

1. apríl 2022, **uppfært 9. des 2022**

22251

Dreifing

Auður Dagný Kristinsdóttir, Kópavogsbær
Kristjana H Kristjánsdóttir, Kópavogsbær
Smári Smárason, Kópavogsbær
Jóhanna Helgadóttir, Arkþing - Nordic

Höfundur

OG

Yfirfarið/Samþykkt

SÓ

Tilfni

Vatnsendahæð í Vatnsendahvarfi

Umferðargreining á vinnslutillögu deiliskipulags, uppfærð í desember 2022.

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. Minnisblað þetta er uppfærð útgáfa fyrstu útgáfu minnisblaðs sem gefin var út 1. apríl 2022.



Mynd 1 Uppfærð vinnslutillaga deiliskipulags, fylgigagn kynningar á breytingu aðalskipulags desember. 2022. 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. Sú tillaga var unnin áfram eftir samráð við hagsmunaaðila og liggja uppfærð skipulagsdrög eins og þau standa í desember 2022 hér til grundvallar.

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 upphaflega draga að skipulagstillögu 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 göngubrunum 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.

Samhliða deiliskipulagstillöguninni verður auglýst aðalskipulagsbreyting þar sem m.a. vegflokkun Kambavegur er endurskilgreind, var tengibraut en verður safngata.

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 bílajöllumunum 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 líklega 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:

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

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. 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 sjálfir 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. Verslunar- og þjónustulóð hverfisins var í upphaflegum drögum nokkuð afskekkt í norðurhorni svæðisins en hefur í des. 2022 verið færð nær miðju hverfisins. Líklegt er að sú breyting leiði til einhverrar fækkunar ökuferða.



Mynd 2 Umferðarsköpun og líkleg hlutfallsleg dreifing umferðar. Umferðarsköpun breytist lítið við uppfærð drög að deiliskipulagi.

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 Arnarnesvegjar 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 var í upphaflegu drögum gert ráð fyrir leikskóla en í uppfærðum drögum er gert ráð fyrir leikskóla ásamt yngstu bekkjum grunnskóla í sömu byggingu. Önnur nærpjónusta, afþreying og verslun verður að líkindum sótt út fyrir hverfið. Ýmist í Kóra (Hörðuvallaskóli, íþróttir, verslun) eða Hvörf (Vatnsendaskóli, verslun, veitingar, lækisþjónusta, líkamsrækt). Sú starfsemi og þjónusta er öll innan 1.000 m frá miðju hverfisins. Hversu mikil nærpjónusta 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.

Ný staðsetning verslunar/þjónustulóðar í miðju hverfisins er betur til þess fallin að draga úr bílaumferð en fyrri lega í útjaðri þess.



Mynd 3 Breyttur gatnamöskvi gefur kost á nýjum akstursleiðum.

Með tilkomu miðhluta Kambavegs 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 Kambaveg sem leið út að Arnarnesvegi og Breiðholtsbraut **þrátt fyrir að hún verði skilgreind sem safngata í stað tengibrautar með aðalskipulagsbreytingu**. Sú umferð á sér upphaf og endi utan hins nýja hverfis og telur því ekki til umferðarsköpunar þess. Sumt af umferðinni um hina nýju safngötu verður því til að létta 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 höfuðborgarsvæðisins 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.

Endurskilgreining Kambavegar sem safnagötu í stað tengibrautar er líkleg til að draga úr gegnumumferð um hverfið ef umferðarhraði verður lækkaður og farið í hraðalækkandi aðgerðir samhliða breytingunni. Ólíklegt er að ökumenn velji sér leið í gegnum hverfið ef akstur um það verður tafsamur.