MINNISBLAÐ - DRÖG

SKJALALYKILL	VERKHEITI
100275-MIN-001-V01	**Vífilsstaðahraun – skoðun á Elliðavatnsvegi**
DAGS.	**VERKKAUPI**
14.03.2022	Garðabær
SENDANDI	**DREIFING**
Gumundur Guðnason, Arna Kristjánsdóttir, Berglind Hallgrímsdóttir	Guðbjörg Brá Gísladóttir, Sólveig Helga Jóhannsdóttir, Arinbjörn Vilhjálmsson (Garðabær) Þráinn Hauksson (Landslag)

MÁLEFNI

Skoðun á Elliðavatnsvegi í Vífilsstaðahrauni - Umferðaröryggi og hlutverk

Inngangur

Garðabær hefur óskað eftir skoðun á legu Elliðavatnsvegar 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 vegar þar sem hámarkshraði er lækkaður í 30 km/klst. Til skoðunar er um 2,2 km langur kafli á Elliðavatnsvegi, sjá mynd 1.



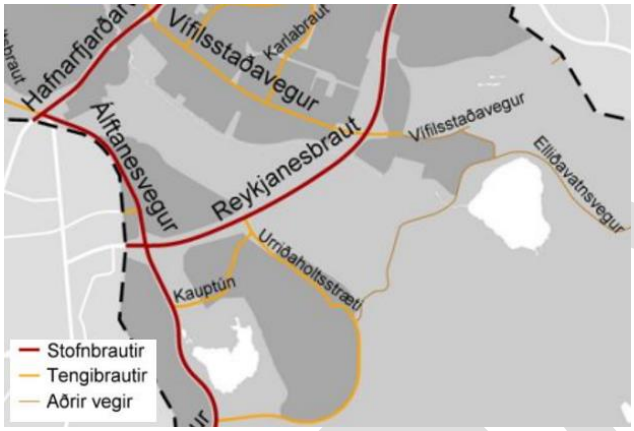
MYND 1 Skoðunarsvæði Elliðavatnsvegar og tillaga að nýrri legu vegarins við Maríuhella.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026

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 beygjuradíusa, 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 flokkaðar 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 Maríuhella 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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026

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, hægri).



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

Í heildina litið 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.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026

Núverandi ástand og lega Elliðavatnsvegar

Núverandi ástand Elliðavatnsvegar er ekki gott; malbik í slitlagi er víða illa 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 baksýn.



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.

Samspil plan- og hæðarlegu í veginum er á nokkrum stöðum ekki gott sem veldur skertri vegsýn og uppfyllir ekki núverandi vegstaðla. Einnig uppfyllir planlega vegarins á allnokkrum stöðum ekki vegstaðla miðað við skiltaðan hámarks umferðarhraða vegarins, 50 km/klst. Breidd á slitlagi vegar er um 6 m og eru víða skemmdir í köntum þess og ekki eru útvíkkanir í kröppum beygjum. Rétt væri að skoða möguleika á því að minnka langhall á bröttustu köflum vegarins við suður- og norðurenda Urriðaholts. Við norðurhluta 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.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026



MYND 7 Skert vegsýn við beygjuna við Draugahelli (Maríuhella), ekið í norður okt. 2020.



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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026



MYND 9 Skert vegsýn áður en komið er að Vífilsstaðalæk vegna hæðarlegu vegar, ekið í norður okt. 2020.

