

Dreifing

## Umhverfissvið Kópavogs

Digranesvegi 1

200 Kópavogur

Tílefni

## Deiliskipulag Ásbrautar

Bílastæði

Dags:

júlí 2025

Verknr.

23512

Höfundur:

OG

Yfirfarið/Samþykkt

VV/OG

## 1 Bílastæði og yfirbragð byggðar.

Byggð sem einkennist af umfangsmiklum bílastæðum ber ekki með sér einkenni vistlegs borgarumhverfis. Gróður og leiksvæði gefa byggð almennt vistlegra yfirbragð og stuðla að útiveru og félagslegum tengslum. Óhóflegt ógegndræpt yfirborð veldur álagi á tæknilega innviði og þar með samfélagslegum kostnaði.

Fara þarf milliveg milli lóðarnotkunar undir bílastæði og til útiveru. Það er hlutverk yfirvalda að gæta að samfélagslegum heildarhagsmunum. Skipulagsvaldið er helsta verkfæri sveitarfélaga til að stuðla að heilnæmu, öruggu og skilvirku borgarumhverfi. Þannig hafa lóðarhafar ekki ótakmörkuð yfirráð um ráðstöfun sinna lóða.

Upphaflegt byggðarform og lóðarfyrirkomulag ræður eðlilega miklu þegar kemur að síðari breytingum. Eðlilega þróast byggð með breyttum lífnaðarháttum, tækninýjungum og efnahagslegri velmegun. Bílaeign hefur þannig stórauðist síðan fyrst var byggt við Ásbraut. Eins samsetning þjóðarinnar og atvinnuhættir. Gera má þó ráð fyrir að íbúar einstakra hverfa hafi valið sér þar búsetu vegna þeirra umhverfislegu gæða sem þar er að finna. Mega þeir með réttu ganga út frá að þau gæði rýrni ekki, nema stærri heildarhagsmunir krefjist. Eðlilegt er t.d. að hagsmunir óvarinna ungra vegfarenda séu t.d. hafðir í hávegum við hönnun umferðarmannvirkja. Með auknum öryggiskröfum gæti þurft að ganga á önnur gæði sem léttvægari geta talist.

## 2 Bílastæði, umferðarsköpun og umferðaröryggi

Ásbraut liggur einkar vel að hjólastígakerfi höfuðborgarsvæðisins. Svæðið liggur einnig vel að tengistöð almenningssamgangna í Hamraborg. Við gerð deiliskipulags er leitast við að bílastæðum sé ekki fjölgað þannig að yfirbragð þeirra beri byggðarmynstrið ofurliði.

Ásbraut er í Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 innan skilgreinds samgöngumiðaðs svæðis (svæði II - Kársnes). Grundvöllur samgöngumiðaðs skipulags eru þéttir og blandaðir byggðakjarnar/reitir nálægt öflugum almenningssamgönguásum. Áhersla er lögð á gönguvæna og blandaða byggð í umhverfi sem tekur tillit til mannlegs mælikvarða og einstaklinga, jafnt barna sem fullorðinna, þar sem boðið er upp á raunhæft val milli ólíkra ferðamáta. Þannig stuðla bílastæðaviðmið aðalskipulagsins að jafnvægi milli framboðs bílastæða og umhverfisgæða.

### 3 Fjöldi stæða og skilgreining þeirra

#### Samnýting stæða.

Besta nýting innviðafjárfestinga fæst með samnýtingu þeirra. Við að sérmerkja bílastæði, hvort sem er innan lóða eða utan verður aðgengi þess sem stæði er merkt vissulega öruggara en samnýting minnkar og heildarþörf fyrir stæði eykst. Þar með eykst samfélagslegur kostnaður og hætt er við að umhverfisleg gæði rýrni. Best er að fjöldi stæða sé í nokkru jafnvægi við bílastæðaeftirspurn og væntingar íbúa og yfirvalda um yfirbragð byggðar. Hagkvæmast er að stæði séu því sem næst fullnýtt. Eins hefur fjöldi stæða áhrif á bílaeign. Þeim mun auðveldara að fá stæði, þeim mun auðveldara er að eiga bíl (bíla) og þeim mun eftirsóknarverðara er fyrir bíleigendur að velja sér búsetu hvar bílastæðafjöldi er ríflegur.

Aukinni bílaeign fylgir einnig aukin umferð. Aukinni umferð fylgir aukin slysaþætta, auknar umferðartafir og aukinn umhverfislegur og samfélagslegur kostnaður. Mikil bílaumferð er almennt talinn einn helsti ókostur búsetu í þéttbýli. Á undanförunum árum hafa skipulagsyfyrirvöld því leitað leiða til að draga úr aukningu umferðar, svo sem með reglum um hámarksfjölda stæða á íbúð, eflingu almenningsamgangna og gerð hjóla og göngustíga. Bílastæðaviðmið í aðalskipulagi og deiliskipulagi Ásbrautar er einmitt dæmi um slíka viðleitni.

