



SAMGÖNGUMAT

Atvinnukjarni í landi Blikastaða



Maí 2022

Verknúmer: 08100-002	SKÝRSLA NR.: 01	DREIFING:
	ÚTGÁFU NR.: 03	
	DAGS.: 2022-05-31	<input type="checkbox"/> OPIN
BLAÐSÍÐUR:		<input checked="" type="checkbox"/> LOKUÐ TIL
UPPLAG:		<input checked="" type="checkbox"/> HÁÐ LEYFI VERKKAUPA

HEITI SKÝRSLU:
Samgöngumat. Atvinnukjarni í landi Blikastaða

HÖFUNDAR: Anna Guðrún Stefánsdóttir	VERKEFNISSTJÓRI: Haukur Þór Haraldsson
--	---

UNNIÐ FYRIR: Reiti	SAMSTARFSADILAR:
UMSJÓN:	Arkís
	Landslag

GERÐ SKÝRSLU/VERKSTIG:

ÚTDRÁTTUR:

LYKILORÐ ÍSLENSK:	LYKILORÐ ENSK:
-------------------	----------------

UNDIRSKRIFT VERKEFNISSTJÓRA:	YFIRFARIÐ AF:
------------------------------	---------------

© Geta skal heimilda sé efni skýrslunnar afritað eða birt með einhverjum hætti.

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit.....	ii
Yfirlit yfir myndir.....	ii
Yfirlit yfir töflur.....	iii
1 Inngangur.....	1
2 Samgöngumat.....	2
2.1 Tilgangur.....	2
2.2 Skipulagsáætlanir.....	4
2.2.1 Núverandi skipulagsáætlanir.....	4
2.2.2 Fyrirhuguð skipulagsáætlun.....	4
2.3 Samgöngur.....	5
2.3.1 Vegtengingar.....	5
2.3.2 Almenningsamgöngur.....	6
2.3.3 Göngu- og hjólaleiðir.....	8
2.3.4 Slysagreining.....	10
2.3.5 Bílastæði.....	12
2.3.6 Hjólástæði.....	14
2.4 Umferðarsköpun og umferðarflæði.....	15
2.4.1 Núverandi ferðir á svæðinu.....	15
2.4.2 Umferðarsköpun.....	15
2.4.3 Flutningsgeta gatnakerfis.....	16
2.5 Hljóðvist og loftmengun.....	18
2.5.1 Hljóðvist.....	18
2.5.2 Loftmengun.....	19
3 Leið að markmiðum.....	20
4 Heimildir.....	21

Yfirlit yfir myndir

Mynd 2-1 Myndin sýnir hvernig ferlið við gerð samgöngumats er ferli endurtekningar þar sem oft þarf nokkrar umferðir af endurskoðun skipulagstillögunnar áður en neikvæð áhrif hafa verið lágmörkuð.....	2
Mynd 2-2 Samsett mynd aðalskipulag Mosfellsbæjar og Reykjavíkur.....	4
Mynd 2-3 Reitaskipting.....	5
Mynd 2-4 Flokkun gatna.....	5
Mynd 2-5 Lega Borgarlínu í gegnum hverfið.....	6
Mynd 2-6 Fyrirkomulag gatna.....	6
Mynd 2-7 Núverandi leiðarkerfi (2020).....	6
Mynd 2-8 Drög að nýju leiðaneti.....	7
Mynd 2-9 Stofn/aðalstígar í aðalskipulögum Reykjavíkur og Mosfellsbæjar. Einnig sjást lykilleiðir hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu. Samsett mynd.....	8
Mynd 2-10 Helstu stígar innan skipulagssvæðisins, mynd úr hönnunarleiðbeiningunum Vistvænn atvinnukjarni í landi Blikastaða.....	9
Mynd 2-11 Tengingar við útivistarsvæði í nágrenni kjarnans, mynd úr hönnunarleiðbeiningunum Vistvænn atvinnukjarni í landi Blikastaða.....	10
Mynd 2-12 Slys á Korpúlfsstaðavegi og Vesturlandsvegi 2014-2018. Rauða línan sýnir skoðunarsvæðið. (Samgöngustofa).....	11
Mynd 2-13 Líkur á alvarlegum meiðslum eða dauðsfalli ef ekið er á gangandi vegfaranda (Verkís, Trafkon AB, Efla, 2020).....	11

Mynd 2-14 Bílastæðasvæði.....	13
Mynd 2-15 Höfuðborgarsvæðinu skipt upp í svæði eftir möguleikum til breytinga á ferðavenjum. (SSH, o.fl., 2015).....	15
Mynd 2-16 Umferðarsköpun á sólarhring m.v. að markmið um breyttar ferðavenjur gangi eftir. Örvar sýna umferðartölur fyrir fjölda bíla á sólarhring (HVDU). Umferð á Vesturlandsvegi er úr Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins en ekki er búið að hækka hana m.t.t. þess að umferð frá reitum er meiri en Svæðisskipulagið gerði ráð fyrir. 17	
Mynd 2-17 Myndin sýnir hljóðstig við Vesturlandsveg og efri hluta deiliskipulagssvæðisins.....	18

Yfirlit yfir töflur

Tafla 2-1 Áætluð uppbygging 2012 - 2040 (SSH, o.fl., 2015).....	5
Tafla 2-2 Tíðni strætó skv. drögum að leiðarneti (StrætóBS, 2020)	7
Tafla 2-3 Áætlaður fjöldi bílastæða miðað við kröfur í reglum um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík.....	14
Tafla 2-4 Áætlaður fjöldi hjólastæða miðað við meðaltal í kröfum í reglum um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík.....	14
Tafla 2-5 Forsendur um hlutfallslega breytingu á hlutdeild bílferða (SSH, o.fl., 2015).....	15
Tafla 2-6 Umferðarsköpun í reitnum. Fjöldi ferða á sólarhring út úr reitnum.	16
Tafla 2-7 Ferðamyndun með breyttum ferðavenjum	17
Tafla 2-8 Áætluð kolefnislosun í landi Blikastaða sem ætlað er fyrir blandaða landnotkun verslunar, þjónustu og athafna.....	19

1 Inngangur

Vegna vinnslu deiliskipulags fyrir atvinnukjarna í landi Blikastaða, norðan vesturlandsvegur og vestan Korpúlfsstaðavegar, var unnið samgöngumat í samræmi við kröfur BREEAM Communities.

BREEAM Communities frá BRE í Bretlandi, er matskerfi til að meta sjálfbærni skipulags. Í kerfinu er fjallað um mat á samgöngulegum þáttum skipulags. Við undirbúning skipulagsvinnu, þ.e.a.s. á frumstigi verkefnis, er gerð krafa um samgöngulega greiningu til að samgöngur í skipulaginu byggi á sjálfbærum lausnum eins og kostur er. Krafa um gerð slíkra skjala við skipulagsvinnu er leið til að meta og draga úr neikvæðum áhrifum af samgöngum og styðja við sjálfbærar samgöngur. (Kristjánsdóttir, 2019)

Stærð skipulagssvæðisins er 17,4 ha. Í Aðalskipulagi Mosfellsbæjar eru svæðið skilgreint með blandaða landnotkun fyrir verslunar- og þjónustusvæði og athafnasvæði. Blönduð landnotkun felur í sér að á svæðinu getur verið smásöluverslun og skrifstofuhúsnæði hvers konar auk þeirrar starfsemi sem felst í skilgreiningu athafnasvæða. Á svæðinu má hafa hreinlegan iðnað.

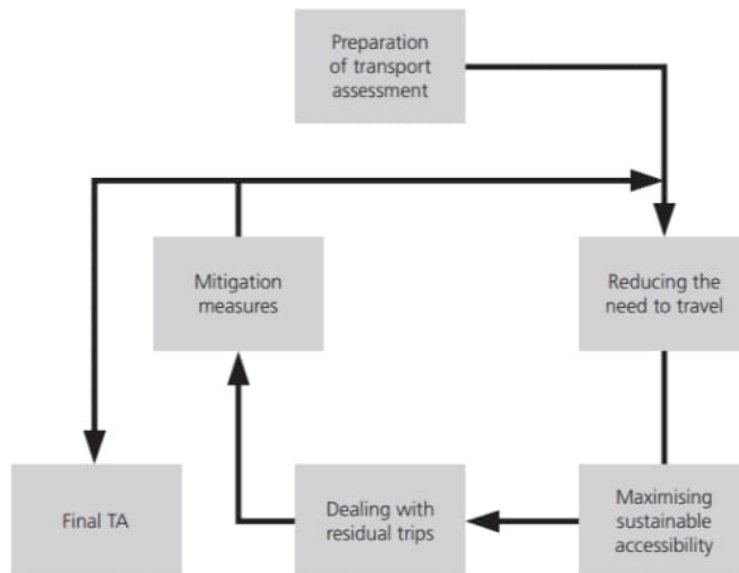
2 Samgöngumat

2.1 Tilgangur

Upplýsingar um samgöngumat hvernig það skuli framkvæmt eru fengnar úr skýrslunni Samgönguskipulag og sjálfbærni¹.

Samgöngumat (transport assessment) er alhliða og kerfisbundið ferli sem setur fram samgöngumál sem tengjast fyrirhugaðri uppbyggingu. Ferlið skilgreinir ráðstafanir sem þarf til að bæta aðgengi og öryggi fyrir alla ferðamáta, einkum fyrir valkosti við bílinn, svo sem göngu, hjólreiðar og almenningsamgöngur, og ráðstafanir sem þörf verður á til að takast á við væntanleg samgönguleg áhrif af uppbyggingunni. Markmið samgöngumatsins er „Að tryggja að stefna fyrir samgöngur minnki áhrif svæðisins á þá samgönguinnviði sem eru til staðar og bæti umhverfislega og samfélagslega sjálfbærni gegnum samgöngur.“

Á eftirfarandi mynd er sýnt hvernig nálgunin við vinnslu samgöngumats er ferli endurtekningar. Það er til að tryggja að endurbætur á sjálfbærum samgöngumátum séu ávallt skoðaðar fyrst, og aðgerðir til að auka flutningsgetu gatna og gatnamóta séu aðeins skoðuð í lok ferlisins, þ.e. þegar aðrar aðgerðir hafa verið reyndar fyrst, til að draga úr þeim áhrifum af samgöngum sem þá eru eftir, þ.e. afgangsráðgjafi samgangna (residual traffic impact) vegna nýja skipulagsins.



Mynd 2-1 Myndin sýnir hvernig ferlið við gerð samgöngumats er ferli endurtekningar þar sem oft þarf nokkrar umferðir af endurskoðun skipulagstillögunnar áður en neikvæð áhrif hafa verið lágmörkuð.

Í samgöngumati eru áhrif uppbyggingarinnar fundin sem einstaklingsferðir (e. person trips) sem eru svo greindar niður eftir samgöngumátum. Þegar ferðamyndun vegna uppbyggingarinnar hefur verið metin er hægt að áætla dreifingu ferða. Þegar ferðamyndun hefur verið áætluð er núverandi samgöngukerfi rannsakað til að ákvarða hvort að flutningsgeta sé til staðar fyrir ferðir vegna uppbyggingarinnar. Þetta kallar á skoðun á nálægum tengingum og gatnamótum. Samgöngumat inniheldur líklega umferðarhermun á gatnamótum miðað við núverandi aðstæður, við opunarár uppbyggingarinnar og framtíðarspá, oft er miðað við 5 ár eftir að uppbyggingin hefur verið tekin í notkun. Þörf er á greiningum á núverandi umferð til að ákvarða grunntilfellið, þ.e. núverandi aðstæður, og svo eru settir á stuðlar fyrir framtíðarumferð út frá spám.

