hluta Ofanbyggðavegar norðan Vífilsstaða þar sem gert er ráð fyrir að hann liggi frá mótum Vífilsstaðavegar og Elliðavatnsvegar til norðurs yfir Vetrarmýri og tengist Arnarnesvegi við Þorrasali. (sjá mynd 1.1, einnig á myndum 2.1-2.3)

Samkvæmt drögum að endurskoðun aðalskipulags hyggst Garðabær fella út þann hluta Ofanbyggðavegar sem fyrirhugaður var milli Vífilsstaðavegar og Arnarnesvegar. Í breytingunum felast einnig endurbætur á núverandi Elliðavatnsvegi milli Vífilsstaða og hringtorgs við Austurkór.

Mynd 1.1 Yfirlitsmynd af Elliðavatnsvegi á mótum Kópavogs og Garðabæjar. Jafnframt er hér sýnd lega Ofanbyggðavegar eins og hún var skilgreind í Aðalskipulagi Garðabæjar 2004-2016 og nú stendur til að fella út.

Skjal sótt af '00000000000' dags: 25.10 2026

Nokkur áhrif geta hlotist af því fyrir umferð innan Kópavogs að fella út þennan hluta Ofanbyggðavegar. Birgir Sigurðsson, skipulagsstjóri Kópavogsbæjar hefur því óskað eftir því að VSÓ Ráðgjöf meti hver áhrifin gætu orðið af þessum breytingum varðandi flæði umferðar og fleira því tengt.

2 Helstu niðurstöður

Til einföldunar eru hér tekin saman helstu niðurstöður þeirrar greiningar sem á eftir fylgir:

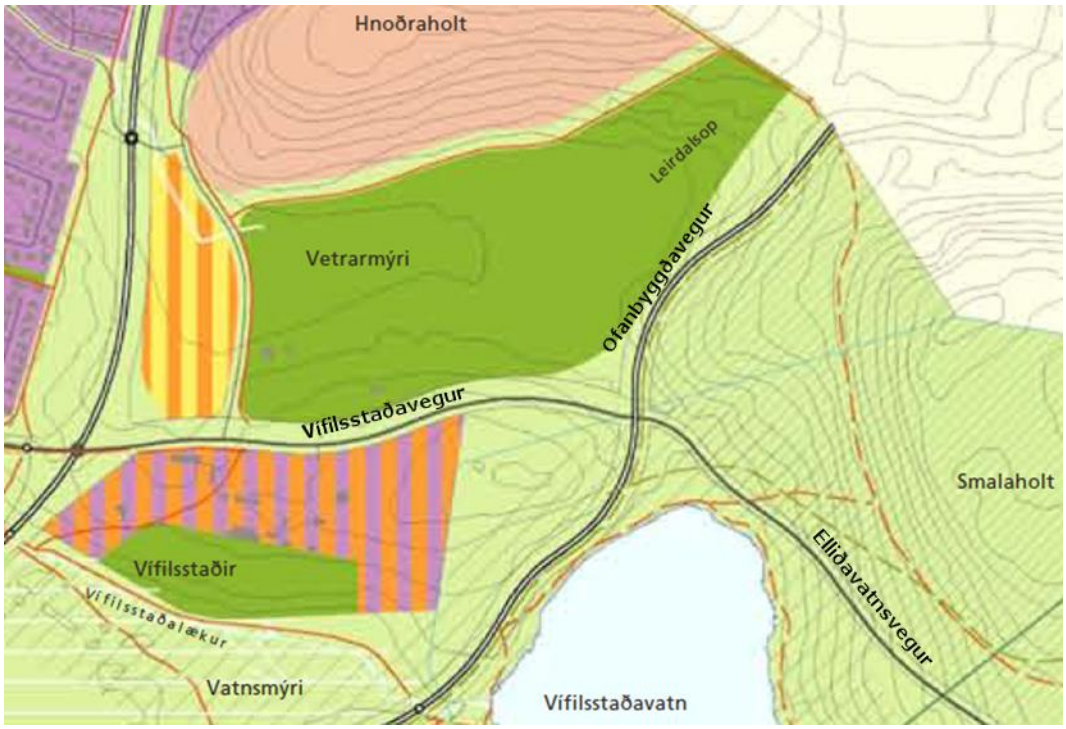
- Áhrifin af því að fella út legu Ofanbyggðavegar milli Arnarnesvegar og Vífilsstaðavegar yfir Vetrarmýri verða allnokkur fyrir umferð um svæðið. Það er mat VSÓ að ekki sé æskilegt að fella út Ofanbyggðavegar milli Arnarnesvegar og Vífilsstaðavegar yfir Vetrarmýri miðað við núverandi forsendur.
- Breytingin hefur í för með sér að umferð á Reykjanesbraut eykst um rúma 8 þús. bíla (22%) og umferð um Vatnsendaveg mun aukast um allt að 3.300 bíla (21%)
- Sé jafnframt Elliðavatnsvegi lokað myndi þýða að umferð eykst um rúmlega 15 þús. bíla á Reykjanesbraut (40%) og um 95% á vestasta hluta Arnarnesvegar.
- Þegar ekki er lengur um að ræða tengingu við Vífilsstaðaveg um Leirdalsop, þá gagnast þessi tenging íbúum Kópavogs aðeins að takmörkuðu leyti.
- Fyrir íbúa í efri byggðum Kópavogs sem ætla til vesturs verður það sáralítil stytting að fara gegnum Hnoðraholtið í stað t.d. Arnarnesvegar.
- Sú umferðaraukning sem verður á Arnarnesvegi með tilkomu tengingar um Leirdalsop verður að stærstum hluta gegnumstreymisumferð en ekki umferð sem tengist byggðinni í Kópavogi.
- Áhrifin af því að fella út tenginguna við Leirdalsop yrðu að öllum líkindum jákvæð fyrir íbúa í Kópavogi. Ekki verður séð að nauðsynlegt sé að halda í hugmyndina um neyðarleið/flóttaleið þarna eins og stundum hefur verið nefnt enda hverfið nokkuð vel tengt til allra átta.

