

Kynningarfundur um fyrirhugaðar skipulagsbreytingar í Kaupúni

16. desember 2015, kl. 09:00 í húsnæði Toyota að Kaupúni 6, Garðabæ

Mættir voru fulltrúar allra eigenda og leigjanda í Kaupúni.

Gunnar Einarsson bæjarstjóri og Arinbjörn Vilhjálmsson skipulagsstjóri kynntu fyrirhugaðar skipulagsbreytingar í Kaupúni sem nú eru í forkynningu og auglýstar sem vinnslutillögur til kynningar. Auk þess kynnti James Cheesemore áherslur og nálgun Costco í Kaupúni.

Tillögurnar eru aðgengilegar á vef Garðabæjar og frestur til að koma sjónarmiðum á framfæri er til 6. janúar 2016.

Eftirfarandi sjónarmið komu fram:

1. Með tilkomu Costco breytist notkun og útlit Kaupúns 3-7 verulega í það að vera stórt vöruhús með tilheyrandi útlitsbreytingum í stað smærri rekstrareininga. Því þurfi að bjóða betri merkingar fyrir þá sem eru innar í byggingunni. Mögulega kann líka að vera skynsamlegt að móta almennar reglur um skilti og merkingar í Kaupúninu.
2. Mikilvægt er að fyrirhuguð dælustöð við aðkomu að hverfinu verði að meginhluta niðurgráfin.
3. Mikilvægt er að gætt verði sérstaklega að útiliti og hönnun bensínstöðvar þar sem hún mun verða staðsett á mest áberandi stað í hverfinu. Gildir það sérstaklega um hönnun skyggis og landslagsmótunar umhverfis.
4. Sjónarmið komu fram um staðsetningu á dekkjaskiptingum hjá Costco og hvort umferðarhætta væri vegna vegna nálægðar við aðalinngang. Costco svaraði því til að allstaðar væri þetta fyrirkomulag hjá Costco, þetta væri tiltölulega lítil umferð og svo sæu starfsmenn Costco alltaf um slíkan akstur sem lágmarkaði verulega hættu á slysum. Á sömu forsendum komu fram sjónarmið hvort þetta myndi trufla umferð viðskiptavina milli Costco og Bónus.
5. Auk þess voru rædd ýmis sjónarmið s.s. torfbak á viðbyggingum, breytingar á bílastæðum, mögulegar breytingar fyrir framan Bónus og vörulager IKEA o.fl.

.jpg

Sent: Garðabæ, stjórn Rekstrarfélags Kaupúns og eigendum og leigutökum í Kaupúni.

Skipulagsnefnd Garðabæjar

bt. Arinbjörn Vilhjálmsson, skipulagsstjóri

Garðatorgi 7, Garðabæ

5. janúar 2016

Eftirfarandi er umsögn Rekstrarfélag Kaupþúns um þær vinnslutillögur sem nú eru til kynningar á breyttu skipulagi í Kaupþúni.

Tekið er undir þau sjónarmið sem komu fram í minnispunktum frá kynningarfundi fyrir eigendur og rekstraraðila í Kaupþúni þann 16. desember s.l. Um sjónarmið að rekstraraðilar innar í Kaupþúni 3 þurfi betri sýnileika á svæðinu þá teljum við best að gera ráð fyrir nýju skilti beint á móti S4 skiltinu sem Toyota notar. Jafnframt áformar Rekstrarfélagið að beita sér fyrir betri umferðarmerkingum innan svæðisins þegar Costco opnar.

Varðandi breytingar á aðalskipulagi þá teljum við að heildarbyggingarmagn nú þurfi að vera 80.000 m² í stað 73.000 m². Annarsvegar að m.v. óbreyttan fjölda bílastæða megi byggja ca 7.000 m² milligólf til viðbótar þeim fermetrum sem deiliskipulagstillögur ná nú til og hinsvegar er skynsamlegt að hafa borð fyrir báru í aðalskipulagi sem hér er þá gerð tillaga um að nemi 4.000 m².

Varðandi umferðargreiningu sem fylgir skipulagsgögnum þá teljum við skynsamlegt að uppfæra umferðargreiningu m.v. áætluð umsvif í Kaupþúni 1 og 3 og að á álagstíma geti umferð verið ca 30% meiri en í júní. Auk þess gerum við tillögu um að til vara verði útakstur frá Kaupþúni 2 heimilaður í gegnum lóð IKEA ef biðraðir myndast við akstur frá lóðinni um hringtorgið. Við teljum enn fremur að tilefni sé til að yfirfara hvort breytingar nú raski nokkuð forsendum um akstur um gatnamót Kaupþúns og Urriðaholtsstrætis og þar með aðgengi til og frá Reykjanesbraut.

Eftirfarandi er umsögn vegna tillagna um breytingar á deiliskipulagi:

Kafli 2. Forsendur og yfirlit yfir fyrirhugaðar breytingar

2.3. Kaupþún 3: Sjáum ekki að setningin „Liðka þarf kröfur um fjölda bílastæða....“ lýsi þessu rétt. Ekkert öðruvísi með þessa lóð en aðrar.

2.6. Ný lóð fyrir OR – T4: Við gerum tillögu um að skoðað verði hvort staðsetning dælulóðar geti verið nær Kaupþúni 2 til að minnka sjónræn áhrif og þörf á aðkomuvegi um óraskað land.

Kafli 4 Tillögur að breytingum á deiliskipulagi Kaupþúns

4.1 Yfirlit og nýtingarhlutfall: 69.014 m² er hærri tala en kemur fram á uppdrætti.

6.6.5 Framhlið bygginga: Er einhver þörf á að breyta kröfum um náttúruleg efni úr 7% í 5% ?

6.11 Meðhöndlun yfirborðsvatns: Við teljum ekki skynsamlegt að skilyrða nú tvær settjarnir á þessu stigi málsins. Að okkar mati eru settjarnir varalausn og óþarfi að skilyrða fyrirfram þörf á slíku. Eldri ákvæði eigi því að geta staðið óbreytt.

Lóð nr. 1

Uppdráttur: Við teljum að skoða megi betur fyrirkomulag viðbótarbílastæða, ofanvatnsrása og göngustígs og samræma það. Ennfremur veltum við fyrir okkur hvort skynsamlegt sé að bjóða fleiri valkosti með útakstur af lóðinni. Við mælum með því að lóðarhönnuðir Kaupþúns (Landslag c/o Þráinn Hauksson) verði falið að yfirfara þetta og jafnframt kanna hvort minnka megi það land sem tekið er undir bílastæði án þess að skerða fjölda bílastæða.