Þar sem niðurstaða samgöngumatsins bendir til að magn viðbótarumferðar sé það mikið að núverandi innviðir anni henni ekki, þá þarf að skoða mögulegar endurbætur á vegakerfinu til að tryggja að áhrif

¹ (Kristjánsdóttir, 2019)

uppbyggingarinnar séu hlutlaus, þ.e. að núverandi aðstæður versni ekki. Að sama skapi eru göngu- og hjólaleiðir og almenningssamgöngur skoðaðar og ef endurbóta er þörf til að anna uppbyggingunni, þá verður að skoða mögulegar endurbætur á þessum innviðum til að hvetja til sjálfbærra samgöngumáta.

Hvaða upplýsingar ætti samgöngumat að innihalda?

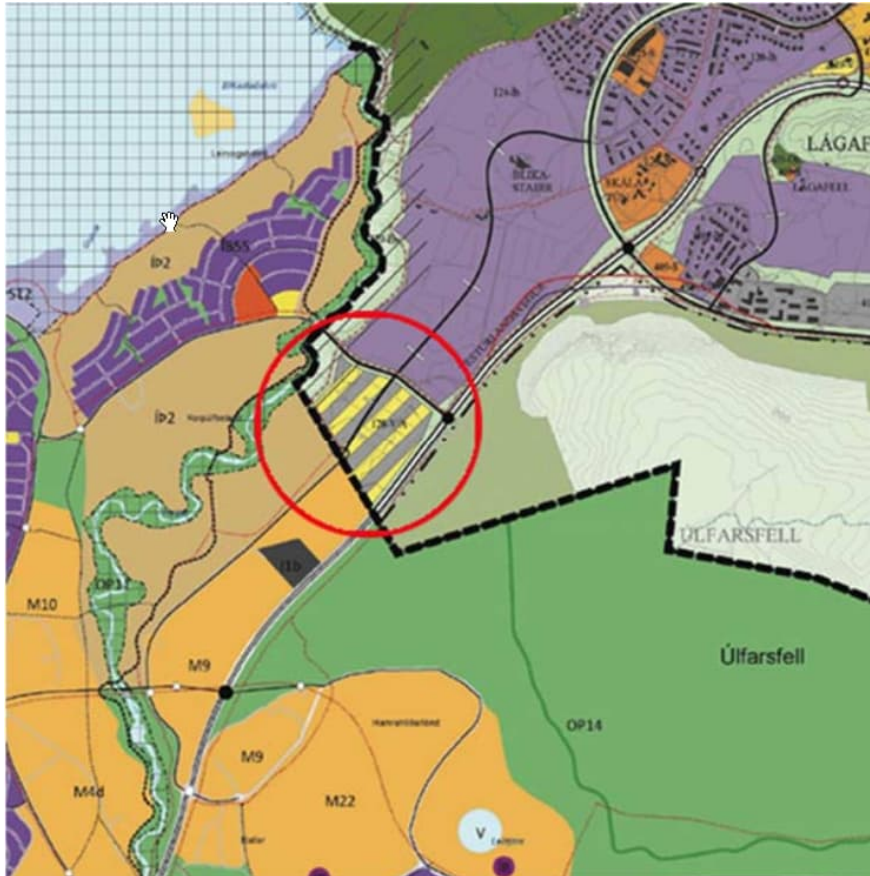
Umfang og nákvæmni í samgöngumati eða -lýsingu er breytilegt milli svæða en eftirfarandi þætti ætti að skoða þegar verið er að ákveða umfangið:

- Upplýsingar um nýja skipulagið og uppdráttinn (sér í lagi fyrirhugað aðgengi samgangna og skipulag allra samgöngumáta).
- Upplýsingar um notkun nálægra svæða, þægindi og einkenni, og núverandi flokkun á gatnanetinu í nágrenninu.
- Gögn um núverandi framboð almenningssamgangna, þ.m.t. tíðni þjónustu og fyrirhugaðar breytingar á almenningssamgöngum.
- Eigindlegar og megindlegar lýsingar á ferðaeiginleikum fyrirhugaðrar uppbyggingar, þ.m.t. ferðir allra samgöngumáta sem myndast vegna uppbyggingarinnar, einnig í nágrenni við svæðið.
- Mat á ferðum frá allri fyrirhugaðri uppbyggingu á svæðinu (þ.e. sem er fyrirhuguð innan 3 ára, með nokkurri vissu).
 - Gögn um umferðarflæði í tengingum og gatnamótum (þ.m.t. ólíkra ferðamáta og ólíkra ökutækja) innan skoðunarsvæðisins og ákvörðun kítískra tenginga og gatnamóta í vegakerfinu.
 - Greining á slysaskrá sítustu 3 ára fyrir vegakerfið í nágrenni við aðgang(a) að svæðinu, en sítustu 5 ára ef svæðið er greint sem svæði með háa slysatíðni.
 - Mat á líklegum umhverfisáhrifum samgangna í tengslum við uppbygginguna, einkum í tengslum við nálægð við umhverfislega viðkvæm svæði (t.d. svæði sem eru viðkvæm hvað varðar loftgæði eða hljóðvist).
 - Aðgerðir til að bæta aðgengi svæðisins (eins og uppbygging eða endurbætur á nálægum göngu- og hjólaleiðum).
 - Lýsing á bílastæðaaðstöðu á svæðinu og bílastæðastefna fyrir nýja skipulagið.
- Leiðir til að hvetja til umhverfislegrar sjálfbærni með því að draga úr þörf fyrir ferðir.
- Aðgerðir til að draga úr afgangsráhrifum samgangna (e. residual traffic impact) nýja skipulagsins (eins og að bæta almenningssamgöngur, aðstöðu fyrir gangandi og hjólandi og endurbætur á núverandi götum).

2.2 Skipulagsáætlanir

2.2.1 Núverandi skipulagsáætlanir

Í Aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2011-2030 er svæðið skilgreint sem blanda verslunar-, þjónustu og athafnasvæðis. Landið er um 17 ha, að mestu framræst tún og óbyggt, á sveitarfélagamörkum Reykjavíkur og Mosfellsbæjar milli Vesturlandsvegur, Úlfarsár (Korpu) og Korpúlfsstaðavegar (merkt 128-V/A á Mynd 2-2).



Mynd 2-2 Samsett mynd aðalskipulag Mosfellsbæjar og Reykjavíkur

Eins og sést á Mynd 2-2 er íbúðarsvæði austan við Korpúlfsstaðaveg en miðsvæði (gult) og íþróttasvæði (ljósbrúnt) er vestan við Blikastaði í landi Reykjavíkur og græn svæði norðan og sunnan við. Helstu tengingar við svæðið eru frá Korpúlfsstaðavegi og Vesturlandsvegi auk þess sem Borgarlínuás mun ganga í gegnum svæðið.

2.2.2 Fyrirhuguð skipulagsáætlun

Fyrirhugað er að í reitnum verði blanda af verslun, þjónustu og léttum og þrifalegum iðnaði í byggingum af ólíkum stærðum. Ekki er gert ráð fyrir verksmiðjum eða plássfrekri starfsemi á lóðum sem nýttar verða fyrir iðnað.

Skv. aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2011-2030 er gert ráð fyrir íbúðarsvæði austan við Korpúlfsstaðaveg. Þar er gert ráð fyrir 1618 nýjum íbúðum á 87,3 ha svæði, verður heildarfjöldi í reitnum (124-íb) þá 1775. Hafin er vinna við deiliskipulags þessa reits og gera áætlanir nú ráð fyrir því að fjöldi íbúða verði í um 3.500.

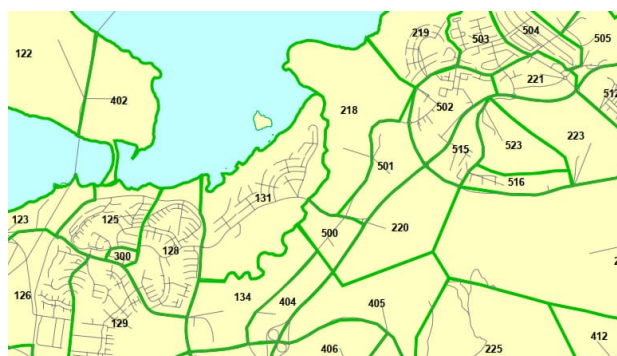
Reykjavíkurmegin liggur Blikastaðareitur að hluta til upp að reit Íþ2-Golfvöllur á Korpúlfsstöðum og Þ96 Korputorg sem er Miðsvæði (M9). Þar er einkum gert ráð fyrir rýmisfrekum verslunum, þjónustu, en einnig vörugæmslum og netþjónabúi (gagnaveri). Á norðurhluta svæðisins er gert ráð fyrir margvíslegri

þjónustustarfsemi og afþreyingu. Við uppbyggingu og þróun svæðisins verði lögð áhersla á að skapa gönguvænt umhverfi og gæði í opnum rýmum. (Reykjavíkurborg, 2010)

Skv. svæðisskipulaginu 2015-2040 er gert ráð fyrir eftirfarandi uppbyggingu í grennd við Blikastaði (reitur 500) til ársins 2040.

Tafla 2-1 Áætluð uppbygging 2012 - 2040 (SSH, o.fl., 2015)

Reitur	Íbúar	Verslun/skrifstofur (fm)	Annað atv. húsnæði (fm)
131 Staðarhverfi-norður	0	0	0
134 Fossaleynir-Egil	0	0	0
404 Korputorg	0	40.100	200
218 Blikastaðaland 1	0	0	0
500 Bæjarkjarni-Korpa	0	5.000	24.900
501 Blikastaðaland 2	2.100	5.400	46.100



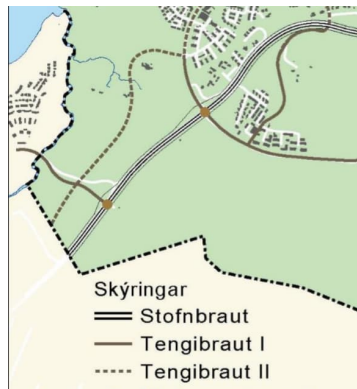
Áætlanir fyrir reit 501 eru talsvert aðrar en þær sem voru gefnar sem forsendur í upphafi þessa verkefnis en Alta er að skipuleggja Blikastaðaland 1 og 2 og er nú gert ráð fyrir um 3.500 íbúðum, þ.e. um 8.750 íbúum í stað 2.100 íbúa í Svæðisskipulaginu. Að sama skapi eru núverandi áætlanir fyrir reit 500 mun hærri en gert var ráð fyrir í svæðisskipulaginu, þ.e. allt að 100.000 m² húsnæðis í stað 29.900 m².

Mynd 2-3 Reitaskipting

2.3 Samgöngur

2.3.1 Vegtengingar

Skv. Aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2011-2030 er Korpúlfsstaðavegur, sem liggur austan við svæðið, skilgreindur sem Tengibraut í 1.flokki. Tengibraut í 1.flokki hefur 50 km/klst. hámarkshraða, ekki er heimilt að hafa bifreiðastæði við götuna og engar hraðahindranir eða sérstakar aðgerðir á akbraut vegna gangbrauta gerðar. Lágmarksfjarlægð milli krossgatnamóta er 200-300 m en 150 m milli T-gatnamóta. Ásinn sem liggur í gegnum Blikastaðaland er skilgreindur sem Tengibraut í 2.flokki² í aðalskipulagi Mosfellsbæjar.



