

MINNISBLAÐ

SKJALALYKILL

103159-60-MIN-002-V01

DAGS.

14.01.2026

SENDANDI

Berglind Hallgrímsdóttir, EFLA
Arna Kristjánsdóttir, EFLA
Helga Magnadóttir, EFLA
Margrét Aðalsteinsdóttir, EFLA
Jóhanna Helgadóttir, Nordic
Vilhjálmur Leví Egilsson, Nordic

VERKHEITI

Blikastaðir– samgöngumat 1.deiliskipulagsáfangi

VERKKAUPI

Blikastaðaland ehf.

DREIFING

Þorgerður Arna Einarisdóttir (Landey)
Kristinn Pálsson (Mosfellsbæ)
Bryndís Friðriksdóttir, Cecilia Þórðardóttir (Vegagerðin)

MÁLEFNI

Samgöngumat fyrir fyrsta deiliskipulagsáfangi Blikastaðlands

1 INNGANGUR

Rammahluti aðalskipulags fyrir Blikastaðaland var kynntur árið 2023 og nær til svæðis innan Mosfellsbæjar sem er við sveitarfélagsmörk þess og Reykjavíkur. Ekki var unnið samgöngumat samhliða vinnu rammahlutans en slíkt mat er hluti af BREEAM vottun hans sem unnið er að haustið 2025.

Til umfjöllunar í þessu samgöngumati er fyrsti deiliskipulagsáfangi uppbyggingar á Blikastaðalandi. Samhliða skipulagsferlinu og fullmótun tillögu á deiliskipulagi má búast við að samgöngumatið taki breytingum.

2 NÚVERANDI AÐSTÆÐUR

Skipulagssvæðið sem um ræðir á sér langa sögu og hefur landbúnaður einkennt jörðina í gegnum tíðina. Svæðið afmarkast af Skálatúnslæk og Baugshlíð og innan þess stendur Blikastaðabærinn. Norðan svæðisins er Hlíðagolfvöllur og austan við það eru Hlíða- og Höfðahverfi Mosfellsbæjar. Afmörkun deiliskipulagsins má sjá á **MYND 2.1** (rauð punktalína).

Á undanförunum árum hefur Mosfellsbær vaxið hratt sem m.a. endurspeglar sókn í þá góðu blöndu borgar og sveitar sem bærinn býður upp á. Staðsetning Blikastaðlands, landslags og fyrirhugað Borgarlínu, gerir landið að eftirsóknarverðu svæði til uppbyggingar og búsetu



MYND 2.1 Afmörkun fyrsta deiliskipulagsáfanga Blikastaðalands, sýnt með rauðri punktalínu (*mynd: Loftmyndir*).

2.1 Stígakerfi

Núverandi byggð á Blikastaðalandi er afar takmörkuð. Engir göngu- eða hjólastígar liggja innan svæðisins, en bæði norðan og sunnan við svæðið liggja hlutar aðalhjólástígakerfis Mosfellsbæjar. Þá liggur reiðstígur meðfram göngu- og hjólastígnum norðan við svæðið, sjá yfirlit á **MYND 2.2**.



MYND 2.2 Stofnstígur (gult) og aðalstígur (blátt) liggja í grennd við skipulagssvæðið (rauð punktalína).

Göngu- og hjólateljari er staðsettur á sveitarfélagsmörkum Mosfellsbæjar og Reykjavíkur, við Barðastaði vestan við Blikastaðaland. Hann sýnir að umferð um stíginn er töluvert meiri um helgar en á virkum dögum, sem gæti bent til þess að stígurinn sé aðallega notaður til útivistar og heilsubótar, fremur en sem hluti af daglegum samgöngum. Annar teljari er staðsettur við göngu- og hjólástíg meðfram Vesturlandsvegi, við bílastæði sem tengist vinsælli gönguleið á Úlfarsfell. Umferðin þar er mun jafnari milli vikudaga, og fleiri hjólandi fara þar um á virkum dögum en um helgar. Þetta gæti bent til þess að stígurinn sé notaður til og frá vinnu.

2.2 Almenningsamgöngur

Engin strætóleið fer um svæðið í dag en tvær leiðir aka meðfram svæðinu, annars vegar leið 7 og hins vegar 15 (sjá **MYND 2.3**):

- **Leið 7** ekur á milli Egilshallar og Leirvogstungu og fer um Vesturlandsveg og Korpúlfsstaðaveg.
- **Leið 15** fer á milli Vesturbæjar Reykjavíkur og Mosfellsbæjar og liggur um Baugshlíð og Vesturlandsveg.

Núverandi leiðakerfi er ekki hannað til að þjónusta fyrirhuguðu uppbyggingasvæði á Blikastöðum þar sem þar er í dag afar takmörkuð byggð.



MYND 2.3 Núverandi leiðarkort Strætó (Strætó, n.d.) þar sem sjá má leiðir 7 (rauð) og 15 (blá) sem fara um í grennd við skipulagssvæðið (rauð brotalína).

2.3 Núverandi gatnakerfi

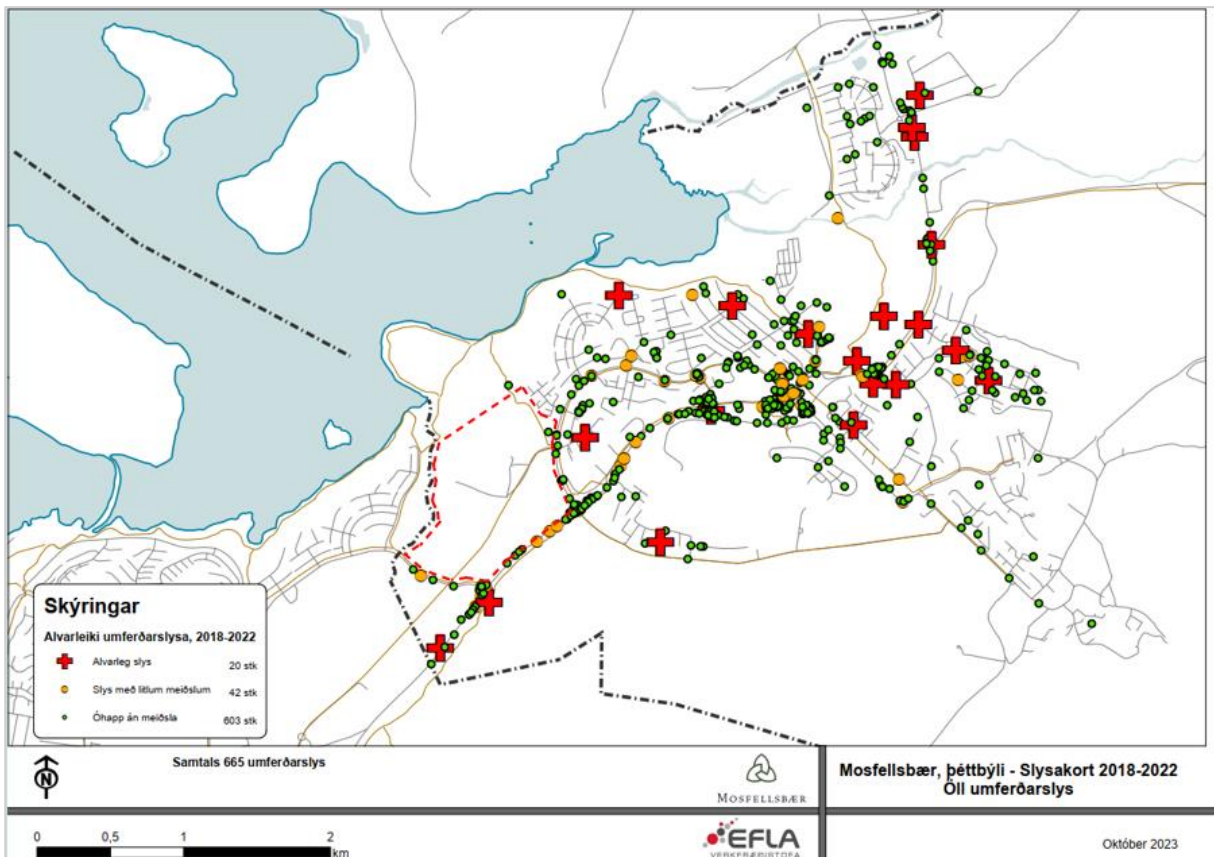
Aðkoma að svæðinu er í dag frá Baugshlíð, um Blikastaðaveg. Frá Blikastaðvegi, skammt frá gatnamótum hans við Baugshlíð, liggur Æðarhöfði en hann tengist leikskólanum Höfðabergi, Hlíðagolfvelli og áhaldageymslu Mosfellsbæjar. Stutt er í Vesturlandsveg, sem er stofnbraut í umsjón Vegagerðarinnar, og tengist Baugshlíð. Leyfilegur hámarkshraði á Vesturlandsvegi er 80 km/klst. en 50 km/klst. á Baugshlíð. Norðan hringtorgsins við Blikastaðaveg og Klapparhlíð breytist leyfilegur hámarkshraði Baugshlíðar í 30 km/klst., meðfram Lágafellsskóla.

2.4 Umferðaröryggi

Litið var til skráðra umferðarslysa á innviðum innan og í grennd við skipulagssvæðið á árunum 2018-2022.

Samgöngustofa heldur utan um slysaskráningu umferðarslysa, sem að mestu leyti eru fengnar úr skýrslum Lögreglunnar og Áresturs og Öryggi.

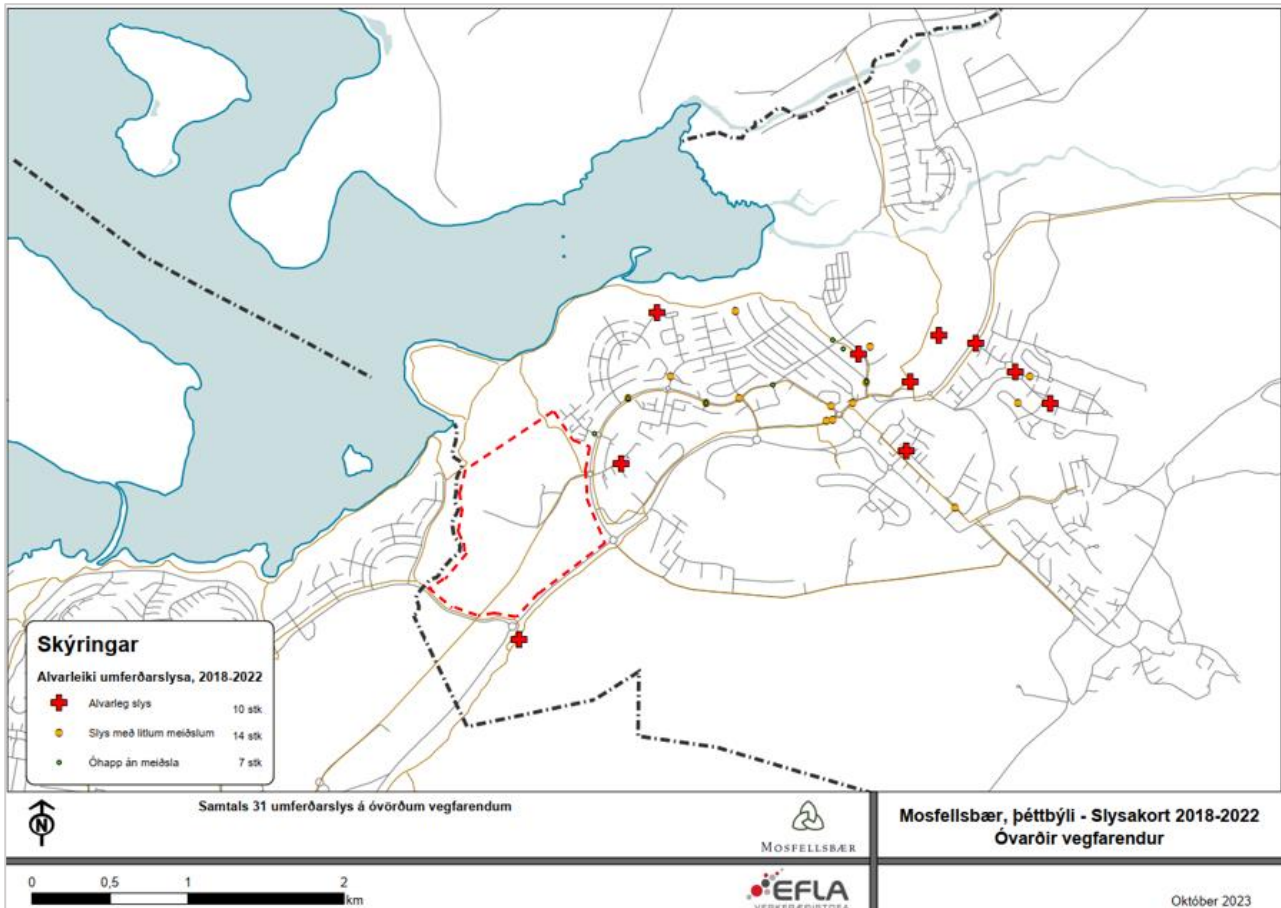
Innan svæðisins varð eitt óhapp án meiðsla, það varð á Æðarhöfða á kaflanum sem liggur að Hlíðavelli (golfvöllur). Í grennd við skipulagssvæðið, þ.e. á Vesturlandsvegi, Baugshlíð og Korpúlfsstaðavegi, varð fjöldi slysa og óhappa á tímabilinu. Tvö þeirra leiddu til alvarlegra meiðsla, þar af eitt á óvörðum vegfaranda, átta slys leiddu til minniháttar meiðsla en töluverður fjöldi óhappa varð á svæðinu (án meiðsla). Sjá yfirlit skráðra óhappa og slysa á **MYND 2.4** og **MYND 2.5**.



