

23. september 2019

19259

Dreifing

T.ark

Höfundur

NÓE/GMH

Yfirfarið/Samþykkt

SJ

Tilfni

Traðarreitir

Skipulagslýsing – Umferðargreining

1 Inngangur

Traðarreitur er þróunarreitir á Kópavogshálsi, milli Kópavogsskóla og Menntaskólans í Kópavogi (MK). Reiturinn markast af Digranesvegi, Skólatröð, Álfröð og Hávegi. Á reitnum er fyrirhugað að reisa fjölbýlishús með 180 íbúðum. T.ark arkitektar fengu VSÓ til þess að gera samgöngugreiningu fyrir reitinn og meta áhrif breytinganna á umhverfið.

2 Forsendur

Á reitnum eru 8 einbýlishús sem öll verða fjarlægð og í staðinn er fyrirhugað að reisa 5 fjölbýlishús með samtals 180 íbúðum. Gert er ráð fyrir 2,3 íbúum í hverri íbúð eða samtals 414 íbúum. Jafnframt er gert ráð fyrir 1,3 bílastæði á hverja íbúð eða samtals 234 stæðum.

Samkvæmt markmiðum svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins um breytingu ferðavenja er þessi reitur skilgreindur innan þess sem nefnt er svæði I. Það þýðir að stefna skipulagsins miðar að því að umferðin muni dragast saman um 30% frá því sem hún annars yrði ef miðað væri við óbreytta þróun. Í þessari greiningu er gengið út frá því að þessum markmiðum svæðisskipulagsins verði náð. Nýverið gaf Reykjavíkurborg út nýja bíla- og hjólastæðastefnu og er að auki stuðst við hana við gerð þessarar greiningar. Rétt er að komi hér fram að við Álfröð er vörumóttaka fyrir MK og mikilvægt er að áfram verði aðgengi að henni. Núverandi fyrirkomulag aksturs um götuna er einstefna til norðurs og gerir tillaga að deiliskipulagi ráð fyrir að það verði óbreytt.