Í köflunum sem á eftir koma er svo nánari umfjöllun um þau atriði sem nefnd eru hér að ofan.

3 Gildandi skipulag og breytingar

Núgildandi aðalskipulag Garðabæjar 2016-2030 var samþykkt árið 2018. Þar er skilgreind landnotkun í Vetrarmýri og Hnoðraholti og helstu æðar samgöngukerfis. Það skipulag leysti af hólmi áðurnefnt Aðalskipulag 2004-2016, en í því var gert ráð fyrir að Ofanbyggðavegur myndi liggja austan við golfvöllinn milli Vífilsstaðavegar í suðri og Arnarnesvegar í norðri (sjá mynd 2.1).

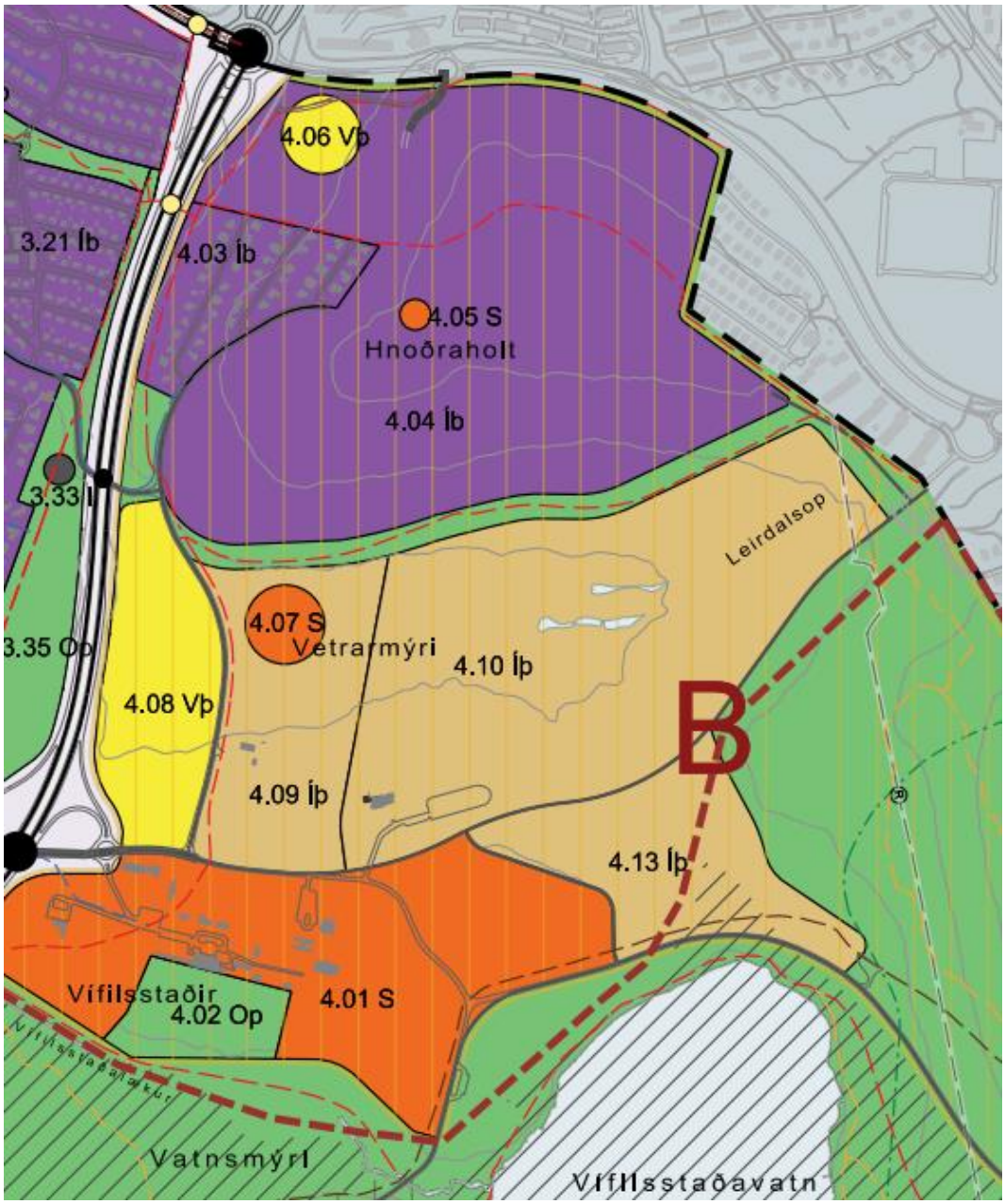
Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026



Mynd 2.1 Brot úr uppdrætti Aðalskipulags Garðabæjar 2004-2016 sem sýnir fyrirhugaða legu Ofanbyggðavegar (sem stofnbraut) eins og hann var skilgreindur í þeirri skipulagsáætlun sem og í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins.

Gildandi skipulag fyrir sama svæði samkvæmt Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030 má sjá á mynd 2.2. Þarna er Ofanbyggðavegur fallinn út sem stofnbraut og norðan Vífilsstaðavegar einungis merktur sem „aðrir vegir“.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026



Mynd 2.2 Sá hluti Aðalskipulags Garðabæjar 2016-1030 sem sýnir Vetrarmýri og Hnoðraholt. Þarna er möguleg lega Ofanbyggðavegar sýnd til austurs frá Vífilsstöðum og um Leirdalsop. Garðabær hyggst nú fella alveg út þessa legu Ofanbyggðavegar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

Á mynd 2.3 má sjá tillögu að breytingu á skipulagi í Vífilstaðalandi, sem nefnt er þróunarsvæði B í Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030. Líkt og sjá má af þessari mynd er nú búið að fella alveg út Ofanbyggðaveg milli Vífilsstaðavegar og Arnarnesvegar um Leirdalsop. Hins vegar er komin tengibraut milli Hnoðraholtshverfis og Leirdalsops rétt sunnan við byggðina í Þorrasölum, gata sem kallast B-gata í deiliskipulagstillögu. Henni er ætlað að opna aðra tengingu við Arnarnesveginn fyrir áðurnefnd hverfi í Garðabæ.