MYND 2.4 Slysakort yfir Mosfellsbæ á árunum 2018-2022, allar tegundir slysa. Skipulagssvæðið sýnt með rauðri punktalínu.

Sjá má að flest slysanna urðu á Vesturlandsvegi og þá helst við hringtorgið við Baugshlíð annars vegar og við hringtorgið við Korpúlfsstaðaveg hins vegar.

Þá má einnig sjá að flest þau slys sem eru með alvarlegum meiðslum eru slys á meðal óvarinna vegfarenda (**MYND 2.5**). Þetta eru viðkvæmustu vegfarendurnir innan þéttbýlis og því er mikil áhersla lögð á það að tryggja öryggi þeirra, til að fækka slysum í og við skipulagssvæðið.



MYND 2.5 Kort yfir skráð slys á óvörðum vegfarendum í Mosfellsbæ á árunum 2018-2022. Skipulagssvæðið sýnt með rauðri punktalínu.

2.5 Fjöldi bíla- og hjólastæða

Í dag eru bílastæði í útjaðri skipulagssvæðisins, við Golfvöll Mosfellsbæjar - Hlíðavöll (um 140 stæði, þar af 6 með hleðslustöðvum fyrir rafbíla) og leikskólann Höfðaberg (um 34 stæði, auk stæða fyrir um 40 reiðhjól).

Eru þau hugsuð fyrir þá starfsemi en gætu e.t.v. nýst öðrum til framtíðar. Engin takmörk eru fyrir hversu hve lengi nýta má stæðin. Einnig eru bílastæði til sérafnota við byggingar innan skilgreindra lóða á svæðinu.

2.6 Núverandi ferðavenjur

Ferðavenjukannanir eru framkvæmdar þriðja hvert ár, síðast árið 2022. Niðurstöður þeirrar könnunar sýndu að íbúar Mosfellsbæjar fara að meðaltali 3,2 ferðir á sólarhring. Ferðum íbúa hefur farið fækkandi á undanförunum árum en flestar voru þær árið 2014, eða 4,4 ferðir.

TAFLA 2-1 sýnir hlutdeild mismunandi ferðamáta samkvæmt ferðavenjukönnuninni, annars vegar fyrir Mosfellsbæ og hins vegar fyrir höfuðborgarsvæðið í heild.

TAFLA 2-1 Ferðamatadreifing í Mosfellsbæ og á höfuðborgarsvæðinu öllu, samkvæmt ferðavenjukönnun 2022.

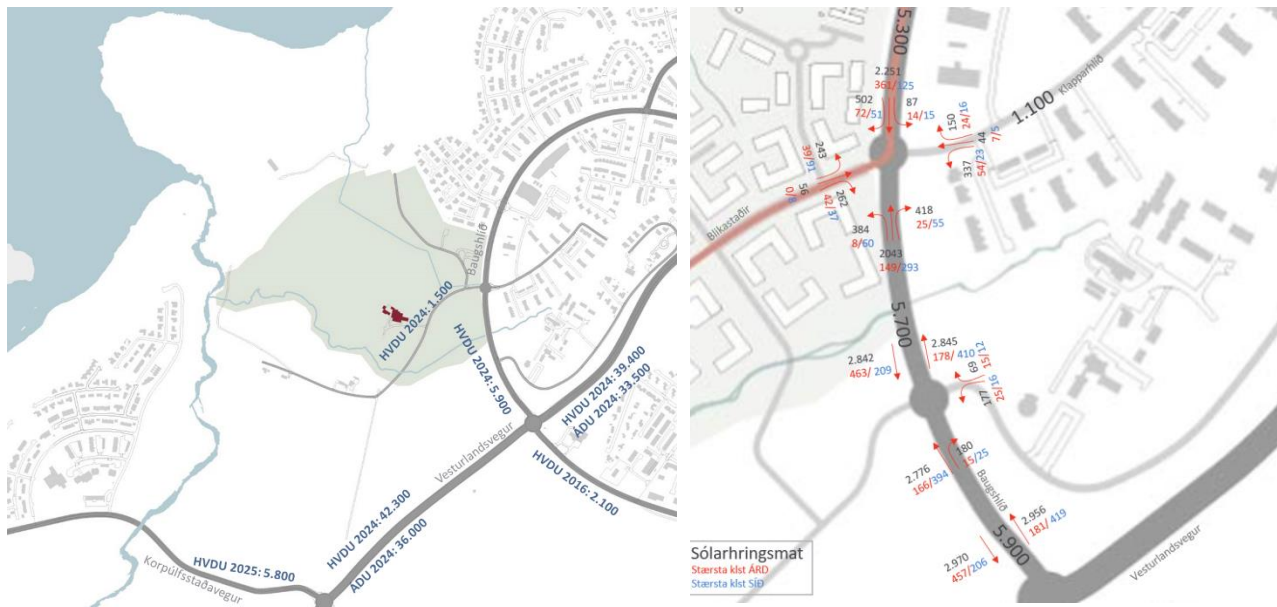
FERÐAMÁTI	MOSFELLSBÆR	HÖFUÐBORGARSVÆÐIÐ
Bíll (bílstjóri + farþegi)	84% (68% + 16%)	72% (58% + 14%)
Fótgangandi	8%	15%
Reiðhjól	3%	5%
Almenningssamgöngur	5%	5%
Annað	1%	4%

Hlutdeild bílferða í Mosfellsbæ hefur aukist um nokkur prósentustig á undanförunum árum, hún var til að mynda 76% árið 2014 og 79% 2011. Því er öfugt farið ef litið er til höfuðborgarsvæðisins í heild, en hlutdeild bílferða hefur lækkað úr 75-76% árin 2011-2019 í 72% árið 2022. Í Mosfellsbæ hefur ferðum sem farnar eru gangandi fækkað til muna, úr 12-13% árin 2011 og 2014, í 8% 2022. Á höfuðborgarsvæðinu hefur hlutdeild gangandi ferða hins vegar haldist stöðug undanfarin áratug, um 14–15%. Hlutdeild ferða sem farnar eru hjólandi hefur haldist um 3% í Mosfellsbæ en um 5% á höfuðborgarsvæðinu öllu, og hlutur almenningssamgangna hefur verið 4-5% undanfarinn áratug, bæði í Mosfellsbæ og höfuðborgarsvæðinu í heild.

2.7 Núverandi bílaumferð

Umferð innan og til og frá svæðinu er afar takmörkuð í dag en eingöngu er um að ræða umferð sem tengist Hlíðavelli, leikskólanum Höfðaberg og vegna byggðar og starfsemi á Blikastöðum.

Til að meta umfang akandi umferðar á stofnvegum í námunda við skipulagssvæðið var stuðst við upplýsingar frá Vegagerðinni fyrir árið 2024. EFLA framkvæmdi sólarhringstalningar á Baugshlíð, Blikastaðavegi, Klapparhlíð og Skálahlíð í janúar 2024. Á **MYND 2.6** má sjá umfang akandi umferðar á og við skipulagssvæðið.



MYND 2.6 Yfirlit talninga á og við skipulagssvæðið. Til vinstri er sýnd sólarhringsumferð (HVDU) og til hægri eru tilgreindir umferðarstraumar á hámarksklukkustund árdegis og síðdegis út frá talningum EFLU frá janúar 2024.

2.8 Núverandi afköst gatnakerfis

Vesturlandsvegur er fjögurra akreina stofnbraut í umsjón Vegagerðarinnar. Umferð eftir veginum er breytileg en við skipulagssvæðið er ársdagsumferð (ÁDU, þ.e. meðalumferð á sólarhring á ársgrundvelli) um 33.500-36.000 ökutæki/sólarhring. Umferðarrýmd slíks vegar er allt að 2.200 ökutæki á klukkustund á hverja akrein eða 4.400 ökutæki í hvora átt á stærstu klukkustund¹. Með þetta til hliðsjónar má ætla að enn sé umferðarrýmd til staðar á Vesturlandsvegi á umræddum kafla til að anna aukinni akandi umferð. Hins vegar þarf að líta til þess að umferð eftir Vesturlandsvegi á háannatímum, til Reykjavíkur árdegis og frá Reykjavík síðdegis, er þung og verða þá umtalsverðar tafir. Stafar það m.a. af uppsöfnun umferðar á gatnamótum, fléttusvæðum sem og öðrum hlutum gatnakerfisins, eins og alla jafnan er raunin í borgarumhverfi.

Baugshlíð og Korpúlfsstaðavegur hafa eina akrein í hvora akstursstefnu og umferðarrýmd akandi umferðar á þeim allt að 1.500 ökutæki í hvora átt á klukkustund². Bílaumferð sem fer um þá í dag er talsvert undir þeim viðmiðum, en hafa þarf í huga að þegar umferðarpungi er mikill eftir Vesturlandsvegi geta raðir myndast við gatnamót við Vesturlandsveg.

Núverandi afköst nærliggjandi gatnakerfis voru skoðuð í afkastahermiforritinu Vissim út frá ofangreindum forsendum. Unnar voru greiningar fyrir hámarksklukkustund ár- og síðdegis. Miðað við umferðardreifingu akandi umferðar á svæðinu er hámarksklukkustund árdegis milli 7:45 - 8:45 og síðdegis milli 16:00- 17:00.

Niðurstöður eru sýndar sem þjónustustig götuleggja og gatnamóta á og við skipulagssvæðis, s.s. á Vesturlandsvegi, Korpúlfsstaðavegi og Baugshlíð. Þjónustustig er sýnt á myndrænan hátt þar sem mismunandi litir og bókstafir tákna mismunandi þjónustustig eftir mældum tafatími. Sjá má skilgreiningu á þjónustustigi eftir töfum fyrir mismunandi gatnamót á **MYND 2.7**.

	Ljósastýrð gatnamót	Hringtorg
Þjónustustig	Tafir (sek)	Tafir (sek)
A	0-10	0-10
B	10-20	10-15
C	21-35	16-25
D	36-55	26-35
E	56-80	36-50
F	>80	>50

MYND 2.7 Skilgreining á þjónustustigi gatnamóta.

Niðurstöður afkastaútreikninga sýna að miðað við núverandi bílaumferð eru ekki mikil vandamál á greiningarsvæðinu. Þannig sýna niðurstöðurnar að umferð um bæði Baugshlíð og Vesturlandsvegur eru nokkuð undir afkastagetu þeirra, sbr. **MYND 2.8**.

¹ Vejdirektoratet. 2015. *Kapacitet og serviceniveau*. Anlæg og planlægning. København, Danmark.

² Vejdirektoratet. 2015. *Kapacitet og serviceniveau*. Anlæg og planlægning. København, Danmark.



MYND 2.8 Núverandi þjónustustig við Baugshlíð og Vesturlandsveg. Niðurstöður sýna þjónustustig götuleggja og gatnamóta.