#### Rafhleðslustæði

Með tilkomu rafmagnsbíla flækist samnýting bílastæða innan lóða nokkuð. Í sérmerkt rafhleðslustæði má ekki leggja bílum nema meðan þeir eru í hleðslu. Þannig samnýtast stæði verr en áður. Ef bílastæði eru ekki merkt sem hleðslustæði má leggja í þau rafbílum sem og öðrum bílum hvort sem þeir eru í hleðslu eða ekki. Bílar geta þannig þurft eitt stæði til hleðslu og annað til geymslu. Það er þó ekki skipulagsyfyrirvalda að ákveða hvernig húsfélög útdeila þeim gæðum sem þeim er úthlutað í deiliskipulagi. Eingöngu að gæta að hagsmunum heildarinnar með fyrirmælum sem samræmast markmiðum um ákveðið eftirsóknarvert yfirbragð byggðar, umferðarmagn og þar með umferðaröryggi.

Miðað við upphaflegt fyrirkomulag byggðar, legu skipulagsvæðisins í bæjarlandinu og þær bílastæðakröfur sem gerðar eru á sambærilegum nýbyggingarsvæðum í dag telst áætlaður heildarfjöldi stæða við Ásbraut vel ásættanlegur.

### 4 Bílastæði fjölbýlishúsalóða við Ásbraut

Þó að lóðir innan skipulagssvæðisins séu nokkuð jafnstórar (3188m<sup>2</sup> til 3721 m<sup>2</sup>) er fyrirkomulag stæða og fjöldi þeirra per íbúð á lóð nokkuð mismunandi. Er það vegna óreglulegra lóðarmarka í töluverðum landhalla, mismunandi íbúðarstærða (og þar með fjölda íbúða í hverju húsi), hvernig lóð var skipulögð í upphafi og hefur í gegnum tíðina verið ráðstafað undir græn svæði, aðkomugötur, bílastæði og bílskúra.

Bílastæðaviðmið á svæði II skv. aðalskipulagi Kópavogs:

| stæði/íbúð við íbúðarhúsnæði |        |        |
|------------------------------|--------|--------|
|                              | Viðmið | Hámark |
| 1 til 2 herbergi             | 1      | 1,25   |
| 3 herbergi og fleiri         | 1,25   | 1,5    |
| gestastæði                   | 0,2    | 0,3    |

### Ásbraut 3-5

Í fjölbýlishúsinu á neðstu lóðinni (Ásbraut 3-5) eru 20 íbúðir og hafa þær í dag aðgang að 26 stæðum á stóru bílaplani innan lóðar. Eða 1,3 stæði per íbúð. Með breyttu innra skipulagi lóðar er hægt að fjölga stæðum um allt að sex eins og drög að deiliskipulagi sýnir. Yrðu stæðin því 1,6 á hverja íbúð. Miðað við íbúðastærðir í húsinu er bílastæðaviðmið skv. aðalskipulagi 26 stæði og hámarksstæðafjöldi 33. Skv. skipulagsdrögum verður bílastæðafjöldi á lóðinni nálægt hámarki eða 32.

Stæði í bílskúrum á lóð gætu orðið um sjö talsins, stæði fyrir framan skúrana yrðu jafn mörg. Heildarstæðafjöldi stæða á lóð væri sá sami, en samnýttum stæðum myndi fækka um 14. Útdeiling bílskúrspláss (o.p.m.t. á stæðaplássi framan skúra) yrði undir húsfélagi komið. Í fjölbýlishúsinu að Ásbraut 3-5 eru skv. skráningu HMS 20 íbúðir innan við helmingur þeirra myndi hafa aðgang að bílskúr, þrengra yrði um stæðaval annarra.

### Ásbraut 7-9

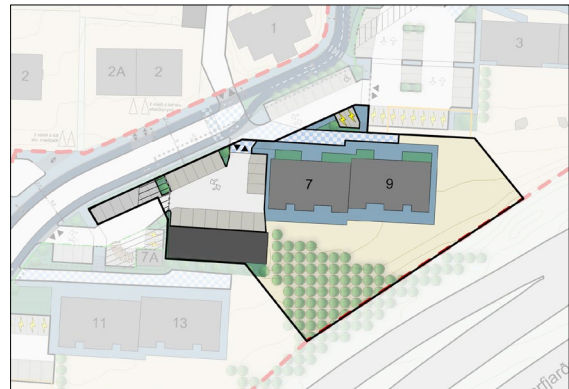
Hjólstígur við botn Ásbrautar og öruggar beygjur að honum taka óhjákvæmilega nokkuð pláss. Því lokar stígurinn núverandi innkeyrslu að Ásbraut 3-5. Ekki væri öruggt að leyfa akstur á hjólastígnum og óæskilegt er að akstur að einni fjölbýlishúsalóð sé eingöngu um aðra lóð. Því er í skipulagstillögu gert ráð fyrir að breyta lóðarmörkum Ásbrautar 7-9. Ný aðkomugata að lóðum nr. 3-5 verði á bæjarlandi, á svæði sem áður var stakt bílastæðaplan og hluti af lóð nr. 7-9. Samhliða aðkomgötu að lóð 3-5 verða til sjö til níu bílastæði sem nýtast hverfinu öllu. (Samt líklega best aðlægum lóðum). Sá hluti lóðar sem ekki var þörf á undir götu verður áfram hluti af lóð 7-9 og þar komast með góðu móti fyrir tvö hleðslustæði. Lóð Ásbrautar 7-9 stækkar á móti inn á bæjaland við spennistöð. Þar bætast við sjö stæði. Pláss nýtist vel á einu samfelldu bílaplani (að undanskildum tveimur hleðslustæðum), betur en á tveimur aðskildum stæðum áður eins og áður var.

