

1. apríl 2022

22251

Dreifing

Kristjana H Kristjánsdóttir, Kópavogsbær
Auður Dagný Kristinsdóttir, Kópavogsbær
Smári Smárasón, Kópavogsbær

Höfundur

OG

Yfirfarið/Samþykkt

SÓ

Tilfni

Vatnsendahæð í Vatnsendahvarfi

Umferðargreiningu á vinnslutillögu deiliskipulags

1 Inngangur

Að beiðni Kópavogs hefur VSÓ Ráðgjöf metið líkleg umferðaráhrif vegna fyrirhugaðrar byggðar á Vatnsendahæð í Vatnsendahvarfi eins og hún er sett fram í vinnslutillögu deiliskipulags og kynnt á heimasíðu Kópavogs í mars 2022. sjá mynd 1.1. Greiningin nær til áhrifa uppbyggingar á nálægt gatnakerfi og áhrif nálægs gatnakerfis á byggðina. Athugun þessi nær einungis til akandi umferðar.



Mynd 1 Vinnsluillaga deiliskipulags, hluti skipulagsuppráttar.

2 Umferðargreining

2.1 Forsendur

Til grundvallar umferðargreiningu þessari liggur uppdrátturinn Vatnsendahvarf Deiliskipulag tillaga frá Arkþing/Nordic ásamt Vatnsendahvarf tillaga að deiliskipulagi Greinargerð – tillaga til forkynningar, hvoru tveggja útgefið 11. febrúar 2022 og kynnt á heimasíðu Kópavogs 10. mars til 22. apríl 2022.

Í hverfinu er gert ráð fyrir um 500 íbúðum, svæðum fyrir leikskóla, verslunar- og þjónustusvæði og opnu svæði. Áætlað hlutfall íbúða í fjölbýli er 60-70% (300-350 íbúðir) og hlutfall íbúða í einbýlis-, rað- og parhúsum um 30-40% (150-200 íbúðir).

Í greinargerð skipulagstillögunnar segir um akandi umferð í kafla 4.7:

Kambavegur tengist og er nú skilgreindur sem tengibraut í aðalskipulagi. Hámarkshraði á tengibraut er 50 km/klst. Gert er ráð fyrir hraðatakmarkandi aðgerðum á tengibraut s.s. þrengingum, upp hækkunum göngupverunum og breyttu yfirborðsefni til þess að auka öryggi óvarinna vegfarenda. Aðrar götur eru flokkaðar sem safngötur og húsagötur. Almennur hraði í safngötum og húsagötum er 30 km/klst. óháð umferðamagni. Heimilt er að lækka hraða í húsagötum eftir því sem við á.

Í kafla 4.12 segir m.a. um bílageymslur og bílastæði:

Við fjölbýli og klasabyggð er gert ráð fyrir einu bílastæði á hverja íbúð minni en 90 m² og tveimur bílastæðum á hverja íbúð stærri en 90 m². Gert er ráð fyrir að bílastæði verði bæði ofanjarðar og í bílarkjöllurunum eftir aðstæðum. ...Fjöldi bílastæða á hverri lóð kemur fram í sérákvæðum.

Hverfið byggist upp samhliða nýjum Arnarnesvegi sem tengist inn á Breiðholtsbraut um brú og ný umferðarljósastýrð gatnamót. Sú framkvæmd mun verða fullgerð áður en Vatnsendahvarf byggist og er forsenda greiðra samgangna til og frá hverfinu.

2.2 Umferðarsköpun

Umferðarsköpun er metin með ferðamyndunarjöfnu umferðarlíkans höfuðborgarsvæðisins. Miðað við legu hverfisins og byggðarmynstur er ekki að búast við breyttum ferðavenjum. Reiknast umferðarsköpun hverfisins samkvæmt jöfnunni miðað við 500 íbúðir, 2,3 einstaklingar í íbúð, 3,7 ferðir að meðaltali á hvern íbúa til og frá reitnum svo:

$500 * 2,3 * 3,7 * 100\% = 4255$ bílferðir á dag.

Þetta er eflaust varfærið mat enda miðast það við að dæmigert fyrir íbúasamsetningu væri t.d. að í 7 af hverjum 10 íbúðum búi barnlaust par. Ekki virðist gert ráð fyrir litlum einstaklings-íbúðum í hverfinu heldur þvert á móti rúmgóðum fjölskylduíbúðum þar sem margir geta verið í heimili.

