

09.05.2023

23264

Dreifing

Auður D. Kristinsdóttir Skipulagsfulltrúi
Bergljót Sigríður Einarsdóttir, Verkefnastjóri

Höfundur

SÓ

Yfirfarið/Samþykkt

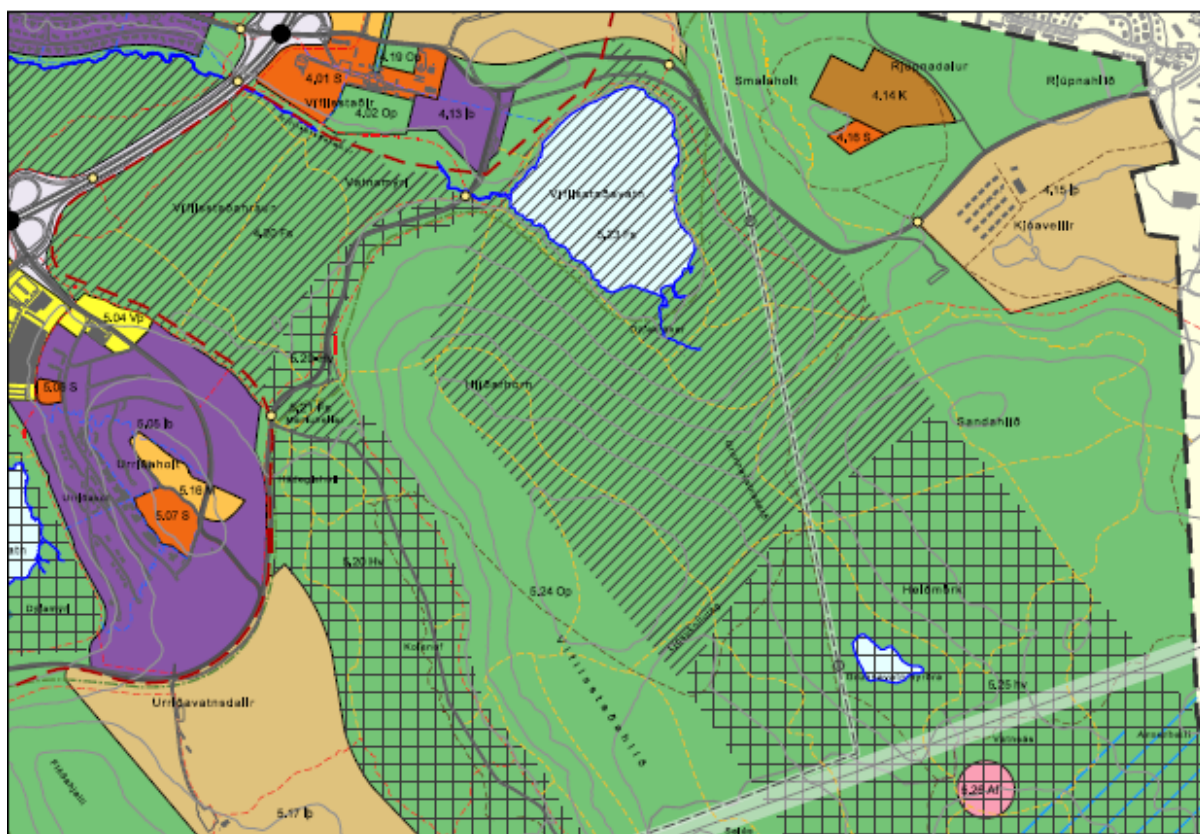
SGT

Til efni

Áhrif skipulagsbreytinga Garðabæjar á umferð í Kópavogi Breytingar á skipulagi Elliðavatnsvegar

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 Elliðavatnsvegi/Flóttamannavegi úr því að vera skilgreindur sem „annar vegur“ í að verða breiðari tengibraut að hluta til í nýrri legu.



Mynd 1.1 Yfirlitsmynd af Elliðavatnsvegi í nýrri veglínu á milli Urriðaholts og Víflsstaða eins og breytingartillagan gerir ráð fyrir. Vegurinn er merktur sem tengibraut og rétt hefur verið úr veglínunni samanborið við gildandi aðalskipulag.