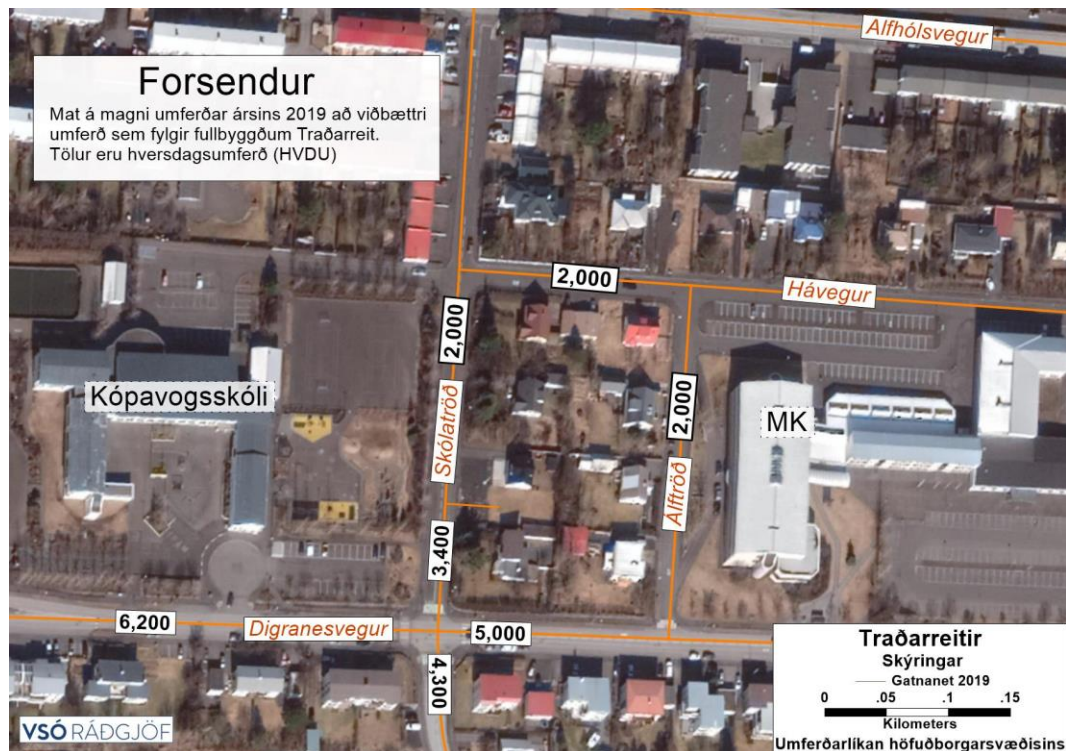
3 Ferðamyndun og gatnakerfi

Miðað við núverandi byggingarmagn á reitnum mun bílaumferð sem tengist reitnum aukast umtalsvert. Samkvæmt umferðarlíkani höfuðborgarsvæðisins eru í kringum 100 ferðir á dag inn og út af reitnum miðað við 3,5 íbúa í hverju húsi. En gangi áætlanir eftir, þ.e. að íbúum fjölgi á reitnum í samræmi við hugmyndir og að breytingar ferðavenja nái fram að ganga eins og stefnt er að, má gera ráð fyrir að ferðir sem tengjast reitnum verði um 1.100 á dag¹. Í samhengi við aðliggjandi svæði er þessi umferðaraukning þó ekki líkleg til að hafa veruleg áhrif á umferð um hverfið. Á mynd 3.1 er sýnd hversdagsumferð árið 2019 samkvæmt umferðarlíkani. Skipulagið gerir ráð fyrir að innkeyrsla í bílageymslu

¹ Ferðamyndurnarjafna umferðarlíkans höfuðborgarsvæðisins er notuð til að reikna fjölda ferða og er miðað við 180 íbúðir, 2,3 einstaklingar í íbúð, 3,7 ferðir að meðaltali á hvern íbúa til og frá reitnum, og 30% fækkun bílaumferðar því reiturinn er skilgreindur á svæði I, þannig fást $180 \cdot 2,3 \cdot 3,7 \cdot 0,7 = 1.072$ ferðir.

sé frá Skólatröð og því mun langstærstur hluti umferðar sem tengist reitnum fara um þá götu.

Það má gera ráð fyrir því að bílaumferð muni dreifast nokkuð norður og suður fyrir reitinn, þ.e. á Digranesveg og Álfhólsveg, en líklegt þykir að meginstraumurinn verði um Digranesveg eins og áður. Þrátt fyrir að áhrif uppbyggingarinnar séu vissulega þau að umferð eykst um svæðið þá mun gatnakerfið í nágrenninu ráða vel við þess aukningu. Digranesvegur er hefðbundin tveggja akreina gata og almennt er miðað við að hámarks afkastageta slíkrar götu sé á bilinu 18-20 þús. bílar á sólahring. Þó haft sé í huga að hámarkshraði á Digranesvegi sé 30 km/klst og umferð því frekar hæg, þá þolir gatan vel þá umferðaraukningu sem vænta má, svipaða sögu er að segja um Álfhólsveg.



Mynd 3.1 Hversdagsumferð á sólahring kringum Traðarreit miðað við núverandi umferð (2019) að viðbættri umferð til/frá fullbyggðum reit samkvæmt skipulagstillögu.

Lagt er til að breiddum gatna verði haldið í lágmarki til að draga úr umferðarhraða og minnka líkur á hraðakstri. Lagt er til að einstefnugötur líkt og Álftröð verði 3,5 m að breidd, þó með þeim fyrirvara að umferð sendibíla að vörumóttöku MK verði ekki gert erfitt um vik. Lagt er til að götur með tvístefnuakstri, líkt og Skólatröð, verði 5,5-6 m að breidd.