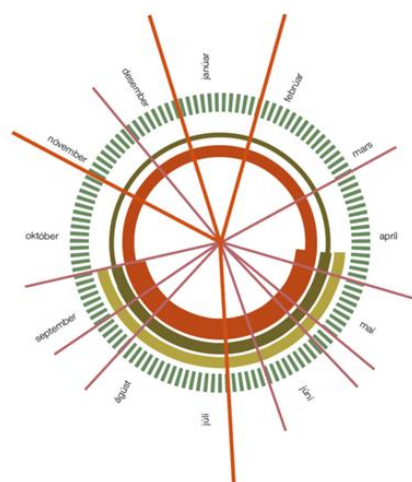
3 FYRSTI DEILISKIPULAGSÁFANGI

Fyrsti deiliskipulagsáfangi Blikastaðalands afmarkast af Skálatúnslæk að norðvestan og Baugshlíð að austan. Skipulag hans byggir í grunninn á forsendum rammaskipulags svæðisins, þó með nokkrum breytingum. Þar sem lögð er áhersla á náttúrumiðaða hönnun, var ákveðið að fækka tengingum yfir Skálatúnslæk til að draga úr raski og vernda náttúrulegt yfirbragð svæðisins. Að auki hefur gatnakerfi svæðisins tekið breytingum vegna nánari skoðunar á náttúru og landslag svæðisins.

Skipulagssvæðið er innan vaxtamarka höfuðborgarsvæðisins og liggur á skilgreindum samgöngu- og þróunarási samkvæmt svæðisskipulagi. Markmið deiliskipulagsins er að skapa greitt aðgengi að fjölbreyttum samgöngumátum, með sérstakri áherslu á vistvænar samgöngur, samhliða því að tryggja öruggar tengingar fyrir akandi umferð.

Í fyrsta deiliskipulagsáfanga Blikastaðalands er gert ráð fyrir 1.200-1.300 íbúðum og um 5.000-7.000 m² af atvinnu-, þjónustu- og skrifstofuhúsnæði. Þá er einnig gert ráð fyrir leik- og grunnskóla syðst á svæðinu og núverandi leikskóla. Leik- og grunnskólarnir eru staðsettir í nálægð við byggðarkjarna og stígakerfi hverfisins.

Áætlað fyrirkomulag fyrsta deiliskipulagsáfanga má sjá á **MYND 3.1**, þar sem sýnt er hvernig gatna- og stígakerfi tengist nærliggjandi svæðum, auk staðsetningar leik- og grunnskóla.



Fjölbreytt virkni og aðstaða nýttist íbúum og gestum yfir ólíkar ástíðir og tíma allt árið um kring.



Stígir í almenningssvæðum Ganga s.s. til upplifunar, hreyfingar, samveru o.fl. Hlaup Hjól	Blikastaðastræti Galleri / opnar vinnustofur Verslun Aðstaða til þess að koma saman Salerni Vatnshani Söguskilti Leiðarvisir s.s. fyrir gönguleiðir Veitingasala - formleg og óformlegri Matvöruverslun	Náttúrusvæði / Skálatúnslækur Fuglaskoðunartúrgn Varðeldur Útsýnis/göngupallar Skjól frá veðrum og vindum Náttúruskilti - segja frá náttúruáhrslum svæðisins Aðstaða fyrir minni samkomur s.s. afmæli o.p.h.	Náttúrureitir / leiksvæði Nature playground challenging all ages Seating Workout area / assembly spot Shelter from wind and rain Nature-Art walk stop	Dvalarsvæði Götugögn til hvíldar og samveru. Bakkir ættu að vera staðsettir með u.p.b. 100 m millibili með megin stígum.	Skóla/leikskólalóðir Leiksvæði leikskóla og skóla opin til almennrar notkunar utan opnunartíma leikskóla.	Inngarðar Leiksvæði Viðgerðaraðstaða fyrir hjól Skiptimarkaður fyrir notaðan varning Gróðurhús/samveruhýsi Eidunaraðstaða s.s. grill
--	--	---	--	---	--	---

MYND 3.1 Yfirlit fyrsta deiliskipulagsáfangna Blikastaða. Á myndinni má sjá gatna- og stígakerfi og staðsetningu leik- og grunnskóla (Mynd frá nóvember 2025).

3.1 Stígakerfi

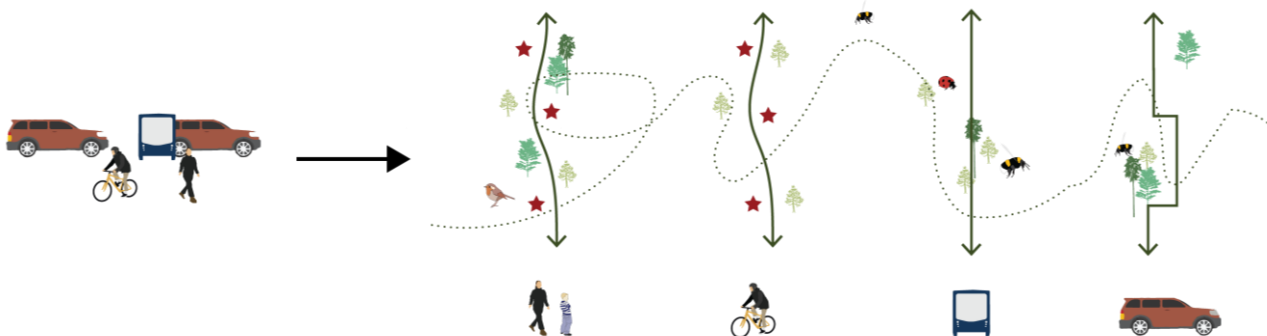
Skipulagið byggir og leggur áherslu á svokallað 20 mínútna hverfi, þ.e. að íbúar geti sótt alla helstu verslun og þjónustu innan við 20 mínútna göngu³. Slíkt dregur úr þörf fyrir lengri ferðir og á að gera sem flestum kleift að fara erinda sinna gangandi og/eða hjólandi. Lykilforsenda þess er að byggð sé hóflega þétt og að íbúðir, vinnustaðir og þjónusta séu staðsett í nálægð hvert við annað og ekki síst í nálægð við stöðvar almenningssamgangna. Með því að skipuleggja þjónustu í göngufæri og tryggja aðgengi fyrir vegfarendur með mismunandi færni og getu, má byggja upp sjálfbæra og aðgengilega byggð fyrir alla. **MYND 3.2** sýnir helstu áfangastaði í grennd við skipulagssvæðið og þann tíma sem það tekur að ganga til þeirra. Stærsti hringurinn afmarkar það svæði sem er í innan við 20 mínútna göngufjarlægð.

³ Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH). 2015. Höfuðborgarsvæðið 2040 - Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040. Leiðarljós 5 – gott nærumhverfi eykur gæði borgabyggingar.



MYND 3.2 Helstu áfangastaðir í nálægð við skipulagssvæðið og tími sem það tekur að ganga að þeim. Stærsti hringurinn sýnir áfangastaði sem eru í innan við 20 mínútna göngufjarlægð.

Í fyrsta deiliskipulagsáfanga er því lögð megináhersla á gæði stígakerfisins. Áhersla er á að samgöngur um svæðið verði bæði skilvirkar og ánægjulegar, þar sem náttúra og borgarumhverfi spila saman (eins og sjá má á mynd 3.3).



MYND 3.3 Sérstök áhersla á greiða leið vistvænna samgangna í náttúrulegu umhverfi. Almenningsamgöngur á svæðinu verði skilvirkar og gangandi og hjólandi gert hátt undir höfði.

Í deiliskipulaginu er gert ráð fyrir þéttri fjölbreyttri stíga sem tengja hverfið við nærliggjandi stígakerfi, þjónustu og náttúrusvæði. Stofnstígur hjólréiða liggur samsíða leið Borgarlínunnar. Auk hefðbundinna gangstétta meðfram götum er gert ráð fyrir náttúrustígum í grænum geirum. Einnig er hugað að aðgengi að öruggum hjólastæðum/geymslum á svæðinu. Einnig skal gera ráð fyrir búningaþstöðu í atvinnuhúsnæðum.

Gönguleiðir skólabarna þvera fáar götur með akandi umferð en á þeim stöðum sem götur eru þveraðar er gert ráð fyrir upphækkuðum þverunum. Fyrirkomulag stígakerfis fyrsta deiliskipulagsáfangs Blikastaðalands má sjá á **MYND 3.4**.



MYND 3.4 Stígakerfi deiliskipulagsáfangs og tengingar við núverandi stígakerfi. Bleikar doppur á myndinni sýna upphækkaðar þveranir göngustíga sem eru hluti af gönguleiðum í skólan, staðsettur vestan við Blikastaðabæinn.

Umferð akandi um svæðið tekur mið af því að tryggja öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda til þess að hvetja til aukinnar notkunar vistvænni faramáta.

3.2 Almenningsamgöngur

Greiðar og skilvirkar almenningssamgöngur eru lykilþáttur í skipulagi fyrsta deiliskipulagsáfangs Blikastaðalands. Ráðgert er að Borgarlínuleið E sem fer á milli miðbæjar Reykjavíkur og Háholts í Mosfellsbæ liggja í gegnum Blikastaðaland með Borgarlínustöð við Blikastaðabæinn (Betri samgöngur, 2025). Gert er ráð fyrir vagnar leiðarinnar aki um á sjö mínútna fresti á álagstímum (kl. 07-09 og 14:30-18 virka daga), en 15-20 mínútna fresti utan háannatíma.

Áætlanir standa til um að Borgarlínan verði komin í gagnid um svæðið fyrir árið 2040. Blönduð og þétt byggð á svæðinu styður við farþegagrunn Borgarlínunnar og lega hennar og staðsetning stöðvar við miðlægt torg styrkir grundvöll fjölbreyttrar verslunar og þjónustu á svæðinu. Gengið verður úr skugga um að aðgengi til og frá stöð Borgarlínunnar verði gott og greitt fyrir alla vegfarendur.

Þar sem rekstur Borgarlínu mun hefjast nokkru eftir að uppbygging svæðisins hefst, er mikilvægt að huga að lausnum sem tryggja góðar almenningssamgöngur á fyrstu stigum framkvæmda. Lagt er upp með að Strætó muni nýta fyrirhugaða innviði Borgarlínu þar til rekstur hennar hefst, þannig að tryggt verði samfelld þjónusta við íbúa og aðra vegfarendur frá upphafi. Með þessu móti verður lagður grunnur að sjálfbærum ferðavenjum og stuðlað að því að íbúar tileinki sér notkun almenningssamgangna. Borgarlínuinnviðir verða því byggðir upp samhliða skipulagi svæðisins og nýtast Strætó, þar til rekstur Borgarlínu hefst.

Nýtt leiðanet Strætó gerir einnig ráð fyrir að leið T aki innan Mosfellsbæjar, á milli Helgafellslands og Mýri, eftir Baugshlíð. Frá Borgarlínustöð við Blikastaðabæinn er innan við 5 mínútna gangur að næstu strætóstöð við Klapparhlíð. Fyrirhuguð lega Borgarlínu og strætóleiðar á Baugshlíð má sjá á **MYND 3.5**.

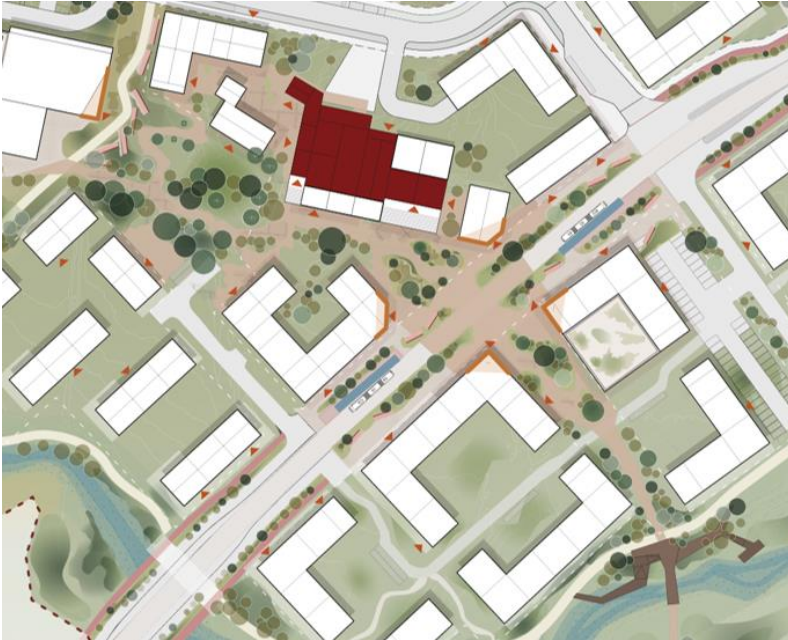


MYND 3.5 Borgarlínustöð er staðsett miðsvæðis í fyrsta deiliskipulagsáfangi Blikastaða og stutt er í næstu strætóstöðvar á Baugshlíð.