Með nýju deiliskipulagi eru skilgreind 27 stæði á lóð, áfram 8 stæði í bílskúrum + 19 almenn stæði. Formlegum stæðum fjölga því um 10 (um 4 frá raunstæðafjölda sem verður 35, ef stæði við skúra eru meðtalin).

Formlegur stæðafjöldi nær ekki bílastæðaviðmiði aðalskipulags (29,7) en ef stæði við bílskúra væru meðtalin (35) færi fjöldi hátt í hámarksviðmið (33 stæði).



Neðra bílaplan Ásbrautar 7-9 sem fyrir mestum áhrifum verður



Deiliskipulagstillaga

### Ásbraut 11-13

Við Ásbraut 11-13 eru lang fæst bílastæði í dag. Úr því er bætt með að stækka lóð inn á hluta rafstöðvarlóðar. Við það fjölga stæðum um 9, fara úr 15 í 24. Það er tæpu einu stæði undir viðmiðunarfjölda stæða skv. aðalskipulagi. Leyft er að byggja bílskúra á lóðinni og stæði fyrir framan þá. Getur þá heildarstæðafjöldi formlegra og óformlegra stæða orðið 30, nálægt hámarksbílastæðaviðmiði (31 stæði).

**Ásbraut 15-17**

Bílastæðafjöldi breytist ekki frá raunstæðafjölda og eru skilgreind stæði á lóðinni 37 samtals. Það er við efri mörk bílastæðaviðmiðs (37,8). Að auki er svæði framan bílskúra sem nýtast undir bíla. 45 bílar komast því með góðum móti innan lóðar.

**Ásbraut 19-21**

Bílastæðum fækkar um eitt. Voru formega 32, verða 31. Bílastæðafjöldi er samt eftir sem áður yfir hámarks bílastæðaviðmiði aðalskipulags (28,8). Stæðið sem leggst af er næst Ásbraut. Af loftmyndum að ráða er nýting þess lítil. Enda lengst frá inngangi hússins. Að auki er gott pláss fyrir 15 einkastæði fyrir framan bílskúra. Því komast með góðu móti fyrir 46 bílar innan lóðar. Eins er beint aðgengi að bílastæðahúsi sunnan lóðar.

**Bílastæði samtals**

Í heild eru innan lóða við Ásbraut austanverða 141 stæði fyrir skipulagsgerðina, en verða 151. Fjölgar um 10. Þá eru ekki meðtaldir þeir nýju bílskúrar sem reisa má og bílastæði þar fyrir framan. Né 7-9 stæði á bæjarlandi. Hámarks bílastæðaviðmið fyrir lóðirnar er 167,6.

## 5 Endurbætur innan lóða, ábyrgð lóðarhafa og íhlutun Kópavogs

Að koma skipulaginu til leiðar krefst lóðamarkabreytinga og breytinga á innra fyrirkomulagi lóða. Núverandi fyrirkomulag á rætur sínar að rekja til upphaflegs gatnaskipulags þegar Ásbraut tengdist Kársnesbraut. Neðsta fjölbýlishúsið sem rísa átti við Ásbraut fékk að víkja fyrir afrein Hafnarfjarðarveg og Ásbraut varð að botnlanga.

Samhliða því að byggð þéttist og hjólréiðar aukast er um Ásbrautina skilgreindur stofnstígur hjólréiða. Til að hann standi undir nafni þarf að ráðast í ýmsar innviðaframkvæmdir. Samfara þeim er ekki óeðlilegt að bærinn taki þátt í endurmótun gatna, stæða, landslags og gróðurs innan lóða. Enda næst annars ekki samfella í nýja, bætta, fallegri og öruggari götu.

Í framhaldi af samþykkt deiliskipulags mætti sjá fyrir sér að bærinn hefði samstarf við lóðarhafa um umbætur á þeim lóðahluta sem raskast vegna breytinganna. Um slíkt yrði samið sérstaklega vegna hvernar lóðar. Til grundvallar slíkum framkvæmdum væri greiðfærni, öryggi vegfarenda og snyrtilegt útlit. Sá hluti lóðarinnar sem ekki yrði raskað yrði á ábyrgð lóðarhafa að endurbæta ef vilji lóðarhafa fyrir slíkum framkvæmdum er fyrir hendi.