



Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Garðabæjar 2004 - 2016

KAUPTÚN Í URRÍÐAHOLTI

Skipulagsgreinargerð og umhverfisskýrsla

sbr. 1. mgr. 36. gr. skipulagslaga nr. 123/2010
og 6. gr. laga um umhverfismat áætlana nr. 105/2006

Tilkynning

sbr. 2. mgr. 6. gr. lag um mat á umhverfisáhrifum

Vinnslutillaga til kynningar

sbr. afgreiðslu bæjarstjórnar Garðabæjar 3.12.2015

Útgáfa dags. 9.12.2015



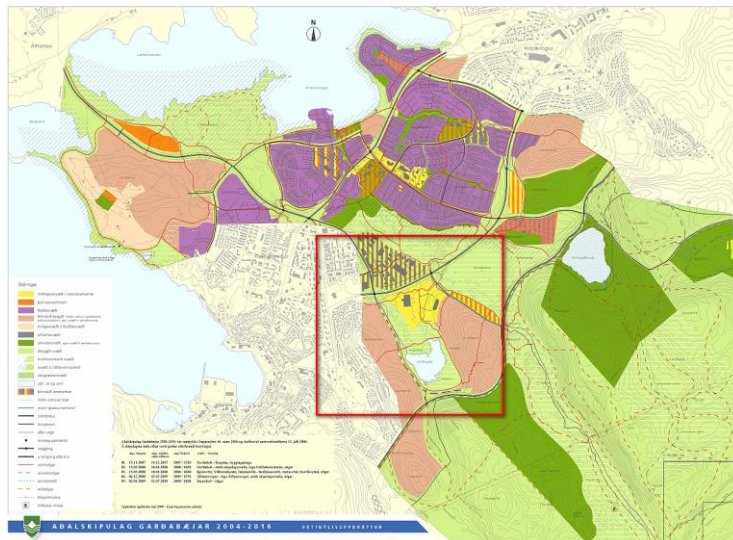
GARÐABÆR

ATA

1. INNGANGUR

1.1 TILDRÖG OG UPPBYGGING TILLÖGUNNAR

Hér eru settar fram tillögur að breytingum á Aðalskipulagi Garðabæjar 2004-2016 að því er tekur til Kaupþúns í Urriðaholti. Í samræmi við stefnu aðalskipulagsins hefur þar byggst upp öflug verslunarstarfsemi, í fáum, stórum sérhönnuðum byggingum, sem þjónar viðskiptavinum af öllu höfuðborgarsvæðinu og víðar.



Mynd 1. Aðalskipulag Garðabæjar 2004 - 2016. Rauði ramminn sýnir staðsetningu verslunar- og þjónustusvæðisins Kaupþúns (gulur flötur) og samhengi þess við nærliggjandi svæði.

Eftir því sem verslunarsvæðið í Kaupþúni hefur fest sig í sessi hefur áhugi vaxið á nýtingu þess og eru hér því lagðar til breytingar á aðalskipulagi til þess að auka nýtingarmöguleika og veita möguleika á öflugri verslunarstarfsemi. Breytingarnar felast fyrst og fremst í auknu byggingarmagni vegna fyrirhugaðs reksturs á lóð nr. 1 og til að skapa svigrúm til þróunar til framtíðar. Ennfremur er lagt til að bílastæðakröfur verði ákveðnar í deiliskipulagi en ekki aðalskipulagi en þær voru upphaflega settar áður en búið var að vinna deiliskipulag af svæðinu. Ekki er gert ráð fyrir að meginrættir í skipulagi svæðisins eða yfirbragð þess breytist verulega, en gerð er grein fyrir stefnu gildandi aðalskipulags í 2. kafla.

Samhliða tillögunni er kynnt tillaga að breytingum á deiliskipulagi Kaupþúns, sjá 3. kafla. Í tillögunni eru lagðar til breytingar á byggingarmagni og kröfum um bílastæði, auk þess sem gerðar eru nokkrar lagfæringar til að samræma aðalskipulag við deiliskipulagsbreytingar sem þegar hafa átt sér stað, sjá 4. kafla. Tillagan fellur undir lög um umhverfismat áætlana. Því fylgir hér með umhverfisskýrsla skv. þeim lögum og er aðferðum við matið lýst í 5. kafla en forsendum og áhrifum breytinganna er lýst í kafla 5.3. Aftast er heimildaskrá.

1.2 MÁLSMEÐFERÐ

Breytingatillagan er unnin á grundvelli 1. mgr. 36. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 sem segir að fara skuli með breytingu á gildandi aðalskipulagi eins og um gerð aðalskipulags sé að ræða, sbr. 30. gr. laganna. Í samræmi við þá lagagrein er málsmeðferðin þessi:

1. Unnin var verkefnislýsing fyrir breytingu á Aðalskipulagi Garðabæjar 2004 - 2016 og Deiliskipulagi Kauptúns, sbr. 1. mgr. 30. gr. og 1. mgr. 40. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og 2. mgr. 6. gr. laga um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Þar var gerð grein fyrir áherslum við skipulagsgerðina, forsendum, fyrirbyggjandi stefnu, skipulagsferli, kynningu og samráði. Lýsingin var afgreidd í bæjarstjórn Garðabæjar þann 15.10.2015. Lýsingin var einnig send til Skipulagsstofnunar til umsagnar og til Heilbrigðiseftirlits, Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis, Vegagerðarinnar, Umhverfisstofnunar, aðliggjandi sveitarfélaga og Samtak sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, sbr. erindi Garðabæjar, dags. 16.10.2015. Auk þess var hún send til Rekstrarfélags Kauptúns. Skipulagsstofnun afgreiddi lýsinguna með umsögn dags. 4.11.2015. Lýsingin var kynnt fyrir almenningi með auglýsingu í dagblöðum, Garðapóstinum og á vef Garðabæjar. Ábending barst f.h. Urriðaholts ehf. þar sem bent var á að gæta þyrfti að götumynd Urriðaholtsstrætis ef áformað væri að byggja út í lóðarmörk Kauptúns 1 til norðausturs. Ekki bárust aðrar ábendingar eða athugasemdir.
2. Breytingartillaga þessi, á vinnslustigi, verður tekin til umfjöllunar í skipulagsnefnd þann 26.11.2015. Í kjölfarið verður hún kynnt íbúum Garðabæjar og öðrum hagsmunaaðilum samtímis tillögu að breytingu á deiliskipulagi í Kauptúni. Tillögurnar munu liggja frammi á bæjarskrifstofum Garðabæjar og á opnu húsi. Kynningin verður auglýst í dagblöðum, Garðapóstinum og á vef Garðabæjar. Tillögurnar verða jafnframt sendar til eftirfarandi umsagnaraðila til umsagnar og óskað umsagnar innan tveggja vikna: Heilbrigðiseftirlits, Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis, Vegagerðarinnar, Umhverfisstofnunar, aðliggjandi sveitarfélaga og Samtak sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Urriðaholts ehf. og Rekstrarfélags Kauptúns.
3. Að lokinni kynningu verður breytingartillagan lögð fyrir sveitarstjórn til afgreiðslu og síðan send Skipulagsstofnun til athugunar.
4. Breytingatillagan verður síðan auglýst í dagblöðum, Garðapóstinum, á vef Garðabæjar og í Lögbirtingablaðinu. Tillagan mun liggja frammi hjá Skipulagsstofnun og á skrifstofu Garðabæjar og einnig verða aðgengileg á vef bæjarins, í 6 vikur.
5. Að 6 vikna athugasemdafresti loknum mun skipulagsnefnd og síðan bæjarstjórn taka tillöguna fyrir og taka afstöðu til athugasemda sem kunna að hafa borist.
6. Að lokinni samþykkt bæjarstjórnar verður tillagan send til Skipulagsstofnunar til lokaafgreiðslu, ásamt athugasemdum og umsögn sveitarstjórnar um þær. Einnig munu þeir aðilar sem gerðu athugasemdir fá afgreiðslu og umsögn sveitarstjórnar senda og niðurstaðan verður auglýst.
7. Aðalskipulagsbreytingin tekur gildi þegar Skipulagsstofnun hefur staðfest hana og birt auglýsingu þar um í B-deild Stjórnartíðinda.