Mynd 2-4 Flokkun gatna

Vesturlandsvegur, sem er stofnbraut, ramar inn svæðið að sunnanverðu. Vesturlandsvegur er tvöfaldur í báðar áttir móts við Blikastaðaland og áfram til vesturs. Til austurs breytist hann í 2+1 veg á kafla en sá kafla verður tvöfaldaður 2020 skv. samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins (Vegagerðin, 2020). Aðrar vegaframkvæmdir

² Tengibraut í 2. flokki getur haft breytilega útfærslu eftir því umhverfi sem hún fer um. Hámarkshraði er að jafnaði 50 km/klst. en getur verið 30 km/klst. þar sem gangandi vegfarendur eiga leið þvert á götuna eða þar sem hún verður hluti svonefnds 30 km svæðis. Lágmarksfjarlægð milli gatnamóta getur verið minni en á tengibraut í 1. flokki. Þar sem ástæða er til er heimilt að gera ráð fyrir bílastæðum samsíða akbraut og á einstökum köflum þar sem hámarkshraði er 30 km/klst. geta verið hraðahindranir og sérstakar aðgerðir vegna gangbrauta. Byggð getur verið nær 2. flokks tengibraut en 1. flokks, en huga þarf sérstaklega að umhverfi þeirra og frágangi.

(fyrir utan Borgarlínuás) á svæðinu eru ekki fyrirhugaðar á næstunni. Mögulega verður þó farið í framkvæmd Sundabrautar en ef af verður mun sú framkvæmd líklega hafa áhrif á umferðarmagn á Vesturlandsvegi.

Samgöngu og þróunarás

Í svæðisskipulagi Höfuðborgarsvæðisins 2040 er kveðið á um að sveitarfélögin í samvinnu við Vegagerðina skuli ákveða legu Borgarlínu og festa í sínum skipulagsáætlunum. Skv. svæðisskipulaginu mun Borgarlínuásinn (samgöngu og þróunarás) liggja þar sem gert er ráð fyrir tengibraut í 2.flokki í aðalskipulaginu. Má því fastlega gera ráð fyrir því að skilgreining götunnar verði breytt í næstu endurskoðun aðalskipulags Mosfellsbæjar.

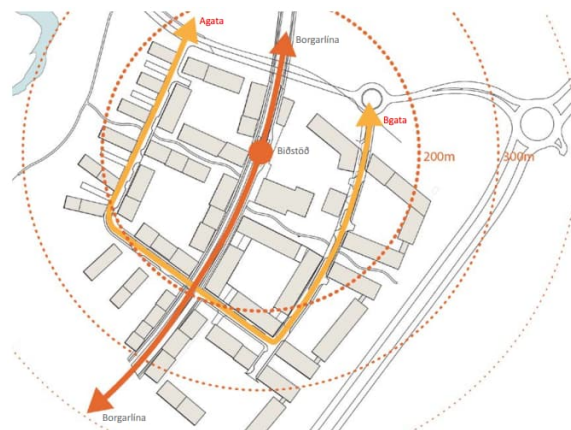


Mynd 2-5 Lega Borgarlínu í gegnum hverfið

Í gegnum mitt svæðið þarf að gera ráð fyrir nokkuð breiðu beltí fyrir Borgarlínu í samræmi við svæðisskipulag, en þar þarf jafnframt að gera ráð fyrir góðum hjóla- og gönguleiðum. Gera þarf ráð fyrir að svæðið geti byggst upp í áföngum og dafnað áður en Borgarlínan verður að veruleika, en að með tilkomu Borgarlínu styrkist svæðið enn frekar.

Götur

Út frá Korpúlfsstaðavegi sem er tengivegur, tengjast tvær götur inn á deiliskipulagssvæðið: A-gata og B-gata. Göturnar liggja í L laga formum og tengjast á gatnamótum við Blikastaðaveg. Innkeyrslur inn á lóðir eru frá A-götu og B-götu. Gert er ráð fyrir að hámarkshraði verði 40 km/klst á Blikastaðavegi og 30 km/klst á öðrum götum innan svæðisins. Hámarkshraði á Borgarlínuásnum mun þó fylgja þeim leiðbeiningum sem munu koma frá hönnunarhópi Borgarlínu þegar að því kemur en mjög líklegt er að hámarkshraðinn verði 40 km/klst.



Mynd 2-6 Fyrirkomulag gatna

2.3.2 Almenningsamgöngur

Núverandi almenningsamgöngur

Í dag er svæðið ekki þjónustað af Strætó enda er engin byggð á svæðinu og nokkuð langt í næstu biðstöð. Tvær strætóleiðis aka þó nálægt. Leið 7 ekur um Korpúlfsstaðaveg með tíðni á 30 mín. fresti og leið 15 ekur um Vesturlandsveg á 15-30 mín. fresti.

Skv. ársskýrslu Strætó 2018 voru um 10.000 innstig á ári á leið 7 en um 61.000 á leið 15 sem gerir leið 15 að 8. mest notaða leiðinni á höfuðborgarsvæðinu.



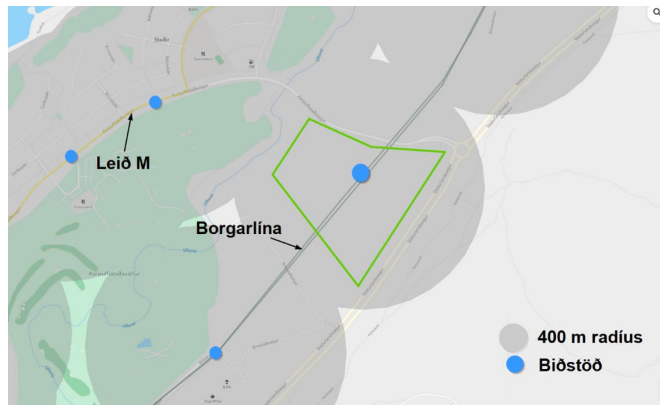
Mynd 2-7 Núverandi leiðarkerfi (2020).

Skv. upplýsingum frá Strætó (Skúladóttir, 2020) þá er næg rýmd í leið 7 á háannatíma. Leið 15 er mikið nýtt og var aukavagni bætt við á tímabili. Líklegt er þó að það sé nægt pláss í vögnunum frá vestri til austurs árdegis þar sem það er á mótí háannaumferð, og öfugt síðdegis. Erfiðara getur verið að komast frá Mosfellsbæ að og frá atvinnukjarnanum á háannatíma.

Fyrirhugaðar almenningsamgöngur

Drög að nýju leiðaneti gera ráð fyrir að ein leið aki Borgarlínuásinn á 10-20 mín. fresti en ekki er á áætlun að strætó aki um Korpúlfsstaðaveg fram hjá atvinnukjarnanum. (StrætóBS, 2020) Tíðnin mun því aukast frá því sem nú er auk þess sem vagnarnir muni líklega vera stærri og taka fleiri farþega.

Fyrirhugað er að biðstöð Borgarlínu verði í reitnum. Verða þá allar byggingar skipulagssvæðisins í innan við 400 m radíus frá biðstöðinni og stærsti hlutinn er innan 250 m radíus sem telst vera mjög gott.



Mynd 2-8 Drög að nýju leiðaneti

Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa sett markmið, sem fram kemur í svæðisskipulagi, að árið 2040 verði hlutdeild almenningsamgangna að minnsta kosti 12% af heildar ferðum innan höfuðborgarsvæðisins. Með tilliti til áætlaðar fjölgunar íbúa þýðir það að minnsta kosti fjórfalt fleiri munu nota almenningsamgöngur árið 2040 en 2016. Til að uppfylla þetta markmið er mikilvægt að þróa verði skilvirkt hágæða almenningsamgöngukerfi sem gerir fólki kleift að ferðast hratt um höfuðborgarsvæðið, óháð umferðartöfum í vegakerfinu. Ennfremur að tryggja gott aðgengi íbúa að samgöngukerfinu með uppbyggingu í grennd við biðstöðvar.

Hágæðakerfi almenningsamgangna er hryggjarstykkið í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins til 2040. Borgarlína er lykilverkefni í samgöngum, hagkvæm og vistvæn leið til að auka flutningsgetu á milli sveitarfélaganna og gera þeim kleift að mæta tæplega 30% fjölgun íbúa og fjölgun ferðamanna án þess að álag á stofnvegakerfið aukist í sama hlutfalli. Borgarlína er einnig grundvöllur þess að sveitarfélögin geti þétt byggð í miðkjörnum og þróunarásunum.

Til að ná því marki að stórauka hlutfall almenningsamgangna er mikilvægt að þær verði eftirsóknaverðari valkostur en í dag. Jafnframt verða almenningsamgöngur að hafa meiri flutningsgetu en við þekkjum í dag. Borgarlína gerir hvoru tveggja. Sem hágæða almenningsamgöngur hækkar þjónustustig og þær verða eftirsóknaverðari. Sérými tryggir áreiðanleika og aukin ferðahraða, vagnarnir haldi sínu striki óháð öðrum umferðartöfum. Það er því mikilvægt að vandað sé til verks við hönnun Borgarlínuásinn í gegnum hverfið. Vanda skal sérstaklega til útfærslu göturýmis við biðstöð Borgarlínu auk þess sem hafa skal samráð við Verkefnastofu Borgarlínu varðandi hönnun göturýmis, biðstöðvar og götugagna. Þægindi, öryggi og aðgengi fyrir alla farþega verður haft að leiðarljósi við hönnun biðstöðva.

Tafla 2-2 Tíðni strætó skv. drögum að leiðaneti (StrætóBS, 2020)

Leiðarnúmer	Leið	Núverandi tíðni háannatíma	á Framtíðar tíðni
7	Um Korpúlfsstaðaveg	30 mín fresti	Leið lögð niður
15	Um Vesturlandsveg	15 mín fresti	Leið lögð niður
E-stofnleið	Um Borgarlínuás		10 mín fresti