Borgarlínunni er gert hátt undir höfði í skipulaginu. Hún verður í sérþrymi í miðdeili Borgarlínugötunnar, og ekki verður leyfð bílaumferð um þann kafla götunnar sem liggur við gamla Blikastaðabæinn. Þar verða

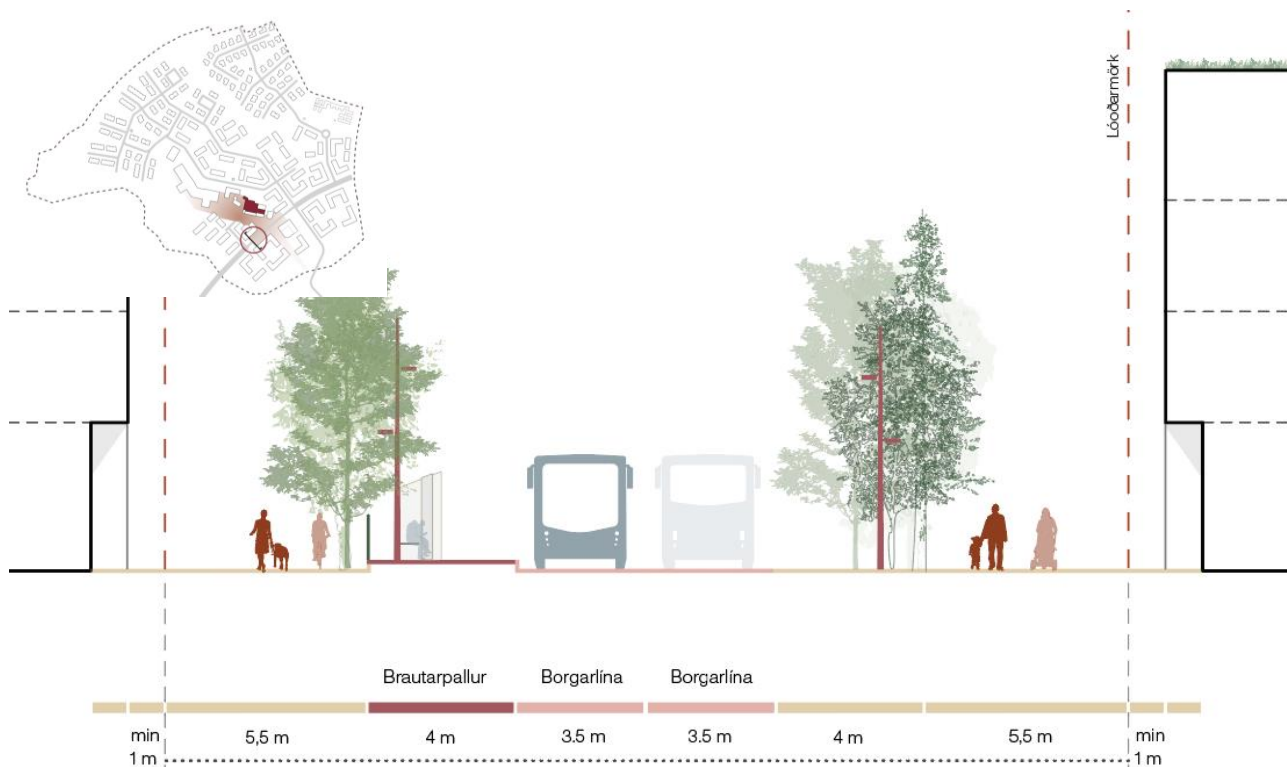
einungis Borgarlínuvagnar, gangandi og hjólandi vegfarendur leyfðir. Þetta stuðlar að öruggu og vistvænu umhverfi í nágrenni stöðvarinnar.

Gert er ráð fyrir að Borgarlína stoppi á brautarpalli sem spannar Blikastræti (sjá blán flöt á **MYND 3.6**). Það er að segja, Borgarlína á leið til norðurs stoppar nær Baugshlíð og Borgarlína á leið til suðurs stoppar nær Korpúlfsstaðavegi.



MYND 3.6 Myndin sýnir svæði þar sem Borgarlína stoppar.

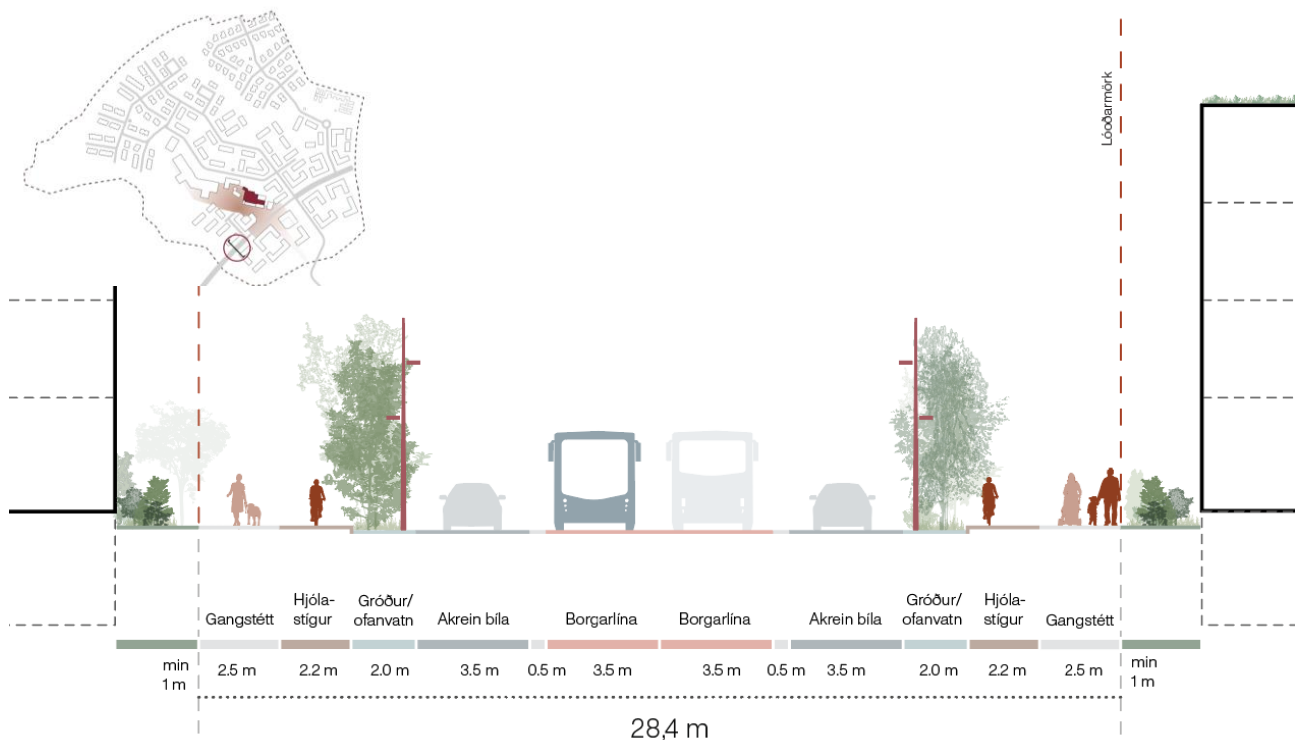
Á þeim kafla götunnar er gert ráð fyrir 4,0 m breiðum biðstöðvarpöllum og 5,5 m sameiginlegum göngu- og hjólastíg hvorum megin við Borgarlínustöðina. Kennisnið götunnar er því 26,0 metrar að breidd í gegnum allt svæðið næst Blikastaðabænum. sjá **MYND 3.7** og því nokkuð svigrúm til að tryggja gott aðgengi allra vegfarendahópa sem eiga leið um svæðið. Fjögurra metra breiða svæðið á **MYND 3.7** nýtist undir götugögn og gróður þar sem ekki er pallur.



MYND 3.7 Kennisnið Borgarlínugötunnar á þeim kafla þar sem bílaumferð verður ekki leyfð.

Biðstöðvarpallar verða vel upplýstir, þar verða bekkir til að tylla sér á meðan beðið er eftir vagni auk þess sem yfirbyggt skýli verður á öllum biðstöðvum. Pallurinn verður 3,5-4 metra breiður og því nægt rými fyrir farþega að athafna sig fyrir framan biðskýlið. Þá verða rauntímaupplýsingar um stöðu ferða sýnilegar á stöðvum Borgarlínunnar.

Þar sem þveranir eru yfir Borgarlínugötur, eins og við þverun Skálatúnslækjar, er nægt rými fyrir miðeyjur milli akreina í sömu akstursstefnu.



MYND 3.8 Skýringarmynd, kennisnið sýnir uppbyggingu Borgarlínu, stíga og gróðurs auk samspils milli göturýmis og bygginga. Niðurröðun akreina er leiðbeinandi á skýringarmynd.

3.3 Gatnakerfi

Gatnakerfi fyrsta deiliskipulagsáfangs Blikastaðalands er hannað með áherslu á öruggar og skilvirkar samgöngur, í takt við vistvæna stefnu svæðisins og legu fyrirhugaðrar Borgarlínuleiðar

Gert er ráð fyrir að sérrými Borgarlínu liggi í gegnum skipulagssvæðið í austur-vestur átt, á milli Baugshlíðar og Korpúlfsstaðavegar. Almenn bílaumferð verður samhliða Borgarlínu á hluta leiðarinnar, en einungis Borgarlínuvagnar, gangandi og hjólandi vegfarendur munu hafa aðgang að kaflanum við Blikastaðabæinn, þar sem fyrirhuguð Borgarlínustöð verður staðset. Þrjár safngötur tengjast aðalgötu svæðisins sem liggur austur-vestur:

- Tvær tengingar úr norðri, þar af önnur austar (núverandi aðkoma að golfvelli) með hægra inn – hægra út tengingu, af öryggisástæðum.
- Ein tenging úr suðri, sem veitir aðkomu frá Baugshlíð

Lagt er upp með að svæðið tengist Baugshlíð um ný ljósastýrð gatnamót við Klapparhlíð. Þar sem Borgarlínan fer um gatnamótin er nauðsynlegt að breyta núverandi hringtorgi í ljósastýrð gatnamót. Vestar í deiliskipulagssvæðinu verða einnig ljósastýrð gatnamót sem tengja svæðið til suðurs. Vestast á deiliskipulagssvæðinu er fyrirhuguð aksturstenging að minni uppbyggingarreitum vestan við Blikastaðabæ. Gatnafyrirkomulag deiliskipulagsins má sjá á **MYND 3.9**, þar sem einnig eru sýndir umferðarstraumar með örvm.

Við uppbyggingu deiliskipulagsins eru einnig tækifæri til að tengja skipulagssvæðið með öðrum tengingum (til viðbótar við tengingu um gatnamót Baugshlíðar-Klapparhlíðar).

1. Viðbótartenging við Baugshlíð, til móts við Skálahlíð (*grænn litur á MYND 3.9*).
2. Tenging til vesturs á Korpúlfsstaðaveg, sem getur nýst sem tímabundin aðkoma eða hluti framtíðar tengingar (*appelsínugulur litur á MYND 3.9*).

Varðandi síðari tenginguna er hægt að útfæra hana á mismunandi hátt:

- Halda sérrými Borgarlínu vestan skipulagssvæðisins opnu fyrir aðra umferð þar til Borgarlínan fer í gagnid.
- Byggja upp aðra austur–vestur götu samkvæmt rammaskipulagi, nær Vesturlandsvegi (ekki sýnd á MYND 3.9), og nýta hana sem tímabundna tengingu eða varanlega lausn í framtíðarskipulagi.



MYND 3.9 Fyrirkomulag gatnakerfis fyrsta deiliskipulagsáfangs Blikastaða. Umferðarstraumar akandi umferðar eru sýndir með örvum.