7.1.6 Bílastæði: Á uppdrætti eru skilgreind „græn stæði / opið svæði“ á sama hátt og gildir um stæði hjá IKEA og Toyota. Í gr. 4.4 er fjallað um notkun og frágang þessara svæða. Við teljum að slík tilvísun eigi ekki við s.s. um útivistar- og samkomusvæði og ennfremur sé skynsamlegt að skoða aðrar útfærslur. Við teljum betra að fella þessa tilvísun út og setja þess í stað ákvæði hér í gr. 7.1.6 að þessi stæði skuli hafa grasstein eða undirbyggðan grasbala og ekki megi nota þau nema sem varastæði þegar öll önnur stæði eru í notkun.

7.9.1 Þak: Betra að skilyrða að þak skuli vera gras, mosi eða lyngmói í stað „svo sem“. Mál er líka náttúrulegt efni.

7.1.10 Ásýnd frá Urriðaholtsstræti: Væri betra að segja „M.a. skal setja hornlugga.....“. Annars mætti skilja að nægjanlegt uppbrot væri með hornlugga til að uppfylla ákvæði um uppbrot og/eða gler.

Lóð nr. 3

7.2.3. Hæðir bygginga: Að skilgreina 190 m² svæði fyrir kæliraftra með 2,5 lofthæð umfram þakhæð mun hafa neikvæð áhrif á útlit hússins. Aðrar lausnir hljóta að vera í boði.

7.2.4 Þak: Sömu sjónarmið og með Kauptún 1, skilyrða gras, mosa eða lyngmóa í stað „svo sem“

Lóð nr. 2

Viðbót/uppdraáttur: Sett verði inn útfærsla um útakstur í gegnum lóð IKEA ef upp koma vandamál vegna blóðraða við hringtorgið.

7.5.9 Umhverfisfrágangur: Við höfum áhyggjur af því að orðalag hér sé ekki nægjanlega sterkt til að tryggja þau sjónarmið sem m.a. komu fram á kynningarfundinum þann 16. desember um útlit og ásýnd bensinstöðvar og niðurstaðan geti orðið hefðbundin bensinstöð sem taki ekki nægjanlega tillit til sérstöðu lóðarinnar. Til að forðast erfitt orðalag við að fanga þetta betur þá leggjum við til að kveðið verði á um að Rekstrarfélagið veiti umsögn áður en byggingaleyfi er gefið út.

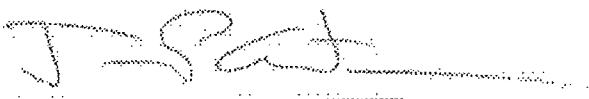
Lóð nr. 4 og 5

Uppdráttur: Við teljum ekki rétt að fella út af uppdrætti ákvæði um varastæði á græna svæðinu.

Lóð T4

Æskilegt að skilgreina nánar að að byggingin skuli felld inn í brekkuna frá Kaupþúni þannig að hæð suðurhlíðar skuli mæta sem best aðliggjandi landi. Ennfremur gerum við tillögu um að staðsetning verði yfirfarin og færð nær Kaupþúni 2 til að lánmarka sjónræn áhrif og vegagerð í óröskuðu landi.

f.h. Rekstrarfélags Kaupþúns



Jón Pálmi Guðmundsson, stjórnarformaður

From: Finnur Árnason [mailto:FA@Hagar.is]

Sent: 5. janúar 2016 14:26

To: Gunnar Einarsson <gunnar@gardabaer.is>

Cc: Guðmundur Marteinnsson <gummi.m@bonus.is>; Jón P. Guðmundsson (jpg@hof.is) <jpg@hof.is>

Subject: Athugasemdir vegna skipulags í Kaupþúni

Sæll Gunnar og gleðilegt ár

Takk fyrir fundinn um daginn.

Við viljum þakka fyrir góðan kynningarfund sem staðið var fyrir í Kaupþúni á dögunum og fulltrúar Bónus sóttu, þar sem hlutaðeigandi var gefinn kostur á að kynna sér breytingar á svæðinu og koma fram með athugasemdir. Bónus vill með þessum pósti koma formlega á framfæri athugasemdum sínum við fyrirhugaðar breytingar á skipulagi í Kaupþúni sbr. uppgefinn frest til athugasemda. Bónus fagnar komu Cosco til landsins og telur að spennandi tímar séu í vændum fyrir íslenska neytendur. Varðandi þá hönnun sem kynnt var á þessum fundi höfum við nokkrar ábendingar sem við teljum mikilvægt að koma formlega á framfæri til að tryggja hag viðskiptavina Bónus við þær framkvæmdir sem framundan eru. Hjalögð er mynd af áætluðu útliti hússins, sem kynnt var á fundinum og við m.a. gerum athugasemdir við.