Mynd 2.3 Tillaga að breyttu deiliskipulagi við Hnoðraholt og Vetrarmýri. Ofanbyggðavegur um Leirdalsop hefur hér verið felldur út og í staðinn komin önnur tenging við Arnarnesveginn fyrir hverfi Garðabæjar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

Mynd 2.4 Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030 í norðanverðu Hnoðraholti næst núverandi byggð Kópavogs við Þorrasali.

Á mynd 2.4 má sjá hvernig tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030 í norðanverðu Hnoðraholti næst Þorrasölum lítur út. Líkt og sjá má liggur nýi vegurinn nokkuð nálægt núverandi húsum í Þorrasölum. Í kynningargögnum frá Garðabæ er vísað í hljóðvistarútreikninga frá Eflu. Þar kemur fram að gert er ráð fyrir 2 m hljóðvegg á sveitarfélagamörkum (lausn A) en að það dugi ekki til að halda hljóðstigi innan marka ofan 2. hæðar í húsum við Þorrasali þar sem viðunandi hljóðstig náist ekki. Sé hins vegar gert ráð fyrir hljóðmön eins nálægt vegi og hægt er (lausn B) þá næst viðunandi hljóðstig á öllum hæðum húsa við Þorrasali. Í deiliskipulagstillögu er því lögð til útfærsla hljóðmanar næst vegi.

Það er hins vegar ljóst að þessi tenging Hnoðraholtshverfisins um Leirdalsop við Arnarnesveginn er veruleg stefnubreyting frá fyrri skipulagsáætlunum og rýrir óneitanlega gæði þeirrar byggðar sem fyrir er á svæðinu, sér í lagi við Þorrasali og Þrymsali, en hverfið verður með umferðarmiklum götum norðan og sunnan megin.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

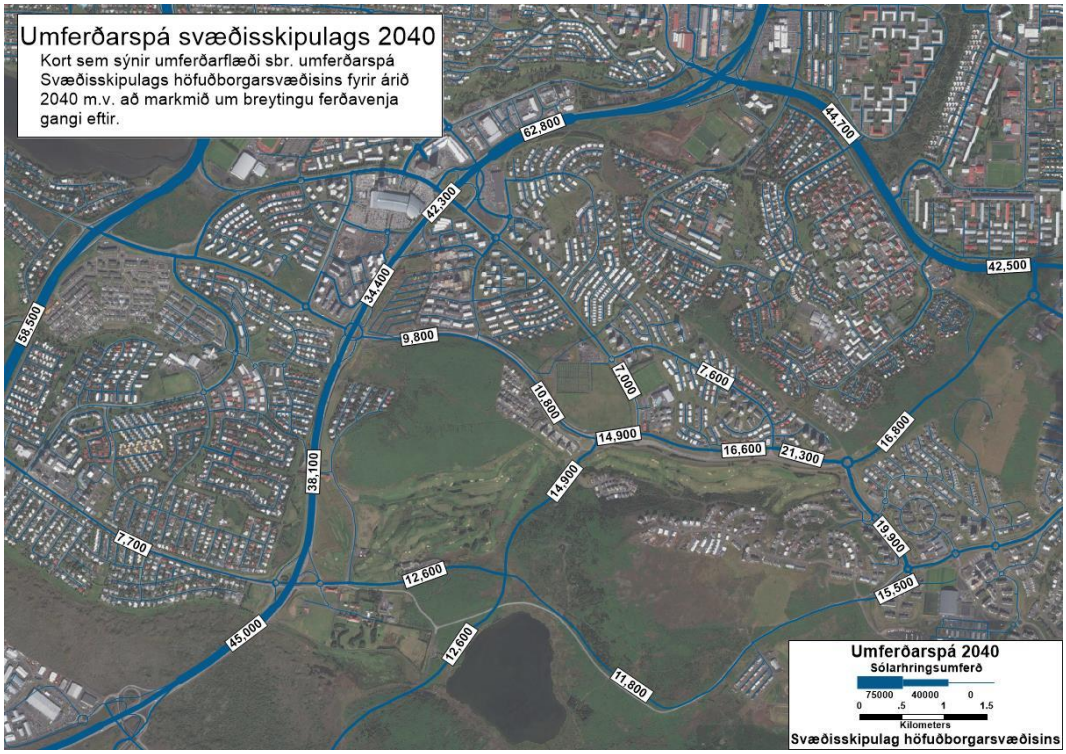
4 Umferðaspár

Ljóst er að umferð á tengingu við Leirdalsop sem nú er rætt um verður nokkuð minni en gert var ráð fyrir á fullbyggðum Ofanbyggðavegi eins og hann var settur fram í umferðaspá svæðisskipulags. Umferðin mun að langmestu leyti tengjast nýju byggðinni sem fyrirhugað er að muni rísa í Hnoðraholti. Því má gera ráð fyrir því að sú umferð sem hefði farið um Ofanbyggðaveginn velji aðrar leiðir og auk þess má gera ráð fyrir að umferð innan marka Kópavogs vaxi nokkuð vegna gegnumstreymisumferðar sem tengist Garðabæ.