Af greinargerð og uppdráttum skipulagsstillögu má því ráða að á svæðinu fullbyggðu verði bílastæði á einkalóðum og í götu a.m.k. tvöfalt fleiri en fjöldi íbúða í hverfinu. Ekki er að ráða af skipulagsgögnum að hverfinu sé sérstaklega þjónað með almenningssamgöngum. Verslunar- og þjónustulóð hverfisins er afskekkt í norðurhorni og aðkoma að henni slæm fyrir flesta íbúa, hvort sem þeir ferðist gangandi eða akandi. Það má því reikna með nær allir íbúar hverfisins sem náð hafi ökuleyfisaldri fari flestra sinna ferða akandi. Eins má gera ráð fyrir að börnum og öðrum sem ekki aka sjálf sé ekið flestra sinna ferða. Umferðarsköpun hverfisins verður því hlutfallslega álíka og aðlægum hverfum og með því mesta sem gerist á höfuðborgarsvæðinu. Því er ekki óvarlegt að reikna með að 5000 bílferðir skapist þegar hverfið er fullbyggt.



Mynd 2 Umferðarsköpun og líkleg hlutfallsleg dreifing umferðar.

2.3 Umferðarspá

Stysta og auðveldasta leið út úr hverfinu og inn á stofnbrautarkerfi höfuðborgarsvæðisins verður um Kambaveg til norðurs, inn á Arnarnesveg um hringtorg við Vatnsendaveg. Með tilkomu Arnarnesvegar verða eingöngu hægribeygjur leyfðar inn og út af Vatnsendahvarfi og nýtist sú leið öikumönnum á leið austur Breiðholtsbraut vel, sem og þeim sem koma inn í hverfið eftir Breiðholtsbraut úr vestri. Áfram má því búast við mikilli umferð við Ögur-, Urðar- og Víkurhvarf.

Í hverfinu er gert ráð fyrir leikskóla. Önnur nærþjónusta, afþreying og verslun verður að líkindum sótt út fyrir hverfið. Ýmist í Kóra (Hörðuvallaskóli, íþróttir, verslun) eða Hvörf (Vatnsendaskóli, verslun, veitingar, lækniþjónusta, líkamsrækt). Sú starfsemi og þjónusta er öll innan 1.000 m frá miðju hverfisins. Hversu mikil nærþjónusta sé sótt á bíl og hve mikil með öðrum ferðamátum fer eftir ýmsum þáttum, en gera má ráð fyrir að ferðamátaval íbúa Vatnsendahvarfs sé svipað og nálægra hverfa.

Staðsetning verslunar/þjónustulóðar við enda Turnahvarfs í útjaðri hverfisins er illa til þess fallin að draga úr bílaumferð. Verslun og þjónustu væri betur fyrir komið nær miðju hverfisins í betri göngu- og aksturtengslum við fleiri íbúa.



Mynd 3 Breyttur gatnamöskvi gefur kost á nýjum akstursleiðum.

Með tilkomu Kambavegs sem tengibrautar verður til heilstæðari gatnamöskvi milli Kóra og Hvarfa. Við að lengja Kambaveg inn á Vatnsendaveg opnast ný akstursleið úr Kórum að Breiðholtsbraut. Ekki er ólíklegt að íbúar Kleifakórs, Klettakórs, Klappakórs, Hörðukórs og e.t.v. fleiri gatna nýti sér tengibrautina Kambaveg sem leið út að Arnarnesvegi og Breiðholtsbraut. Sú umferð á sér upphaf og endi utan hins nýja hverfis og telur því ekki til umferðarsköpunar þess. Sumt af umferðinni um hina nýju tengibraut verður því til að léttast á umferð um aðrar götur á svæðinu. Í fyrirbyggjandi deiliskipulagi virðist þó leitast við að draga úr hraða á Kambavegi og e.t.v. gegnumakstri í leiðinni. Enda þjóna hraðahindranir oft tvennum tilgangi, draga úr hraða og letja ökumenn frá því að aka vissar leiðir. Umferðarmagni um Kambaveg verður því að einhverju leiti hægt að stýra með hönnun götunnar út frá ætluðum tilgangi hennar. Kambavegur gæti til dæmis farið milliveg tengibrautar og „innanhverfisgötu“ sem 40 km/klst gata.

3 Niðurstöður

Miðað við þó hóflegan fjölda íbúða verður umferðarsköpun hverfisins umtalsverð. Sú umferð á þó greiða leið að stofnbrautakerfi höfuðborgarinnar um nýjan Arnarnesveg og nálæg gatnamót við Breiðholtsbraut. Umferðaráhrif frá hverfinu koma því frekar til almennrar aukningar á umferð á nærliggjandi stofnbrautum og í borginni allri frekar en að valda staðbundnum töfum.

Tenging Kambavegs milli Kóra og Hvarfa mun hafa í för með sér fjölbreyttara leiðarval og stytta akstursvegalengdir fyrir íbúa einstaka gatna í þegar byggðum hverfum, hvort sem það er ætlað hlutverk götunnar eða ekki.

Til að verslun nái að þrífast og þar með uppfyllta tilgang sinn um hverfisþjónustu væri æskilegt að finna henni stað nær helstu umferðaræðum í miðju hverfisins.