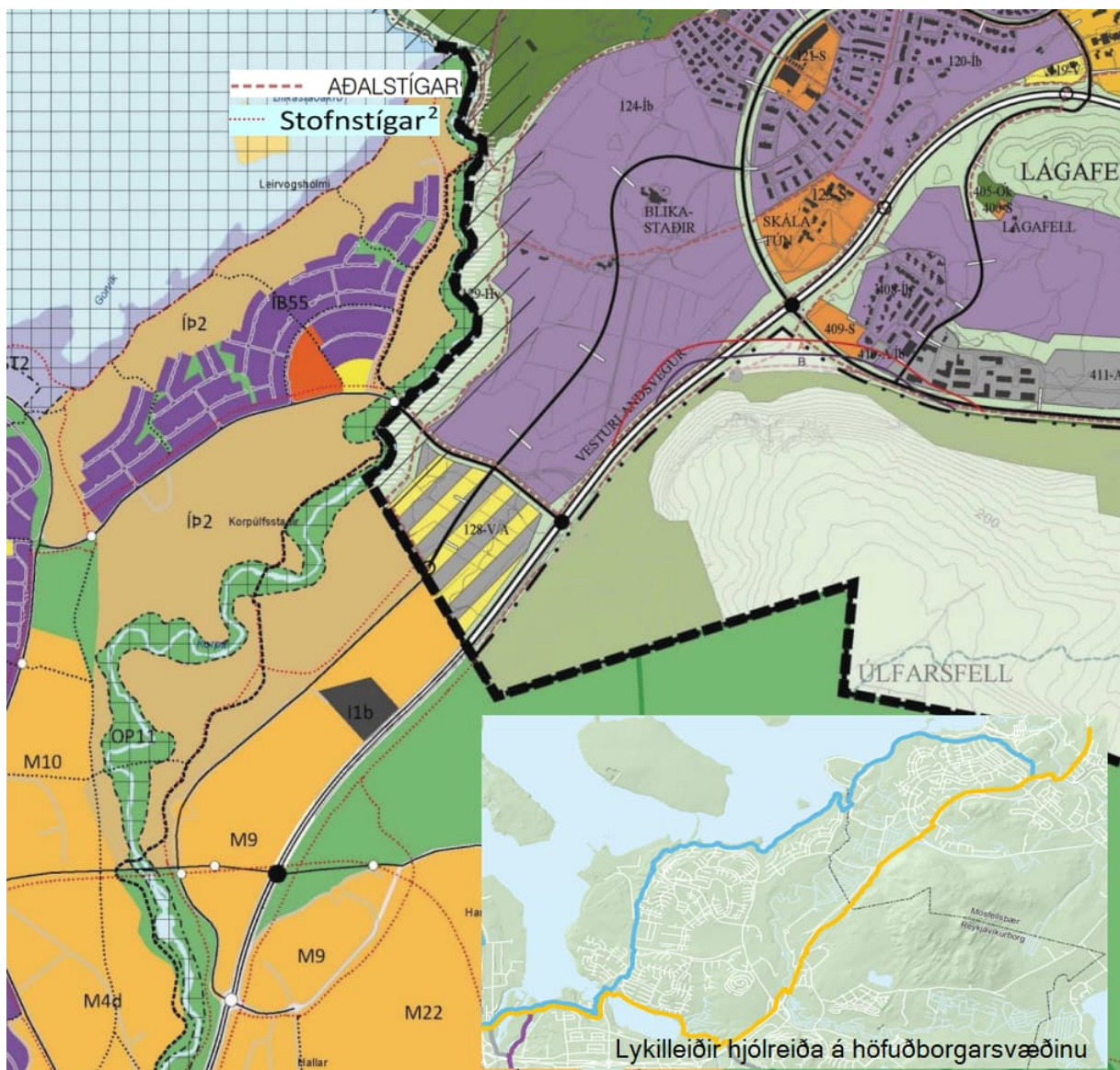
Leið E er stofnleið sem ekur um Borgarlínuás og er því í góðum tengingum við margar aðrar stofnleiðir strætó og með örari tíðni en núverandi kerfi. Mun hverfið því verða ágætlega þjónustað af Strætó. Nokkuð ljóst er að næg rýmd er bæði í núverandi strætókerfi og framtíðar kerfi til að taka við þeim ferðum sem áætlað er að hverfið muni skapa.

2.3.3 Göngu- og hjólaleiðir

Fáar göngu og hjólaleiðir eru umhverfis svæðið í dag. Aðalstígur er meðfram Vesturlandsvegi, suðaustan við veginn.

Fyrirhugaðir stígar

Í aðalskipulagi Mosfellsbæjar og Reykjavíkur er gert ráð fyrir aðal/stofnstígum suðaustan við Vesturlandsveg og meðfram Borgarlínuásnum. Að auki gerir aðalskipulag Mosfellsbæjar ráð fyrir aðalstígum meðfram Korpu og Korpúlfsstaðavegi. Tvær lykilleiðir hjólastíga á höfuðborgarsvæðinu liggja um Mosfellsbæ. Engin undirgöng undir Vesturlandsveg eru við svæðið í dag en í framtíðinni verða sett mislæg gatnamót við VLV/Korpúlfsstaðaveg og mun vera göngu- og hjólastígar þar einnig. Æskilegt væri að innan hverfisins væri vísað á bláu lykilleiðina með víðeigandi skiltum sem og gulu lykilleiðina þegar leið undir VLV verður komin. Göngu- og hjólastígaás liggur meðfram Borgarlínuásnum og verða þeir hluti af stofnstígakerfi höfuðborgarsvæðisins. Það munu því verða góðar hjólatengingar við Mosfellsbæ og Reykjavík.



Mynd 2-9 Stofn/aðalstígar í aðalskipulögum Reykjavíkur og Mosfellsbæjar. Einnig sjást lykilleiðir hjólréiða á höfuðborgarsvæðinu. Samsett mynd.

Hugað verður vel að gönguleiðum innan hverfisins og er markmiðið að gangstéttir séu meðfram öllum götum beggja vegna. Minni stígar liggja í grænum geirum milli lóða og tengjast útivistarsvæði við Úlfarsá. Ofanvatnsrásir/ lautir og regnbeð eru í grænum geirum og meðfram götum og stígum og eru hluti af regnvatnskerfi svæðisins. Hugað verður að því að góðar tengingar séu fyrir gangandi og hjólandi við biðstöð Borgarlínu.



Mynd 2-10 Helstu stígar innan skipulagssvæðisins, mynd úr hönnunarleiðbeiningunum Vistvænn atvinnukjarni í landi Blikastaða

Skýrt aðgengi að góðum útivistarsvæðum bætir lýðheilsu og lífsgæði starfsmanna. Ýmis útivistarsvæði eru í 5 mínútna göngufjarlægð frá atvinnukjarnann og ekki þarf að ganga mikið lengra til þess að finna fleiri fjölbreytt græn svæði. Gönguleið innan skipulagssvæðisins getur nýst starfsmönnum í stuttar hádegisgöngur og nýjar tengingar við útivistarsvæði í nágrenni kjarnans geta hvatt til lengri göngu-eða hlaupatúra. Stígakerfið leiðir vegfarendann þannig meðal annars um strandlengjuna, þar sem útsýni er yfir sundin og fjöllin í kring en einnig myndar það góða tengingu við Staðahverfi og við fyrirhugaða íbúðabyggð í Blikastaðalandi norðan við Korpúlfsstaðaveg auk þess sem stutt er að aðalstíg austan við Vesturlandsveg. Austan við atvinnukjarnann er Úlfarsfell, vinsælt útivistarsvæði.

Það verða því góðar stígtengingar í allar áttir sem hvetur til útivistar og notkunar á öðrum samgöngumátum en einkabílnum.



Mynd 2-11 Tengingar við útivistarsvæði í nágrenni kjarnans, mynd úr hönnunarleiðbeiningunum Vistvænn atvinnukjarni í landi Blikastaða

Engar talningar eru til á hjólastígum í nágrenninu en þó þykir nokkuð ljóst að næg rýmd sé í núverandi- og framtíðar stígakerfi til að taka við þeim ferðum hjólreiðamanna sem skipulagið mun skapa.

Öryggi: Tryggja skal öruggar gönguþveranir samkvæmt deiliskipulagsupprætti, þar sem megin göngustígar þvera akstursleiðir, hvort sem er við gatnamót eða aðrar þveranir. Utan gatnamóta skal yfirborð gönguþverana vera hraðadempanði og í sömu hæð og aðliggjandi göngustígar. Gæta þarf þess þó að við hönnun þeirra verði tekið tillit til þess að mikið er um stór ökutæki í hverfinu. Tryggja skal vel lýstar, öruggar sjónlengdir við allar gönguþveranir, bæði fyrir gangandi og hjólandi. Hafa skal aðgengi fyrir alla í huga, t.d. með leiðarlínum við þveranir og hugað að hæðarmismun. Ekki skal gera gönguþverun yfir Vesturlandsveg í plan, því verður hún að bíða þar til mislæg lausn kemur á gatnamótin Vesturlandsvegur – Korpúlfsstaðavegur.

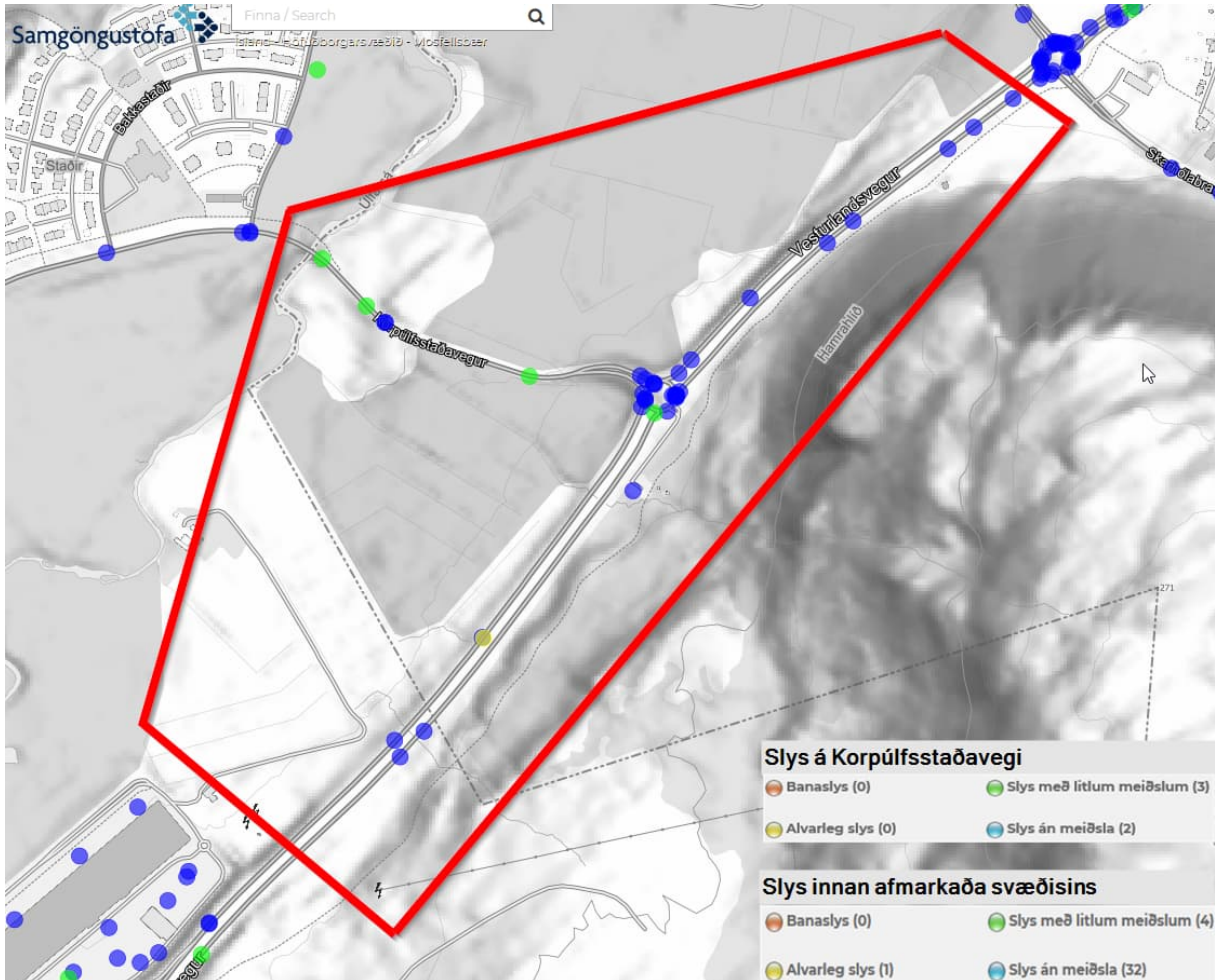
2.3.4 Slysagreining

Umferðarslys síðustu 5 ára (2014-2018) voru skoðuð á Korpúlfsstaðavegi og á Vesturlandsvegi. Á Korpúlfsstaðavegi urðu 5 slys á 5 ára tímabili, 3 með litlum meiðslum og 2 slys án meiðsla. Í heild urðu 39 slys innan þess svæðis sem var til skoðunar en flest þeirra urðu á hringtorgi við gatnamót Vesturlandsvegur og Korpúlfsstaðavegar (23 slys). Engin banaslys urðu á tímabilinu en eitt alvarlegt slys varð á Vesturlandsvegi.