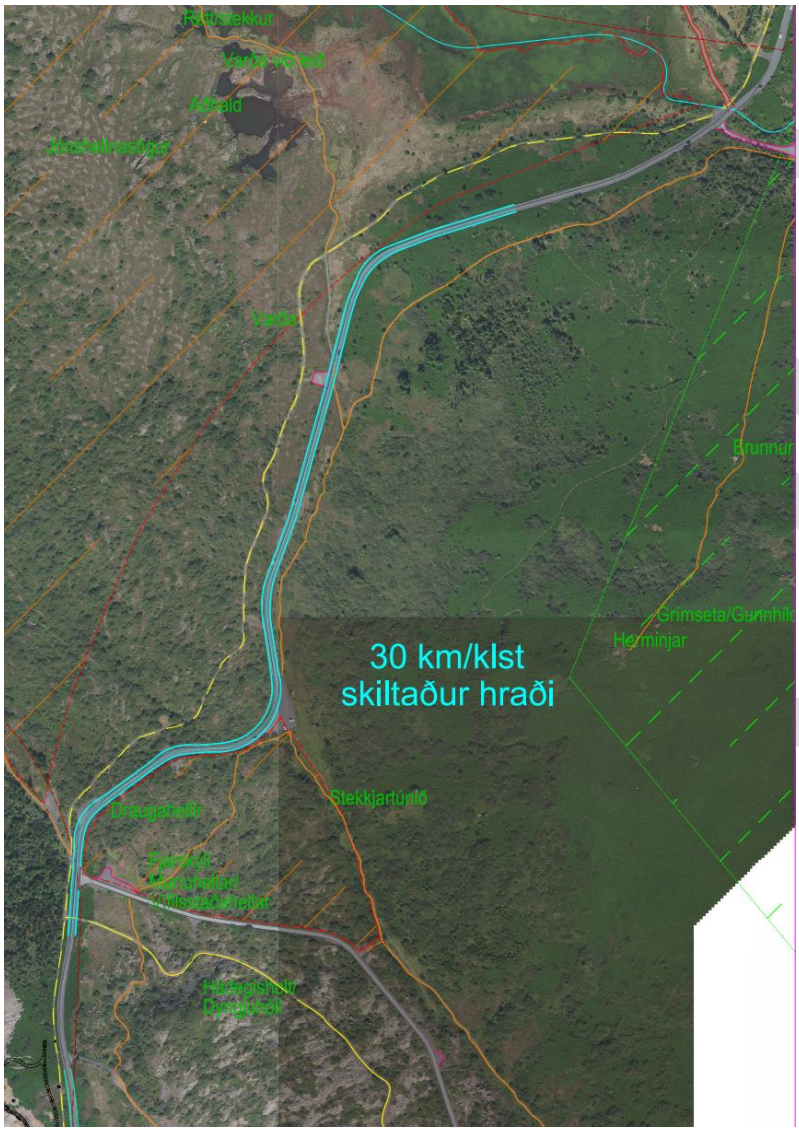


MYND 10 Horft niður að Vífilsstaðalæk úr norðri, okt. 2020. Hér þverar göngu- og reiðleið veginn, möguleiki á að hækka veginn upp til að taka göngu- og hjólaleið undir veginn til að bæta umferðaröryggi.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026

Elliðavatnsvegur 30 km/klst. vegur

Fyrri tillagan er gert ráð fyrir að halda núverandi legu vegarins að mestu leiti en þversnið hans yrði breikkað 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 vegsýn. Gerðar yrðu lágmarkslagfæringar á hæðarlegu en settar breiddarútvíkkanir 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 Elliðavatnsvegar við Stekkjartún/Maríuhella með leyfilegan hámarkshraða 30 km/klst.

Ef halda á núverandi planlegu vegarins þá er nauðsynlegt að lækka hraðann niður í 30 km/klst vegna vegsýnar og beygjuradíusa. Með tilliti til nærumhverfi vegarins og hversu langur heildar vegkaflinn er þá má gera ráð fyrir að raun ökuhraði verði hins vegar hærri 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 Vífilsstaðahrauns og Maríuhella setur því skorður. Þá má gera ráð fyrir að vegkaflinn með lægri hámarkshraða létti minna á umferð á innra gatnakerfi Urriðaholts og Vífilsstaða. Ef vegurinn er skilgreindur sem 30 km/klst þá er ólíklegt að hann virki sem tengibraut.

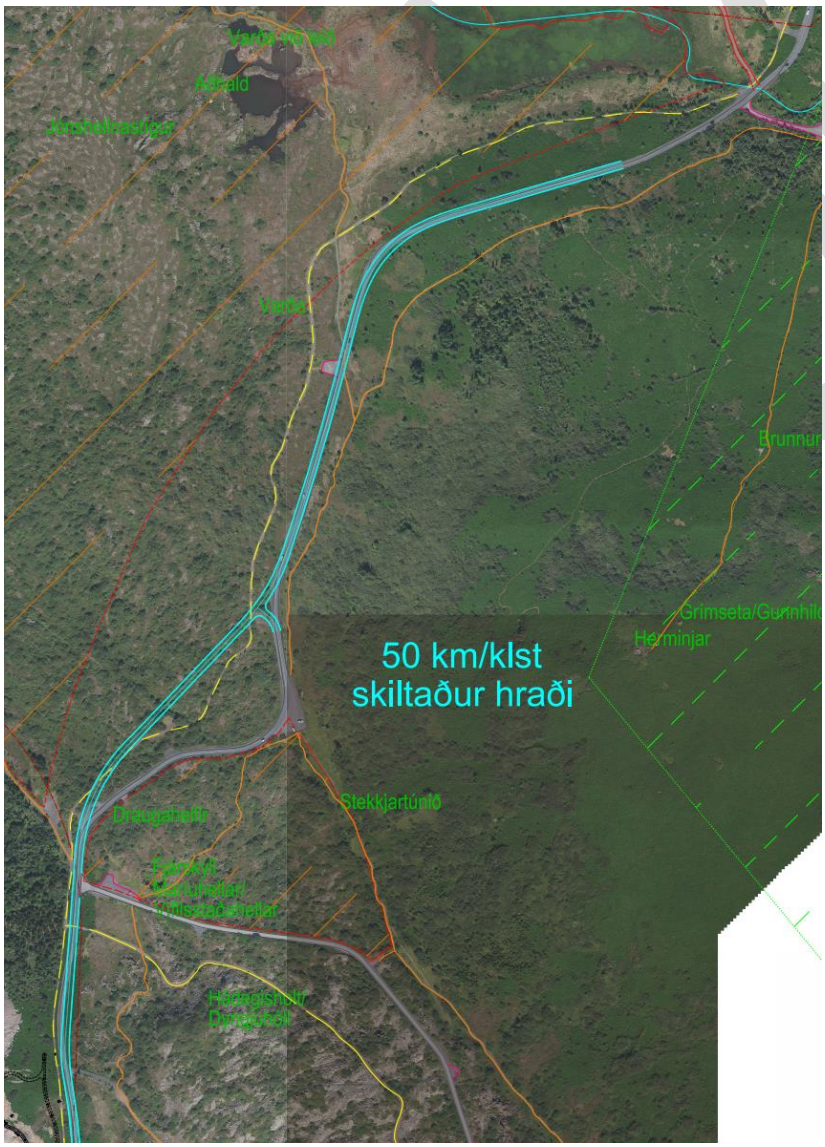
Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