Í umferðarspá sem að VSÓ gerði í tengslum við svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins fyrir árið 2040[1] var áætlað að umferð um þennan kafla Ofanbyggðavegar yrði um 14 þús. bílar á dag miðað við að forsendur um breyttar ferðavenjur myndu ganga eftir. Þessi umferð þarf því að finna sér aðrar leiðir verði vegurinn ekki lagður þessa leið. Þær umferðarspár sem hér eru settar fram byggja á öllum sömu forsendum og umferðarspá Svæðisskipulagsins til 2040 (allar framkvæmdir) utan þeirra breytinga á gatnaneti líkansins sem hér eru nefndar:

- **Tilfelli 1** - Tenging Ofanbyggðavegar milli Vífilsstaðavegar og Arnarnesvegar um Leirdalsop felld út, sjá mynd 3.2.
- **Tilfelli 2** – Tenging Ofanbyggðavegar um Leirdalsop felld út og Elliðavatnsvegi lokað vestan hringtorgs við Austurkór, sjá mynd 3.5.

Það skal tekið fram að þær umferðarspár sem hér er horft á gera ráð fyrir að áform skipulagsáætlana um breytingu ferðavenja gangi eftir. Grunntilfellið sem notað er til samanburðar er umferðarspá svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2040 sem miðar við að markmiðum um breyttar ferðavenjur gangi eftir (mynd 3.1).



Mynd 3.1 Til samanburðar við spátilfellin sem á eftir koma er hér sýnt flæðiskort umferðar fyrir grunntilfellið sem byggir á umferðarspám fyrir svæðisskipulagið 2040.

[1] VSÓ Ráðgjöf (2015), Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 - Umferðarspá, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

4.1 Niðurstöður tilfellis 1

Settir eru hér fram umferðarreikningar sem sýna að áhrifin af því að fella út legu Ofanbyggðavegar milli Arnarnesvegar og Vífilsstaðavegar yfir Vetrarmýri verða allnokkur (sjá myndir 3.2-3.4). Niðurstöðurnar gefa þannig til kynna hvernig líklegt ástand umferðar árið 2040 verði þessi vegkafli aldrei lagður.

Samkvæmt umferðarreikningum verður aukningin mest á Reykjanesbraut vestan Hnoðraholts, rúmlega 8 þús. bílar. Sú aukning jafngildir um 22% aukningu miðað við umferðarspá svæðisskipulags fyrir 2040. Reykjanesbrautin ber þó þessa aukningu ágætlega og ekki er líklegt að þessi breyting muni hafa auknar tafir í för með sér. Umferð á Elliðavatnsvegi næst Austurkór eykst um 3-4 þús. bíla eða 21%. Er það fyrst og fremst umferð frá fyrirhuguðu hverfi við Vatnsendahlíð sem áður valdi Arnarnesveg og Ofanbyggðaveg en færist yfir á Elliðavatnsveginn ef Ofanbyggðavegurinn dettur út.

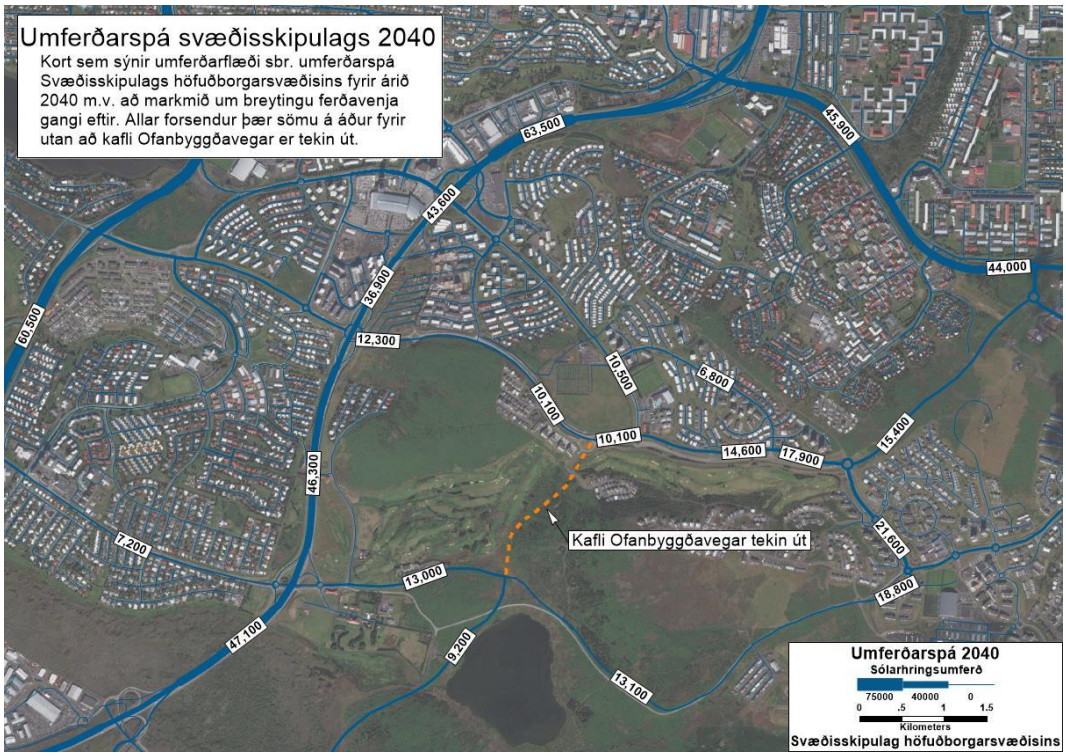
Umferðaraukningin á Vatnsendavegi er talsverð ef litið er til þess að vegurinn er 1+1 vegur inn í íbúðarhverfi, mikið af hringtorgum og því allar líkur til að umferð muni verða fyrir talsverðum töfum þar á háannatímum. Rjúpnavegur er einnig 1+1 vegur inn í íbúðahverfi og samkvæmt niðurstöðum umferðarreikninga mun umferðarmagn á honum vera komin yfir þolmörk eða í 21.600 bílar/sólarhring.