Ítarlegri slysagögn sem fengust frá Samgöngustofu sýna að orsök slysanna á Korpúlfsstaðavegi liggur í mörgum tilfellum hjá öikumanni (Gunnarsson, 2020). Þrjú slysanna gerast á svipuðum slóðum í beygju, það virðist því vera tilefni til þess að skoða þennan stað betur, t.d. út frá sjónlengdum.

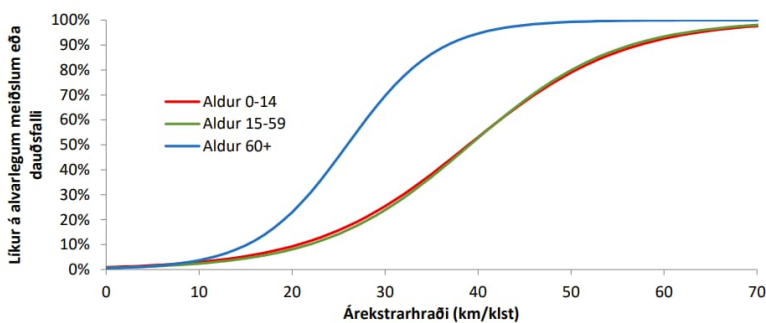
Þegar allt Blikastaðaland verður orðið fullbyggt, þ.e. einnig íbúðasvæðið austan við Korpúlfsstaðaveg, mun hringtorgið á gatnamótum Vesturlandsvegur og Korpúlfsstaðavegar ekki anna þeirri umferð sem

spáð er og þarf því að byggja mislæg gatnamót. Við þá framkvæmd ætti slysum að fækka talsvert en þekkt er að mörg slys, sérstaklega án meiðsla, gerast á hringtorgum.



Mynd 2-12 Slys á Korpúlfsstaðavegi og Vesturlandsvegi 2014-2018. Rauða línan sýnir skoðunarsvæðið. (Samgöngustofa)

Í aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2011-2030 segir að lögð verði áhersla á umferðaröryggismál og aðgerðir til þess að draga úr neikvæðum áhrifum bílaumferðar. Hámarkshraði á götum innan deiliskipulagsins verður 30 km/klst. Vel þekkt samband milli árekstrarhraða og líkur á að fótgangandi láti lífið eða slasist alvarlega sýnir að við árekstur þar sem ökutæki ekur á 30 km/klst hraða eigi sem flestir möguleika á að komast lífandi frá slysum (Verkís, Trafkon AB, Efla, 2020). Til að halda ökuhraðanum niðri verða meðal annars upphækkaðar gönguþveranir.



Mynd 2-13 Líkur á alvarlegum meiðslum eða dauðsfalli ef ekið er á gangandi vegfaranda (Verkís, Trafkon AB, Efla, 2020)

Í deiliskipulaginu er lögð áhersla á að fólk geti farið erinda sinna innan hverfis gangandi eða hjólandi og að stór hluti þeirra ferða sem farnar eru að/frá hverfinu verði með almenningssamgöngum. Þannig eru gæði byggðar hvað varðar umferðaröryggi, hljóðvist og loftgæði aukin. Um leið minnkar orkuþörf samgangna, notkun jarðefnaeldsneytis og losun gróðurhúsalofttegunda.

2.3.5 Bílastæði

Við skipulagsgerðina verður horft til þarfa notenda bílastæða og verða þau innbyggð í hönnun og þróun. Bílastæði eru hluti af þróunarsvæðinu og eru ekki fyrir hjólreiðafólki, gangandi eða umferð á ferð. Helstu göngu- og hjólaleiðir munu ekki liggja í gegnum bílastæði.

Reitir unnu bílastæðastefnu (Reitir, 2019) fyrir svæðið og byggir þessi kafli á henni.

Þó að ferðavenjur muni breytast á næstu árum samhliða fyrirhugaðri fjárfestingu ríkis og sveitarfélaga í almenningssamgöngum, verður að hafa í huga að Blikastaðalandið er nokkuð langt frá þungamiðju búsetu höfuðborgarsvæðisins. Horft er til þess að næstu bæjarhlutar, þ.e. Staðahverfi, Grafarvogur, Grafarholt, Úlfarsárdalur og Mosfellsbær, sem eru þegar byggð hverfi og að miklu leyti sem „dreifð byggð“, reiða sig mjög á notkun einkabíls og mögulega örflæðistæki (t.d. rafmagnshjól) í náinni framtíð.



Gengið er út frá því að of háar bílastæðakröfur muni koma niður á mögulegu byggingamagni á svæðinu auk þess sem kröfur um mikinn fjölda bílastæða eru líklegar til að hafa neikvæð umhverfisáhrif (léleg landnýting, sjónræn áhrif, ógönguvænt o.fl.). Að sama skapi eru kröfur um lítinn fjölda bílastæða til þess fallnar að vera bæði íþyngjandi fyrir lóðarhafa/starfsemi sem og hafa neikvæð áhrif á söluvænleika lóða/byggingaréttar. Hafa skal í huga að eldri samkeppnissvæði /atvinnusvæði (t.d. Hálsar, Höfðinn og Skeifan) ásamt nýjum skipulagsáætluðum (t.d. Hólmsheiði, Bústaðarvegur og Suður Mjódd) eru ýmist með kröfuna 1/50 eða allt að 1/35 fyrir atvinnuhúsnæði.

Forsendur

Bílastæðastefna Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í byrjun árs 2019 og er í innleiðingafæri í ASK Reykjavíkur er höfð til hliðsjónar. Blikastaðir myndu falla undir Svæði II ef landið væri í Reykjavík hvað varðar viðmið og hámark.

Gert er ráð fyrir að bílastæðapörf muni dragast eitthvað saman með tilkomu Borgarlínu en horfa þarf til þess að Borgarlína er ekki á áætlun fyrr en nær dregur 2030. Ætla má að hverfið verði búið að vera í rekstri í 5-7 ár áður en Borgarlína yrði lögð.

Bílastæðasvæði

- Lagt er til að skipta landinu í c.a. 10 sjálfstæð bílastæðasvæði. Svæðin má flokka í 3 flokka: a) Verslunarkjarni, b) sjálfstæðar lóðir og c) þyrpingar. Ekki er gert ráð fyrir samnýtingu bílastæða milli svæða en gert er ráð fyrir samnýtingu innan hvers svæðis/þyrpingar.
- Verslunarkjarni verði sér svæði, lóð A, B og C verði sér svæði og restin skiptist á 5-7 sjálfstæðar þyrpingar.
- Horft er til þess að fyrirkomulag bílastæða verði í „inngörðum“ og hönnun og fyrirkomulag trúfli ekki upplifun gangandi, hjólandi eða akandi sem ferðast um um götur hverfisins. Þannig verði jafnframt hægt að breyta bílastæðum síðar í hjólastæði eða auka við athafnasvæði bygginga, þ.e.a.s. útisvæði.



Mynd 2-14 Bílastæðasvæði

Bílastæðapörf og stæðanýting

Áætlaður fjöldi bílastæða á fermetra húss fer eftir eðli starfseminnar. Hafa skal í huga að umfang eftir tegund starfsemi kann að breytast í vinnslu skipulagsins og því þarf að vera ákveðið svigrúm til staðar hvað varðar umfang bílastæða.

Gert er ráð fyrir að heildarbyggingamagn verði allt að 90.000 m² og þar af sé verslunarkjarninn rúmlega 6.000 m² og sérgreindar lóðir samtals 18.000 m². Sett fram stefna um að heildarstæðafjöldi verði um 1.000 bílastæði m.v. 90.000 m² eða 1,2 stæði á 100 m² (1/85).

Heimild skal vera til að fjölga bílastæðum um 30% fyrir einstaka þyrpingu eða lóð ef hægt er að færa sérstök rök fyrir því.

Nokkur atriði geta haft áhrif á þörf á fjölda bílastæða skv. bíla- og hjólastæðastefnu Reykjavíkur:

- **Blönduð landnotkun – samnýting stæða.** Ef tekið er mið að reiknireglum úr bílastæðastefnu Reykjavíkurborgar (Reykjavíkurborg, 2019) hvað varðar samnýtingu má ætla að komast megi af með um 935 bílastæði (í stað 1.008) og að nýtingin sé alla jafna góð (70-85%) virka daga en lægri um helgar eins og við er að búast. Þó má vænta að bílastæðanotkun sé um 35% á laugardögum og munar þá mest um háa nýtingu við verslunarkjarna. Samnýting stæða er þó ekki eins góð og þegar það eru íbúðir á sama svæði.
- **Deilibílar.** Fækkun stæða vegna deilibíla á einkum við um íbúðasvæði og hefur því ekki áhrif hér.
- **Innleiðing samgöngustefnu.** Með innleiðingu samgöngustefnu fyrir svæði eða starfsemi á viðkomandi svæði er mögulegt að draga úr fjölda bílastæða sem nemur 10%. Í sumum tilvikum má fækka bílastæðum um 15-20%, sé samgöngustefna mjög margþætt en ekki eru taldar forsendur fyrir meira en 10% fækkun bílastæða hér. Ef bílastæðum er fækkað vegna samgöngustefnu, skal innleiðing stefnunnar vera hluti af ákvæðum skipulags. Sjá má nánar um samgöngustefnu í Ferðaáætlun)
- **Nálægð við almenningsamgöngur með gott/hátt þjónustustig.** Búið er að taka tillit til nálægðar við biðstöð Borgarlínu í áætlun um bílastæðapörf. Þar sem einungis er gert ráð fyrir einni biðstöð innan hverfisins og því að ein leið aki þarna um eru ekki forsendur fyrir frekari fækkun bílastæða.

Skv. þessum atriðum eru ekki taldar forsendur til að fækka stæðum um meira en sem nemur 10-15%. Hafa þarf þó í huga að Borgarlínan mun líklegast koma síðar en uppbygging hverfisins og því er þörfin fyrir bílastæð meiri fyrstu árin.

Að þessum forsendum gefnum má gera ráð fyrir því að með teknu tilliti til samnýtingar og virkrar samgöngustefnu sé bílastæðapörf um 835 bílastæði og að hámarki væri þörf fyrir um 1.245 bílastæði.