Bent er á þann möguleika að loka Hávegi austan gatnamótanna Álftröð/Hávegur og tengingu inn á bílastæði MK sunnan þeirra gatnamóta. Með þeirri aðgerð munu þeir sem nýta bílastæðaplan norðan MK aðeins aka um Meltröð og þannig verður minni umferð á Hávegi, Álftröð og Skólatröð. En eins og áður segir ráða göturnar við aukna umferð en sé vilji til að takmarka bílaumferð á svæðinu er þetta möguleiki. Samhliða aðgerðinni yrði sett einstefna til vesturs á Hávegi milli Skólatröð og Álftröð, og áfram yrði einstefna til norður í Álftröð.

4 Bíla- og hjólastæði

Bílastæði fyrir íbúa að Traðarreit verða í bílajakallara, en að auki er gert ráð fyrir nokkrum stæðum umhverfis reitinn samsíða götum og eru þau aðallega hugsuð sem gestastæði. Í

bílageymslum er miðað við 1,3 bílastæði/íbúð. Til samanburðar má nefna að viðmið Reykjavíkurborgar eru 0,75-1 bílastæði á íbúð og 0,1 gestastæði á hverja 3-4 herbergja íbúð fyrir fjölbýlishús á þéttingasvæðum. Þau viðmið um fjölda bílastæða sem sett eru fram í skipulagstillögu eru því nokkuð hærri en þau sem Reykjavíkurborg setur. Hins vegar er því velt hér upp hvort ekki sé raunhæft að fækka gestastæðum vegna nálægðar við bílastæði skólanna í kring. Tölfræði fyrir bílastæðanýtingu sýnir að samnýting milli skóla og fjölbýlishúsa er mjög ákjósanlegur kostur (sjá töflu 4.1). Á kvöldin og um helgar, þegar þörfin fyrir gestastæði er mest, eru fáir sem nýta bílastæðin við skólana sem geta þá nýst sem stæði fyrir gesti.

Tafla 4.1: Áætlað hlutfall á nýtingu bílastæða. (Reykjavíkurborg 2019)

Tegund húsnæðis	Virkir dagar			Laugardagar	
	Morgun	Síðdegi	Kvöld	Síðdegi	Kvöld
Íbúðir	50%	60%	100%	60%	100%
Íbúðir – Gestir	0%	50%	50%	100%	50%
Skólar	100%	100%	0%	0%	0%

Í Reykjavík er lágmarksfjöldi hjólastæða tvö stæði á hverja íbúð, sem myndi gera samtals 360 hjólastæði. Ef gengið er út frá því að íbúar verði ríflega 400 eru 360 hjólastæði mjög góður fjöldi, eða um 0,9 hjólastæði á hvern íbúa. Lögð er áhersla á að hjólastæðin séu ekki öll á sama stað á lóðinni, að þeim sé skipt hlutfallslega milli þeirra fimm bygginga sem fyrirhugaðar eru og séu að stærstum hluta í lokaðri hjólageymslu. Leiðbeiningar Reykjavíkurborgar, sem hafa mætti til hliðsjónar, miða við að 90% hjólastæða skuli vera í læstu rými og 10% nærri inngangi fyrir gesti.

5 Tengingar fyrir bíla, hjól, gangandi og almenningsamgöngur

Það eru nokkuð góðar tengingar fyrir bíla að reitnum úr öllum áttum. Því var velt hér upp að mögulega væri heppilegra ef innkeyrslan í bílakjallarann væri örflítið norðar, nær miðju reitsins, til að draga úr líkum þess að umferðarteppa verði við útkeyrsluna úr kjallaranum ef raðir myndast við gatnamótin Digranesveg/Skólatröð. Hins vegar er ástæða þess að innkeyrslan er á þessum stað sú að landhæð er hæst við miðju reitsins og sé innkeyrslan færð verður hún bæði brattari og ógreiðfærari með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á umferðaröryggi. Með tvístefnuakstri á Skólatröð alla leið milli Digranesvegur og Hávegur má minnka líkur verulega á slíkum töppum. Sé núverandi þrengingu sunnan gatnamótanna Skólatröð/Háveg haldið verður þverun fyrir gangandi öruggari.