2. GILDANDI AÐALSKIPULAG

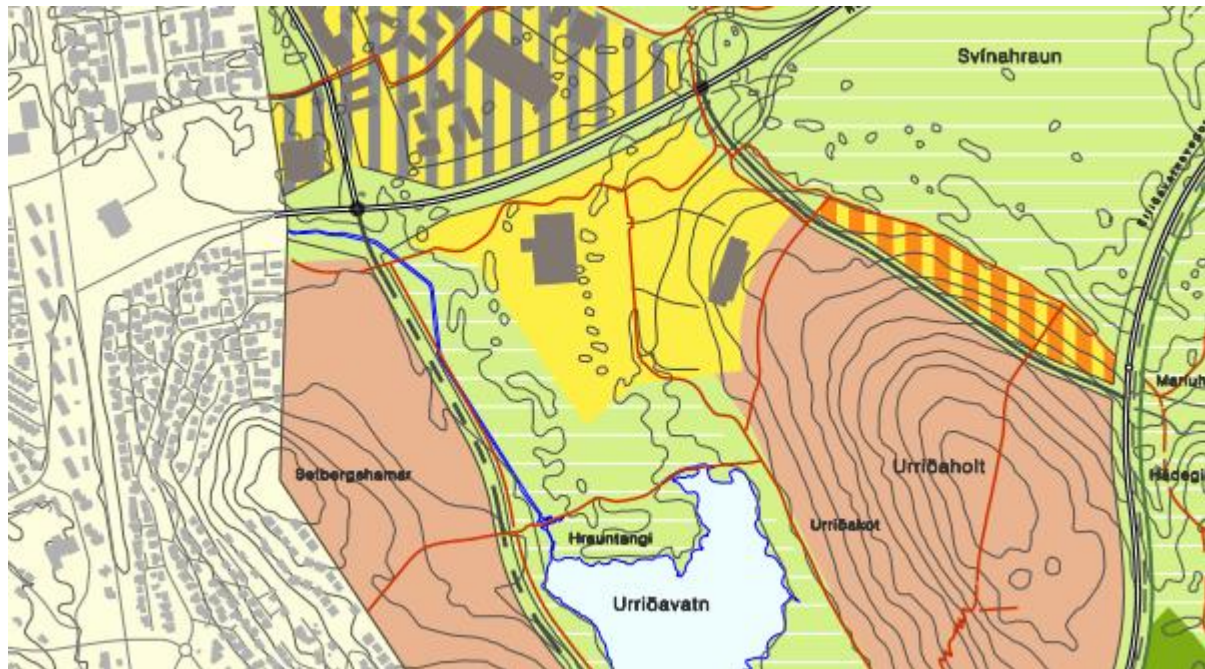
2.1 STAÐA AÐALSKIPULAGS

Í Aðalskipulag Garðabæjar 2004-2016 kemur fram að breyting sem gerð var á fyrra aðalskipulagi (1995-2015) vegna Kauptúns og Urriðaholts, sé hluti af aðalskipulagsáætluninni. Sú breyting var samþykkt í bæjarstjórn 4.5.2005 og staðfest af umhverfisráðherra 22.6.2005. Þessi breytingartillaga byggir því á þeirri greinargerð (sem ber heitið: Aðalskipulag Garðabæjar 1995 – 2015. Breyting í Urriðaholti) auk sjálfrar aðalskipulagsgreinargerðarinnar. Ennfremur er byggt á tveimur breytingum sem gerðar hafa verið á Aðalskipulagi Garðabæjar 2004-2016 og varða Kauptún og Urriðaholt:

Breyting í Kaupþúni, Urriðaholti, samþ. af bæjarstjórn Garðabæjar 15.11.2007 og staðfest af umhverfisráðherra 19.12.2007. Að því er snýr að Kaupþúni varðaði breytingin byggingarmagn og nýtingarhlutfall í Kaupþúni.

Breyting í Urriðaholti, samþ. af bæjarstjórn Garðabæjar 15.5.2008 og staðfest af umhverfisráðherra 18.6.2008. Að því er snýr að Kaupþúni varðaði breytingin breidd helgunarsvæðis Urriðaholtsstrætis.

Endurskoðun aðalskipulags Garðabæjar er yfirstandandi en ekki er búist við að henni verði lokið á næstu mánuðum. Til að bregðast við óskum rekstraraðila í Kaupþúni er þessi tillaga að aðalskipulagsbreytingu lögð fram svo að fyrirhuguð uppbygging og rekstur megi hefjast sem fyrst.



Mynd 2. Hluti af þéttbýlisupprætti Aðalskipulags Garðabæjar 2004 - 2016, Verslunar- og þjónustusvæðið Kaupþún (U-1) er gulur flötur norðan Urriðavatns. Ofan hans til austurs er blönduð byggð í Urriðaholti (U-3).

2.2 STEFNA OG ÁKVÆÐI UM KAUPÞÚN

Eftirfarandi stefna og skilmálar sem varða breytingartillöguna gilda fyrir Kaupþún skv. aðalskipulagsgreinargerð (sbr. kafla 2.2 bls. 31):

- Á svæðinu er gert ráð fyrir stórum sérvæðum.
- Lögð er áhersla á að byggingar á athafna- og iðnaðarsvæðum verði vandaðar og fallegar og verður stuðlað að því með ákvæðum í skipulagsskilmálum.

Samkvæmt kafla 3.1 í greinargerð aðalskipulagsbreytingar, staðf. 22.6.2005 gildir eftirfarandi, með síðari breytingum:

- Svæðið U-1 er 26,3 ha skv. afmörkun landnotkunarreitsins verslunar- og þjónustusvæði á aðalskipulagsupprætti en gildandi deiliskipulag Kaupþúns, með breytingu samþykktri 7.2.2008, nær lítilliga inn á svæði fyrir blandaða byggð austast á mörkum í Urriðaholti (svæði U-3). Deiliskipulagssvæði gildandi deiliskipulags er því stærra eða 27,5 ha.
- Svæðið er skilgreint sem blönduð byggð; verslunar- og þjónustusvæði.
- Á svæðinu er gert ráð fyrir verslunarhúsnæði að grunnfleti allt að 61.200 m² samtals í fáum en stórum sérhönnuðum byggingum fyrir verslanir, sbr. breytingu staðf. 19.12.2007.

- Nýtingarhlutfall á svæðinu verði 0,23 (m.v. 27,5 ha heildarstærð Kaupþúns skv. deiliskipulagi), sbr. aðalskipulagsbreytingu staðf. 19.12.2007.
- Gert er ráð fyrir allt að einu bílastæði fyrir hverja 20 m² verslunarrýmis og aldrei minna en einu fyrir hverja 23 m².
- Lögð verði áhersla á að vandað verði til bygginga í Kaupþúninu og að við frágang þeirra verði að hluta notast við náttúruleg efni í klæðningu.
- Ekki er gert ráð fyrir neinni íbúðarbyggð á svæðinu.

3. TENGLI VIÐ AÐRAR SKIPULAGSÁÆTLANIR

3.1 DEILISKIPULAG KAUPÞÚNS OG ÁORÐNAR BREYTINGAR Á ÞVÍ

Í gildi er „deiliskipulag Kaupþúns, verslunar- og þjónustusvæði í Urriðaholti Garðabæ“ upphaflega samþykkt 28.6.2005, með síðari breytingum sem listaðar eru í tillögu að deiliskipulagsbreytingu sem er auglýst samhliða þessari aðalskipulagsbreytingu. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir stórum, stökum byggingum og lögð áhersla á að tengja vel saman hið byggða og náttúrulega umhverfi til að skapa aðlaðandi umgjörð fyrir verslun á svæðinu. Þessu er fylgt eftir með landslagsmótun, sjálfbærum ofanvatnslausnum, aðlögun bygginga að landi og með skilyrðum um efnisval og ásýnd bygginga. Jafnframt er lögð áhersla á að rask á hrauni sé sem minnst og að útsýni og aðgengi að hraunjaðri og Urriðavatni sé tryggt. Á sama tíma er leitast við að taka tillit til þarfa stórverslana, svo þær geti þrífist vel á svæðinu. Starfsemi í Kaupþúni er ætlað að daga að viðskiptavinum af öllu höfuðborgarsvæðinu og víðar.