1. Bónus er einn af frumbyggjum Kaupþúns og hefur rekið þar matvöruverslun frá því í ársbyrjun 2007. Að mati Bónus hefur vinna við nýtt skipulag í Kaupþúni ekki tekið tillit til þess að Bónus rekur nú þegar matvöruverslun í Kaupþúni og hyggst reka hana áfram.
2. Það er með öllu óásættanlegt að fyrirhugað sé að setja eitt stærsta hjólbarðaverkstæði landsins nánast í anddyri Bónus. Það fer engan vegin saman að reka matvöruverslun og dekkjaverkstæði eða bifreiðapjónustu í því samneyti sem nýtt skipulag gerir ráð fyrir. Bónus gerir alvarlega athugasemd við þennan þátt skipulagsins. Leigusamningur Bónus tiltekur sérstaklega að um „verslunarmiðstöð“ sé að ræða og ljóst að dekkjaverkstæði eða bifreiðapjónusta með þeim óþrifum og lykt sem slíkri starfsemi fylgir á ekki heima í „verslunarmiðstöð“ eða nánast í anddyri matvöruverslunar. Við undirritun leigusamnings við Bónus í Kaupþúni miðaði skipulag og leiguverð við umhverfisvænsta verslunarsvæði landsins. Þá má árétta þá hættu sem fylgir slíkri starfsemi fyrir starfsfólk og viðskiptavinum Bónus.
3. Auk þess kom fram í fyrsta sinn á kynningunni að fyrirhugað er að byggja forhýsi í nýrri verslun við hliðina á Bónus, sbr. mynd í meðfylgjandi skjali. Forhýsið er út fyrir núverandi byggingarreit, umfram það sem komið hefur fram áður og skyggir með öllu á verslun Bónus. Að mati Bónus er með öllu óásættanlegt að reynt sé að fela Bónus í hinu nýja skipulagi með því aukna byggingarmagn á þeim stað og í því magni sem meðfylgjandi mynd sýnir.
4. Bónus telur mikilvægt að huga vel að merkingum á svæðinu, þannig að þeir aðilar, sbr. Bónus fái þær merkingar á svæðinu sem eru nauðsynlegar. Á svæðinu verða mörg fyrirtæki og öll vilja koma sínum vörumerkjum á framfæri. Til að koma í veg fyrir óskipulag væri æskilegt að fyrirfram séu skilgreind svæði undir merkingar og að stærð á þeim flötum sem hver og einn notar séu fyrirfram ákveðin til að tryggja jafnræði.
5. Við tökum undir þá umræðu sem átti sér stað um umfang benstöðvarinnar, sem verður sú stærsta á landinu. Hæðarpunktur hennar skiptir máli til að tryggja sýnileika inn í hverfið. Þessi bygging mun hugsanlega líta út eins og „hlið“ inn í hverfið, þess vegna skiptir hönnun og umfang miklu máli fyrir þá aðila sem starfa á svæðinu.

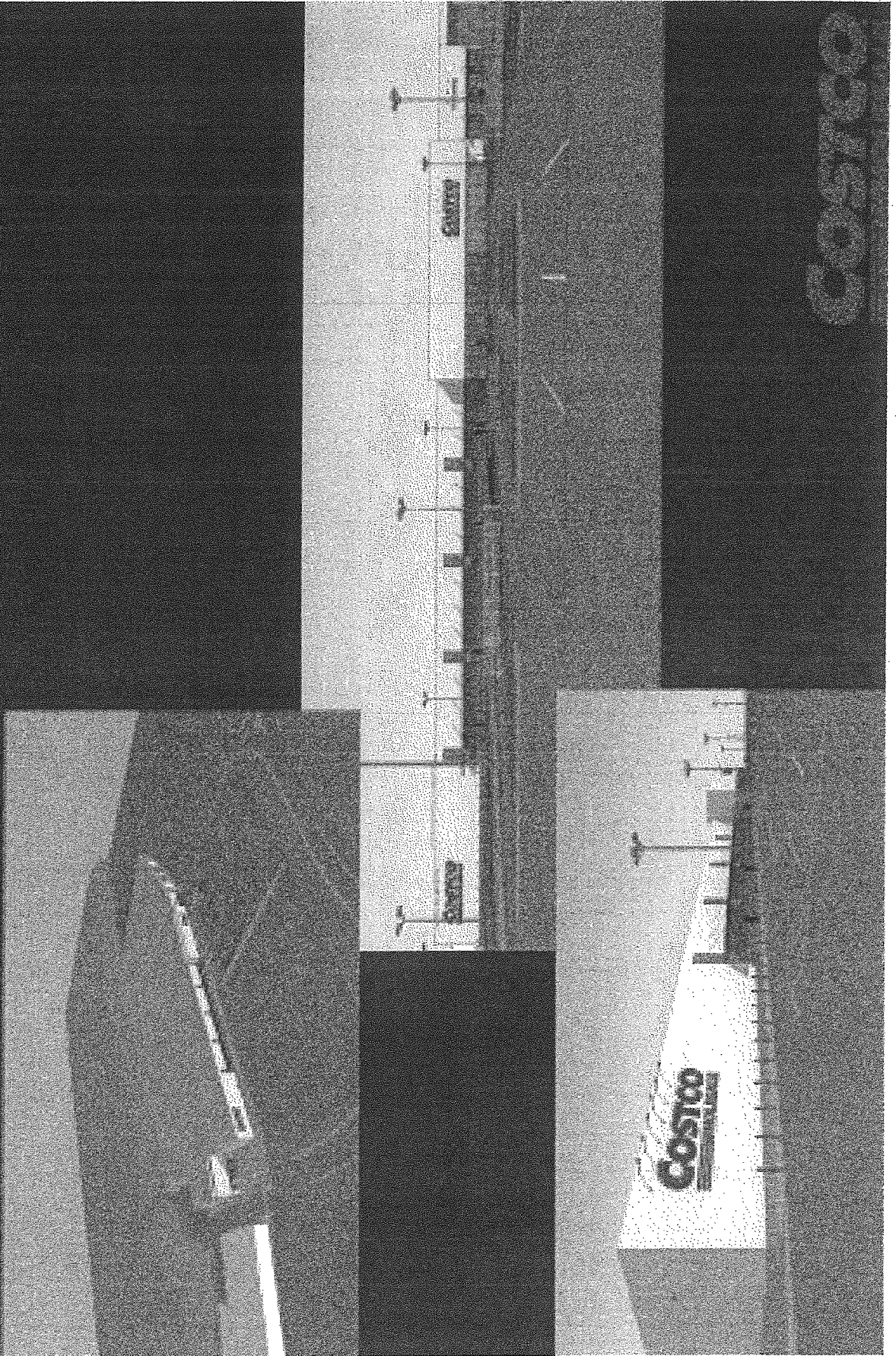
6. Bónus var upplýst um það eftirá, að Costco væri búð að fá fram breytingu á skipulagi á bílastæðum fyrir framan verslun Bónus í Kaptúni. Það er með öllu óskiljanlegt að ákvörðun um skipulagsbreytingar á bílastæðum Bónus sé tekin af verðandi keppinaut og Bónus ekki upplýst fyrirfram og formlega um væntanlegar skipulagsbreytingar. [...] ¹
7. Þá bentum við á að fyrirhuguð dælustöð OR væri best geymd neðanjarðar til að raska ekki enn frekar því hreina umhverfi sem hverfið á endurspegla.

Með von um góðar undirtektir og áframhaldandi gott samstarf.

bestu kveðjur,
Finnur Árnason

¹ Leiðrétting - setning tekin út að beiðni bréfitara

Proposed Warehouse Elevations



Arinbjörn Vilhjálmsson

From: Pálmi Randversson <randversson@gmail.com>
Sent: 28. desember 2015 11:17
To: Arinbjörn Vilhjálmsson
Subject: Costco bensínstöð

One: -1

Sæll Arinbjörn og gleðilega hátfé.