Tafla 2-3 Áætlaður fjöldi bílastæða miðað við kröfur í reglum um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík

Tegund	Lýsing	m ²	P/m ²	P viðmið	P 100 m ²	P hámarki
			Viðmið		Hámark	
Verslunarkjarni	Verslanir	6.100	64	95	40	153
Vöruhúsalóð	Lager	18.000	360	50	240	75
Aðrar lóðir	Verslun	15.400	65	237	95	385
Aðrar lóðir	Þjónusta	12.320	50	246	76	308
Aðrar lóðir	Skrifstofur	12.320	75	164	53	308
Aðrar lóðir	Geymslur / vinnurými	21.560	100	216	21	287
Þyrpingar	Samtals	61.600	71	863	245	1.288
	Samtals	85.700	85	1.008	290	1.516
Að teknu tilliti til samnýtingar og virkrar samgöngustefnu						
				835		1.244

2.3.6 Hjólastæði

Stuðlað er að hjólreiðum með því að bjóða upp á viðeigandi aðstöðu fyrir hjólreiðafólk. Við skrifstofubyggingar og iðnað er æskilegt að gera ráð fyrir að 90% hjólastæða séu í læstu rými (hjólageymslur, hjólabúr, hjólaskápar) og að 10% stæða séu staðsett næst inngangi fyrir gesti. Við verslanir er æskilegt að gera ráð fyrir að 10% hjólastæða séu í læstu rými og að 90% stæða séu staðsett næst inngangi fyrir gesti. Mælt er með því að helmingur hjólastæða við inngang sé yfirbyggður.

Staðsetja skal öruggar geymslur fyrir reiðhjól við biðstöð Borgarlínu.

Fjöldi hjólastæða er metinn út frá mismunandi þáttum, s.s. staðsetningu (miðsvæði eða úthverfi), nálægð við almenningsamgöngur, gæði hjólastígakerfis o.s.frv. Til við miðunar er horft á Reglum um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík. Þar er gert ráð fyrir 0,5-3 hjólastæðum á hverja 100 m² skrifstofubygginga, 0,2-0,6 á 100 m² bygginga fyrir iðnað og vöruheyslu en 2-3 hjólastæði á 100 m² verslunarhúsnæðis. Þar sem staðsetning Blikastaða verður nálægt íbúðabyggð og Borgarlínu með ágætis hjólaleiðir að svæðinu en utan við helsta þéttbýlið er talið eðlilegt að fara milliveg milli uppgefins hámarks og lágmarks.

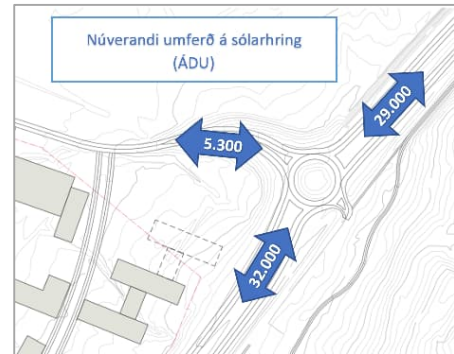
Tafla 2-4 Áætlaður fjöldi hjólastæða miðað við meðaltal í kröfum í reglum um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík

Tegund	Lýsing	m ²	P per 100 m ²	P fjöldi heild	P í læstu rými	P Næst inngangi fyrir gesti
			Meðaltal	Meðaltal	Meðaltal	Meðaltal
Verslunarkjarni	Verslanir	6.100	2,5	153	15	137
Vöruhúsalóð	Lager	18.000	0,4	72	65	7
Aðrar lóðir	Verslun	15.400	2,5	385	39	347
Aðrar lóðir	Þjónusta	12.320	2,5	308	31	277
Aðrar lóðir	Skrifstofur	12.320	1,8	216	194	22
Aðrar lóðir	Geymslur / vinnurými	21.560	0,4	86	78	9
Þyrpingar	Samtals	61.600		995	341	798
	Samtals	85.700		1.219	421	798

2.4 Umferðarsköpun og umferðarflæði

2.4.1 Núverandi ferðir á svæðinu

Næsta núverandi byggð, með umferðartengingu, er Staðahverfi í Grafarvogi sem er norðan við svæðið en þar er einnig að finna golfvöll. Gegnumakstur er á Korpúlfsstaðavegi fyrir umferð frá Grafarvogi en önnur umferðarmyndun er ekki á svæðinu í dag. 2018 var ÁDU á Korpúlfsstaðavegi um 5.300 bílar/sólarhring (Reykjavíkurborg, 2020) og ÁDU á Vesturlandsvegi 32.000 bílar/sólarhring sunnan við hringtorgið og 29.000 bílar/sólarhring (Vegagerðin).



2.4.2 Umferðarsköpun

Gert er ráð fyrir að heildarbyggingamagn á skipulagssvæðinu verði um 85.000 m². Þar af eru verslanir og skrifstofur um 45.000 m² og léttur iðnaður/lager/vörugæymsla/vinnurými um 40.000 m².

Notast var við ferðamyndunarjöfnu VSÓ (VSÓ, 2006) til að áætla ferðamyndun á svæðinu:

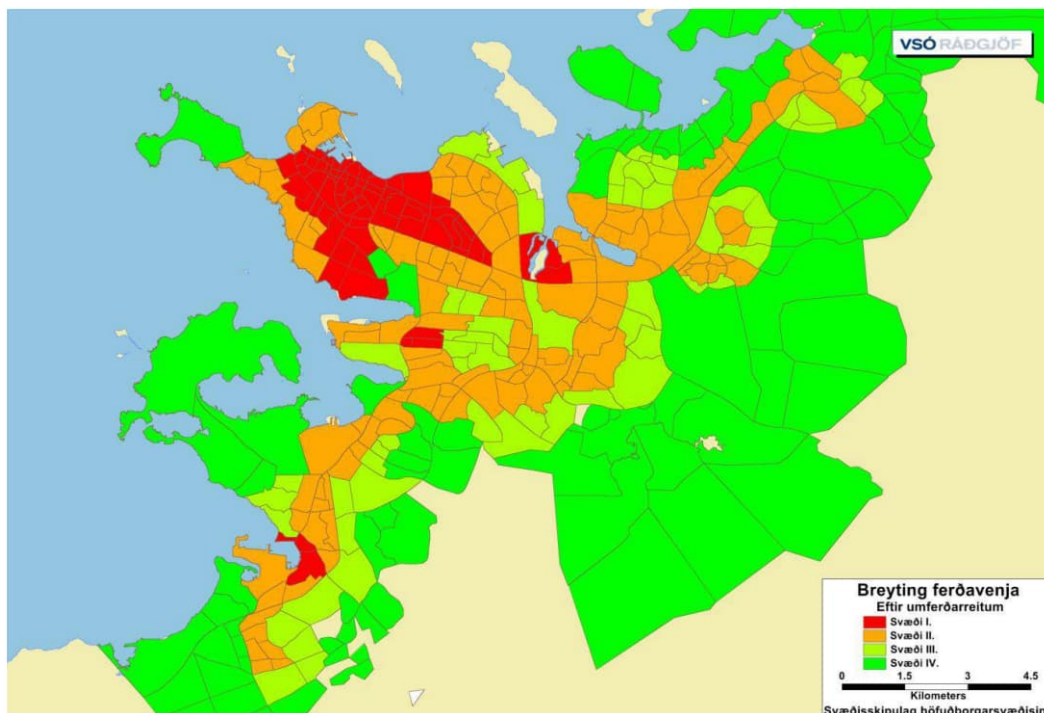
$$\text{Jafna 1 Ferðir} = 1,85 * \text{íbúar} + 0,14 * \text{m}^2 \text{ verslun og skrifstofur} + 0,04 * \text{m}^2 \text{ annað atvinnuhúsnæði}$$

Í Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 lendar Blikastaðaland á svokölluðu svæði II þegar höfuðborgarsvæðinu er skipt upp í svæði eftir möguleikum til breytinga á ferðavenjum. Í flokki I eru svæðin þar sem líklegast verði hlutfallslega fæstar bílferðir, og á þeim svæðum sem lenda í flokki IV séu minni líkur á breytingu ferðavenja og þau séu hlutfallslega nær núverandi fjölda bílferða.

Tafla 2-5 Forsendur um hlutfallslega breytingu á hlutdeild bílferða (SSH, o.fl., 2015)

	Breyting
Svæði I	-30%
Svæði II	-15%
Svæði III	-5%
Svæði IV	+5%

Sett eru fram markmið í svæðisskipulaginu um breytingu ferðavenja fyrir hvert þessara fjögurra svæða sem skilgreind eru á Mynd 2-15. Þannig er hlutdeild bílferða breytt hlutfallslega og hlutdeild annarra samgöngumáta breytt til samræmis. Þannig fækkar bílferðum hlutfallslega mest á svæðum I og minna á svæðum II og III. Bílferðum á svæði II fækkar því um 15%.



Mynd 2-15 Höfuðborgarsvæðinu skipt upp í svæði eftir möguleikum til breytinga á ferðavenjum. (SSH, o.fl., 2015)

Ferðavenjujafnan gefur einungis bílferðir sem myndast í reitnum en ekki ferðir annarra ferðamáta. Skv. ferðavenjukönnun frá 2017 er hlutfall bílferða á höfuðborgarsvæðinu um 76%, hjólríða um 6%, 4% fara með almenningssamgöngum og um 14% fara sínar ferðir gangandi. (Vegagerðin, o.fl., 2017) Til að umreikna tölur um fjölda bíla yfir í einstaklinga er notaður margfeldisstuðull 1,25. (Mannvit, 2018) Við fækkun bílferða um 15% verða þær þá um 61% allra ferða, markmið borgarlínu er að hlutdeild almenningssamganga verði 12% og verður því hlutdeild gangandi og hjólandi 27%.

Tafla 2-6 Umferðarsköpun í reitnum. Fjöldi ferða á sólarhring út úr reitnum.

	Hlutfall ferðamáta	Verslun/ Skrifstofur	Annað húsnæði	Samtals
Skipulag		46.100 m ²	39.600 m ²	85.700 m ²
Fjöldi bílferða skv. ferðamyndunarjöfnu		6.455	1.585	8.040
Fjöldi bílferða með 15% fækkun		5.490	1.350	6.840
Óbreyttar ferðavenjur				
Einstaklingsferðir í bíl*	76%	8.070	1.980	10.050
Einstaklingsferðir í almenningssamgöngum	4%	425	105	530
Einstaklingsferðir gangandi	16%	1.700	415	2.115
Einstaklingsferðir á hjóli	4%	425	105	530
Samtals ferðir einstaklinga		10.620	2.605	13.225
Breyttar ferðavenjur				
Einstaklingsferðir í bíl*	61%	6.475	1.590	8.065
Einstaklingsferðir í almenningssamgöngum	12%	1.275	315	1.590
Einstaklingsferðir gangandi	20%	2.125	520	2.645
Einstaklingsferðir á hjóli	7%	745	180	925
Samtals ferðir einstaklinga		10.620	2.605	13.225

*Gert er ráð fyrir 1,25 farþega í hverjum bíl

Eins og kom fram í kafla 2.2.2 ber núverandi áætlunum um aðlægt íbúahverfi ekki saman við svæðisskipulagið þar sem nú er gert ráð fyrir 8.750 íbúum í stað 2.100. Þar sem fjöldi íbúa hefur áhrif á umferðarsköpun má ætla að fjöldi bílferða verði mun meiri en gert var ráð fyrir í svæðisskipulaginu. Íbúasvæðið er utan við þetta skipulag og mun byggjast upp mun síðar en ber þó að taka tillit til þess við hönnun umferðarmannvirkja.