3.2 TILLAGA AÐ DEILISKIPULAGSBREYTINGU

Deiliskipulagsbreytingin, sem lögð er fram samhliða þessari tillögu að aðalskipulagsbreytingu, varðar fyrst og fremst stækkun byggingarreita og fjölda og fyrirkomulag bílastæða á lóðum númer nr. 1 og 3 í Kaupþúni en einnig er starfsemi á lóð nr. 2 breytt, lóðir nr. 1 og 2 stækkaðar og við bætist lítil lóð fyrir dælustöð Orkuveitu Reykjavíkur. Á lóð nr. 2 er gert ráð fyrir bensínstöð þar sem áður var gert ráð fyrir veitingarekstri en hvorutveggja samræmist landnotkunarskilgreiningu svæðisins í gildandi aðalskipulagi og því er bensínstöðin ekki til umfjöllunar hér en vísað er til gagna deiliskipulagsbreytingarinnar varðandi hana og aðrar deiliskipulagsbreytingar.

3.3 SVÆÐISSKIPULAG HÖFUÐBORGARSVÆÐISINS - HÖFUÐBORGARSVÆÐIÐ 2040

Nýlega staðfest svæðisskipulag fyrir höfuðborgarsvæðið markar stefnu um miðkjarna en þeir flokkast í landskjarna (miðborgar Reykjavíkur), svæðiskjarna (Smárans og Mjóddar) og bæjarkjarna (miðbæja sveitarfélaganna, auk Kringlu, Skeifu, Voga, Mjóddar, Keldna/Keldnaholts). Kaupþún fellur því ekki undir stefnu um miðkjarna (markmið 2.1 í svæðisskipulaginu) en skipulag í Kaupþúni þarf hinsvegar að skoða í samhengi við markmið 3.1 í svæðisskipulaginu og texta því tilheyrandi en markmiðið er: „Alþjóðleg samkeppnisstaða höfuðborgarsvæðisins verður styrkt með markvissu skipulagi sem samþættir skilvirkar samgöngur og eftirsóknarverð uppbyggingarsvæði.“ Í texta með markmiðinu segir: „Nauðsynlegt er að starfsemi sem ýtir undir fjölbreytta verslun og þjónustu sé beint inn á kjarna og samgöngumiðuð þróunarsvæði. Þetta á einkum við stærri verslanir sem draga til sín aðra uppbyggingu. Þessar verslanir geta aðlagð sig þeim kröfum sem gerðar eru til kjarna sbr. töflu 2. Sé

talin brýn þörf á uppbyggingu verslunarmiðstöðva (e. mall) og verslunarsamstæðna sem ekki falla undir viðmið kjarna skal hún rökstudd, sbr. töflu 3. Beina skal slíkri uppbyggingu á svæði sem eru vel tengd við stofnvegi og þar sem slík uppbygging getur fallið vel að umhverfinu." Að mati Garðabæjar fellur Kaupþún undir verslunarsamstæðu utan kjarna sem er vel tengd við stofnveg, Reykjanesbraut.

Tafla 3 í svæðisskipulaginu sem vísað er til varðandi „uppbyggingu verslunarsamstæðna“ tilgreinir málsmeðferð tiltekinna skipulagsþátta eftir svæðisbundnu mikilvægi. Þar kemur fram að verslunarmiðstöðvar (e. mall) utan miðkjarna og verslunarsamstæður (e. big box) falla undir skipulagsþætti með „miðlungs svæðisbundið gildi“ en það eru þættir „sem mörkuð er almenn stefna um í svæðisskipulagi en nánari útfærslu vísað til aðalskipulags.“ Um þá þætti gildir að svæðisskipulagsnefnd „metur, í hverju tilviki fyrir sig, hvort stefna er í samræmi við svæðisskipulag eða kallar á breytingu á því. Mat svæðisskipulagsnefndar byggist á rökstuðningi sveitarfélaga um samræmi tillögunnar við H2040 og mati á svæðisáhrifum. Niðurstaða svæðisskipulagsnefndar segir til um hvort breytingin hefur mikið svæðisbundið gildi (1. stig) eða lítið svæðisbundið gildi (3. stig) og málsmeðferð verði skv. 1. eða 3. stigi.“

Að mati Garðabæjar er unnt að fara með þá aðalskipulagsbreytingu sem hér er lögð fram skv. 3. stigs málsmeðferð sem segir: „Allar breytingar á þessum atriðum skal fara með í samræmi við málsmeðferð um aðalskipulagsáætlanir skv. 30.-32. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Gerð er krafa um að umsögn svæðisskipulagsnefndar liggi alltaf fyrir áður en Skipulagsstofnun staðfestir aðalskipulag sveitarfélaga.“ Rökin eru þessi:

- Svæðið er þegar byggt og einungis er verið að bæta við byggingarmagni til að svæðið svari kröfum nýrra rekstraraðila og til að þær miklu fjárfestingar í grunngerð og byggingum, sem lagt hefur verið í, nýtist áfram sem best.
- Svæðið liggur að Reykjanesbraut og er tengt með mislægum gatnamótum sem anna meiri umferð en nú er (Mannvit, 2015). Bílastæði eru einnig nægilega mörg í heildina að mati rekstraraðila á svæðinu. Aðgengi akandi er því gott.
- Tvær biðstöðvar strætó eru innan skipulagsmarka Kaupþúns, en þar gengur leið númer 21 á hálf tíma fresti. Samkvæmt svæðisskipulagi er stefnt að eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu og má vænta þess að svæðið verði betur tengt slíku kerfi í framtíðinni. Einnig liggja stígar að svæðinu, ofan úr Urriðaholti og frá öðrum hlutum Garðabæjar og frá Hafnarfirði. Þá liggur stofnleið göngu- og hólreiða frá Kópavogi og Reykjavík meðfram Reykjanesbraut, sbr. kort 3, bls. 45 í svæðisskipulaginu. Aðgengi hjólandi og gangandi er því fyrir hendi þó svo vænta megi að flestir komi á svæðið akandi vegna eðli þeirrar vöru sem þar er og verður í boði.
- Svæðisáhrif vegna breytinganna eru ekki talin verða mikil, sjá nánar 5. kafla um umhverfismat breytingatillögunnar.

3.4 AÐRAR ÁÆTLANIR

Breytingatillagan er ekki talin varða aðrar áætlanir.

4. TILLÖGUR AÐ BREYTINGUM

4.1 EFNI BREYTINGANNA

Aðalskipulagsbreytingarnar sem lagðar eru til eru:

1. Að verslunar- og þjónustusvæðið Kaupþún verði afmarkað með sama hætti og í gildandi deiliskipulagi. Mörk landnotkunarreitsins færast við það lítillega til austurs uppí reit U-3 og reiturinn U-1 verður 27,5 ha í stað 26,3. Reitir U-3 minnkar að sama skapi.
2. Að heildarbyggingarmagn svæðisins verði aukið úr 61.200 m² í 73.000 m². Nýtingarhlutfall hækkar við það úr 0,23 í 0,27.
3. Að kröfur um bílastæði verði felldar út og að þær verði ákveðnar í deiliskipulagi.

4.2 FRAMSETNING BREYTINGANNA

Í samræmi við þessar tillögur er lagt til að mörkum svæðisins verði breytt á meðfylgjandi aðalskipulagsuppdrætti (sbr. 1. lið að ofan og hjálagðan breytingauppdrátt) og að texti aðalskipulagsgreinargerðar (3. kafli í fylgiskjalinu „Aðalskipulag Garðabæjar 1995 – 2015 Breyting í Urriðaholti“) breytist með neðangreindum hætti (sbr. 2.-4. lið).