Umferð á Arnarnesvegi minnkar verulega á kaflanum milli Fífuhvammsvegar og Ofanbyggðavegar, eða um tæpa 5 þús. bíla og eru þetta ökumenn sem velja aðrar leiðir þegar Ofanbyggðavegurinn er ekki í boði. Hins vegar verður óveruleg breyting á umferð á Arnarnesvegi vestan Ofanbyggðavegar, en þar minnkar hún um 6%. Umferð á Arnarnesvegi mun dragast saman við breytinguna, nema á vestasta hluta hans (að hringtorgi og tengingu inn í Hnoðraholt) þar sem hún mun aukast um 2,5 þús. bíla (25%).

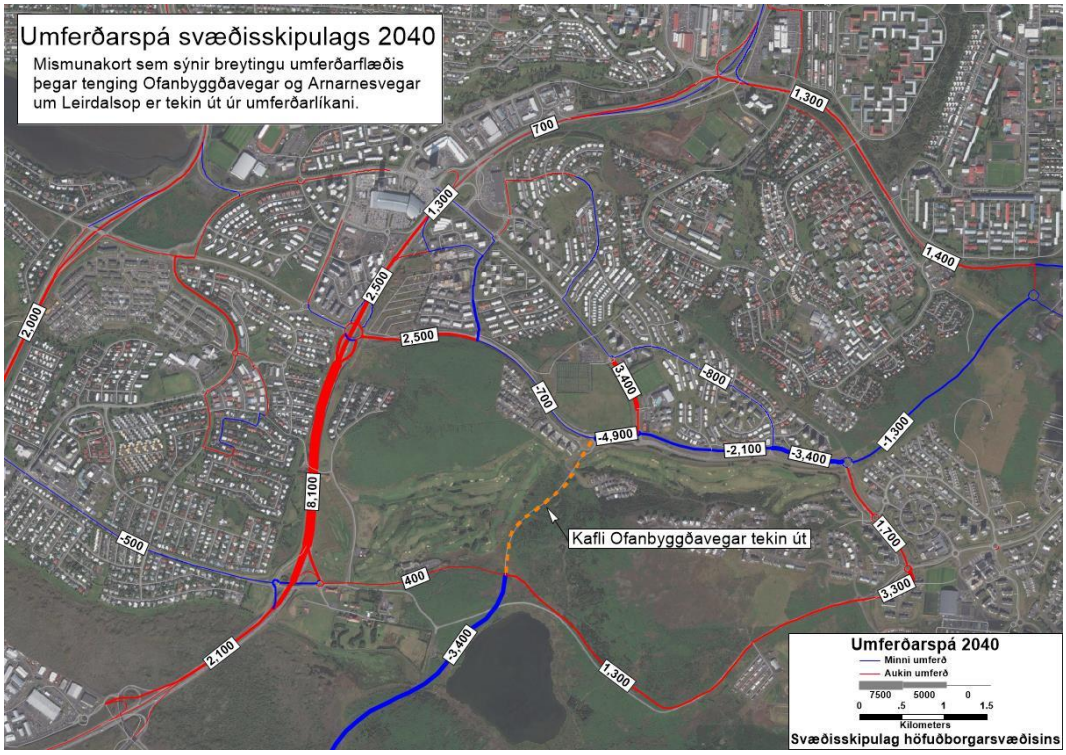
Breytingin hefur nokkuð víðtæk áhrif á umferðarkerfið, en niðurstaða umferðarspár sýnir að umferð á Hafnarfjarðarvegi norðan Vífilsstaðavegar eykst um tæpa 2 þús. bíla (3%) þegar umræddur hluti Ofanbyggðavegar er tekinn út úr líkaninu. Einnig eykst umferð á Breiðholtsbraut vestan Ofanbyggðavegar um 1,4 þús. bíla (3%) en dregst saman um 1,8 þús. (-7%) austan við.

Áhrifin af því að fella út legu Ofanbyggðavegar milli Arnarnesvegar og Vífilsstaðavegar yfir Vetrarmýri verða allnokkur fyrir umferð um svæðið. Umferðaraukning á Vatnsendavegi er talsverð og Rjúpnavegur er komin yfir þolmörk. Það er því mat VSÓ að ekki sé æskilegt að fella út Ofanbyggðavegar milli Arnarnesvegar og Vífilsstaðavegar yfir Vetrarmýri miðað við núverandi forsendur.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