Traðarreitur er í um 500 m fjarlægð frá Hamraborg og liggur því vel við tengingum við almenningsamgöngur.

Huga verður vel að tengingu fyrir gangandi og hjólandi. Þar sem skipulag svæðisins gerir ráð fyrir umtalsverðum breytingum ferðavenja er nálægðin við Hamraborg lykilatriði til að fólk geti nýtt sér aðra ferðamáta en bíl til að komast milli staða. Það tekur rúmar 5 mínútur að labba í Hamraborg og 1-2 mínútur að hjóla. Aðskildir hjóla og göngustígar og góð tenging við inngang húsanna og við garðinn á miðri lóðinni eru lykilatriði til þess að hvetja fólk til þess að nýta sér aðra, vistvænni samgöngumáta.

6 Niðurstöður

Uppbyggingin á reitnum ekki talin líkleg til að hafa mikil áhrif á gatnakerfið í kring og munu bæði Digranesvegur og Álfrólsvetur þola vel áætlaða umferðaraukningu. Bílastæðin sem eru áætluð ættu að fullnægja þörfum íbúa og mögulega má fækka þeim.

Innkeyrslan í bílastæðakjallarann er nokkuð nálægt gatnamótum við Digranesveg en tvístefnuakstur á Skólatröð norðan innkeyrslu ætti að koma í veg fyrir stíflur á annatímum. Lögð er þung áhersla á mikilvægi þess að hafa góðar tengingar fyrir hjólandi og gangandi svo að fólk geti sem best nýtt sér aðra ferðarmáta en bílinn til að komast leiðar sinnar.

Lagt er til að einstefnugötur líkt og Álftröð verði 3,5 m að breidd, þó með þeim fyrirvara að umferð sendibíla að vörumóttöku MK verði ekki gert erfitt um vik. Lagt er til að götur með tvístefnuakstri, líkt og Skólatröð, verði 5,5-6 m að breidd.

7 Viðauki

Í Bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkurborgar eru settar fram eftirfarandi reglur um fjölda stæða og eru reglur þessar hluti af bíla- og hjólastæðastefnu aðalskipulags Reykjavíkurborgar. Kveðið er á um að reglurnar skuli leggja til grundvallar við gerð hverfis- og deiliskipulags og við umsókn byggingarleyfa. Í þessu minnisblaði er lagt til að þessar reglur séu hafðar til hliðsjónar hér þó vissulega hafi þær ekkert formlegt vægi innan Kópavogs.

KRÖFUR UM FJÖLDA BÍLA- OG HJÓLASTÆÐA Í REYKJAVÍK						
		BÍLASTÆÐI				HJÓLASTÆÐI
		SVÆÐI I		SVÆÐI II		SVÆÐI I og II
		Viðmið	Hámark	Viðmið	Hámark	Lágmark*
ÍBÚÐARHÚSNÆÐI (stæði/íbúð)						
Fjölbýli/sérbýli ¹	1 herbergi	0,25	0,75	0,5	1	2
	2 herbergi	0,5	0,75	0,75	1	
	3 herbergi	0,75	1	1	1,5	
	4+ herbergi	0,75	1	1	1,5	
	Gestir	0,1 pr. íbúð		0,1 pr. íbúð		
Námsmannaíbúðir ²	1-2 herbergi	0	0,1	0,2	0,5	1-2
	3 herbergi	0	0,2	0,2	1	2
	4+ herbergi	0	0,2	0,4	1	
Hjúkrunar- og dvalarheimili ³	Miða við 0,1 gestastæði pr. rúm. Fjöldi starfsmannastæða skal meta hverju sinni.					

Útskýringar við töflu 1:

1: Fyrir sérbýli má gera ráð fyrir að bílastæði á borgarlandi nýtist sem gestastæði. Þar sem það á ekki við má útvega stæði á sameiginlegum bílastæðum sem samnýttast með öðrum sérbýlum. Ekki eru gerðar kröfur til hjólastæða fyrir sérbýli þar sem gert er ráð fyrir að þau rúmist innan lóðar, t.d. í bílskúr eða geymslu.