Tillaga að breytingu á aðalskipulagsgreinargerð

Fyrir breytingu:

U-1 Kaupþún (26,3 ha)

Blönduð byggð; verslunar- og þjónustusvæði.

Á svæðinu sem liggur meðfram Reykjanesbrautinni að austanverðu er gert ráð fyrir verslunarhúsnæði að grunnfleti allt að 61.200 m² samtals í fáum en stórum sérhönnuðum byggingum fyrir verslanir. Þar af má þó einnig gera ráð fyrir hverfisbundinni þjónustu á allt að 5.000 m² af heildarflatarmáli bygginganna. Nýtingarhlutfall á svæðinu verður þannig allt að 0,23. Gert er ráð fyrir allt að einu bílastæði fyrir hverja 20 m² verslunarrýmis og aldrei minna en einu fyrir hverja 23 m². Áætlaður fjöldi starfsmanna er 750 á fullbyggðu svæði.

Lögð verði áhersla á að vandað verði til bygginga í kaupþúninu og að við frágang þeirra verði að hluta notast við náttúruleg efni í klæðningu.

Ekki er gert ráð fyrir neinni íbúðarbyggð á svæðinu.

Uppbygging hefst strax og ráðgert er að henni ljúki á næstu 5 til 10 árum.

Eftir breytingu (*breytingar eru skáletraðar*):

U-1 Kaupþún (27,5 ha)

Blönduð byggð; verslunar- og þjónustusvæði.

Á svæðinu sem liggur meðfram Reykjanesbrautinni að austanverðu er gert ráð fyrir verslunarhúsnæði að heildarflatarmáli 73.000 m² samtals í fáum en stórum sérhönnuðum byggingum fyrir verslanir. Þar af má þó einnig gera ráð fyrir hverfisbundinni þjónustu á allt að 5.000 m² af heildarflatarmáli bygginganna. Nýtingarhlutfall á svæðinu verður þannig allt að 0,27.

Lögð verði áhersla á að vandað verði til bygginga í kaupþúninu og að við frágang þeirra verði að hluta notast við náttúruleg efni í klæðningu.

Ekki er gert ráð fyrir neinni íbúðarbyggð á svæðinu.

5. UMHVERFISMAT AÐALSKIPULAGSTILLÖGUNNAR

5.1 LÖG UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM FRAMKVÆMDA OG LÖG UM UMHVERFISMAT ÁÆTLANA

Sú tillaga að aðalskipulagsbreytingu sem hér er sett fram fellur undir lög um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda nr. 106/2000 m.s.br. og því einnig undir lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006.

Samkvæmt fyrrnefndum lögnum fellur „mannvirkjagerð vegna þróunar þéttbýlis, þ.m.t. verslunarmiðstöðvar, bílastæðasvæði ... og aðrar sambærilegar framkvæmdir“ undir B-flokk laganna en það eru þær framkvæmdir sem kunna að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skal meta í hverju tilviki, með tilliti til eðlis, umfangs og staðsetningar, hvort þær skuli háðar mati á umhverfisáhrifum samkvæmt lögnum, sbr. 1. og 2. viðauka laganna. Í samræmi við 6. gr. laganna mun framkvæmdaraðili tilkynna Skipulagsstofnun mannvirkjagerðina, áður en framkvæmdir hefjast og tekur þá stofnunin ákvörðun, innan fjögurra vikna frá því að fullnægjandi gögn bárust, um hvort framkvæmdin skuli háð mati á umhverfisáhrifum.

Samkvæmt síðarnefndu lögnum, þ.e. lögum um umhverfismat áætlana, skal vinna umhverfisskýrslu þar sem gerð er grein fyrir mati á áhrifum skipulags- og framkvæmdaáætlana á umhverfið, þegar áætlanirnar eða breytingar á þeim sem marka stefnu er varðar leyfisveitingar til framkvæmda sem tilgreindar eru í lögum um mat á umhverfisáhrifum, nr. 106/2000. Sú skipulagstillaga sem hér er sett fram gerir það skv. framangreindu og er því háð lögnum. Ennfremur skal skv. 5. mgr. 12. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og grein 4.4 í skipulagsreglugerð nr. 90/2013 gera grein fyrir áhrifum skipulagstillögu og einstakra stefnumiða hennar á umhverfið.

Tilgangur umhverfisskýrslu, sem unnin er á grundvelli laga um umhverfismat áætlana, er að upplýsa almenning og þá sem bera ábyrgð á skipulagstillögu um þau áhrif sem hún getur haft á umhverfið. Umhverfisskýrslunni er þannig ætlað að stuðla að upplýstri og gagnsærri ákvarðanatöku (Skipulagsstofnun 2010).

Þessi skipulagsgreinargerð og umhverfisskýrsla verður jafnframt nýtt sem tilkynning til Skipulagsstofnunar á grundvelli 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, ásamt með skipulagsgögnum vegna tillögu að deiliskipulagsbreytingu sem auglýst er samhliða.

5.2 NÁLGUN VIÐ UMHVERFISMAT BREYTINGATILLÖGUNNAR

Umhverfisskýrsla fyrir breytingatillöguna er samtvinnuð við þessa skipulagsgreinargerð en samkvæmt 6. gr. laga um umhverfismat áætlana skal í umhverfisskýrslu gera grein fyrir eftirtöldum liðum (bókstafir innan sviga aftast í liðunum vísa í liði laganna en orðalag hefur verið stýtt og einfaldað frá lagatextanum, sbr. einnig leiðbeiningar Skipulagsstofnunar, 2010). Undir hverjum lið er ýmist tilvísun í viðeigandi kafla þessarar breytingatillögu eða gerð grein fyrir hvernig staðið var að matinu sem sett er fram í kafla 5.3.

Efni skipulagstillögunnar og tengsl hennar við aðrar áætlanir (a)

Sjá kafla 2, 3 og 4.

Grunnástand (b, c, d)

Svæðið er þegar byggt. Innan þess gilda engin verndarákvæði. Rétt sunnan við það er Urriðavatn, sem lýtur almennum reglum um vatnsvernd, hverfisvernd og er einnig á Náttúruminjaskrá. Í aðalskipulagsákvæðum fyrir Urriðaholt kemur fram skýr stefna um verndun vatnsins, m.a. með því að tryggja að yfirborðsvatn sem fellur á byggð í Urriðaholti (þ.m.t. Kauptúni) skili sér eftir náttúrulegum leiðum til vatnsins eins og kostur er með sjálfbærum ofanvatnslausnum. Sjá að öðru leyti kafla 5.3.

Umhverfispættir og viðmið við matið (d, e)

Lög um umhverfismat áætlana skilgreina umhverfi sem samheiti fyrir „samfélag, heilbrigði manna, dýr, plöntur, líffræðilega fjölbreytni, jarðveg, jarðmyndanir, vatn, loft, veðurfar, eignir, menningararfleifð, þ.m.t. byggingarsögulegar og fornleifafræðilegar minjar, og landslag og samspil þessara þátta.“ Af þessum umhverfispáttum er aðalskipulagsbreytingin, þ.e. aukið byggingarmagn, fyrst og fremst talin geta haft áhrif á *samfélag* í gegnum áhrif á atvinnulíf, umferð og eignir, *loft*, *jarðveg og vatn* í gegnum áhrif á umferð og *landslag* í gegnum áhrif á byggingar.

Gerð er grein fyrir áhrifum á þessa þætti í kafla 5.3 út frá eftirfarandi viðmiðum sem byggja á stefnu gildandi aðal- og deiliskipulags:

- Lífríki Urriðavatns haldist eins fjölskrúðugt og kostur er og að skipulagið falli vel að náttúrunni.
- Sjónræn áhrif bygginga verði sem minnst og að þær falli vel inn í landið.
- Aðgengi að náttúru umhverfis svæðið sé gott, t.d. með stígagerð.
- Göngu og hjólaleiðir séu góðar og aðgengi að almenningssamgöngum sé gott.