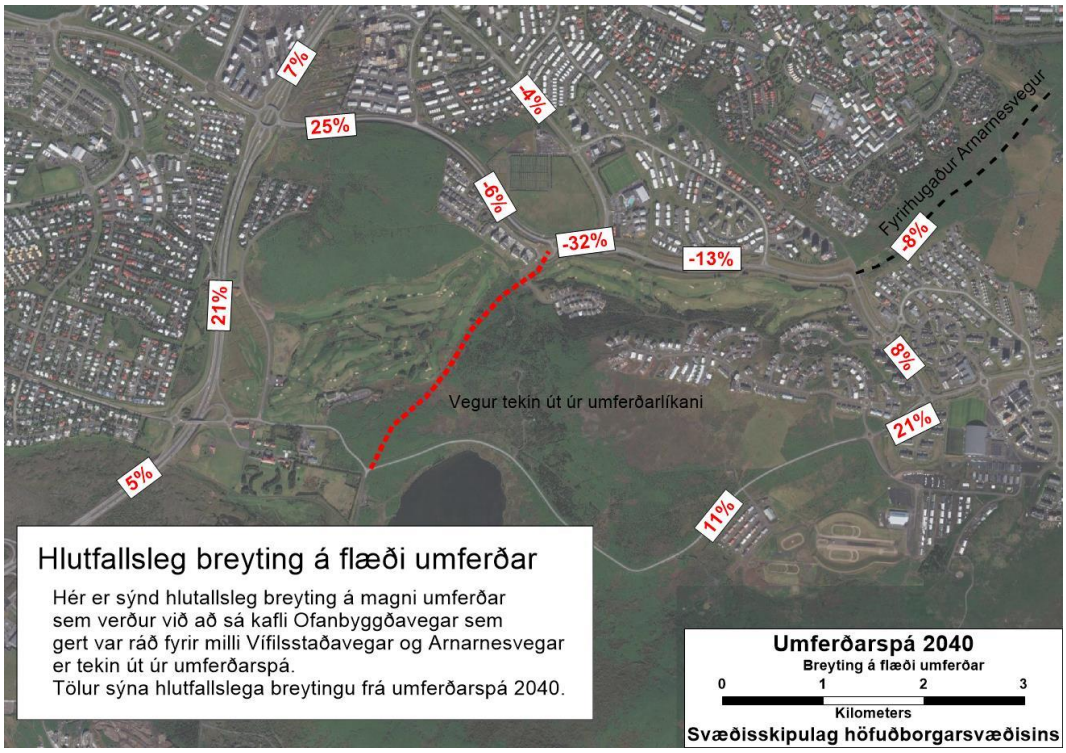


Mynd 3.2 Flæðiskort sem sýnir magn umferðar árið 2040 miðað við sömu forsendur og áður nema að fyrirhugaður kafli Ofanbyggðavegar hefur hér verið tekin út.



Mynd 3.3 Mismunakort sem sýnir mismun reiknaðrar umferðar skv. umferðarspá SSH 2040 með og án tengingar Ofanbyggðavegar milli Vífilsstaðavegar og Arnarnesvegar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026



Mynd 3.4 Hlutfallsleg breyting á reiknuðu magni umferðar fyrir árið 2040 miðað við að áður fyrirhugaður kafli Ofanbyggðavegar sé tekinn út.

4.2 Niðurstöður tilfellis 2

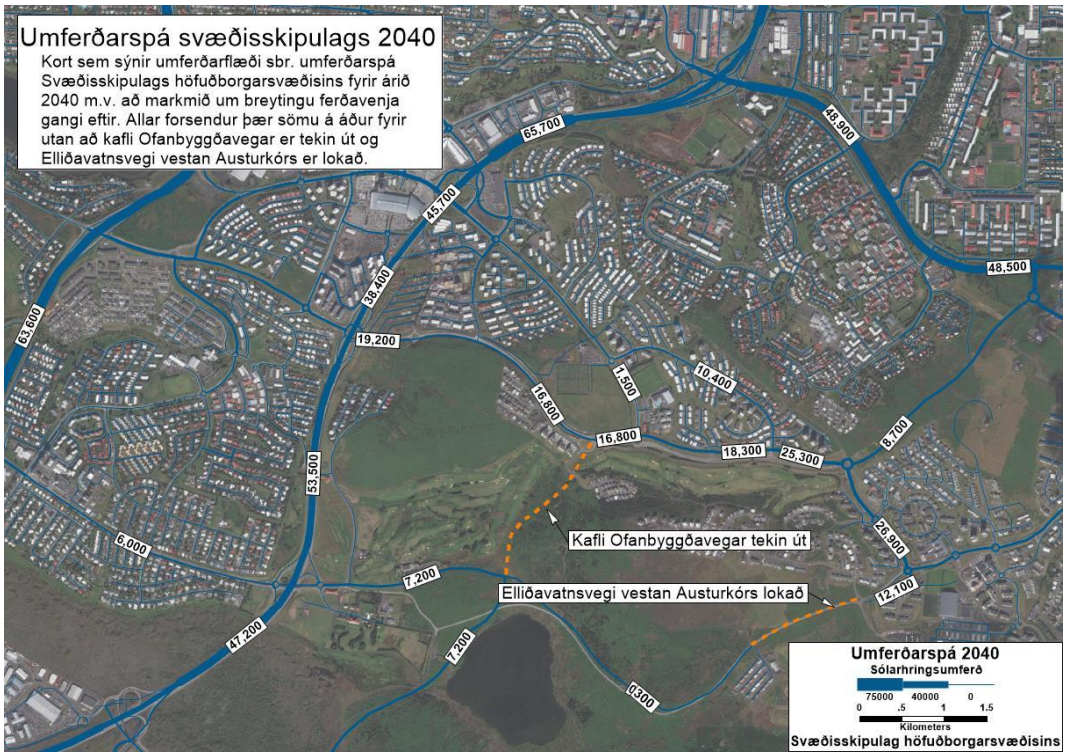
Til samanburðar við tilfelli 1 er hér sett fram niðurstaða umferðarspár (myndir 3.5-3.7) þar sem Elliðavatnsvegur vestan Austurkórs er tekinn út úr reiknilíkani auk Ofanbyggðavegar. Niðurstaða þessa tilfellis sýnir líklega stöðu umferðar árið 2040 ef áðurnefndur Ofanbyggðavegur verður ekki lagður og Elliðavatnsvegi við Austurkór hefur verið lokað.

Líkt og kortin sýna yrðu áhrifin af því veruleg. Öll umferðin á leið norður-suður færist yfir á Reykjanesbraut og Hafnarfjarðarveg þannig að rúmlega 15 þús. bílar bætast við umferðina á Reykjabraut milli Arnarnesvegar og Vífilsstaðavegar. Þetta jafngildir um 40% aukningu ofan á fyrri umferðarspá á þeim kafla Reykjanesbrautar.

Umferð eykst jafnframt verulega á Arnarnesvegi, sérstaklega á vestasta hluta hans næst Reykjanesbraut þar sem um 10 þús. bílar bætast við og verður umferðin þar því rúmlega 19 þús. bílar. Það er því ljóst að lokun Elliðavatnsvegar kallar á tvöföldun Arnarnesvegar. Það má auðvitað velta fyrir sér hvort þetta sé ekki jákvætt, gegnumumferð á vissulega frekar heima á stofnvegakerfinu en ekki þröngum innansveitarvegum. Minni gegnumumferð hefur jafnframt þau áhrif að umferð á fyrirhuguðum austasta kafla Arnarnesvegar minnkar um rúma 8 þús. bíla. Umferðin á Rjúpnavegi þyngist hins vegar umtalsvert, eða um 7 þús. bíla (35%), og umferð á Vatnsendavegi austan Rjúpnavegar eykst um tæpa 5 þús. bíla (28%).