Mig langar að nefna nokkur atriði varðandi væntanlega bensínstöð Costco í Kaupási, skv. deiliskipulaginu sem er í kynningu hjá bænum

Hef þetta stutt og skorinort þar sem ábendingar á þessu stigi eru ekki opinberar og langar að sama skapi einfaldlega að koma þessum ábendingum á framfæri og frekar fá þitt álit á þeim og þannig bæjarins tilbaka.

Ég tel ekki þörf fyrir nýja bensínstöð í bænum eða á höfuðborgarsvæðinu. Fjöldi bensínstöðva í nágrenni Reykjavíkur og innan borgarinnar er gríðarlegur og fjöldi íbúa á hverja bensínstöð mun lægri en í nágrennalöndunum og löndum sem við viljum bera okkur saman við. Í nágrenni við Kaupþúnið eru fjölmargar bensínstöðvar, m.a. við Kaplakrika, Fjaðarkaup, Smáralind og í miðbæ Garðabæjar.

Að breyta skipulagi og skipta út lóð fyrir mögulegan veitingastað fyrir bensínstöð er ekki til þess fallið að auðga lífið í bænum eða gera hann meira aðlaðandi. Formaður borgarráðs, Björn Blöndal, segir í Fréttablaðinu í dag um beiðni Festa um að opna bensínstöðvar á lóðum Krónuverslana í Reykjavík:

„Flestir held ég fallist á það að fjölgun bensínstöðva bætir ákaflega lítilu við gæði borgarumhverfisins. Aðgengi að bensínstöðvum í Reykjavík er yfirdrifið og samkeppni hefur ekki sýnt sig til að breyta miklu um verðmyndun.“

<http://www.visir.is/villa-kronu-bensinstodvar-i-reykjavik-og-kopavogi-/article/2015151229276>

Reykjavíkurborg vill ekki fjölga bensínstöðvum heldur fækka þeim. Við erum á rangri leið að mínu mati ef við ætlum að bæta bensínstöð við í bænum okkar. Möguleg jarðvegsmengun, aukin umferð, ásjúnd bæjarins, slysaætta og fjölmörg önnur atriði ættu að verða til þess að við tökum slíka ákvörðun að mjög ígrunduðu máli.

Mín skoðun er sú að við eigum að setja kröfurnar hærra um þá þjónustu og starfsemi sem við viljum bjóða upp á í bænum okkar. Aðlaðandi fjölskylduveitingahús í Kaupúni t.d. í anda Sprengisands gæti gert góða hluti fyrir bæinn. Tengingar við göngu- og hjólastígakerfi bæjarins er mjög gott og sömuleiðis lega við helstu umferðaræð höfuðborgarsvæðisins. Þessu tækifæri ættum við ekki að glata til þess að koma fyrir nýrri bensínstöð sem engin þörf er fyrir.

Ég vona að þetta mál verði skoðað gaumgæfilega og að bæjarbúar verði hafðir með í ráðum við að velja hvers lags bæ við viljum þróa til framtíðar með ákvörðunum eins og þessari.

Kveðja,

Pálmi Freyr Randversson

Borgarhönnuður og íbúi í Hofslundi 13



MANNVIT

MAT Á ÁHRIFUM AUKINS BYGGINGARMAGNS Í KAPTÚNI Á UMFERÐ

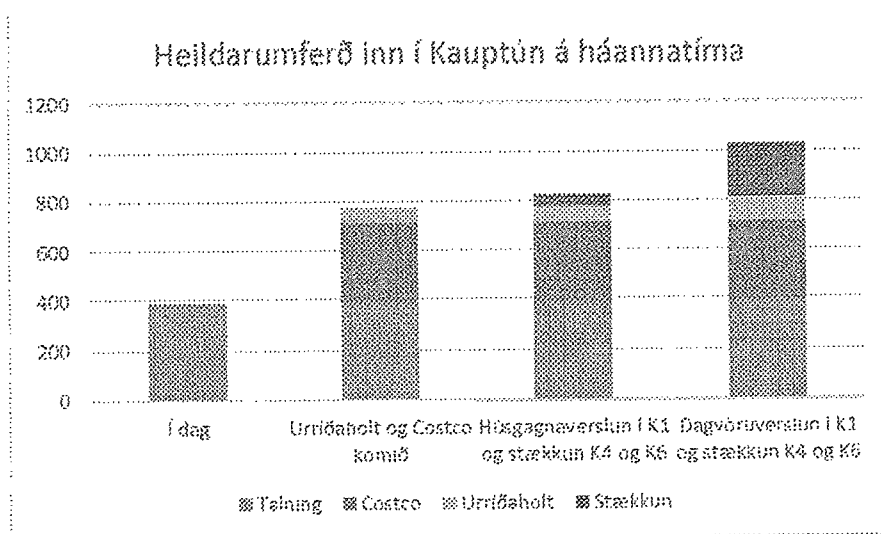
GREINARGERÐ UNNIN VEGNA TILLÖGU AÐ
BREYTINGU Á AÐALSKIPULAGI GARÐABÆJAR, HVAÐ
VARÐAR KAPTÚN

5. JANÚAR 2016

Samantekt og helstu niðurstöður

Vegna tillögu að auknu byggingarmagn á verslunar- og þjónustusvæðinu Kaupþúni í Garðabæ óskaði Garðabær eftir að Mannvít kannaði áhrif þess á umferðarmál. Í tillögu að aðalskipulagsbreytingu í Kaupþúni, sem kynnt hefur verið skv. 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga, er gert ráð fyrir að byggingarmagn á svæðinu verði aukið úr 61.200 m² í 73.000 m². Í þessari athugun er gert ráð fyrir að heildarbyggingarmagn í Kaupþúni aukist í 75 þús. m² með mismunandi forsendum um nýtingu viðbótar verslunarhúsnæðis. Athugunin miðar við að byggingarmagn að Kaupþúni 1 aukist úr 3.300 m² í 10.500 m² og að byggingarmagn að Kaupþúni 4-6 geti aukist um samtals 8 þús. m². Ákveðið var að skoða heildaráhrif aukinnar uppbyggingar á Kaupþúnssvæðinu þegar fyrirhuguð byggð ásamt atvinnustarfsemi verður risin í Urriðaholti og þegar verslun Costco ásamt bensínstöð verður komin í Kaupþún.