Mat á áhrifum, valkostir, mótvægisaðgerðir og vöktun (f, g, i)

Sjá kafla 5.3. Núverandi ástand er skilgreint sem 0-kostur sem breytingartillagan er borin saman við.

Aðferðir við matið (h)

Sjá þennan kafla, 5.2.

Samantekt (j)

Litið er á þennan kafla, þ.e. 5. kafla einnig sem samantekt.

5.3 FORSENDUR OG ÁHRIF BREYTINGANNA

1. Breyting á afmörkun verslunar- og þjónustusvæðis

Breyting á afmörkun Kauptúns er gerð til að samræma mörk svæðisins í aðalskipulagi við mörk þess samkvæmt deiliskipulagi. Þar sem uppbygging hefur verið á grunni deiliskipulags er breytingin frá núverandi ástandi og áhrif á umhverfispætti til skoðunar því engin.

2. Breyting á byggingarmagni

Tillagan gerir ráð fyrir að byggingarmagn í Kauptúni í heild megi auka um 11.800 m². Helstu áhrif aukins byggingarmagns eru talin eftirfarandi:

- Áhrif á *atvinnulíf*: Með umfangsmeiri verslunarstarfsemi á svæðinu, sem aukið byggingarmagn býður upp á, má gera ráð fyrir að störfum fjölgi. Það eykur möguleika fyrir íbúa í Urriðaholti að sækja vinnu í göngu- eða hjólaferi. Einnig skilar það Garðabæ meiri tekjum. Breytingin er talin hafa jákvæð áhrif á eignir þar sem þær nýtast betur.
- Áhrif á *umferð*: Með aukinni verslunarstarfsemi í Kauptúni má vænta meiri umferðar að og frá svæðinu. Umferðargreining sem gerð hefur verið vegna áforma um bensínstöð á lóð nr. 2

(sjá tillögu að deiliskipulagsbreytingu) bendir til að afkastageta hringtorgs við inngang svæðisins (með nýjum armi vegna bensínstöðvar), geti verði nægjanleg (þjónustustig D skv. HCM) þó svo að önnur umferð en umferð vegna bensínstöðvar nánast tvöfaldist frá því hún er í dag á hámarksklukkustund vikunnar (Mannvit 2015b). Á meðan að kynning á vinnslustigi stendur yfir, er unnið að frekara mati á áhrifum aukins byggingarmagns verslunar- og þjónustuhúsnæðis í svæðinu sem heild, hvað umferðarálag á núverandi umferðarmannvirki varðar.

- *Áhrif á loft:* Vegna aukinnar umferðar sem vænta má með stærri verslunum verður meiri útblástur frá bifreiðum. Þar sem svæðið er opið og útblástur bifreiða mun dreifast auðveldlega og því þynnast, þá er ekki talið að áhrif á loftgæði í Kaupúni verði veruleg.
- *Áhrif á jarðveg, grunnvatn eða yfirborðsvatn:* Aukið byggingarmagn og aukin umferð henni tengd er ekki talið hafa beint áhrif á jarðveg, grunnvatn og yfirborðsvatn. Skilmálar um meðhöndlun ofanvatns eru taldir geta komið í veg fyrir möguleg neikvæð áhrif þessara breytinga á þessa þætti.
- *Áhrif á landslag:* Hluti þeirra aukningar sem breytingartillagan gerir ráð fyrir er viðbótarbyggingarmagn á lóð nr. 4 sem samþykkt var með deiliskipulagsbreytingu dags. 13.03.2015. Þar er því um samræmingu á milli aðal- og deiliskipulags að ræða. Samkvæmt tillögu að deiliskipulagsbreytingu sem auglýst er samhliða þessari tillögu að aðalskipulagsbreytingu er gert ráð fyrir að megin hluti viðbótarbyggingarmagns sem gert er ráð fyrir nú verði á fyrstu á lóð nr. 1. Gert er ráð fyrir að það byggingarmagn sem eftir stendur (að því gefnu að byggingarmagn sé fullnýtt í núverandi byggingum) verði nýtt í framtíðinni af þeim rekstraraðilum sem telja þess þörf. Í deiliskipulagsbreytingu sem er auglýst samhliða þessari aðalskipulagsbreytingu sem skilgreinir staðsetningu hluta byggingarmagns, tryggir að áhrif á núverandi ásjúnd og landslag svæðisins verði sem minnst.

3. Breyting á ákvæðum um bílastæði

Í breytingatillögunni er lagt til að kröfur um bílastæði verði felldar út úr aðalskipulagi og að þær verði ákveðnar í deiliskipulagi. Í aðalskipulagi Garðabæjar eru almennt ekki gerðar lágmarkskröfur um bílastæði og hefur því Kaupún skorið sig úr að því leyti. Vegna þessa ósamræmis og vegna þess að skilmálar um bílastæði koma fram í deiliskipulagi Kaupúns er lagt til að fella bílastæðakröfurnar út úr aðalskipulaginu. Ekki er talið að þessi breyting hafi umhverfisáhrif enda verði fjölda bílastæða stýrt með deiliskipulagi. Í tillögu að deiliskipulagsbreytingu sem auglýst er samhliða þessari aðalskipulagsbreytingu er gerð nánari grein fyrir skilmálum um bílastæði.

HEIMILDASKRÁ OG ÍTAREFNI

Alta (2003). Verslun IKEA í landi Urriðaholts. Mat á verndargildi svæðisins.

Árni Hjartarson (2006). Vatnafar við Urriðakotsvatn. Vatnafarsrannsóknir 2005, ÍSOR.

Garðabær (2006). Aðalskipulag Garðabæjar 2004 - 2016. Greinargerð um breytingu á Aðalskipulagi Garðabæjar 1995-2015 vegna Urriðaholts hluti aðalskipulagsins.

Garðabær (2007). Deiliskipulag Kauptúns verslunar- og þjónustusvæði í Urriðaholti Garðabæ - Greinargerð.

Garðabær (2007). Deiliskipulag Kauptúns verslunar- og þjónustusvæði í Urriðaholti Garðabæ - Greinargerð.