2 Gildandi Aðalskipulag

Núgildandi aðalskipulag Garðabæjar 2016-2030 var samþykkt árið 2018 en 2021 var gerð á því sú breyting að tengibraut yfir Vetrarmýri, sem tengdi Elliðavatnsveg 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 Vetrarmýri verða allnokkur fyrir umferð um svæðið. Umferðaraukning á Vatnsendavegi er talsverð og Rjúpnavegur væri þá komin yfir þolmörk. Það var því mat VSÓ að ekki væri æskilegt að fella út Elliðavatnsveg/Ofanbyggðarveg milli Arnarnesvegar og Vífilsstaðavegar yfir Vetrarmýri miðað við fyrirliggjandi forsendur.

3 Elliðavatnsvegur sem tengibraut

Efla verkfræðistofa fjallar í drögum að minnisblaði fyrir Garðabæ [Vífilsstaðahraun – skoðun á Elliðavatnsvegi, dags 14.03.2023] legu Elliðavatnsvegar í Vífilsstaðahrauni ásamt mati á umferðaröryggi og hlutverki vegarins. Vegurinn er þar metinn m.t.t. 30 og 50 km hámarkshraða. Bornar eru saman tvær tillögur:

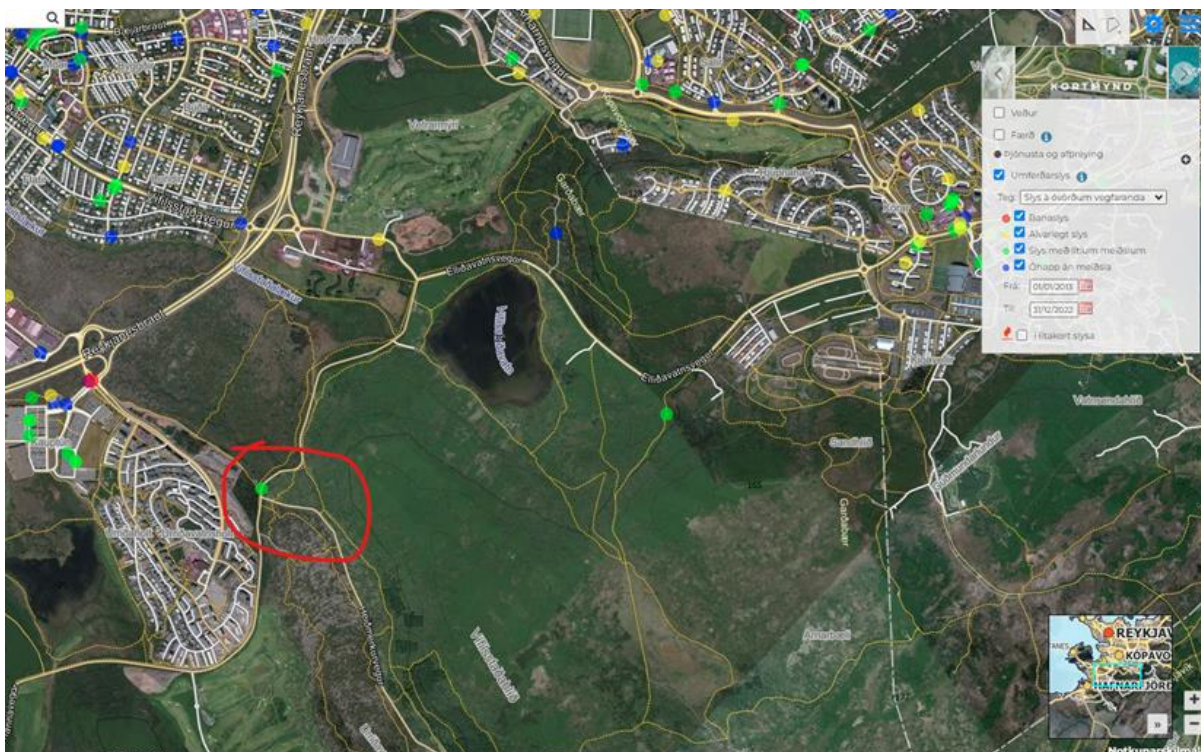
1. Elliðavatnsvegur sem 30 km/klst vegur þar sem vegurinn er að mestu í núverandi legu en breikkaður úr núverandi 6m slitlagsbreidd í 8m breiðan veg.
2. Elliðavatnsvegur sem 50 km/klst vegur í nýrri legu við Maríuhella ásamt lagfærðri plan hæðarlegu eins og kostur er. Vegurinn er sömuleiðis í þessari tillögu breikkaður í 8m.