2.4.3 Flutningsgeta gatnakerfis

Eins og kom fram í kafla 2.3.1 er Korpúlfsstaðavegur skilgreindur sem Tengibraut í 1.flokki. Tengibraut í 1.flokki hefur 50 km/klst. hámarkshraða, ekki er heimilt að hafa bifreiðastæði við götuna og engar hraðahindranir eða sérstakar aðgerðir á akbraut vegna gangbrauta gerðar. 2018 var ÁDU á Korpúlfsstaðavegi um 5.300 bílar/sólarhring³ (Reykjavíkurborg, 2020), má því áætla að HVDU=6.100 bílar/sólarhring. Í viðmiðum fyrir umferðarlíkön er miðað við að sólarhrings afkastageta gatna sé um 10.000 bílar/sólarhring per. átt, á vegum með eina akrein í hvora átt, eða 1.000 bílar/klst. (VSÓ, 2006) Samkvæmt útreikningum hér að ofan verða bílferðir út úr reitnum 6.840 á sólarhring (13.665 í báðar áttir), ef væntingar um breytingar á ferðavenjum ganga eftir. Með þeirri umferð sem er til staðar í dag að þá verður umferðarlæðið um Korpúlfsstaðaveg komið yfir þolmörk á háannatíma. Ef uppbygging

³ Ferðamyndunarjafnan og umferðarlíkön gefa svokallaða hversdagsumferð (HVDU), meðalumferð á virkum dögum. Umferðartalningar Vegagerðarinnar og í Borgarvefsjá gefa umferðina upp í ársdagsumferð (ÁDU), meðalumferð á dag yfir árið. Hér á landi hefur skapast hefð fyrir því að nota HVDU inn í umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins sem er 15% hærra en ÁDU (VSÓ, 2006).

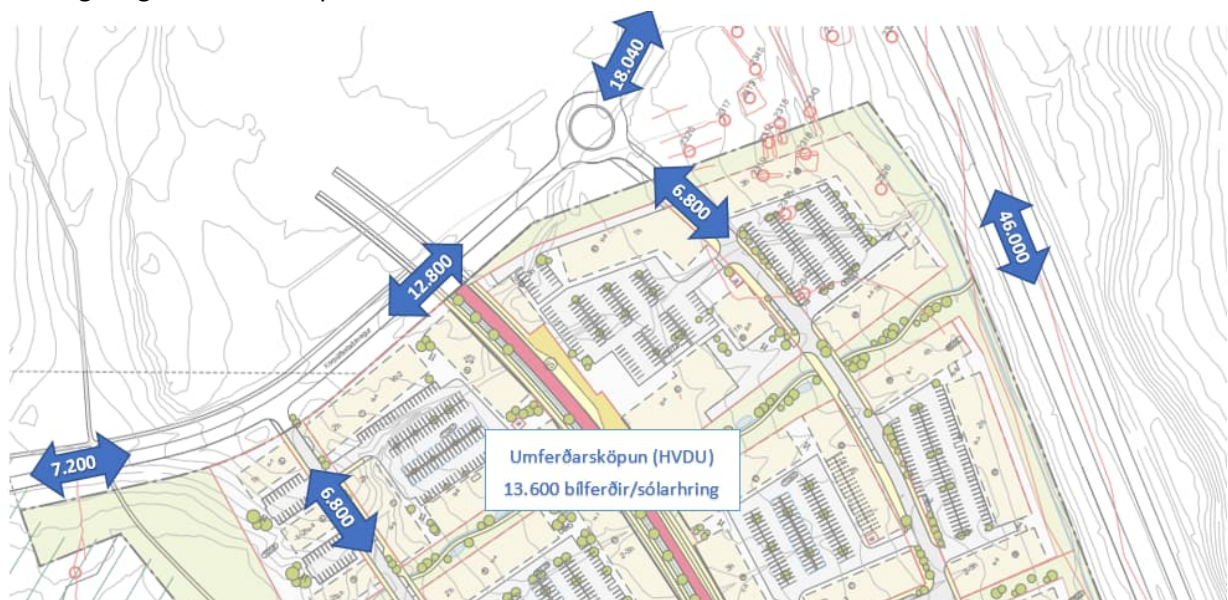
Íbúðarsvæðisins í Blikastaðalandi austan við Korpúlfsstaðaveg gengur eftir (8.750 íbúar skv. drögum mars 2022), mun hún skapa um 13.800 ferðir úr reitnum á sólarhring (með breyttum ferðavenjum). Ef 30% þeirra ferða fer til vesturs inn á Korpúlfsstaðaveg mun um 4.130 ferðir fara inn á Korpúlfsstaðaveg frá íbúðarsvæðinu (30% er ágiskun).

Tafla 2-7 Ferðamyndun með breyttum ferðavenjum

Áætlaðar ferðir á sólarhring á Korpúlfsstaðavegi (HVDU)		
	Í eina átt	Í báðar áttir
Núverandi umferð	3.050	6.100
Umferð frá verslunar- og athafnasvæði	6.840	13.680
Umferð frá íbúðarsvæði	4.130	8.260
Samtals	14.020	28.040

Umferðarspá sýnir því að meðan einungis verslunar- og athafnasvæðið er byggt mun Korpúlfsstaðavegur anna umferðinni (rúmlega 18.000 ökutæki á sólarhring) en þetta umferðarmagn er ansi nálægt rýmd götu með eina akrein og mun því vera talsvert álag, næst Vesturlandsvegi, á háannatíma. Hinsvegar þegar íbúðarsvæðið bætist við mun þurfa að grípa til aðgerða á Korpúlfsstaðavegi.

Ekki er búið að útfæra gatnamót á svæðinu en miðað við áætlað umferðarmagn þarf a.m.k. tvær tengingar við svæðið og Korpúlfsstaðavegur þarf að vera tvöfaldur þegar bæði athafnasvæðið og íbúðarsvæðið er fullbyggt. Umferðarmagnið er of mikið fyrir biðskyldu og er því æskilegast að gatnamótin verði með umferðarljósum eða hringtorgi. Hringtorg þyrfti líklegast að vera tvöfalt næst Vesturlandsveginum. Þegar að bæði svæðin verða fullbyggð mun hringtorgið við Vesturlandsveg ekki anna umferðinni og verður því þörf á mismögum gatnamótum. Aðalskipulag Mosfellsbæjar 2011-2030 (Mosfellsbær, 2013) gerir ráð fyrir mismögum gatnamótum þarna og er hringtorgið við Vesturlandsveg einungis til bráðabirgða skv. aðalskipulaginu en Samgönguáætlun 2019-2033 gerir ekki ráð fyrir mismögum gatnamótum á þessum stað.



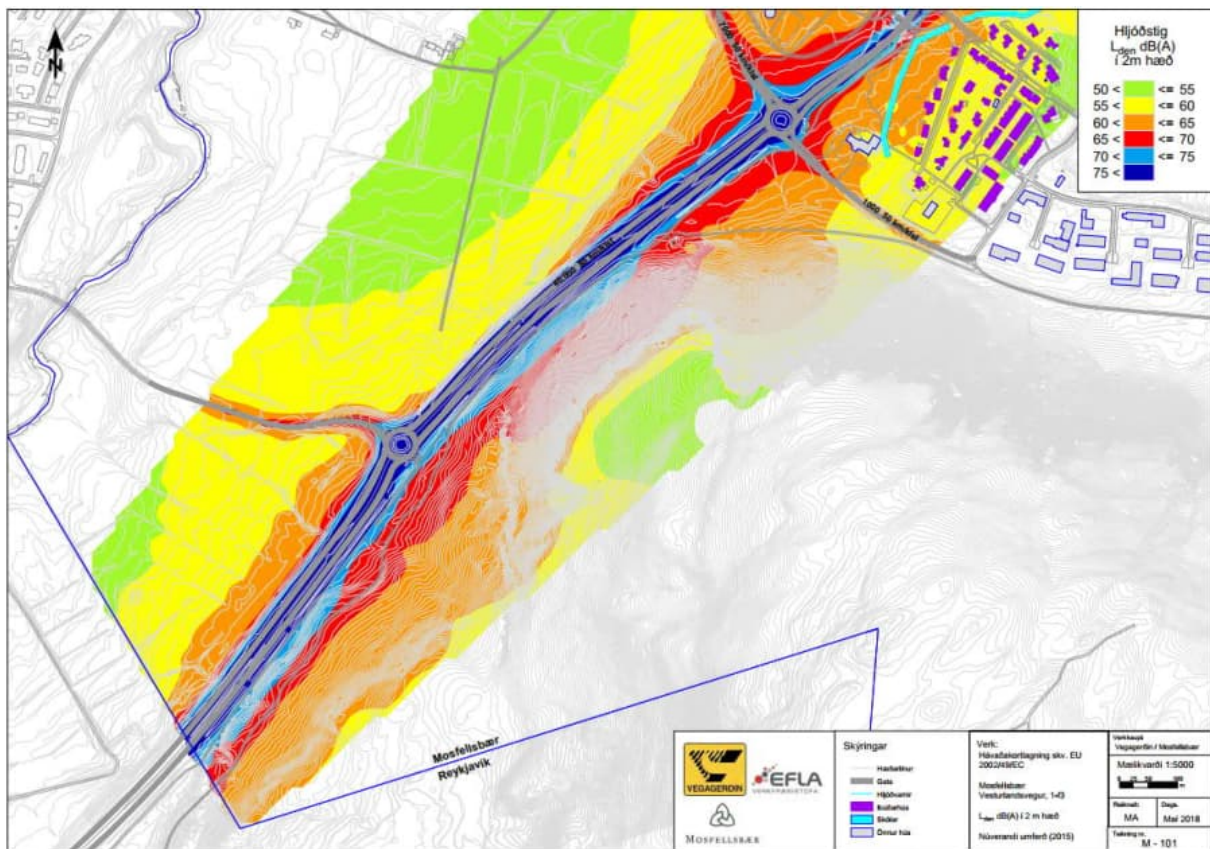
Mynd 2-16 Umferðarsköpun á sólarhring m.v. að markmið um breyttar ferðavenjur gangi eftir. Örvar sýna umferðartölur fyrir fjölda bíla á sólarhring (HVDU). Umferð á Vesturlandsvegi er úr Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins en ekki er búið að hækka hana m.t.t. þess að umferð frá reitum er meiri en Svæðisskipulagið gerði ráð fyrir.

2.5 Hljóðvist og loftmengun

2.5.1 Hljóðvist

Með deiliskipulaginu er ætlunin að halda skaðlegum áhrifum vegna hljóðmengunar í lágmarki með því að setja hraðatakmarkanir og skipuleggja byggð þannig að viðkvæmari starfsemi/byggingar verði í meiri fjarlægð frá hávaðasömum götum og muni jafnvel skermast af minna viðkvæmri starfsemi. Þar sem þurfa þykir verða settar hávaðavarnir sem falla vel í umhverfið.

Með skipulagi sem setur velferð notenda í forgrunn er ýtt undir heilsu og öryggi. Þetta á við um t.d. mengun í umhverfi fólks, slysavarnir almennt og umhverfi sem ýtir undir vellíðan t.d. með gróðri og fallegum mannvirkjum. Möguleikinn á að fara bíllaus um svæði og umhverfi sem ýtir undir daglega hreyfingu hefur mikið að segja. Samkvæmt útreikningum Eflu á umferðarhávaða frá 2018 er umferðarhávaði töluverður næst Vesturlandsvegi (>65dB(A)). Á stærstum hluta svæðisins er hljóðstig þó undir 60 desíbilum.



Mynd 2-17 Myndin sýnir hljóðstig við Vesturlandsveg og efri hluta deiliskipulagssvæðisins.