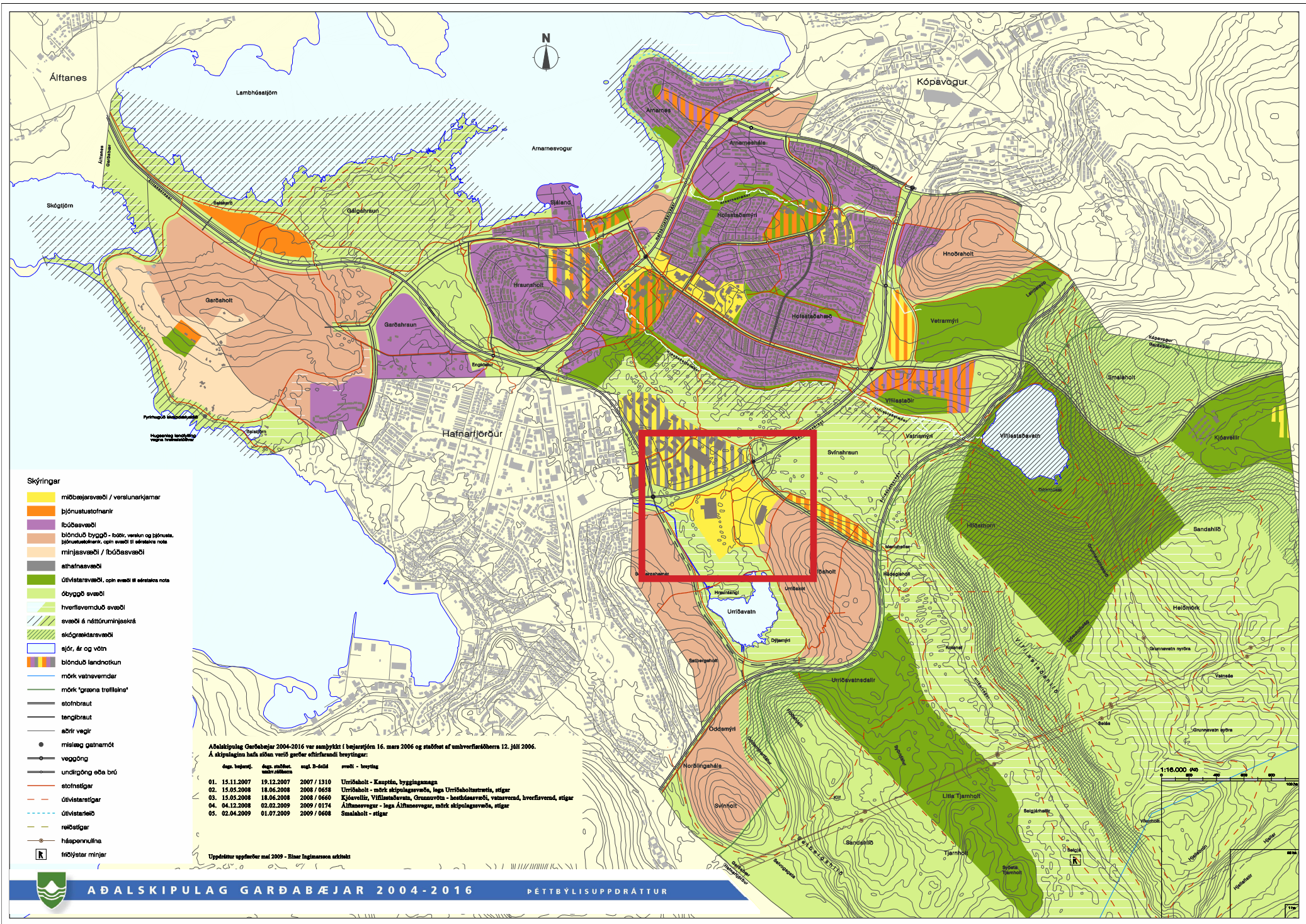
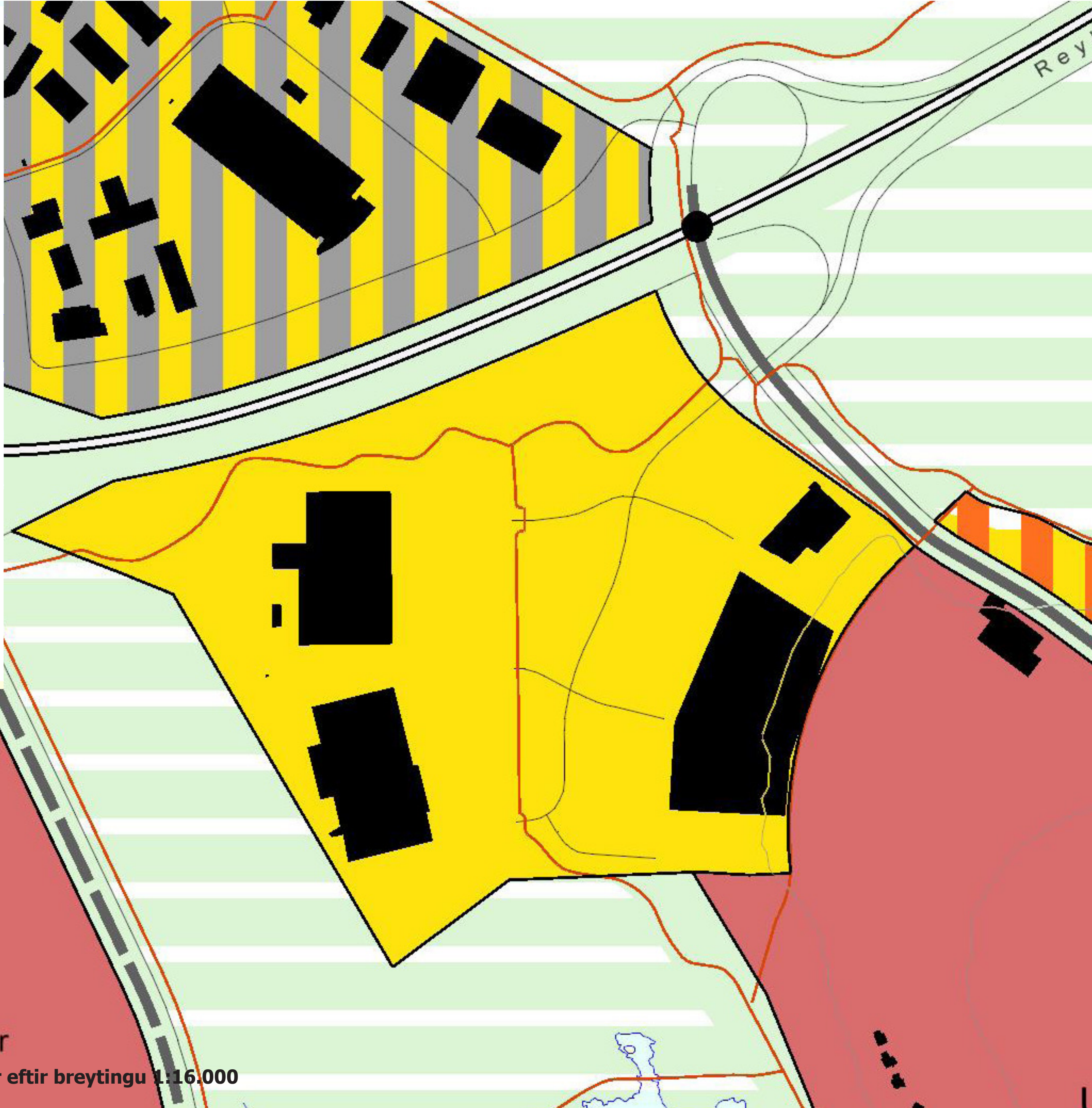
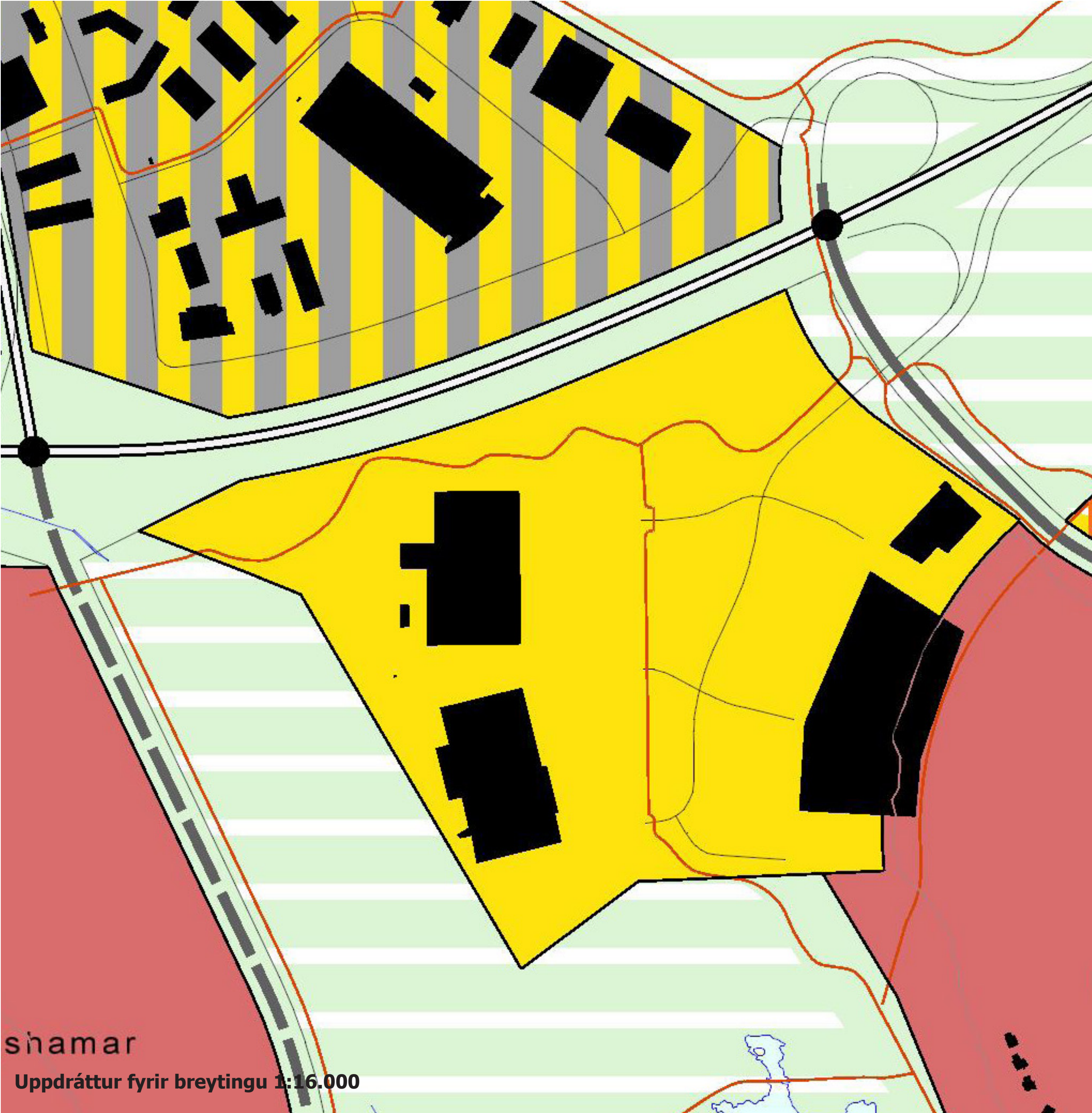
Mannvit (2015a). Áhættumat vegna bensínstöðvar Costco Kauptúni. Sjá viðhengi.