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

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

Elliðavatnsvegur 50 km/klst.

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



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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026

Breytt lega vegarins eykur umferðaröryggi með tilliti til sjónlengda og beygjuradíusa. Legan tekur tillit til friðlands Vífilsstaðahrauns og Maríuhella og býður upp á möguleika á því að bæta aðgengi og umferðaröryggi við áningarstað og bílastæði við Stekkjartún (mynd 7).

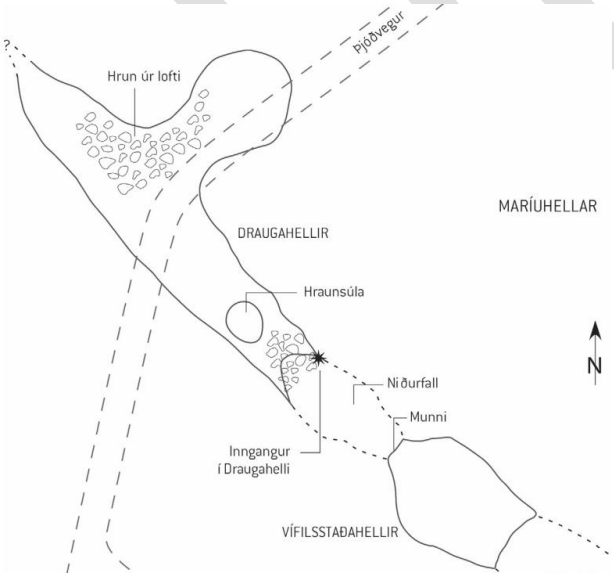


MYND 13 Í þessari tillögu er meiri möguleiki á að bæta umferðaröryggi og aðgengi að bílastæði við Stekkjartún og Draugahella með hringakstri, heldur en í fyrri tillögunni með óbreyttri veglínu.

Með tilliti til nærumhverfi vegarins má gera ráð fyrir að 50 km/klst. sé nærri líklegum raunhraða umferðar á veginum. Líkur eru á að fleiri muni nýta sér vegtenginguna þegar full uppbygging er komin í Urriðaholti og Vífilsstaðalandi, 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 Vífilsstaða. 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 verra fyrir óvarða vegfarendur sem þvera veginn áfram í plani.

Vegurinn fer yfir NV-hluta Draugahellis þar sem allmikið hefur hrunið úr lofti hellis 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 veglínu bjóði ekki upp á hærri akstursshraða en stefnt er að, þ.e. að hámarki 50 km/klst.



MYND 14 Hluti Maríuhella (Draugahellir og Vífilsstaðahellir). Árni Hjartarson, Náttúrufræðingurinn 2009.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026



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

Samantekt

Ef þessi veghluti Elliðavatnsvegar á að þjóna því hlutverki tengja saman uppland Garðabæjar, Urriðaholt, Urriðavöll (golfklúbburinn Oddur), útivistarsvæði við Maríuhella og Vífilsstaðaland 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 Vífilsstaðalands 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 Vífilsstaða og Urriðaholts. Sú tillaga léttir á umferð innan Urriðaholts og Vífilsstaða. 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.

DRÖG

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026