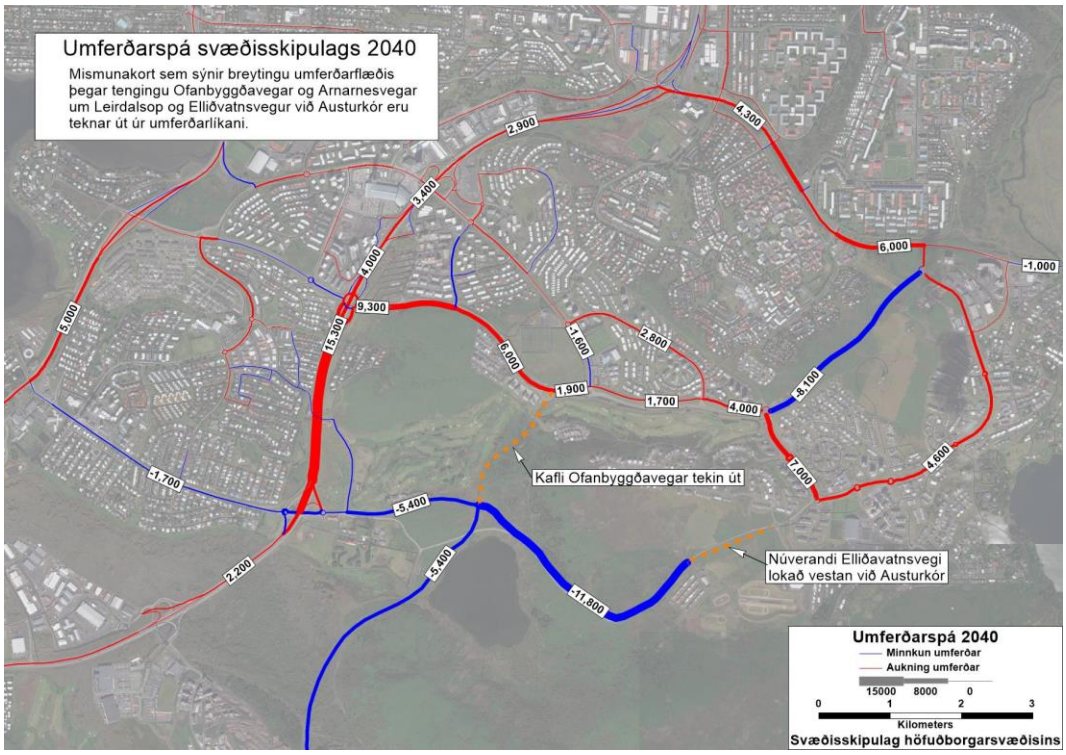
Lokun Elliðavatnsvegar vestan Austurkórs mun verulega neikvæð áhrif á flæði umferðar um svæðið. Þó gegnumumferð um hverfið minnki verða áhrif þess að loka Elliðavatnsvegi vestan Austurkórs þau að umferðarmagn á Rjúpnavegi og Vatnsendavegi komin yfir þolmörk, og því mælt með að loka ekki þessum kafla Elliðavatnsvegar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

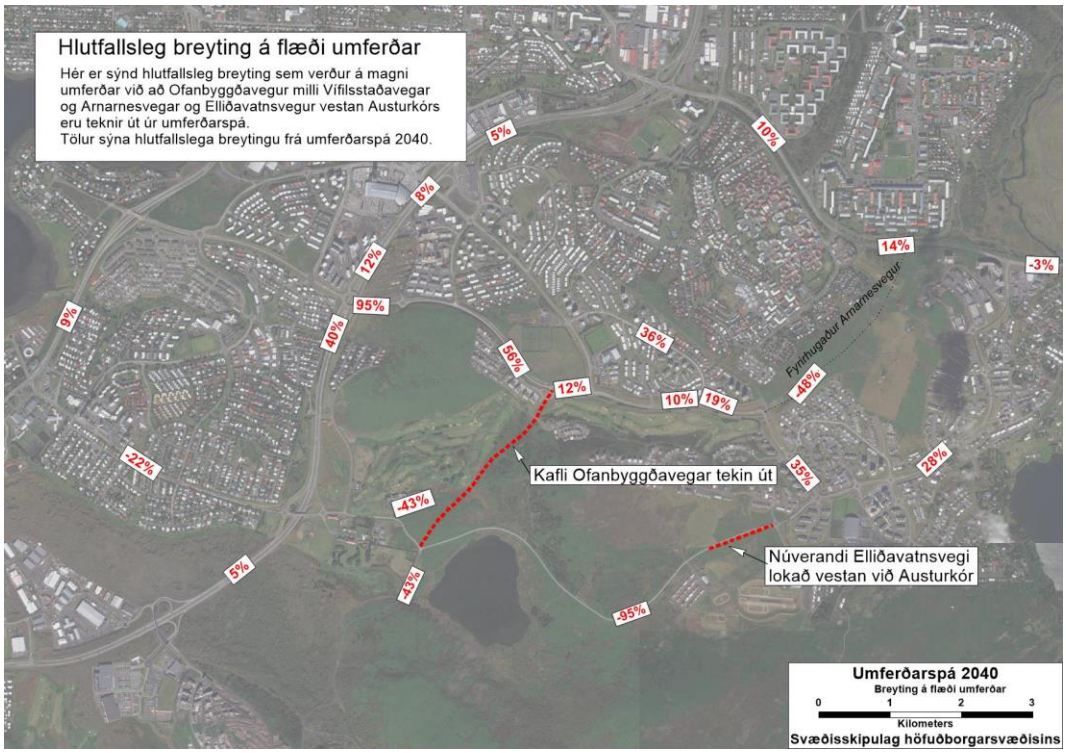


Mynd 3.5 Breyting á reiknuðu magni umferðar árið 2040 miðað við að áður fyrirhugaður kafli Ofanbyggðavegar sé tekinn út og Elliðavatnsvegi lokað vestan við Austurkór.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026



Mynd 3.6 Mismunakort sem sýnir mismun reiknaðrar umferðar skv. umferðarspá SSH 2040 með og án Ofanbyggðavegar milli Vífilsstaðavegar og Arnarnesvegar og Elliðavatnsvegar vestan við Austurkór.