Umferðargreining bendir til að fjöldi bíla sem munu aka inn að Kaupþúni á háannatíma síðdegis á fimmtudegi verði um það bil tvöfalt meiri en í dag þegar verslun Costco verður komin og Urriðaholt er fullbyggt. Aukning byggingarmagns upp á alls um 14 þús. m² í Kaupþúni mun að öllum líkindum ekki hafa veruleg áhrif á umferðarmagn ef um er að ræða húsgagnaverslun eða -verslanir. Eðli starfsemi skiptir þar miklu máli, ef Kaupþúni 1 yrði t.d. breytt í dagvöruverslun á einhverjum tímapunkti mun umferðin aukast mun meira eins og sést á mynd að neðan.



Helstu niðurstöður umferðarhermunar á fjórum sviðmyndum eru þær að umferðarflæði um nyrðra hringtorg Kaupþúns verður í efri mörkum þess að vera ásættanlegt með tilkomu Costco og bensínstöðvar. Með frekari aukningu í umferð aukast tafir því verulega og biðraðir lengjast við hringtorgið. Sem mótvægisáðgerðir væri hægt að bæta við akrein við hringtorgið fyrir hægri beygju frá Kaupþúni 1-3 og út af svæðinu og hafa tvær akreinar alla leið til suðvesturs milli hringtorgs og ljósastýrðra gatnamóta við Urriðaholtsbraut. Með þeim framkvæmdum yrði umferðarflæði um hringtorg ásættanlegt þrátt fyrir aukið byggingarmagn ef gengið er út frá því að Kaupþún 1 verði húsgagnaverslun. Ef notkun á Kaupþúni 1 breytist hins vegar í starfsemi sem dregur að sér meiri umferð en húsgagnaverslun, t.d. dagvöruverslun, er hætt við því að grípa þurfi til frekari afkastaaukandi áðgerða sem erfiðara getur verið að framkvæma.

Með Kaupþún fullbyggt og Urriðaholtshverfið fullbyggt er líklegt að umferð á leið inn í Urriðaholtshverfið um Urriðaholtsstræti þurfi tvær akreinar í gegnum ljósastýrð gatnamót við Kaupþún. Hönnun götunnar virðist gera ráð fyrir þeirri breikkun.

Efnisyfirlit:

Samantekt og helstu niðurstöður	i
1. Inngangur	1
2. Forsendur umferðargreiningar	2
2.1 Umferð í dag	3
2.2 Umferðarmyndun vegna Costco Wholesale	3
2.3 Umferðarmyndun vegna uppbyggingar Urriðaholts	4
2.4 Umferðarmyndun vegna aukins byggingarmagns í Kaupúni	4
2.5 Heildarumferð inn í Kaupún á háannatíma	4
2.6 Aðferð	4
3. Útreikningar	5
3.1 Raðarmyndun og þjónustustig	5
Viðauki 1: Biðraðir skv. umferðarhermun	1

1. Inngangur

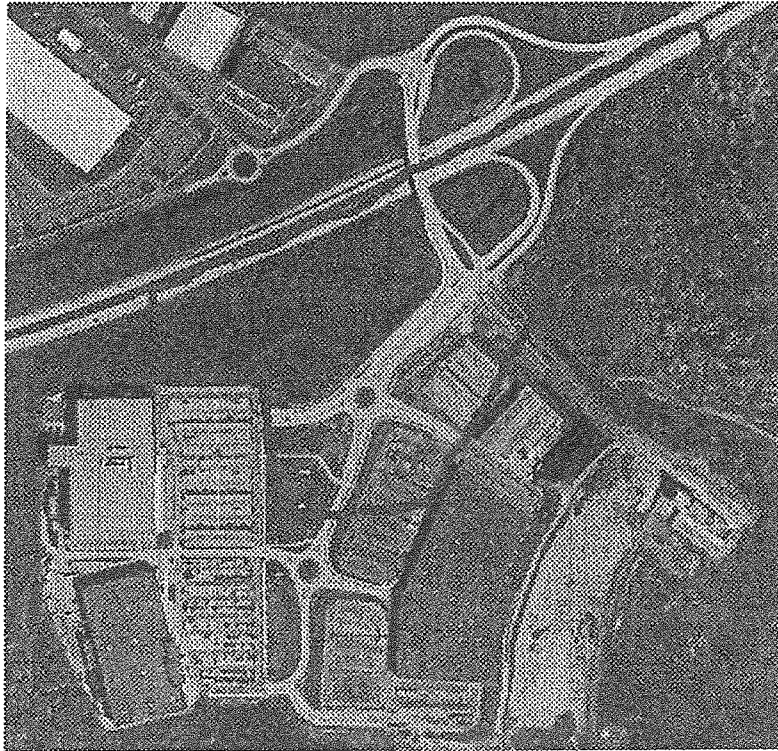
Vegna tillögu að auknu byggingarmagn á verslunar- og þjónustusvæðinu Kaupþúni í Garðabæ óskaði Garðabær eftir að Mannvit kannaði áhrif þess á umferðarmál.

Í tillögu að aðalskipulagsbreytingu í Kaupþúni, sem kynnt hefur verið skv. 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga, er gert ráð fyrir að byggingarmagn á svæðinu verði aukið úr 61.200 m² í 73.000 m². Í þessari athugun er gert ráð fyrir að heildarbyggingarmagn í Kaupþúni aukist í 75 þús. m² með mismunandi forsendum um nýtingu viðbótar verslunarhúsnæðis. Athuginin miðar við að byggingarmagn að Kaupþúni 1. aukist úr 3.300 m² í 10.500 m² og að byggingarmagn að Kaupþúni 4-6 geti aukist um samtals 8 þús. m². Ákveðið var að skoða heildaráhrif aukinnar uppbyggingar á Kaupþúnssvæðinu þegar fyrirhuguð byggð ásamt atvinnustarfsemi verður risin í Urriðaholti og þegar verslun Costco ásamt bensínstöð verður komin í Kaupþún.