Seinni lausnin gæti hins vegar reynst erfið þar sem deiliskipulagsvinna er ekki hafin á þeim hluta og því liggja byggingarreitir ekki fyrir. Að því leyttinu til hentar betur að skipuleggja Borgarlínugötu strax sem aðkomuveg sem getur bæði nýst vinnuumferð á framkvæmdatíma og einnig sem aðkomuvegur fyrir skipulagið þar til aðrir vegkaflar eru komnir í gagnid.

3.4 Umferðaröryggi

Umferðaröryggi er einn af grunnþáttum hönnunar gatnakerfisins innan fyrsta deiliskipulagsáfangs Blikastaðalands. Lögð er sérstök áhersla á öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda í anda vistvænna og sjálfbærra samgangna.

Gert er ráð fyrir upphækkuðum þverunum á gatnamótum þar sem stígar þvera bílagötur (sjá MYND 3.4). Slíkar þveranir eru þó ekki fyrirhugaðar á Borgarlínugötunni, þar sem sérstakar kröfur eru gerðar um greiðan

akstur almenningssamgangna. Safngötur svæðisins eru meðvitað hannaðar með hlykkjum til að draga úr hraða akandi og stuðla að öruggara umhverfi fyrir aðra vegfarendur.

Hámarkshraði á gatnakerfi svæðisins verður almennt 30 km/klst, nema á einstaka vistgötum og akfærum stígum, þar sem gert er ráð fyrir 10–15 km/klst. hámarkshraða. Gert er ráð fyrir 40km/klst á tengibraut (Blikastaðavegi). Þetta er í samræmi við markmið um mannvæn og örugg hverfi þar sem vistvænir samgöngumáttar njóta forgangs. Breidd gatna styður einnig við ætlaðan hraða og umferðarhegðun. Lagt er upp með að götur séu ekki breiðari en þörf krefur, með tilliti til hönnunarfarartækja og eðli umferðar. Þannig er komið í veg fyrir of breiðar götur sem ýta undir hraðakstur og stuðlað að betri rými fyrir vistvæna samgönguinnviði.

3.5 Fjöldi bíla- og hjólastæða

Forsendur fyrir fjölda bíla- og hjólastæða eru ákvarðar í deiliskipulagi. Notast er við eftirfarandi forsendur fyrir íbúðarhúsnæði við mat á hæfilegum fjölda bíla- og hjólastæða fyrir deiliskipulagið, sjá **TAFLA 3-1**.

TAFLA 3-1 Forsendur fyrir fjöldi bíla- og hjólastæði á hverja íbúð eftir tegundum húsnæðis

ÍBÚÐARHÚSNÆÐI		BÍLASTÆÐI Á ÍBÚÐ	HJÓLASTÆÐI Á ÍBÚÐ
Sérbyli	Einbyli	Að hámarki 3	
	Rað-/ parhús og hæðir	2	
Fjölbýli	< 100 m ²	Að lágmarki 1	2
	> 100 m ²	Að lágmarki 1, annars 1,5	

TAFLA 3-2 sýnir viðmið fyrir fjölda bíla- og hjólastæða innan svæðisins fyrir aðra landnotkun en íbúðir, þ. á m. skrifstofur og skóla.

Fyrir leik-og grunnskólann er gert ráð fyrir að fjöldi nemenda sé í kringum 600. Við miðkjarna skipulagsins, m.a. við Blikastaði, er gert ráð fyrir minni verslunum og skrifstofuhúsnæði (um 6.500 m² húsnæðis).

TAFLA 3-2 Viðmið fyrir fjölda bíla- og hjólastæða fyrir starfsemi innan svæðisins.

TEGUND HÚSNÆÐIS	BÍLASTÆÐI	HJÓLASTÆÐI
Skrifstofubyggingar	1 á 70 m ²	1 á 100 m ²
Smærri matvöruverslun	1 á 65 m ²	2,5 á 100 m ²
Skólar	0,5 stæði fyrir starfsmenn, metið sérstaklega	40 á 100 nemendur og 0,3 á starfsmann
Leikskólar	0,5 stæði fyrir starfsmenn, metið sérstaklega	0,3 á starfsmann

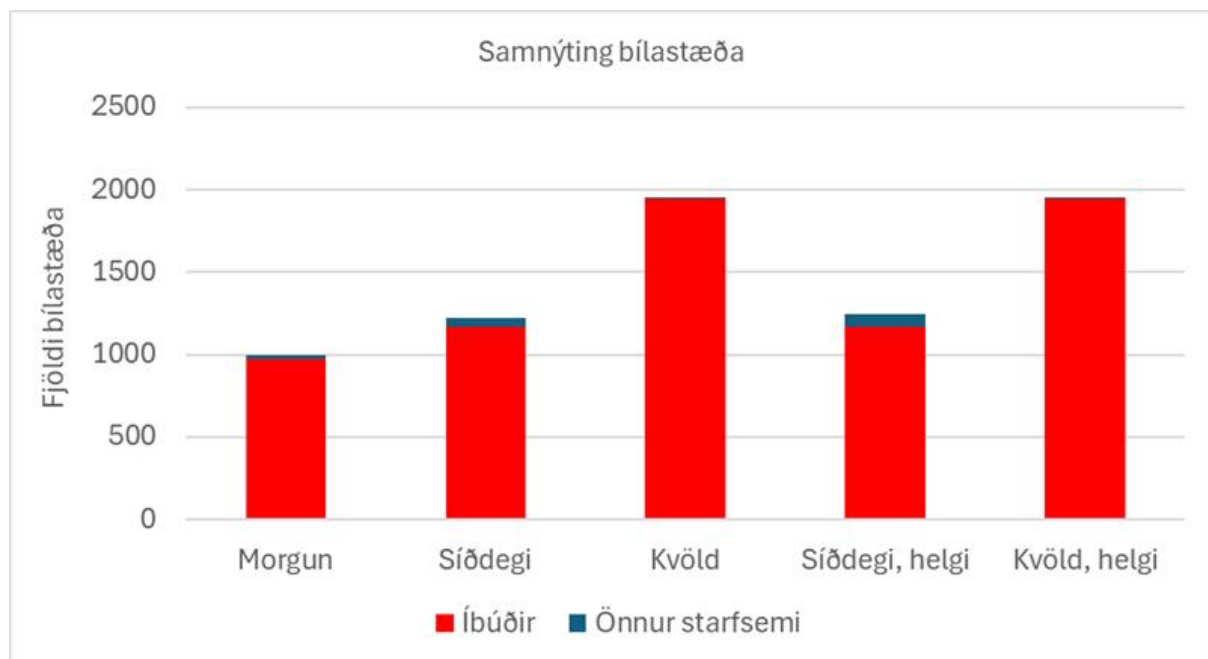
3.5.1 Bílastæði

Í **TAFLA 3-3** má sjá forsendur fyrsta áfanga deiliskipulagsins sem lagðar voru til grundvallar við ákvörðun á húsnæðisgerð og við mat á fjölda bíla- og hjólastæða. Ekki liggja fyrir nákvæmar upplýsingar um hlutfall stærri (> 100 m²) og minni (< 100 m²) íbúða í fjölbýli, en í þessari greiningu er gert ráð fyrir jöfnu hlutfalli; þ.e. að helmingur íbúða sé yfir 100 m² og helmingur undir 100 m². Að auki má í töflunni má sjá áætlaða þörf bílastæða.

TAFLA 3-3 Áætlaðar íbúðagerðir/starfsemi fyrir fyrsta deiliskipulagsáfangna Blikastaðalands og áætlaður fjöldi bílastæða.

ÍBÚÐIR			ÖNNUR STARFSEMI	
Gerð	Fjöldi íbúða (hlutfall)	Fjöldi bílastæða	Gerð	Fjöldi bílastæða
Einbýli	30 (2%)	90	Skóli/leikskóli	60
Rað-/ parhús og hæðir	110 (9%)	220		
Fjölbýli (<90 m ²)	450 (35%)	450	Verslun/þjónusta/skrifstofur	76
Fjölbýli (>90 m ²)	680 (54%)	1020		
Gestastæði	0,1/íbúð	170		
Samtals		1.950		136

Miðað við ofangreindar forsendur ætti því fjöldi bílastæða fyrir skipulagið að vera á bilinu **2.000 – 2.100**. Með samnýtingu bílastæða milli íbúa og annarrar starfsemi eru tækifæri á að fækka bílastæðum á skipulagssvæðinu. Með samnýtingu á stæðum við skóla og verslanir mætti gera ráð fyrir í kringum **1.850-1.950 bílastæðum** á skipulagssvæðinu (sjá samnýtingu á **MYND 3.10**). Samnýting er þá helst hugsuð fyrir gestastæði.



MYND 3.10 Tækifæri til samnýtingar eftir dögum vikunnar og tímum dags.

Áhrif uppbyggingar á núverandi bíla- og hjólastæði eru talin óveruleg þar sem flest þeirra í grennd við skipulagssvæðið eru utan svæðisins (sbr. stæði við golfskála Hlíðarvallar og núverandi stæði við leikskóla).

Fyrirkomulag bílastæða verður fjölbreytt, allt eftir yfirbragði og jarðfræðilegum forsendum, sbr. **MYND 3.11**. Á miðsvæðinu eru bílastæði í bílarkjöllurum undir bæði íbúðabyggð og atvinnustarfsemi. Sama gildir um svæði við skóla þar sem meirihluti bílastæða verður í bílarkjöllurum. Á lóðum sérbýlishúsa verða bílastæði innan

lóðar á yfirborði. Í götum er gert ráð fyrir samsíða bílastæðum þar sem því er viðkomið, að hámarki skal miða við 2-3 stæði í röð áður en kemur að uppbroti t.d. með gróðri eða regnbeðum. Þar sem ekki eru bílakjallarar er að jöfnu gert ráð fyrir gegndræpu yfirborði, en malbikuðum stæðum við skóla.



MYND 3.11 Bílastæði eru leyst á mismunandi hátt eftir jarðtæknilegum aðstæðum og yfirbragði byggðar.

3.5.2 Hjólastæði

Í einbýli, rað- og parhúsum er gert ráð fyrir að hjólastæði rúmist innan hvernar lóðar og því er ekki reiknað með þeim sérstaklega. Ef hins vegar er tekið mið af ofangreindum forsendum þá ætti fyrir fjölbýli, skóla, verslun/skrifstofu og þjónustu að gera ráð fyrir um **2.500 hjólastæðum** á svæðinu, sjá **TAFLA 3-4**

TAFLA 3-4 Metinn fjöldi hjólastæða. Athugið að hér er ekki gerð grein fyrir hjólastæðum við sérbýli eða við stöðvar Borgarlínu.

		FORSENDUR		FJÖLDI HJÓLASTÆÐA
		m ²	Fjöldi	Viðmið
Íbúðir	Fjölbýli		1.130	2.260
	Alls íbúðir			2.260
Atvinnustarfsemi	Verslun, skrifstofur og þjónusta	6.500		75
	Skóli			
	Starfsfólk		120	35
	Nemendur		600	240
	Alls starfsemi			275
	HEILD			U.þ.b. 2.500

Við fjölbýlishús og skrifstofuhúsnæði er æskilegt að 90% hjólastæða séu í læstu rými og að um 10% stæða séu staðsett nærri inngöngum.

Fyrir framan verslanir skal gera ráð fyrir að 20% hjólastæða séu í læstu rými og 80% hjólastæða séu sem næst inngangi. Við skóla er gert ráð fyrir að 90% stæða starfsmanna séu í læstu rými. Mælt er með að um helmingur hjólastæða við inngang sé yfirbyggður. Aðgengi frá hjólastæðum í læstu rými og út á almennan stíg/götu skal vera þannig að ekki sé nauðsynlegt að teyma hjólið í gegnum aðrar vistarverur hússins. Þá þarf að ganga úr skugga um að nægt rými sé til staðar til geymslu hjólanna, en til viðmiðunar er plássþörf eins reiðhjóls um 2x0,75 metrar. Auk þess þarf að gefa nægt rými fyrir aftan hjólið (a.m.k. 1,75 m)⁴ til að auðvelt sé að athafna sig við lagningu hjóls. Öll hjólastæði skulu vera vel upplýst og bjóða upp á að stelli hjólsins sé læst við stæðið, sem fest er kirfilega við jörðu, t.a.m. á steiptum grunni.