Mannvit (2015b). Umferðargreining vegna bensínstöðvar í Kauptúni Garðabæ. Sjá viðhengi.

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (2015). Höfuðborgarsvæðið - 2040.

Skipulagsstofnun (2010). LEIÐBEININGABLAÐ 11. UMHVERFISSKÝRSLA. 3. útgáfa. Sjá: <http://www.skipulag.is/media/skipulagsmal/LEIÐBEININGABLAÐ-11-umhverfisskýrsla-22092010.pdf>

Þórólfur H. Hafstað, Guðni Axelsson og Árni Hjartarson (2006). Lekt í Vífilsstaðahrauni. Dæling úr holu URL-5 í Garðabæ. e. ÍSOR.



Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Garðabæjar 2004 - 2016

Kauptún í Urriðaholti

Tillaga að breyttu aðalskipulagi.

Aðalskipulagið er annarsvegar sett fram í greinargerð og hinsvegar á uppdrætti. Sjá breytingu á aðalskipulagsskilmálum í greinargerð „Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Garðabæjar 2004 - 2016 - Kauptún í Urriðaholti“

Aðalskipulagsbreyting þessi sem auglýst hefur verið skv. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í bæjarstjórn Norðurlþings þann _____

Aðalskipulagsbreyting þessi var staðfest af Skipulagsstofnun í samræmi við 32. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 þann _____

Uppdráttur unninn af:
Teiknistofu Arkitekta
Skipulagsbreyting unnin af:
Alta ehf
Ármúla 32,
108 Reykjavík
www.alta.is
alta@alta.is

Verk: S1117-021-U01
Dags: 23.11.2015
Mælikvarði: 1:16.000 @ A2



Skjal sótt af '0000000000' dags: 25.03.2026



MANNVIT

UMFERÐARGREINING VEGNA BENSÍNSTÖÐVAR Í KAUPÚNI GARÐABÆ

GREINARGERÐ

VERKNÚMER: 3-161-261						
SKJALANÚMER: 3161261-000-CRP-001						
NÚGILDANDI ÚTGÁFA: 1						
1	2015.6.24	Greinargerð	AS	þH		NA
ÚTGÁFA	DAGS. ÚTG	LÝSING	HÖFUNDUR	RÝNIR	SAMÞYKKT	VERKKAUPI

Summary

Costco Wholesale plans to take over a portion of the existing Kaupún 3 Gardabaer house and convert into a Costco Wholesale retail store. Furthermore, there is a planned gas station on a separate location in the area Kaupún Gardabaer. The gas station will be located north of the access road to IKEA.

The goal of this survey is to analyze the traffic impact of the proposed gas stations on the adjacent street network. The studied plan has an entrance to the station from the access road to IKEA and an exit lane directly as a fifth arm to a roundabout in front of the station. Traffic to and from the station was simulated with the traffic simulation software Transmodeller and an analysis was made of delays and service level in the roundabout before and after the gas station has been put into operation.

The main findings were that the gas stations with a new arm (5th arm) into the roundabout will have minimal impact on traffic flow in the area. Calculations show that the average delays increases by 2 seconds per car and does not change the level of service of the intersection. The level of service is rated B without and with gas station, according to HCM (Highway Capacity Manual).

A sensitivity test was conducted as well to explore the roundabouts capacity if traffic increases due to increased number of customers to the Costco store compared to the current traffic today. Results of the sensitivity test is that the capacity of the roundabout is sufficient. If the traffic is doubled compared to the current traffic during weekly peak hour, the service level will be D according to HCM.

SKJALANÚMÉR: 3161261-000-CRP-001
ÚTGÁFUNÚMÉR: 1
VERKNÚMÉR: 3-161-261

Efnisyfirlit:

1. Inngangur	1
2. Forsendur umferðargreiningar.....	2
2.1 Umferð	3
2.2 Aðferð	3
3. Útreikningar	4
3.1 Næmnigreining	4
4. Niðurstöður	5

Skjal sótt af '00000000000' dags: 25.03 2026

1. Inngangur

Verslunarfyrirtækið Costco hyggst reisa verslun ásamt bensinstöð við Kaupþún í Garðabæ. Verslunin mun verða í núverandi húsnæði við Kaupþún 3 en bensinstöðin mun verða staðsett norðan megin við akstursleið að IKEA (sjá myndir 1 og 2). Bensinstöðin mun hafa 8 dætur með tvær dæluslöngur hver og getur stöðin því þjónustað 16 bíla samtímis.



Mynd 1) Staðsetning bensinstöðvar við hlið IKEA.

Eins og sjá má á mynd 1 hér að ofan mun umferð inn að dælum stöðvarinnar fara um frárein í hægri beygju en tenging út af bensinstöðinni mun verða fimmti armur hringtorgs suðaustan megin við stöðina. Á álagstímum fer mikil umferð um hringtorg og akstursleið að/frá IKEA þar sem bensinstöð Costco mun tengjast. Það er því hugsanlegt að umferðarflæði til og frá stöðinni gæti valdið truflunum á umferð og þá sérstaklega í hringtorgi. Um hringtorgið fer öll umferð á leið í verslanir hverfisins.

Meginmarkmið þessarar skýrslu er fyrst og fremst að greina áhrif staðsetningar og tengingar fyrirhugaðrar bensinstöðvar við aðliggjandi gatnakerfi. Umferð til og frá bensinstöð var hermd í tölvulíkani til að gera grein fyrir eftirfarandi þáttum fyrir og eftir byggingu bensinstöðvarinnar.

- Raðauppbýgging umferðar við hringtorg Kaupþúns.
- Meðaltafir á ferðatíma bíla sem aka um hringtorg.

Að skýrslunni unnu Albert Skarphéðinsson og Brynjar Ólafsson, verkfræðingar hjá Mannviti.