Umferðarflæðið í dag er nokkuð greitt en vænta má talsverðra breytinga sem taka þarf tillit til. Fyrir það fyrsta er umtalsverður grænn tími á ljósaðstýrðum gatnamótum Kaupþúns og Urriðaholtsstrætis fyrir flæði umferðar að Kaupþúni. Þetta mun breytast þegar Urriðaholtið er fullbyggt því þá þarf að úthluta meiri grænum tíma á umferðarstraum um Urriðaholtsstræti að/frá Urriðaholtshverfi á kostnað græna tímans fyrir Kaupþún. Þær breytingar sem fyrirhugaðar eru vegna komu verslunarinnar Costco eru að nýjum armi verður bætt við hringtorg og hefur það áhrif á flæðið í hringtorginu. Annar veigamikill þáttur sem mun hafa áhrif er að nýting svæðisins mun breytast með tilkomu Costco sem, m.v. reynslutölur erlendis frá, laðar að sér talsvert meiri umferð en starfsemi sem er til staðar í Kaupþúni 3 í dag.

Tilgangur umferðargreiningar er að komast að því hvort hægt sé að bæta við byggingarmagn lóða í Kaupþúni án þess að auka flutningsgetu aðliggjandi gatnakerfis á háannatímum.

Með hliðsjón að þessu verður umferðarflæði um gatnakerfi frá Reykjanesbraut, um ljósaðstýrð gatnamót Kaupþúns og Urriðaholts ásamt nyrðra hringtorgi á Kaupþúnssvæðinu greint (sjá mynd 1).



Mynd 1) Afmörkun umferðargreiningar (sýnd með bláum lit)

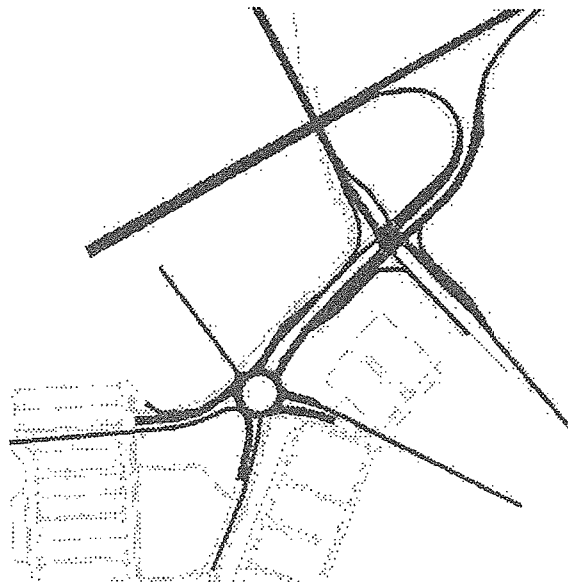
Umferð til og frá svæðinu var hermd í tölvulíkani til að gera grein fyrir eftirfarandi þáttum fyrir og eftir viðbót á byggingarmagni:

- Raðauppbýgging umferðar á svæðinu.
- Þjónustustig með tilliti til tafa á gatnamótum svæðisins.

Að verkefninu unnu Albert Skarphéðinsson og Þorsteinn R. Hermannsson, verkfræðingar hjá Mannvít.

2. Forsendur umferðargreiningar

Afmörkun umferðargreiningar er gatnakerfi frá Reykjanesbraut um ljósastýrð gatnamót Kaupþúns og Urriðaholts ásamt nyrðra hringtorgi á Kaupþúnssvæðinu. Greint var flæði umferðar á háannatíma síðdegis á fimmtudegi. Talið er að það verði háannatími vikunnar þegar Urriðaholt og Kaupþún er full byggt. Tengistútar að fyrirhugaðri bensínstöð verða frá nyrðri akrein að Kaupþúni 4 (IKEA) og útakstur verður um fimmta arm fyrsta hringtorgs á svæðinu (sjá mynd 2 úr hermilíkani).



Mynd 2) Gatnakerfi Kaupþúns með fyrirhugaðri breytingu vegna bensínstöðvar Costco

Hringtorgið er hermt sem tveggja akreina hringtorg með fimm arma og fer öll umferð að og frá verslunum svæðisins um það. Gata frá ljósastýrðum gatnamótum að hringtorgi er hermd sem ein akrein að hluta þar sem ekki eru merktar aðskildar akreinar alla leið í dag. Fasaplan ljósastýrðra gatnamóta er áætlað út frá umferðarflæði þegar Urriðaholt verður fullbyggt.

2.1 Umferð í dag

Til að kanna aðstæður í dag var framkvæmd umferðartölning á ljósastýrðum gatnamótum Kaupþúns og Urriðaholtstraetis fimmtudaginn 3. desember á háannatíma síðdegis. Áður hafði umferð um hringtorgið verið talin vorið 2015 vegna greiningar á umferð að/frá bensínstöð Costco. Umferð um hringtorgið var svo sköluð til útfrá nýrri tölningu á umferðarstraumum milli hringtorgs og ljósastýrðra gatnamóta. Hámarksklukkustund reyndist vera milli 16:20 og 17:20 en þá ók 391 bíll inn að Kaupþúni og 451 út.

Í eftirfarandi undirköflum verður forsendum fyrir umferðarmyndun nýrrar umferðar til Urriðaholts, Costco og viðbótar vegna tillögu að breyttu skipulagi lýst.

2.2 Umferðarmyndun vegna Costco Wholesale

Sem forsenda fyrir umferðarmyndun vegna verslunar og bensínstöðvar Costco var notast við meðaltöl úr tölningum framkvæmdum við sambærilegar verslanir Costco í Kanada. Samkvæmt því er áætlað að heildarumferðin til verslunar og bensínstöðvar verði 478 bílferðir eða samtals 955 bílar til og frá á hámarksklukkustund. Af þeim er áætlað að 170 bílar fari um bensínstöðina en það jafngildir 80-100% nýtingu á afgreiðsludælum á þessari klukkustund og að hver afgreiðsla vari í 5-6 mínútur. Reynslutölur erlendis gera ráð fyrir að 35% af umferð sem tilheyrir bensínstöðinni séu ferðir sem koma frá eða ætli sér til verslunar Costco (um 60 bílar). Þar sem nú þegar er starfsemi í Kaupþúni 3, byggingu sem Costco mun nýta, með tilheyrandi umferðarmyndun og þar sem hluti umferðar sem tilheyrir IKEA mun líklega nota bensínstöðina verður ekki öll umferð vegna Costco viðbót við núverandi umferð. Til að leiðrétta fyrir þessu er áætluð umferðarmyndun Costco minnkuð. Út frá þessum forsendum er ný umferð inn á svæðið áætluð 323 ferðir eða 646 bílar/klst. Það má því búast við að verslun Costco ásamt bensínstöð auki umferð verulega, hún nánast tvöfaldist frá því sem er í dag.