Niðurstaða Eflu er að báðar tillögur hafa kosti og galla:

- **Tillaga 1** er betri fyrir nærumhverfi og hljóðvist og með lægri hraða er öryggi óvarinna vegfarenda betra. Kostur er að ekki er tekið nýtt land undir veg. Hins vegar hefur lengd vegarins þau áhrif að gera þarf ráð fyrir að raunhraðinn verði hærri en 30 km/klst. Ókostir eru taldir að tillagan bjóði upp á minni möguleika til að bæta öryggi á bílastæði og áningarstað við Stekkjartún og létti minna á umferð innra gatnakerfis Urriðaholts og Vífilsstaða.
- **Tillaga 2** eykur öryggi með tilliti til sjónlengda og beygjuradíusa og eykur líkur á að fleiri noti sér vegtenginguna og létti þannig á umferð innan Urriðaholts og Vífilsstaða. Hins vegar hefur hærri hraði þau áhrif að hljóðvist verður lakari og öryggi óvarinna verður lakara. Efla bendir einnig á að gæta þarf að því að breytingar á veglínu bjóði ekki upp á hærri aksturshraða en stefnt er að, þ.e. að hámarki 50 km/klst.
- Heildarniðurstaða Eflu er að æskilegra væri að ráðast í tillögu 2 þar sem sú tillaga léttir á umferð innan Urriðaholts og Vífilsstaða auk þess að hún gefur kost á því að útbúa lausnir fyrir gangandi og hjólandi í fríu flæði ásamt því að bæta umferðaröryggi við áningarstað/bílastæði við Stekkjartún.

4 Umferðaröryggi

Á vefsja Samgöngustofu má sjá slysaskráningu á veginum. Eina skráða slysið á óvörðum vegfaranda var fall af reiðhjóli við Maríuhella. Slysið er skráð sem slys með litlum meiðslum. Ekkert slys með óvörðum vegfarenda er því skráð við umræddan áningarstað við Stekkjartún.



Mynd.1 Klippa úr kortasjá samgöngustofu. Valin eru öll slys á óvörðum vegfarendum frá 1.1.2013. Dreginn er hringur um eina slysið sem er skrá á óvörðum vegfarenda

Á vefsja Samgöngustofu má einnig sjá að við Maríuhella verða flest slys og óhöpp akandi og hafa orðið tvö slys með alvarlegum meiðslum 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 hámarkshraða. Vitað er að mikið er um hjólreiðamenn, sem velja að hjóla um veginn vegna þess að á honum er róleg umferð. Þetta ásamt því að óvarin umferð þverar veginn víða gerir að verkum að mikilvægt er halda aksturshraða áfram sem lægstum.

VSÓ telur því að mikilvægt sé að leita leiða til að ná fram bættu öryggi á þessum kafla við Maríuhelli án þess að breikka veginn.

5 Umferðarmagn og umferðarflæði

Efla spáir því að umferð um veginn verði um 7.000 – 10.000 bílar á sólarhring og að sú umferð létti á umferð um Urriðaholt 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 Elliðavátnsveg eftir breytingu hans hafa ekki lengur þann valkost að aka um tengibraut yfir Vetrarmýri að Arnarnesvegi og verða því annað hvort að aka í gegnum íbúðahverfi í Garðabæ eða í Kópavogi.

Það má því velta því fyrir sér hvort það væri þá ekki æskilegra að umferðin leiti í sem mestum mæli stystu leið út á 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 sbr. umferðarspá svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins fyrir árið 2040 m.v. að markmið um breyttar ferðavenjur gangi eftir og ekki sé tengibraut um Vetrarmýri. Heimldi minnisblað 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 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 Víflsstaðahverfið.

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 slysátíðnin er mest, án þess að breikka veginn.