Fyrir þjónustuíbúðir skal áætla fjölda bílastæða í samgöngumati. Almenn skal gera ráð fyrir minni einkabílaeign en viðmiðunargildi um fjölbýli/sérbýli gerir ráð fyrir. Áætla þarf fjölda bílastæða vegna starfsmanna sérstaklega sem fer eftir starfsemi hverju sinni.

2: Gert er ráð fyrir að námsmannaíbúðir séu nálægt háskólalóðum eða vel tengdar góðum almenningssamgöngum.

Þar sem tveir eða fleiri einstaklingar hafa eigið herbergi en deila eldhúsi, salerni eða öðru rými, skal líta á hvert einstaklingsherbergi sem 1-2 herbergja íbúð.

3: Aðeins er gert ráð fyrir bílastæðum fyrir gesti og starfsmenn. Ákvörðun um fjölda hjólastæða tekur mið af fjölda starfsmanna.

*Viðmiðunarbíl fyrir lágmarksfjölda hjólastæða. Fjöldi hjólastæða er metinn út frá mismunandi þáttum, s.s. staðsetningu (miðsvæði eða úthverfi), nálægð við almenningssamgöngur, gæði hjólastígakerfis o.s.frv. Gera skal ráð fyrir að um 90% hjólastæða sé í læstu rými (langtímastæði) og að um 10% stæða sé staðsett nærri inngangi fyrir gesti (skammtímastæði).

Tafla 1 Kröfur um fjölda bíla- og hjólastæða fyrir íbúðarhúsnæði samkvæmt bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkur. (Reykjavíkurborg, 2019)

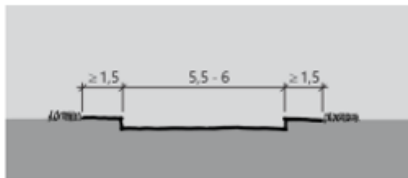
B.6 Boliggater/boligveger

I sentrumsomráðer vil boliggatene utformes som gater. Krav til bredder for fortau i bygater og kjørefelt er gitt i hhv kapittel B.3.1 og B.3.2.

I de ytre by- og tettstedsomráðene kan boliggatene/boligvegene utformes som overordnede eller øvrige boliggater/boligveger. De overordnede gatene/vegene har samlevegfunksjon, mens de øvrige gir adkomst til boliger.

Fortau i boliggater/boligveger bør ha bredde minimum 1,5 m. Gatene/vegene kan utformes med fortau (ensidig eller tosidig). Krav til linjeføring er gitt i kapittel B.2.

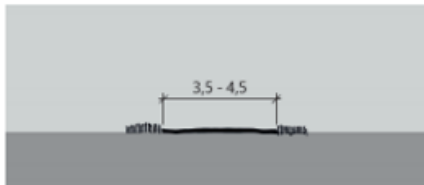
Overordnede boliggater/boligveger bør ha fartsgrense 30 eller 40 km/t. Overordnede boliggater/boligveger bør utformes med kjørebanebredde 5,5 – 6 m. Gater/veger der det går buss bør ha bredde 6 m.



Figur B.13: Overordnet boliggate/boligveg med fortau (mål i m)

Øvrige boliggater/boligveger bør utformes som blindveger eller sløyfer. Blindveger bør ikke være lengre enn 250 m, mens sløyfer kan ha lengde inntil 600 m. Snuplass bør anlegges i enden av vegen og utformes i samsvar med kapittel D.8.

Boliggatene/boligvegene utformes slik at lavt fartsnivå sikres. Øvrige boliggater/boliggater bør utformes med bredde 3,5 – 4,5 m.



Figur B.14: Øvrig boliggate/boligveg (mål i m)

Boliggater/boligveger bør ha stigning på maksimalt 8%.

Mynd 7.1 Úr handbók Norsku vegagerðarinnar um vega- og gatnahönnun (Statens vegvesen, 2019)