



Landssamtök hjólreiðamanna

Reykjavík 20. júní 2017

Borgarlína. Verklýsing svæðisskipulagsbreytingar og aðalskipulagsbreytinga sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

Umsagnarnefnd Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) hefur skoðað forkynningu vinnslutillaga vegna breytinga á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2040. Vinnslutillagan felst í að festa legu samgönguása fyrir Borgarlínu og að skilgreina viðmið um uppbyggingu á áhrifasvæðum.

Ennfremur hefur umsagnarnefndin skoðað vinnslutillögur vegna breytingar á aðalskipulagi sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu vegna afmörkunar samgöngu- og þróunaráss höfuðborgarsvæðisins. Það er :

Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030.

Aðalskipulags Seltjarnarnesbæjar 2015-2033.

Aðalskipulags Mosfellsbæjar 2011-2030.

Aðalskipulags Kópavogs 2012-2024.

Aðalskipulags Hafnarfjarðar 2013-2025.

Aðalskipulags Garðabæjar 2004-2016.

Hér á eftir fer umsögn LHM um þessar skipulagstillögur fyrir svæðisskipulag og aðalskipulag allra sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu.

Afstaða LHM.

Landssamtökin eru hlynnt lagningu Borgarlínu og telja samtökin að hún sé nauðsynleg aðgerð til að hægt sé að þetta byggð og byggja innávið og snúa frá þróun um meiri dreifingu byggðar, sem hefur verið ríkjandi á höfuðborgarsvæðinu undangengna áratugi. Þéttari byggð er líkleg til að styðja við hjólreiðar og auka hlutdeild þeirra. Hlutdeild hjólreiða er að jafnaði mest í nærumhverfi þar sem fjarlægðir eru hóflegar og umhverfið styður við þær svo sem með góðum hjólastígum. Gera má ráð fyrir að hlutdeild hjólreiða verði mest í þéttari blandaðri byggð þar sem flestar ferðir eru á bilinu 0,5 – 5 km. Margir fara mun lengri vegalengdir og þær ferðir skipta miklu máli en hlutdeild lengri hjólaferða í ferðavenjum er þó minni og þar má gera ráð fyrir að hlutdeild borgarlínunnar verði mun meiri.

LHM vilja minna á mikilvægi þess að vel verði staðið að söfnun upplýsinga um ferðavenjur með ferðavenjukönnunum.. Að mati LHM er nauðsynlegt að gera þær annaðhvort á ársgrundvelli eða á tímabilinu september - október. Ferðavenjukannanir á tímabilinu nóvember - mars gefa ekki rétta mynd af notkun reiðhjóla á ársgrundvelli m.a. vegna þess að þær vanmeta mjög hjólreiðar skólabarna.

Lega borgarlínu.

Garðabær

LHM gerir á þessu stigi ekki athugasemd við legu Borgarlínu né kjarnastöðvar í aðalskipulagi Garðabæjar. LHM telur þó að þéttleiki og byggðaform við kjarnastöð í Ásgarði styðji ekki nægjanlega við borgarlínuna og kjarnastöðina nema ef gert sé ráð fyrir auknum þéttleika og breyttu byggðaformi með minni íbúðum, færri bílastæðum og breyttri íbúasamsetningu. Áhrifasvæði Borgarlínu í Garðabæ er meira og minna uppbyggt og því gæti verið nauðsynlegt að skilgreina einhver núverandi íbúðarhverfi sem þróunarsvæði þar sem hús verða rifinn og þéttari byggð skipulögð. Þá er sennilega rétt að breyta skipulagi verslunar og þjónustuhverfis norðan Arnarnesvegar í miðsvæði þar sem íbúðabyggð er einnig heimiluð.