2.3 Umferðarmyndun vegna uppbyggingar Urriðaholts

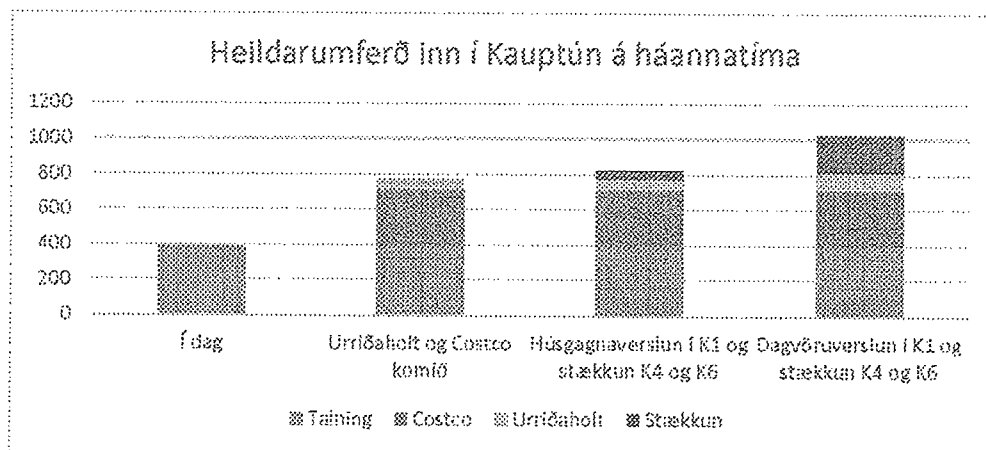
Umferðarmyndun fyrir byggð í Urriðaholti er áætluð út frá bandarískum reynslutölum (e. Trip Generation Handbook). Útreikningur gaf að 651 bíl muni aka inn í hverfið á háannatíma síðdegis og 616 úr hverfinu eða samtals 1.266 bílar/klst. Til samanburðar sýnir umferðarspá sem gerð var fyrir svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 um 12-13 þúsund bíla/sólarhring á Urriðaholtsstræti. Algengt er að háannatími síðdegis sé 8-10% af sólarhringsumferðinni sem rímar vel við þessa umferðarmyndun sem fæst með bandarískum reynslutölum. Af þessari umferð er gert ráð fyrir að 10-15% muni koma við í Kaupþúni á leið sinni í hverfið til að sækja þjónustu (taka eldsneyti eða versla).

2.4 Umferðarmyndun vegna aukins byggingarmagns í Kaupþúni

Skoðaðar eru tvær sviðsmyndir vegna aukins byggingarmagns. Fyrri sviðsmyndin gerir ráð fyrir að byggingarmagn Kaupþúns 1 aukist úr 3.300 m² upp í 9.000 m² og notkun breytist frá því að vera bílaumboð í dag yfir í það að vera húsgagnaverslun í öllu rýminu. Seinni sviðsmyndin gerir ráð fyrir sömu stækkun í Kaupþúni 1 en að þar verði dagvöruverslun. Í báðum sviðsmyndum er gert ráð fyrir að Kaupþún 4-6 stækki um um 8000 m² t.d. með milligólf í núverandi byggingar. Umferðarmyndun fyrir fyrri sviðsmyndina er áætluð út frá bandarískum reynslutölum sem gefa viðbótarumferð upp á 96 bíla/klst. inn og út af svæðinu á háannatíma. Fyrir seinni sviðsmyndina er notuð sama umferðarmyndun á fermetra og fyrir Costco sem gefur viðbótar umferð upp á 196 bíla/klst. fyrir Kaupþún 1. Sama forsenda er notuð fyrir auknu byggingarmagni (húsgagnaverslun) á öðrum lóðum og í fyrri sviðsmyndinni sem gefur viðbótarumferð upp á 23 bíla/klst. Til viðbótar er gert ráð fyrir 15% af umferð til og frá byggð í Urriðaholti korni inn á svæðið til að sækja sér þjónustu samanborið við 10% í fyrri sviðsmyndinni.

2.5 Heildarumferð inn í Kaupþún á háannatíma

Til að setja þessa umferðarmyndun í samhengi er tekinn saman á eftirfarandi stöplariti áætlaður fjöldi bíla sem munu aka inn að Kaupþúni á háannatíma síðdegis. Aukning byggingarmagns upp á alls um 14 þús. m² í Kaupþúni mun að öllum líkindum ekki hafa veruleg áhrif á umferðarmagn ef um er að ræða húsgagnaverslun eða -verslanir. Eðli starfsemi skiptir þar miklu máli, ef Kaupþúni 1 yrði t.d. breytt í dagvöruverslun á einhverjum tímapiðki mun umferðin aukast mun meira eins og sést á mynd að neðan.



Mynd 3) Áætluð umferð inn í Kaupþún á háannatíma síðdegis á fimmtudegi

2.6 Aðferð

Við greiningu á umferð var notast við umferðarhermunarhugbúnaðinn „TransModeler“. Hugbúnaðurinn hermir umferð með því að líkja eftir dæmigerðu aksturslagi bílstjóra. Hugbúnaðurinn áætlar hversu miklar raðir myndast við gatnamót og reiknar ferðatíma á hvern bíl. Til þess að auka gæði hermunar var

hún framkvæmd fimm sinnum með mismunandi slémbitölum. Með mismunandi slémbitölum er gert ráð fyrir að umferð dreifist aldrei eins á arma gatnamótanna og líkt í raunveruleikanum þá er dagamunur á umferð. Með þessu er leitast við að finna hugsanlega veikleika gatnamóta. Meðallengd raða, hámarks lengd raða og meðaltafir eru svo reiknaðar út frá öllum hermunum.

3. Útreikningar

Framkvæmd var umferðarhermun fyrir fjórar sviðsmyndir;

- Fyrsta hermúin, sviðsmynd 1, er á umferð þegar Costco hefur verið opnuð og Urriðaholt er fullbyggt en án aukins byggingarmagns í Kaupþúni.
- Í annarri hermú, sviðsmynd 2, er byggingarmagn aukið um 14 þús. m² í Kaupþúni og gengið út frá að það verði húsgagnaverslun í Kaupþúni 1.
- Í sviðsmynd 3 er akrein bætt við frá bílastæðum Kaupþúns 1 og 3 umferð í hægri beygju veitt framhjá hringtorgi. Einnig er akrein til suðvesturs bætt við frá ljósastýrðum gatnamótum að hringtorgi. Með þessu verður Kaupþún milli hringtorgs og Urriðaholtsstrætis tvær akreinar í hvora átt alla leið.
- Sviðsmynd 4 er eins og 3 en Kaupþún 1 er þar nýtt sem dagvöruverslun í stað húsgagnaverslunar.