3.6 Umferðarsköpun og dreifing umferðar

Fyrir fyrsta deiliskipulagsáfangna Blikastaðalands var metin umferðarsköpun byggð á forsendum samgöngulíkans höfuðborgarsvæðisins fyrir ferðavenjur, ferðavenjukönnunum og sambærilegum forsendum og lagðar voru til grundvallar í rammaskipulagi svæðisins. Áætlunin byggir á íbúafjölda, atvinnuhúsnæði, skólastarfsemi og skiptingu á milli ferðamáta:

- Fjölbýli: 2,2 íbúar á íbúð
- Sérþýli: 2,8 íbúar á íbúð
- Ferðir á hvern íbúa: 3,2 ferðir á dag
- Önnur uppbygging: 1 ferð á hverja 10 m²

Forsendur fyrir ferðmátadreifingu eru eftirfarandi (**TAFLA 3-5**):

TAFLA 3-5 Áætluð ferðmátadreifing vegna umferðarsköpunar á Blikastöðum.

FERÐAMÁTI	BLIKASTAÐALAND EFTIR UPPBYGGINGU	NÚVERANDI Í MOSFELLSBÆ
Gangandi	10%	8%
Hjólandi	3%	3%
Almenningssamgöngur	15%	5%
Bíll	72%	84%

Áætluð ferðasköpun fyrir fyrsta deiliskipulagsáfangna, skipt eftir ferðamátum, má sjá í **TAFLA 3-6**.

TAFLA 3-6 Umferðarsköpun fyrir fyrsta deiliskipulagsáfangna Blikastaðalands.

UPPBYGGING	UPPBYGGING	FJÖLDI FERÐA
Íbúðir	1.212	
Atvinna	6.000 m ²	
Skóli +leikskóli (fjöldi starfsmanna)	140	
Ferðir með bíl		7.800
Ferðir með almenningssamgöngum		1.600
Ferðir með hjóli eða gangandi		1.400
Samtals		10.800

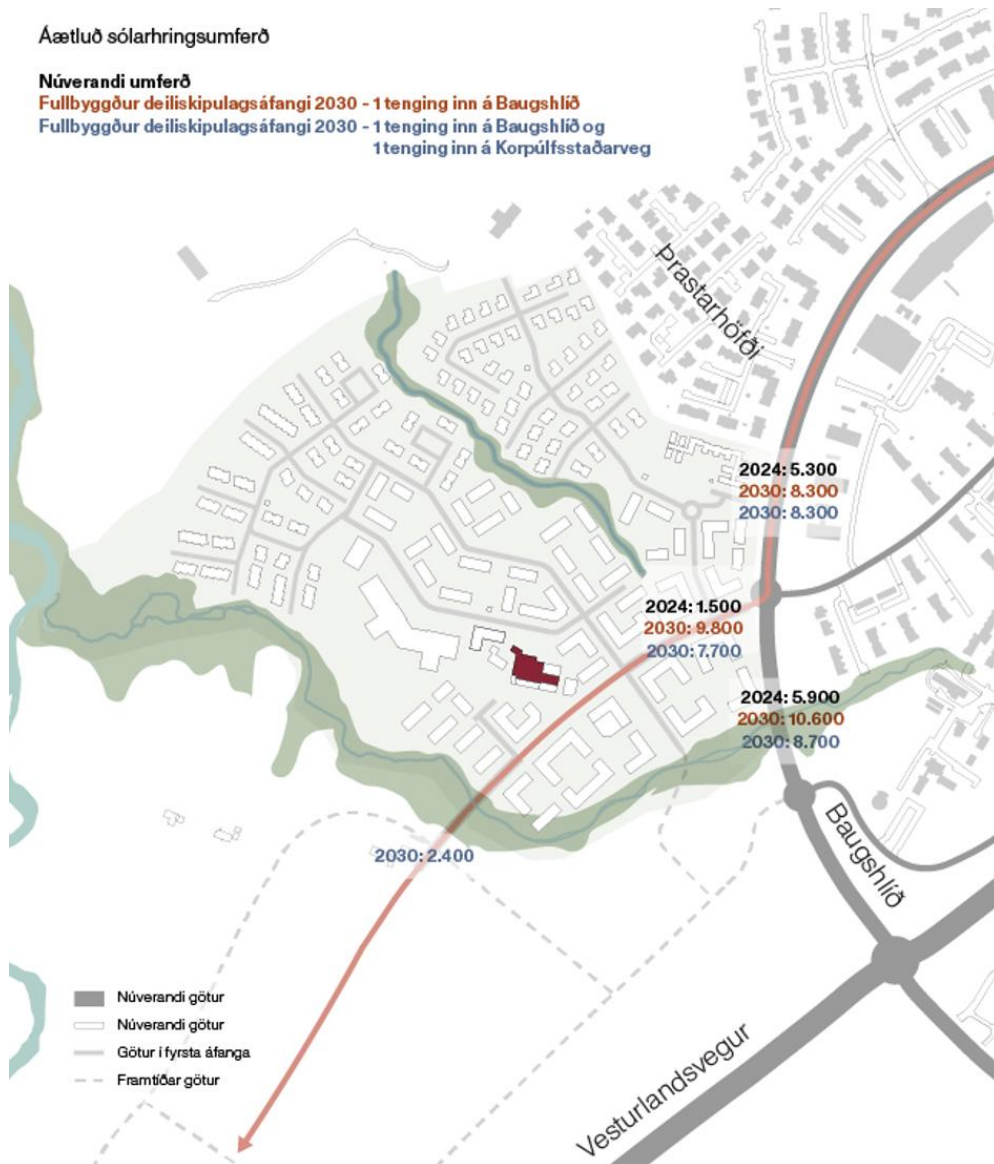
⁴ Vegagerðin og sveitarfélög höfuðborgarsvæðisins, 2019. Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólréiðar. Bls. 62

Byggt á framangreindum forsendum og áformum má gera ráð fyrir að umferðarsköpun akandi umferðar verði um 7.800 ferðir á dag.

Við áætlun sólarhringsumferðar og dreifingu umferðar fyrir fyrsta deiliskipulagsáfanga á helstu götur innan og umhverfis skipulagssvæðið var ákveðið að bæta nýrri umferð vegna uppbyggingarinnar ofan á núverandi umferð. Skoðaðar voru þrjár mismunandi sviðsmyndir sem byggjast á fjölda gatnatenginga við hverfið:

- T1 - Ein tenging: Fullbyggður fyrsti deiliskipulagsáfangi og ein tenging við hverfið um Baugshlíð við gatnamót Baugshlíðar-Blikastaðavegar-Klapparhlíðar
- T2 - Tvær tengingar: Fullbyggður fyrsti deiliskipulagsáfangi og ein tenging við hverfið um Baugshlíð við gatnamót Baugshlíðar-Blikastaðavegar-Klapparhlíðar og ein tenging suður um Blikastaði á Korpúlfsstaðaveg (t.d. um framtíðar Borgarlínugötu)
- T3 - Þrjár tengingar: Fullbyggður fyrsti deiliskipulagsáfangi og tvær tenging við hverfið um Baugshlíð; annars vegar gatnamót Baugshlíðar-Blikastaðavegar-Klapparhlíðar og hins vegar um nýja tengingu til móts við Skálahlíð. Ein tenging suður um Blikastaði á Korpúlfsstaðaveg (t.d. um framtíðar Borgarlínugötu)

Áætluð sólarhringsumferð (HVDU) og umferðardreifing vegna skipulagsins er sýnd á **MYND 3.12**.



MYND 3.12 Áætluð umferð (HVDU) vegna fyrsta deiliskipulagsáfanga Biðstaða og dreifing umferðar fyrir mismunandi sviðsmyndir. Einnig má sjá núverandi umferð sem byggir á talningum frá 2023 og 2024.

Áætla má að umferð vegna fyrsta deiliskipulagsáfanga leiti í flestum tilfellum út úr hverfinu, þ.e. á Baugshlíð og Vesturlandsveg. Með síðari deiliskipulagsáföngum mun þjónusta innan hverfisins aukast og ferðir og leiðarval þar af leiðandi breytast og fólk leitar síður út úr hverfinu. Sjá má að umferð um Blikastaðaveg og Baugshlíð minnkar ef gert er ráð fyrir tengingu við Korpúlfsstaðaveg.

3.7 Afköst gatnakerfis – akandi umferð

Til þess að meta áhrif uppbyggingar fyrsta deiliskipulagsáfanga Blikastaðalands á aðliggjandi gatnakerfi og til að meta umfang nýs gatnakerfis var sett upp umferðarhermilíkan í forritinu PTV Vissim. Á **MYND 3.13** má sjá uppstillingu líkansins og skilgreiningu gatnakerfisins. Gert er ráð fyrir núverandi gatnakerfi á Vesturlandsvegi ásamt áætluðu gatnakerfi fyrsta deiliskipulagsáfanga Blikastaða. Þá er gert ráð fyrir sérrými Borgarlínu um Baugshlíð og um Blikastaðaveg þar sem gatnamót Baugshlíðar-Klapparhlíðar-Blikastaðavegar er breytt úr hringtorgi í ljósastýrð gatnamót. Hermd voru tvenn ljósastýrð gatnamót innan skipulagssvæðisins, annars

vegar á mótum Blikastaðavegar og Baugshlíðar og hins vegar á Blikastaðavegi og vestari safngötu. Umferðarljósastýring á þessum gatnamótum var bestuð með föstum tímasetningum (fixed-time control) í afkastaforritinu Sidra, þar sem markmiðið var að hámarka afköst og tryggja jafnvægi milli strauma innan og utan svæðisins.



MYND 3.13 Gatnakerfi í umferðarlíkani fyrir fyrsta deiliskipulagsáfanga Blikastaða.

Skoðuð voru afköst gatnakerfis fyrir fyrsta deiliskipulagsáfanga Blikastaða fyrir tvær sviðsmyndir:

- T1 - ein tenging: Fullbyggður fyrsti deiliskipulagsáfangi Blikastaða og ein tenging um Baugshlíð.
- T2 - tvær tengingar: Fullbyggður fyrsti deiliskipulagsáfangi Blikastaða og tvær tengingar við hverfið, um Baugshlíð og um Korpúlfsstaðaveg.

Afköst gatnakerfisins voru ekki metin fyrir mögulega þriðju sviðsmyndina (T3), þar sem gert er ráð fyrir tveimur tengingum við Baugshlíð. Áhrif þeirrar sviðsmyndar á heildarflæði eru talin sambærileg við T2, þar sem umferðarálag á lykilgatnamót, s.s. Vesturlandsveg og Baugshlíð, er nokkuð svipað.

Unnar voru greiningar fyrir hámarksklukkustund ár- og síðdegis. Miðað við umferðardreifingu akandi umferðar á svæðinu er hámarksklukkustund árdegis milli 7:45 - 8:45 og síðdegis milli 16:00- 17:00.

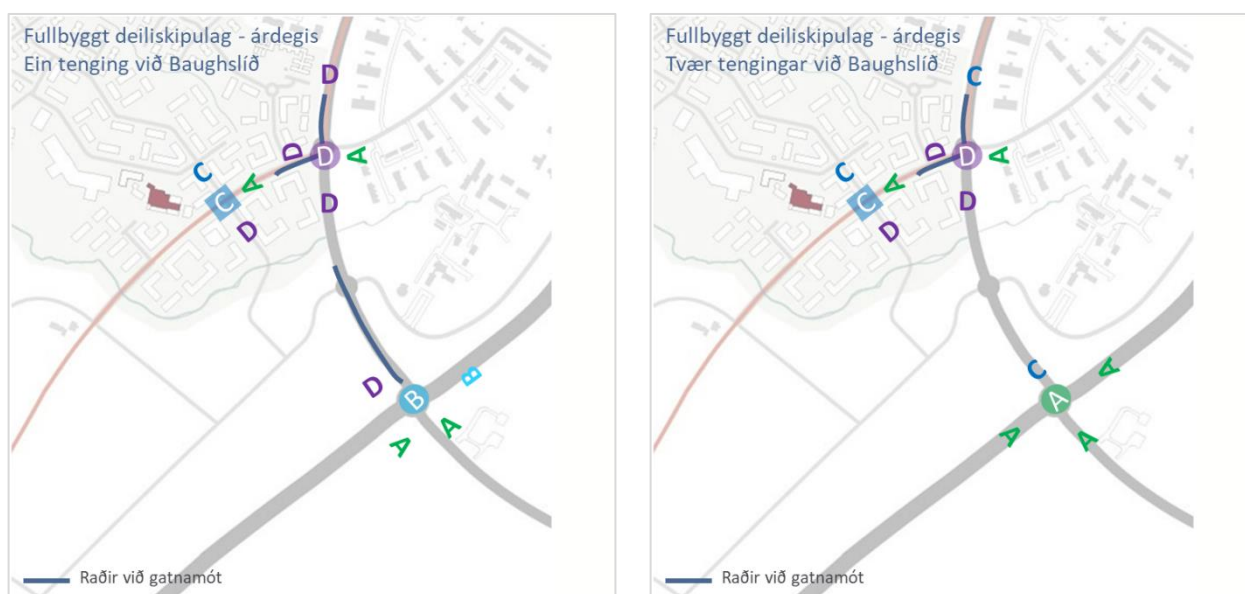
Niðurstöður eru sýndar sem þjónustustig götuleggja og gatnamóta á og við skipulagssvæðis, s.s. á Vesturlandsvegi, Blikastaðavegi og Baughslíð. Þjónustustig er sýnt á myndrænan hátt þar sem mismunandi litir og bókstafir tákna mismunandi þjónustustig eftir mældum tafatími. Sjá má skilgreiningu á þjónustustigi eftir töfum fyrir mismunandi gatnamót á **MYND 3.14**.