Mynd 3.7 Hlutfallsleg breyting á reiknuðu magni umferðar fyrir árið 2040 miðað við að áður fyrirhugaður kafli Ofanbyggðavegar sé tekin út og Elliðavatnsvegi lokað vestan Austurkórs.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026

5 Tenging í Hnoðraholt um Leirdalsop

Varðandi tengingu við fyrirhugað Hnoðraholtshverfi um Leirdalsop (mynd 2.3) er mat VSÓ að það umferðarmagn sem sett er fram í kynningargögnum Garðabæjar (allt að 9 þús. bílar) sé nokkuð vel í lagt. Ólíklegt verður að teljast að 1/3 heildarumferðar við þetta nýja hverfi velji þessa leið. Reiknuð ferðamyndun fyrir svæðið í heild (Hnoðraholt norður og Vetrarmýri) út frá skipulagstölum er um 26 þús. bílar/sólarhring. Ef það skiptist í þrennt; til vesturs á Reykjanesbraut, til norðurs á Arnarnesveg og til austurs um Leirdalsop, þá eru það rúmir 8 þús. bílar á hverri leið fyrir sig, miðað við jafna skiptingu.

Þegar ekki er lengur um að ræða tengingu við Vífilsstaðaveg um Leirdalsop, heldur einungis tengingu við Hnoðraholtshverfið, þá gagnast þessi tenging íbúum Kópavogs að takmörkuðu leyti. Fyrir íbúa í efri byggðum Kópavogs sem ætla til vesturs inn á Reykjanesbraut er það sáralítil stytting að fara þessa leið gegnum Hnoðraholtið auk þess sem sú leið verður án efa seinfarnari en Arnarnesvegurinn því leiðin liggur í gegnum íbúahverfið sem mun líklega hafa lágan umferðarhraða. Þessi tenging myndi hins vegar nýtast íbúum í Hnoðraholti mjög vel sem tenging til austurs inn á Arnarnesveginn. Sú umferðaraukning sem verður á Arnarnesvegi með tilkomu þessarar tengingar um Leirdalsop er þannig að stærstum hluta gegnumstreymisumferð en ekki umferð sem tengist byggðinni. Að fella út þessa tengingu mun því hafa þau áhrif að færa umferðina í meira mæli yfir á stofnbrautirnar (Arnarnesveg, Reykjanesbraut) þar sem hún á vissulega heima. Gegnumstreymisumferð um efri byggðir Kópavogs verður þannig minni en hún annars yrði.

Svæðið er nokkuð vel sett með tilliti til flóttaleiða þar sem um nokkrar leiðir er að velja; Arnarnesveg til vesturs, Fífuhvammsveg, Vatnsendaveg, Vatnsendahvarf og Elliðavatnsveg auk þess sem hyllir undir að Arnarnesvegurinn austur að Breiðholtsbraut verði kláraður. Því verður ekki séð að nauðsynlegt sé að halda í hugmyndina um einhverja neyðarleið/flóttaleið þarna eins og stundum hefur verið nefnt.

Tvær tengingar fyrir hverfi með ferðamyndunina 26 þús. bílar/sólarhring ættu að vera nóg og því ætti að vera í lagi að sleppa tengingu um Leirdalsop. Áhrifin af því að fella út tenginguna við Leirdalsop, eins og hún er sett fram nú, yrðu að öllum líkindum jákvæð fyrir íbúa í Kópavogi.

6 Niðurstöður

Áhrifin af því að fella út legu Ofanbyggðavegar milli Arnarnesvegar og Vífilsstaðavegar yfir Vetrarmýri (tilfelli 1) verða allnokkur fyrir umferð um svæðið. Umferðaraukning er talsverð á Reykjanesbraut, Elliðavatnsveg og á Vatnsendavegi, og Rjúpnavegur er komin yfir þolmörk. Það er því mat VSÓ að ekki sé æskilegt að fella út Ofanbyggðavegar milli Arnarnesvegar og Vífilsstaðavegar yfir Vetrarmýri miðað við núverandi forsendur.

Áhrif þess að fella út Ofanbyggðavegar milli Arnarnesvegar og Vífilsstaðavegar yfir Vetrarmýri og loka Elliðavatnsvegi vestan Austurkórs (tilfelli 2) mun verulega neikvæð áhrif á flæði umferðar um svæðið. Þó gegnumumferð um hverfið minnki verða áhrif þess að loka Elliðavatnsvegi vestan Austurkórs þau að umferðarmagn á Rjúpnavegi og Vatnsendavegi komin yfir þolmörk.

Verði Ofanbyggðavegur milli Arnarnesvegar og Vífilsstaðavegar yfir Vetrarmýri felldur út líkt og Garðabær setur fram í drögum að endurskoðuðu aðalskipulagi, þá er talið að tvær tengingar fyrir hverfi með ferðamyndunina 26 þús. bílar/sólarhring ættu að vera nóg. Því ætti að vera í lagi að sleppa tengingu um Leirdalsop. Áhrifin af því að fella út tenginguna við Leirdalsop, eins og hún er sett fram nú, yrðu að öllum líkindum jákvæð fyrir íbúa í Kópavogi.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.10 2026