SKJALANÚMÉR: 3161261-000-CRP-001
ÚTGÁFUNÚMÉR: 1
VERKNÚMÉR: 3-161-261

2. Forsendur umferðargreiningar

Afmörkun umferðargreiningar eru tengistútar að bensínstöð og svo sjálft hringtorgið við Kaптún (svæði afmarkað á mynd 2). Hringtorgið er tveggja akreina með fjóra arma og fer öll umferð sem á erindi til verslana svæðisins um það. Hönnunarlausn sem könnuð verður fyrir bensínstöðina er að bæta við fimmta arminum á hringtorgið fyrir umferð sem á leið út frá bensínstöðinni. Umferð inn að bensínstöð fer í hægri beygju frá akstursleið að/frá IKEA inn á bensínstöðina.



Mynd 2) Staðsetning bensínstöðvar á verslunarsvæðinu Kaптúni er innan rauða hringsins.

2.1 Umferð

Greint verður frá umferðaraðstæðum í hringtorgi Kaupþúns í dag og svo þegar bensinstöðin verður reist. Til að kanna aðstæður í dag var framkvæmd umferðartalning í hringtorgi á háannatíma. Upplýsingar fengust frá IKEA hvenær mestu hápunktar viðskipta væru hjá þeim innan vikunnar sem reyndist vera milli 16-17 á fimmtudögum og föstudögum og svo aftur milli 15-16 á laugardögum. Talningar fóru fram á fimmtudegi og laugardegi í viku 24 (júní). Fyrir umferðargreiningu var notast við talninguna sem var gerð á laugardegi þar sem það er talinn hámarksklukkustund vikunnar. Niðurstöður talningar má sjá á mynd 3 hér að neðan. Vitað er til þess að umferð er meiri yfir vetrarmánuði en sumar og talningar því leiðréttar með hliðsjón af því. Samkvæmt talningum Vegagerðarinnar er umferð á Reykjanesbraut almennt 8% hærri yfir vetrarmánuðina.

Hversu mikil umferð kemur til með að nota bensinstöðina er erfitt að áætla. Reynslutölur Costco sem fengnar hafa verið með talningum í Bretlandi á sambærilegri bensinstöð (8 dætur) sýna að á hámarksklukkustund vikunnar fara 157 bílar um stöðina [sjá skjal: ttp-consulting (2015), Costco Derby - Proposed Petrol Filling station – Transport Statement. Costco Wholesale (UK) Ltd.]. Samkvæmt því má áætla að stöðin sé í 80-100% nýtingu á þessari klukkustund og að hver afgreiðsla vari í 5-6 mínútur. Gert er ráð fyrir að stór hluti þessarar umferðar eigi önnur erindi inni á svæðinu og er því þessari umferð dreift hlutfallslega á arma hringtorgsins samkvæmt mynd að neðan.



Mynd 3) Umferð á annatíma í hringtorgi Kaupþúns fyrir (vinstri) og eftir byggingu bensinstöðvar (hægri)

2.2 Aðferð

Við greiningu á umferð var notast við umferðarhermunarhugbúnaðinn „Transmodeler“. Hugbúnaðurinn hermir umferð með því að líkja eftir dæmigerðu aksturslagi bílstjóra. Hugbúnaðurinn áætla hversu miklar raðir myndast við arma hringtorgsins og reiknar meðaltafir hversrar ferðar um hringtorgið. Til þess að auka gæði hermunar var hún framkvæmd fimm sinnum með mismunandi slembitölum. Með mismunandi slembitölum er gert ráð fyrir að umferð dreifist aldrei eins á arma gatnamótana og líkt í raunveruleikanum þá er dagamunur á umferð. Með þessu er reynt að finna hugsanlega veikleika gatnamóta. Meðallengd raða, hámarkslengd raða og meðaltafir eru svo reiknuð út frá öllum hermunum.

SKJALANÚMÉR: 3161261-000-CRP-001
 ÚTGÁFUNÚMÉR: 1
 VERKNÚMÉR: 3-161-261

3. Útreikningar

Helstu niðurstöður þegar nýjum armi hefur verið bætt við hringtorg Kaupþúns og annatímaumferð að/frá bensínstöð er bætt við annatímaumferð í dag eru þær að meðaltal á alla bíla aukast um 2 sekúndur sem er óverulegt (sjá töflu 1 að neðan). Hámarkslengd á röð fyrir breytingu eru 3 bílar inn í hringtorg á leið frá IKEA(vestur inn) en eykst í 5 bíla eftir breytingar samkvæmt hermun.

Tafla 1: Helstu umferðartölur í hringtorgi Kaupþúns fyrir og eftir byggingu bensínstöðvar Costco.

	Niðurstöður (Fyrir / Eftir)			
	Meðallengd á röð	Hámarksfjöldi bíla í röð	Meðaltöl á bíl	Þjónustustig
	(m)		(bílar/s)	(A til F)
Norður Inn	2.31 / 2.61	1 / 2	11.3 / 13.8	B / B
Vestur Inn	6.39 / 10.13	3 / 5		
Suður Inn	6.49 / 7.04	2 / 3		
Austur Inn	4.27 / 5.14	2 / 3		
Costco Inn	0 / 6.36	0 / 3		

Breytingin hefur ekki áhrif á þjónustustig gatnamótana þegar stuðst er við útreikninga samkvæmt bandarískum staðli „Highway Capacity Manual (HCM)“. Staðallinn flokkar gatnamót út frá þjónustustigunum A-F þar sem A-C er mjög gott þjónustustig, D er þokkalegt og E er slæmt. Við þjónustustig F fer umferðarflæði yfir afkastagetu gatnamóta.

3.1 Næmnigreining

Við hermunina var ekki tekið tillit til þess að önnur umferð aukist til svæðisins um hringtorgið umfram þá 157 bíla sem eiga erindi á bensínstöðina. Það er þó líklegt að önnur umferð aukist því talið er að Costco laði að sér meiri umferð en núverandi starfsemi í Kaupþúni 3.

Til að greina þennan óvissuþátt sem snýr að afkastagetu hringtorgsins var framkvæmd næmnigreining. Næmnigreining fór fram þannig að umferð var aukin um 550 bíla (50% aukning) til viðbótar við þá 157 sem koma vegna bensínstöðvar í hringtorginu og þjónustustigið reiknað. Við þessa aukningu er þjónustustig hringtorgs enn innan ásættanlegra marka eða þjónustustig **D skv. HCM**. Þess má geta að umferð hefur verið aukin um 707 bíla frá því sem er í dag (730 bílar í dag) sem er nánast tvöföldun. Fjöldi bílastæða við Kaupþún 3 eru 450 og ættu þau því að geta fyllst 1,6 sinnum á klukkustund án þess að afkastageta hringtorgs brestir.

4. Niðurstöður

Verslunarfyrirtækið Costco hyggst reisa verslun ásamt bensínstöð í Kaupúni í Garðabæ. Verslunin mun verða í núverandi húsnæði í Kaupúni 3 en bensínstöðin mun verða norðan megin við akstursleið að IKEA.

Markmið þessa verkefnis er að greina áhrif staðsetningar og tengingar fyrirhugaðrar bensínstöðvar á aðliggjandi gatnakerfi. Umferð til og frá bensínstöð var hermd í tölvulíkani til að gera grein fyrir hugsanlegum töfum í hringtorgi fyrir og eftir byggingu stöðvarinnar. Helstu niðurstöður voru þær að bygging bensínstöðvarinnar með nýjum armi við hringtorg mun hafa óveruleg áhrif á umferðarflæði um svæðið. Útreikningar sýna að meðaltafir aukast um 2 sekúndur á hvern bíl sem nær ekki að breyta þjónustustigi gatnamótanna (er áfram **B** samkvæmt HCM).

Framkvæmd var næmnigreining til að kanna afkastagetu hringtorgs ef önnur umferð eykst frá því sem er í dag vegna breyttrar starfsemi í Kaupúni 3 (verslun Costco). Niðurstöður úr næmnigreiningu eru þær að afkastageta hringtorgsins er nægjanleg (þjónustustig D skv. HCM) þó svo að önnur umferð nánast tvöfaldist frá því hún er í dag á hámarksklukkustund vikunnar.