Áhrif á heilsu og öryggi:

Umferð og sérstaklega umferð stórra farartækja getur haft neikvæð áhrif á heilsu og öryggi. Hún hefur áhrif á hljóðstig og þar með vellíðan auk þess sem hún getur verið hættuleg vegfarendum og notendum svæðisins. Lýsing er einn af áhrifaþáttum heilsu og því er vaxandi áhersla á þann þátt við skipulagsgerð víða. Aðgengi fyrir alla er einnig áhrifaþáttur sem og möguleikinn á að geta farið um gangandi eða hjólandi. Aðgengi að opnum svæðum og göngustígum er áhrifaþáttur í þessu samhengi. Án mótvægisáðgerða getur skipulagið haft talsverð neikvæð áhrif á heilsu og öryggi.

Mótvægisáðgerðir

Eftir uppbyggingu svæðisins verður umferð töluverð og áhrif geta verið neikvæð. Draga má úr neikvæðum áhrifum umferðar með mótvægisáðgerðum. Athafnahverfi í Blikastaðalandi styður við markmið svæðisskipulags um uppbyggingu í jaðri borgarlandsins og eflingu almenningsgangna.

Með deiliskipulaginu er ætlunin að halda skaðlegum áhrifum vegna hljóðmengunar í lágmarki með því það setja hraðatakmarkanir og skipuleggja byggð þannig að viðkvæmari starfsemi/byggingar verði í meiri fjarlægð frá hávaðasömum götum og muni jafnvel skermast af minna viðkvæmri starfsemi. Þar sem þurfa þykir verða settar hávaðavarnir sem falla vel í umhverfið.

2.5.2 Loftmengun

Í samræmi við kröfur BREEAM Communities var mat lagt á loftmengun (þ.e. kolefnislosun) fyrir áætlaða bílaumferð í landi Blikastaða sem ætlað er undir sjálfbæran atvinnukjarna. Atvinnukjarninn hefur verið skilgreindur í aðalskipulagi Mosfellsbæjar sem blönduð landnotkun fyrir verslunar-, þjónustu- og athafnasvæði. Engin íbúabyggð er áætluð innan svæðisins.

Niðurstöður ferðamyndunarjöfnunnar (sjá kafla 2.4) sýna að áætlaður fjöldi bílferða (með 15% fækkun) verði samtals 16.080 á sólarhring og að einstaklingsferðir í almenningsvögnum verði 1.060 á sólarhring. Umferðarspá fyrir svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 áætla að meðallengd ferða árið 2040 muni verða 5,85 km, miðað við lágmarksframkvæmdir og breyttar ferðavenjur (SSH, o.fl., 2015). Samkvæmt Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP), gefið út af Umhverfisstofnun Evrópu, var meðal útblástur nýrra bíla 148,1 g CO₂/km fyrir árið 2018 (EEA, 2020). Út frá þessum upplýsingum má áætla að kolefnislosun vegna fjölda bílferða á sólarhring verði 11.835 kg CO₂/sólarhring, 13.975 kg CO₂/sólarhring vegna einstaklingsferða í bíl, og 2,746 kg CO₂/sólarhring vegna einstaklingsferða í almenningsvögnum.

Til samanburðar, ef ferðavenjur yrðu óbreyttar, yrði losunin vegna fjölda bílferða á sólarhring 13.384 kg CO₂/sólarhring, 16.730 kg CO₂/sólarhring vegna einstaklingsferða í bíl, en 882 kg CO₂/sólarhring vegna einstaklingsferða í almenningsvögnum.

Tafla 2-8 Áætluð kolefnislosun í landi Blikastaða sem ætlað er fyrir blandaða landnotkun verslunar, þjónustu og athafna.

Meðal útblástur nýrra bíla árið 2018 (g CO ₂ /km)	Meðallengd ferða (km/ferð)		Fjöldi bílferða (á sólarhring)		Einstaklingsferðir í bíl (á sólarhring)		Einstaklingsferðir í almenningsvögnum (á sólarhring)	
	Óbr. ferða-venjur	Breyttar ferða-venjur	Skv. ferða-myndunar-jöfnu ¹	með 15% fækkun	Óbreyttar ferða-venjur	Breyttar ferða-venjur	Óbreyttar ferða-venjur	Breyttar ferða-venjur
148,1	5,62	5,85	16.080	13.660	20.100	16.130	1060	3.170
	Kolefnislosun (kg CO ₂ /sólarhring)		13.384	11.835	16.730	13.975	882	2.746

¹Ferðir = 1,85*íbúar + 0,14*m² verslun og skrifstofur + 0,04*m² annað atvinnuhúsnæði

Aðgerðaráætlun um orkuskipti var samþykkt af Alþingi 31. maí 2017 en í henni er stefnt að því að auka hlutdeild innlendra endurnýjanlegra orkugjafa á kostnað jarðefnaeldneytis. Orkuskiptin leiða til orkusparnaðar, aukins orkuöryggis, gjaldeyrisparnaðar og minni losunar gróðurhúsalofttegunda. Markmið með orkuskiptunum er að auka hlutfall endurnýjanlegrar orku í samgöngum á landi í 10% fyrir árið 2020 og 40% árið 2030. (Orkustofnun) Áætlun um kolefnislosun í töflu Tafla 2-8 er reiknað út frá kolefnislosun ökutækja 2018 en mun verða 40% lægri ef markmið um orkuskipti ganga eftir.

3 Leið að markmiðum

Ferðaáætlunin sýnir leiðir til að ná markmiðum um 15% fækkun bílferða. Ferðaáætlunin er langtíma áætlun með upplýsingum fyrir starfsfólk og gesti um þá ferðamöguleika sem eru í boð og hvetja til sjálfbæra ferðamáta, einkum almenningsgangna, göngu og hjólríða auk notkunar á farartækjum sem eru knúin áfram af umhverfisvænum orkugjöfum.

Helstu markmið ferðaáætlunarinnar eru:

- Veita starfsfólki, og þar sem mögulegt er gestum, upplýsingar um hvaða möguleikar eru fyrir hendi varðandi sjálfbæra ferðamáta frá fyrsta degi.
- Hvetja til göngu, hjólríða og notkunar almenningsgangna
- Draga úr því að starfsfólk treysti á einkabílinn í allar ferðir
- Draga úr ferðum þar sem það er bara einn í ökutæki
- Hvetja til samnýtingu ferða
- Efla vitund um ferðaáætlunina meðal starfsfólks og gesta
- Veita góðan aðgang að hleðslustöðum fyrir rafmagnsfarartæki (hjól, bíla, hlaupahjól sem og önnur smærri tæki (micromobility/örflæðisfarartæki))

Til að ná þessum markmiðum er mikilvægt að bjóða upp á góðar strætósamgöngur þannig að almenningsamgöngur geti orðið raunhæfur kostur til móts við einkabílinn. Eins og sést í kafla 2.3.2 eru þau mál í nokkuð góðum farvegi. Að sama skapi er mikilvægt að það séu góðir hjólríðarstígar með góðum tengingum við nágrennið auk þess sem það þarf öruggar og skjólgóðar hjólageymslur. Til að fá fólk til að nota almenningsamgöngur og hjólríðar þarf að efla vitund þeirra á þeim möguleikum sem eru í boði og ábata þess að skipta um fararmáta hvort sem hann er efnahagslegur, t.d. í formi samgöngustyrkja, eða heilsufarslegur. Það má t.d. gera í formi fræðslu og hvatningar við ráðningu í starf. Einnig skal bjóða upp á og kynna aðra möguleika eins og t.d. deilibíla og aðstoða fólk við að samnýta ferðir. Til að styðja við orkuskipti í samgöngum er mikilvægt að hleðslustöðvar fyrir rafmagnsfarartæki séu sem víðast. Þessi atriði sem nefnd eru hér að framan þurfa þó að vera á ábyrgð einhvers aðila og kemur þá til sögunnar svokallaður Samræmingaraðili samgangna. Samræmingaraðila samgangna verður tilnefndur til að útfæra og stýra ferðaáætluninni. Samræmingaraðila samgangna mun taka almenna ábyrgð á daglegum rekstri Ferðaáætlunar og framkvæmd tilheyrandi aðgerða. Samræmingaraðila samgangna verður ábyrgur fyrir því að rekstraraðilar á svæðinu séu upplýstir um ferðaáætlunina og vinni að markmiðum hennar. Ef rekstraraðilar gera sína eigin ferðaáætlun skal Samræmingaraðili samgangna gæta þess að tímamarkmið úr grunn-ferðaáætluninni standist og að hún sé notuð sem grunnur. Nánari lýsing á hlutverki Samræmingaraðila samgangna er að finna í ferðaáætluninni.

4 Heimildir

EEA. 2020. CO2 emissions from new passenger cars. [Á neti] 28. Maí 2020. [Tilgreint: 4. Júní 2020.] http://co2cars.apps.eea.europa.eu/?source=%7B%22query%22%3A%7B%22match_all%22%3A%7B%7D%7D%2C%22display_type%22%3A%22tabular%22%7D.

Gunnarsson, Gunnar Geir. 2020. Tölvupóstur. 2020.

Kristjánsdóttir, Ólöf. 2019. *Samgönguskipulag og sjálfbærni*. Reykjavík : Vegagerðin, 2019.

Mannvit. 2018. *Reglubundið mat á stöðu og þróun bílaumferðar og almenningssamgangna*. s.l. : Vegagerðin, 2018.

Mosfellsbær. 2013. *Aðalskipulag Mosfellsbæjar 2011-2030. Stefna og skipulagsákvæði. Umhverfsskýrsla*. Mosfellsbær : Mosfellsbær, 2013.

Orkustofnun. Orkustofnun. [Á neti] [Tilgreint: 14. 12 2020.] <https://orkustofnun.is/eldsneyti/orkuskipti/>.

Reitir. 2019. *Atvinnusvæði í landi Blikastaða. Drög að bílastæðastefnu*. Reykjavík : Reitir, 2019.

Reykjavíkurborg. 2010. *Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030. Skipulag borgarhluta*. s.l. : Reykjavíkurborg, 2010.

— **2019.** *Bíla- og hjólastæðastefna*. s.l. : Reykjavíkurborg, 2019.

— **2020.** Borgarvefsjá. *Borgarvefsjá*. [Á neti] 6. Janúar 2020. <https://borgarvefsja.reykjavik.is/borgarvefsja/>.

Samgöngustofa. Slysakort. *Slysakort*. [Á neti] Samgöngustofa. [Tilgreint: 16. Janúar 2020.] <http://map.is/samgongustofa/#>.

Skúladóttir, Sólrún Svava. 2020. Tölvupóstur. s.l. : Strætó, 2020.

SSH og VSÓ. 2015. *Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040. Umferðarspá*. s.l. : SSH, 2015.

StrætóBS. 2020. Strætó BS. *Nýtt leiðanet: Fyrstu hugmyndir*. [Á neti] 7. janúar 2020. <https://platform.remix.com/map/c4cedc1?latlng=64.15138,-21.74415,15.093&lang=is>.

Vegagerðin og SSH. 2017. *Ferðavenjukönnun meðal íbúa höfuðborgarsvæðisins*. s.l. : SSH, 2017.

Vegagerðin. Umferð og slysatíðni. [Á neti] Vegagerðin . [Tilgreint: 25. mars 2020.] <https://umferd.vegagerdin.is/>.

— **2020.** Vegagerðin. [Á neti] 7. Janúar 2020. <http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/samgongusattmali-hofudborgarsvaedisins-undirritadur>.

Verkís, Trafkon AB, Efla. 2020. *Umferðaröryggisáætlun Reykjavíkur 2019-2023*. s.l. : Reykjavíkurborg, 2020.

VSÓ. 2006. *Nýtt umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins*. Reykjavík : Vegagerðin, 2006.