	Ljósastýrð gatnamót	Hringtorg
Þjónustustig	Tafir (sek)	Tafir (sek)
A	0-10	0-10
B	10-20	10-15
C	21-35	16-25
D	36-55	26-35
E	56-80	36-50
F	>80	>50

MYND 3.14 Skilgreining á þjónustustigi gatnamóta.

3.7.1 Niðurstöður árdegis

Niðurstöður umferðarhermunar á hámarksklukkustund árdegis fyrir sviðsmyndir T1 (ein tenging) og T2 (tvær tengingar) má sjá á **MYND 3.15**.



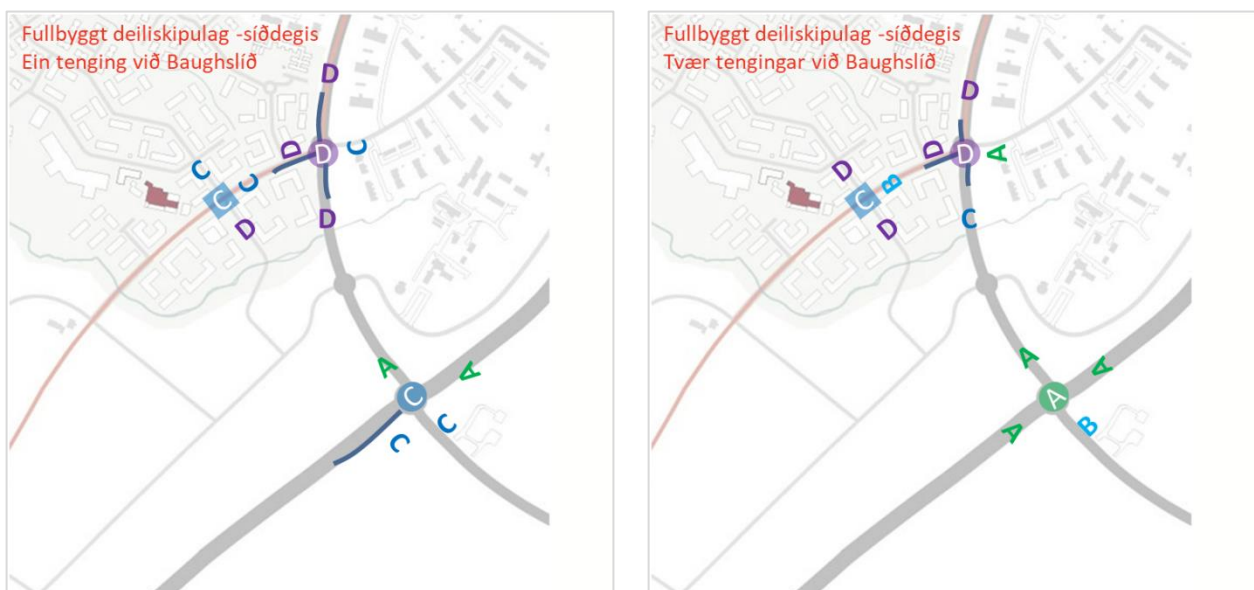
MYND 3.15 Þjónustustig og meðalraðir gatnamóta og aðliggjandi umferðarstrauma á Vesturlandsvegi og Baughslíð árdegis m.v. annars vegar eina tengingu við hverfið (vinstri) og hins vegar m.v. tvær tengingar (hægri).

Niðurstöður umferðarhermunar fyrir hámarksklukkustund árdegis sýna að með einni tengingu við svæðið um gatnamót Baughslíðar og Blikastaðavegar (sviðsmynd T1) skapast verulegt álag á Baughslíð. Meðalraðir geta náð allt að 230 m frá gatnamótum við Vesturlandsveg og er þjónustustig fyrir aðkomu Baughslíðar að hringtorginu við Vesturlandsveg D (meðaltafir um 35 sek). Umferð á Vesturlandsvegi gengur nokkuð greitt fyrir sig og er þjónustustig gatnamótanna í heild B. Gatnamót Baughslíðar-Blikastaðavegar hafa þá þjónustustig D og meðalraðir á Baughslíð til norðurs eru um 50 m. Þó ber að hafa í huga að í þéttum borgarumhverfum er þjónustustig D ekki óalgengt, en mikilvægt er að fylgjast með þróun raða og tryggja að þær nái ekki aftur að næstu gatnamótum. Akandi umferð innan skipulagssvæðisins gengur almennt greiðlega, en umferð um Blikastaðaveg er þó umtalsverð og er lítið svigrúm þar til að taka við aukinni akandi umferð.

Í sviðsmynd T2, þar sem gert er ráð fyrir tveimur tengingum, annars vegar um Baughslíð og hins vegar um Korpúlfsstaðaveg, dreifist umferðarálag mun betur. Þjónustustig aðkomu Baughslíðar að gatnamótum við Vesturlandsveg batnar verulega og er C (um 15 sek tafir), en þjónustustig gatnamótanna í heild verður A. Meðalraðir minnka þar með niður í um 10 metra. Gatnamót Baughslíðar og Blikastaðavegar hafa áfram þjónustustig **D**, en með aukinni dreifingu minnka meðalraðir á öllum leggjum að einhverju marki, sem stuðlar að betra flæði.

3.7.2 Niðurstöður síðdegis

Niðurstöður umferðarharmunar á hámarksklukkustund síðdegis fyrir sviðsmyndir T1 (ein tenging) og T2 (tvær tengingar) má sjá á **MYND 3.16**.



MYND 3.16 Þjónustustig og meðalraðir gatnamóta og aðliggjandi umferðarstrauma á Vesturlandsvegi og Baughslíð síðdegis m.v. annars vegar eina tengingu við hverfið (vinstri) og hins vegar m.v. tvær tengingar (hægri).

Niðurstöður fyrir eina tengingu (T1) sýna að meðaltafir á Vesturlandsvegi til norðurs að hringtorgi við Baughslíð geta verið um 20 sek á háannatíma síðdegis og að meðalraðir verði um 60 m.

Þetta orsakast annars vegar af því að vinstri beygja af Baughslíð á Vesturlandsveg er stærri en áður og tefur beinan straum á Vesturlandsvegi. Hins vegar orsakast þetta vegna þess að fleiri taka vinstri beygju af Vesturlandsvegi á Baughslíð.

Með því að dreifa umferð á tvær tengingar (T2), og þannig leiða umferð um Korpúlfsstaðaveg, þá léttir á hringtorgi Vesturlandsvegar og Baughslíðar og þjónustustig fer úr C í A.

Umferðarástand á Baughslíð og Blikastaðavegi er sambærilegt milli sviðsmynda og er þjónustustig C og D á leggjum Baughslíðar í báðum tilfellum. Hins vegar er umferð lítillega minni við vinstri beygju af Baughslíð yfir á Blikastaðaveg í sviðsmynd T2 og mælist því betri afköst fyrir þann umferðarstraum, þar sem færri ökutæki fara þá leið.

3.8 Hljóðvist

Skipulagssvæðið er á skilgreindum landnotkunarreit íbúðasvæði. Um slík svæði segir í reglugerð um hávaða nr. 724/2008 að leyfileg mörk hávaða vegna umferðar ökutækja sé 55 dB við húshlið. Viðmið fyrir hávaða á dvalarsvæðum er 55 dB. Samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008, 1. mgr. 5. gr. geta skipulagsyfirvöld ákveðið að í stað viðmiðunarmarka reglugerðarinnar gildi um íbúðarhúsnæði á afmörkuðum svæðum sérstök viðmið sem gefin eru í staðalinum ÍST 45:2016.

Viðmiðin eru þau að hljóðstig utanhúss sé $L_{Aeq} \leq 50$ dB á útisvæði og fyrir utan glugga a.m.k. við eina hlið hverrar íbúðar frá umferð ökutækja. Hljóðvistargreining fyrir Hljóðvistargreining byggir á umferðaspá fyrir höfuðborgarsvæðið og umferðagreiningum fyrir 1.deiliskipulagsáfangi Blikastaðalands.

- Íbúðasvæði í aðalskipulagi
- Við húsvegg ≤ 55 dB
- Innandyra ≤ 30 dB
- Dvalarsvæði ≤ 55 dB
- Umferð m.v. spá 2040, án Sundabrautar. Hér er gert ráð fyrir hversdagsumferð en ekki ársdagsumferð eins og vaninn er í hljóðvistarverkefnum. Því var ákveðið að skoða þá sviðsmynd sem eru líklegust varðandi tengingar, þ.e.:
 - T2 (tvær tengingar): Tenging um Baugshlíð og ein tenging suður um Blikastaði (að Korpúlfsstaðavegi).

Niðurstöður útreikninga á hljóðstigi má sjá á meðfylgjandi myndum. Hljóðstig við húshliðar reiknast hæst um L_{Aeq} 60-62 dB m.v. framtíðarumferð og án mótvægisáðgerða m.v. tvær tengingar.

Hljóðstig er yfir mörkum (55 dB) við margar þær húshliðar sem snúa að stærri umferðargötunum. Flestar byggingar sem standa nyrst á reitnum eru með viðunandi hávaða frá umferð og uppfylla kröfuna um hljóðstig undir L_{Aeq} 55 dB.



MYND 3.17 Hljóðkort, sýnir reiknað hljóðstig miðað við fyrirhugaða uppbyggingu og umferðaspá fyrir árið 2040, T2 (tvær tengingar), án Sundabrautar og án mótvægisáðgerða.

Skoðaðar voru mótvægisáðgerðir með 2,0 m hljóðvörnum meðfram Baugshlíð vestanverðri fyrir T2 Með 2ja metra háum hljóðveggjum má bæta hljóðstig á úti- og dvalarsvæðum.



MYND 3.18 Hljóðkort, sýnir reiknað hljóðstig miðað við fyrirhugaða uppbyggingu og umferðasþá fyrir árið 2040, T2, án Sundabrautar og með mótvægisáðgerðum.

Með 2ja metra hárrí hljóðmön meðfram Baughlíð minnkar hljóðstig töluvert. Hins vegar uppfylla ekki allar efri hæðir bygginga á skipulagssvæðinu (eða við Baughlíð) kröfuna um hljóðstig undir LAeq 55 dB og því er þar þörf á byggingartæknilegum lausnum eða öðrum mótvægisáðgerðum. Áðgerðir geta verið eins og að tryggja að viðkvæm rými snúi að kyrrlátri hlið, svalir sem snúa út að umferðargötu hafi þétt handrið til að dempa óæskilegt endurkast o.fl. Slíkar mótvægisáðgerðir verða ákveðnar á næstu hönnunarstigum.

Fyrir verslunar- og skrifstofuhúsnæði reiknast hljóðstigið allt að 55-60 dBA við Blikastaðaveg, m.v. framtíðarumferð og án mótvægisáðgerða. Við hljóðhönnun bygginganna þarf að taka mið af útreiknuðu hljóðstigi utan við húshliðar þannig að hljóðvist innanhúss uppfylli kröfur reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 og kröfur byggingarreglugerðar nr. 112/2012. Jafngildishljóðstig innanhúss frá umferð skal vera innan við 40 dB fyrir atvinnuhúsnæði, miðað við lokaða glugga og opna loftrás.