Helstu niðurstöðum hermunar er lýst bæði með lengd bíðraða við gatnamót og sem tafatíma (þjónustustig). Eins og er lýst í kafla 2.6 þá er hermú framkvæmd fimm sinnum en það má líkja því við að skoðaðir eru fimm mismunandi fimmtudagar en flæði getur verið mismunandi þó svo að heildarfjöldi bíla á klukkustund sé sá sami. Raðir eru mældar sem meðalröð og hámarksröð. Þegar átt er við meðalröð er meðaltal af raðalengdum tekið allan háannatímann á fimm dögum eða samtals fimm klukkustundir. Hámarksröð er lengsta röð sem mæld er einhvern tíma á þessum fimm dögum. Við útreikning á töfum og þjónustustigi er notast við aðferðarfræði Highway Capacity Manual. Þjónustustig er nokkurs konar einkunn frá A til F út frá reiknuðum meðaltöfum. A - B jafngilda 0-20 sekúnda meðaltöf allra ökutækja sem fara um gatnamót, C-D jafngilda 21-55 sekúnda meðaltöf. Þjónustustig E þýðir að tafir eru að meðaltali 55-80 sek/ökutæki sem almennt er ekki talið ásættanlegt nema í undantekningatilfellum. Þjónustustig F jafngildir töfum yfir 80 sek/ökutæki og umferð er þá meiri en flutningsgeta gatnamóta.

Í viðauka 1 er samantekt á meðal- og hámarksröðum í öllum sviðsmyndum.

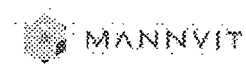
3.1 Raðamyndun og þjónustustig

Samkvæmt umferðarhermun virðist helsta raðamyndunin verða á þremur stöðum á annatímum síðdegis:

- Við hringtorg, umferð á leið út af bílastæði Kaupþúns 1 og 3.
- Við hringtorg, umferð á leið inn á svæðið (Kaupþún 1-6).
- Við ljósastýrð gatnamót, umferð á leið í Urriðaholt.

Á armi hringtorgs sem kemur frá bílastæði Kaupþúns 1 og 3 má búast við að umferð aukist talsvert þegar Costco opnar. Raðamyndun verður líka mikil í umferð inn á svæðið við hringtorg. Einnig eru miklar raðamyndanir á við ljósastýrð gatnamót fyrir umferð sem ætlar sér beint yfir í Urriðaholt. Þessi raðamyndun umferðar á leið í Urriðaholt er líkleg til að tefja (blokkera) umferð sem ætlar í Kaupþún á sama tíma.

Með viðbótar umferð á armi hringtorgs sem snýr að Kaupþúni 1 og 3 sem verður til með auknu byggingarmagni í Kaupþúni 1 eykst raðamyndun talsvert (sviðsmynd 2). Þetta gefur til kynna að armurinn sé nálægt hámarksflutningsgetu þegar Costco flytur inn (sviðsmynd 1). Það má einnig túlka út frá þjónustustigi hringtorgsins en einkunnin færist úr því að vera D þegar Costco er komið en með lítilli viðbót lækkar þjónustustig hringtorgsins í E (sjá töflu 1 hér að neðan). Sem mótvægisáðgerð við þessu væri hægt að bæta við akrein fyrir umferð sem ætlar sér út af svæðinu, byggja framhjálaup fyrir umferð



Í hægri beygju (sjá raðamyndun á armi í viðauka 1). Það framhjáhlaup færir þjónustustig hringtorgsins upp í C/D. Þessi aðgerð myndi einnig bæta flæði í hringtorginu þar sem stærsti straumur þessa arms fer ekki inn í hringtorgið og væri til bóta óháð því hvort bætt verði við byggingarmagni í Kaupúni 1. Ef nýtingu Kaupúns 1 yrði breytt í dagvöruverslun (sviðsmynd 3) mun umferð um þennan arm verða það mikil að erfitt verði að koma í veg fyrir mikla raðamyndun þó framhjáhlaup komi til sögunnar. Þjónustustigið fer niður í E og jafnvel F í einhverjum tilfellum.

Í umferð inn á svæðið verður talsverð raðamyndun við hringtorgið í öllum sviðsmyndum sem gefur til kynna að gata milli ljósaðstýrðra gatnamóta og hringtorgs sé nærri burðargetu sinni. Prófað var í sviðsmyndum 2 og 3 að framlengja akrein að ljósagatnamótum svo umferð sem kemur yfir Reykjanesbrautina og önnur umferð fléttist betur áður en hún kemur að hringtorgi. Þessi aðgerð hafði ekki teljandi áhrif á raðamyndunina. Vert er samt að nefna að flæðið að arminum skerðist að einhverju leiti þegar raðamyndun norður eftir á ljósagatnamótunum heftir för þeirra sem ætla sér inn á akreinina. Þessi aðgerð væri ekki dýr þar sem gatan er nokkuð breið í dag og líklega þarf einungis að mála akreinarnar.

Skoða þarf frekari aðgerðir til að minnka raðamyndun á ljósaðstýrðum gatnamótum Kaupúns og Urriðaholtsstrætis á síðari stigum en á loftmynd sést að líklega er tiltölulega auðvelt að breikka Urriðaholtsstræti við gatnamótin í 2 akreinar fyrir umferð inn í hverfið ef þörf krefur.

Tafla 1) Þjónustustig gatnamóta

Niðurstæður	Hringtorg	Ljósagatnamót
Í dag	A	A
Sviðsmynd 1: Urriðaholt og Costco komið	D	C (D)
Sviðsmynd 2: Húsgagnaverslun í Kaupúni 1	E	C (D)
Sviðsmynd 3: Húsgagnaverslun í K1 & aukaakreinar	C (D)	C (D)
Sviðsmynd 4: Dagvöruverslun í K1 og aukaakreinar	E (D-F)	C (E)

Viðauki 1: Biðraðir skv. umferðarhermun