Hafnarfjörður

LHM gerir á þessu stigi ekki athugasemd við legu Borgarlínu né kjarnastöðvar í aðalskipulagi Hafnarfjarðar. Samtökin vilja þó leggja til að skoðað verði hvort æskilegt sé að Borgarlínan beygji inn í iðnaðarhverfið í Vallahverfi og að endastöð verði þar. Almenn eru samgöngur í iðnaðarhverfum á höfuðborgarsvæðinu of bílmiðaðar en þó er talsverður hluti starfsmanna sem fer með öðrum samgöngumátum til vinnu. Varðandi val á leið um Reykjavíkurveg eða Lækjargötu vilja samtökin benda á að almennt séð er betra að leiðin sé bein og sem styst. Sjónarmið um fleiri farþega eða auðveldari leið geta þó skipt máli um val á leið. Þróunarsvæði er fyrirhugað í iðnaðarhverfinu milli Reykjavíkurvegar og Fjarðarhrauns og skiptir miklu máli að þar verði þétt byggð með fjölbreyttu húsnæði sem hentar yngri íbúum.

Kópavogur

LHM gerir á þessu stigi ekki athugasemd við legu Borgarlínu né kjarnastöðva í aðalskipulagi Kópavogs. Varðandi tillögu að krók frá Hafnarfjarðarvegi að Smáralind í Hamraborg vilja samtökin benda á að almennt séð er betra að leiðin sé bein og sem styst. Því er leiðin um Hafnarfjarðaveg sennilega besti kosturinn enda fer önnur leið um Smáralind frá Rjúpnaveg að Hamraborg.

Mosfellsbær

LHM gerir á þessu stigi ekki athugasemd við legu Borgarlínu né kjarnastöðvar í aðalskipulagi Mosfellsbæjar. Í Mosfellsbæ eru miklir möguleikar í Blikastaðalandi á þéttri vel hannaðri íbúðabyggð sem gæti stutt vel við Borgarlínuna. LHM telur þó að þéttleiki og byggðaform við kjarnastöð í miðbæ Mosfellsbæjar styðji ekki nægjanlega við borgarlínuna og kjarnastöðina nema ef gert sé ráð fyrir auknum þéttleika og breyttu byggðaformi með minni íbúðum og færri bílastæðum.

Reykjavík

LHM gerir á þessu stigi ekki athugasemd við legu Borgarlínu né kjarnastöðva í aðalskipulagi Reykjavíkur.

Seltjarnarnes

LHM gerir á þessu stigi ekki athugasemd við legu Borgarlínu og kjarnastöðvar í

aðalskipulagi Seltjarnarness. LHM telur þó að þéttleiki og byggðaform við kjarnastöð við Eiðistorg styðji ekki nægjanlega við borgarlínuna og kjarnastöðina nema ef gert sé ráð fyrir auknum þéttleika og breyttu byggðaformi með minni íbúðum, færri bílastæðum og breyttri íbúasamsetningu.

Stöðvar Borgarlínu

LHM gerir ekki athugasemdir við lýsingu á stöðvum Borgarlínu.

Þróunarsvæði Borgarlínu

LHM taka undir hugmyndir um þróunarsvæði meðfram Borgarlínu eins og þær koma fram í vinnslutillögum að aðalskipulagi sveitarfélaganna.

Vandlega verði skoðað hver þéttleiki íbúðabyggðar þarf að vera og hver íbúðasamsetning þarf að vera á áhrifasvæðum Borgarlínu til að ná markmiðum um ferðavenjur í svæðis- og aðalskipulagi. Hætt er við að þéttleiki á áhrifasvæðum verði ekki nægilega mikill og að nýjar íbúðir verði of dýrar fyrir almenning sem líklegur er til að nota almenningsamgöngur. Ef aðeins verða reistar dýrar íbúðir fyrir vel stæða borgara með mikla bílaeign á meðalheimili á áhrifasvæðum Borgarlínu er ekki líklegt að markmið um ferðavenjur náist.