Uppfylla þarf þetta ákvæði. Sérstaklega þarf að huga að hljóðeinangrunargildi glugga og útveggja til þess að tryggja sett markmið.

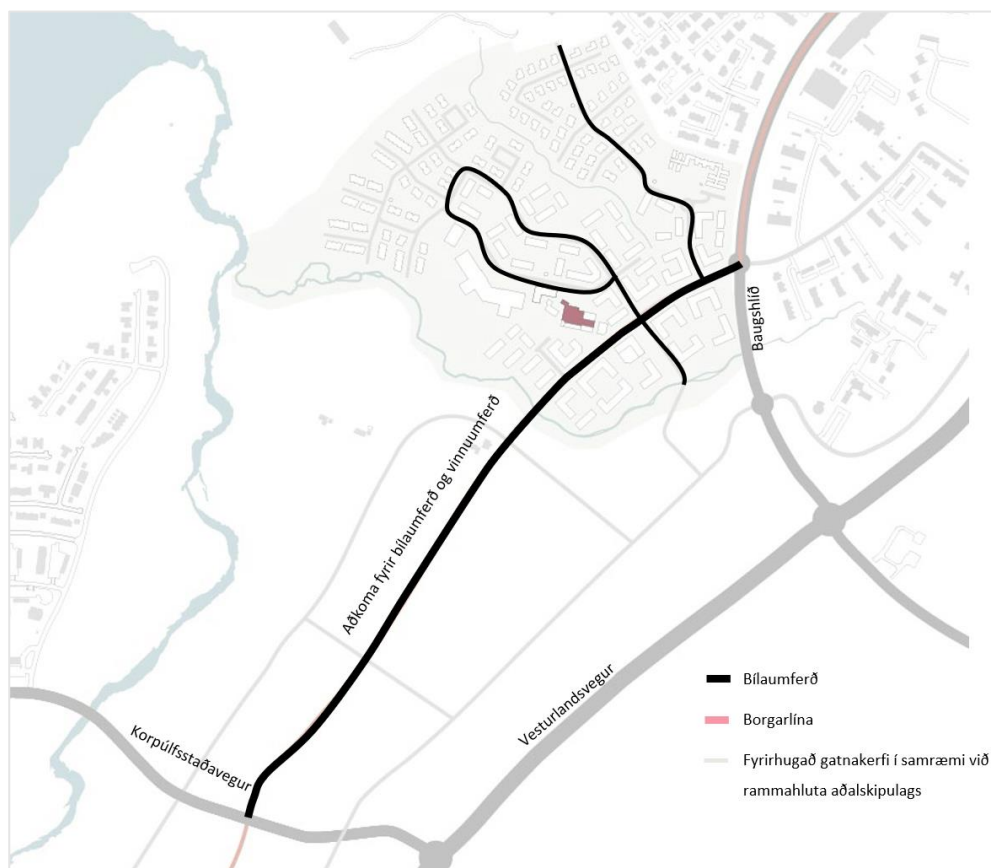
Hljóðstig utandyra er yfir viðmiðunarmörkum við hús á Baughlíð og Blikastaðaveg. Samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008, 1. mgr. 5. gr. geta skipulagsyfirvöld ákveðið að í stað viðmiðunarmarkna reglugerðarinnar gildi um íbúðarhúsnæði á afmörkuðum svæðum sérstök viðmið sem gefin eru í staðlinum ÍST 45:2016. Viðmiðin eru þau að hljóðstig utanhúss á útisvæðum sé LAeq ≤ 50 dB og fyrir utan glugga á a.m.k. einni hlið hverrar íbúðar. Æskilegt er að svefnherbergi snúi að hljóðlátri hlið og tryggja þarf að fullnægjandi hljóðstig fáiast á svölum íbúða.

3.9 Áfangaskipting

Líkt og sjá má í niðurstöðum bæði fyrir afköst og hljóðvist er mikilvægt að tvær tengingar verði til staðar þegar 1.deiliskipulagsáfangi Blikastaða er fullbyggður.

Niðurstöður sýna einnig að betra er að dreifa álaginu á tvær götur, Baugshlíð og Korpúlfsstaðaveg. Tenging við Korpúlfsstaðaveg myndi nýttast vinnuumferð á framkvæmdatíma, til að minnka álag á núverandi gatnakerfi og gæta að öryggi. Þá getur gatan einnig nýst Strætó og bílaumferð, þar til Borgarlína hefur akstur í gegnum svæðið.

Til að byrja með myndi því gatnakerfi innan fyrsta deiliskipulagsáfanga vera á þann hátt að tvær tengingar verða fyrir bílaumferð, önnur við Baugshlíð og hin við Korpúlfsstaðaveg (sjá svartar línur á **MYND 3.19**).

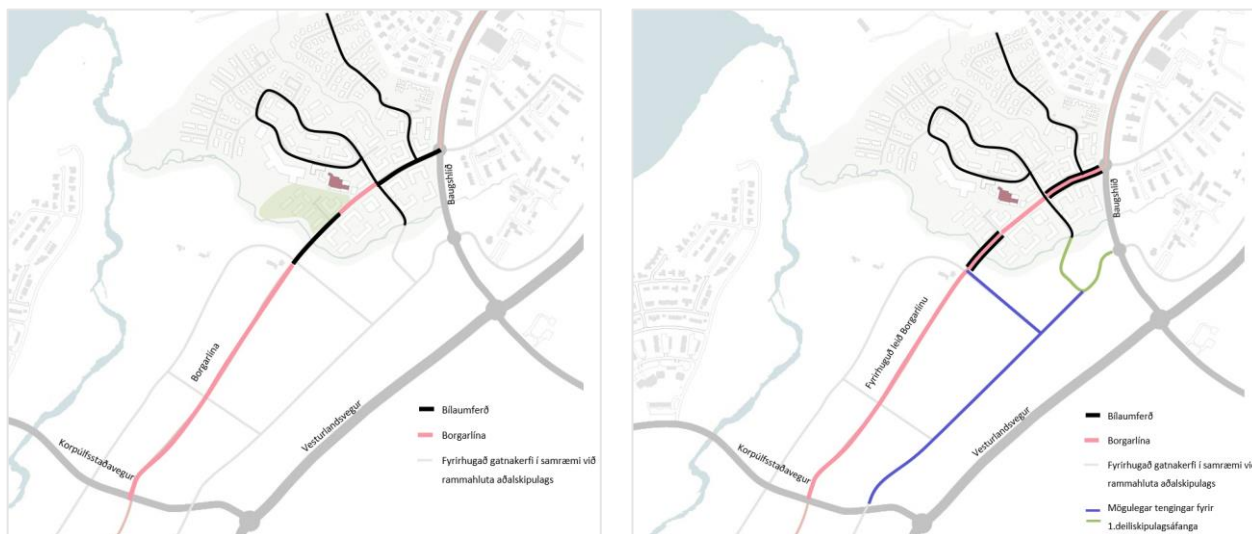


MYND 3.19 Myndin sýnir uppbyggingu gatnakerfis fyrir 1.deiliskipulagsáfanga, þar til Borgarlína ekur um svæðið.

Þegar Borgarlína hefur akstur um svæðið þarf hins vegar að bæta við tengingum við svæðið. Þetta á sérstaklega við um þá sem þurfa að komast að svæði sem er næst Skálatúnslæk (grænt á) en það svæði lokast af þegar akstur bíla verður bannaður við Blikastaðabæinn (sjá græna þekju á **MYND 3.20**).

Eins og áður sagði er best að sú tenging verði við Korpúlfsstaðaveg. Því væri æskilegast, á þeim tímapunkti þegar Borgarlína hefur akstur, að byggð sé upp gatan sem fyrirhuguð er í næstu deiliskipulagsáföngum, næst Vesturlandsvegi (fjólublá á á **MYND 3.20**). Annar möguleiki er að einnig gera aðra tengingu við Baugshlíð

(grænt á á **MYND 3.20**) en sú tenging myndi þó ekki hafa eins góð áhrif á flæði á Baughslíð eins og fyrrnefnda gatan (næst Vesturlandsvegi).



MYND 3.20 Til vinstri: Gatnakerfi 1.deiliskipulagsáfangi þegar Borgarlína hefur akstur. Á þeim tímapunkti lokast af svæði næst Skáltúnslæk (grænt á mynd). Til hægri: gatnakerfi sem þarf að vera til staðar þegar Borgarlína hefur akstur.

4 SAMANTEKT

Samgöngumat fyrir fyrsta deiliskipulagsáfangi Blikastaðalands byggir á markmiðum um vistvæna og sjálfbæra uppbyggingu innan vaxtamarka höfuðborgarsvæðisins. Í 1. áfanga er áætlað að á svæðinu rísi um 1.200–1.300 íbúðir, blanda fjölbreyttra sérbýlishúsa en megináhersla á minni og meðalstór fjölbýlishús. Einnig er gert ráð fyrir skóla, leikskóla, verslun og þjónustu, auk 5.000 – 7.000 m² af atvinnuhúsnæði. Skipulagið fylgir hugmyndafræði 20 mínútna hverfis þar sem áhersla er á greiðar og öruggar leiðir fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur og skilvirkar almenningssamgöngur. Stígakerfið verður þétt og tengir hverfið við nærliggjandi byggð og náttúrusvæði, með upphækkuðum þverunum til að tryggja öryggi skólabarna. Borgarlínuleið E verður megin stoð almenningssamgangna með stöð við Blikastaðabæ, en þar til rekstur hennar hefst eru tækifæri fyrir Strætó að nýta innviði Borgarlínu til að tryggja góða þjónustu almenningssamgangna fyrir fyrstu íbúa Blikastaða.

Við útreikninga á ferðasköpun er gert ráð fyrir að uppbyggingin skapi um 10.800 ferðir á dag, þar af um 7.800 með bíl, en að hlutfall vistvænna ferðamáta aukist samhliða uppbyggingunni og að um 15% ferða verði farnar með almenningssamgöngum og 13% gangandi og hjólandi. Gert er ráð fyrir um 2.000 bílastæðum og 2.500 hjólastæðum á skipulagssvæðinu.

Fyrir uppbyggingu fyrsta deiliskipulagsáfangi Blikastaðalands er talið mikilvægt að hafa tvær gatnatengingar við hverfið og dreifa þannig álagi akandi umferðar, sérstaklega þegar litið er til akandi umferðar á annatímum. Með tveimur tengingum, annars vegar á Baughslíð og hins vegar á Korpúlfsstaðaveg næst að dreifa álagi betur á Vesturlandsveg og á gatnamót innan og við skipulagssvæðið. Möguleg þriðja tenging fyrir hverfið, þá önnur tenging inn á Baughslíð til móts við Skálahlíð, myndi dreifa umferðarálagi betur á Baughslíð og myndi létta

enn frekar á gatnamótum Baugshlíðar, Blikastaðavegar og Klapparhlíðar. Þriðja tenging hefur hins vegar ekki teljandi áhrif á umferð um Vesturlandsveg. Gert er ráð fyrir að hámarkshraði innan svæðis verði 30 -40 km/klst. og sérstök áhersla er á öryggi gangandi og hjólandi.

Þó umferðahraði sé lágur er engu að síður þörf á mótvægisáðgerðum varðandi hljóðvist. Í skipulaginu ætti því að gera ráð fyrir 2ja m háum hljóðvegg meðfram Baughslíð. Á byggingarstigi þarf svo að gæta að því að gætt sé að hljóðlátum hliðum og öðrum byggingartæknilegum lausnum til að tryggja viðundandi hljóðstig.

Skipulagið styður við vistvæna samgöngumáta. Lykilforsenda er að tryggja tvær aðkomutengingar fyrir 1.deiliskipulagsáfanga og byggja upp innviði almenningssamgangna samhliða uppbyggingu svæðisins.

5 HEIMILDASKRÁ

Betri samgöngur. (15. 04 2025). *Verksjá*. Sótt frá Göngu-og hjólastígar á höfuðborgarsvæðinu: <https://verksja.is/hjolastigar/>

Strætó. (án dags.). *Leiðarkerfi* . (Strætó) Sótt 20. 04 2025 frá <https://www.straeto.is/media/2024/09/str-raunlinukort-hofudbsvaedikjalarnes.pdf>