Því miður hefur þétting verið of mikið á því formi í sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu fram að þessu, sem boðar ekki gott fyrir framhaldið. Sveitarfélögin verða að þora að skipuleggja byggð með íbúðum sem nýtast ungu fólki og fyrstu kaupendum og þau verða að stýra uppbyggingu á þéttingarsvæðum. Þau mega ekki láta hagsmuni verktaka eina ráða för. Það vekur áhyggjur að sumu landi, sem er á þróunarsvæði Borgarlínu, er um þessar mundir verið að sóa undir dreifða byggð fyrir íbúa, sem eru ekki líklegir til að nota Borgarlínuna að neinu marki.

Hækkun nýtingarhlutfalls á samgöngu- og þróunarsvæði Borgarlínu

LHM eru fylgjandi hækkun nýtingarhlutfalls og skilgreiningu lágmarks nýtingarhlutfalls á samgöngu- og þróunarsvæði Borgarlínu eins og það er m.a. sett fram í aðalskipulagi sveitarfélaganna í töflu 4.1.

Kvaðir um bíla- og hjólastæði á samgöngu- og þróunarsvæði Borgarlínu

LHM eru fylgjandi því að setja kvaðir um bíla- og hjólastæði á samgöngu og þróunarsvæði Borgarlínu og taka undir fram settar kvaðir í töflu 4.2.

Samtökin vilja enn fremur leggja til að settar verða eftirfarandi kvaðir um bílastæði á samgöngu- og þróunarsvæði Borgarlínu og sérstaklega við kjarnastöðvar:

- Gjaldskylda verði á öllum skammtímastæðum.
- Bílastæði verði seld eða leigð í langtímaleigu óháð sölu eða leigu íbúða eða atvinnuhúsnæðis. Sambandið milli eignar/leigu á fasteign og eignar/leigu á bílastæði verði slitið. Hægt verði að kaupa/leigja íbúðir án bílastæða og án þess að greiða fyrir bílastæði annarra.

- Bílastæði verði skipulögð innan hverfis fremur en innan lóðar til að tryggja samnýtingu stæða milli mismunandi notenda eins og íbúða, atvinnu-, verslunar og þjónustu. Flest bílastæði verði fremur sett á jaðar svæðisins en í miðju þess, þ.e. að besta landið verði ekki tekið undir bílastæði. Til dæmis má reisa bílastæði meðfram stofnbrautum til að draga úr umferðarhávaða og til að nýta helgunarsvæði stofnbrauta.

Ákvæði um byggðarform þróunarsvæða

LHM er fylgjandi góðu aðgengi gangandi og hjólandi að Borgarlínu. Samtökin vilja að:

- Gert verði ráð fyrir greiðum og öruggum hjólastígum í svæðis-, aðal- og deiliskipulögum sveitarfélaganna. Hjólandi verði tryggð greið aðkoma að biðstöðvum Borgarlínu. Öll mannvirki fyrir hjólandi verði byggð samkvæmt leiðbeiningum um hönnun fyrir reiðhjól.
- Gert verði ráð fyrir merkingu hjólastíga með leiðarmerkjum.
- Gert verði ráð fyrir góðum hjólastæðum við biðstöðvar almenningsgangna og sérstaklega við biðstöðvar Borgarlínu. Hjólastæði verði eftir atvikum yfirbyggð bogastæði eða í húsum og fjöldi stæða verði í samræmi við notkun. Pláss verði tekið frá fyrir stækkun hjólastæða í framtíðinni við biðstöðvar Borgarlínu.
- Gert verði ráð fyrir að leyfilegt verði að taka reiðhjól með í Borgarlínu.
- Gert verði ráð fyrir nægum hjólastæðum og hjólageymslum við íbúðir, atvinnustaði og staði sem veita þjónustu á áhrifasvæðum Borgarlínu.
- Byggingar og trjágróður á áhrifasvæðum taki mið af því að veita skjól.

Virðingarfyllt
f.h. stjórnar LHM



Árni Davíðsson
formaður umsagnarnefndar LHM.