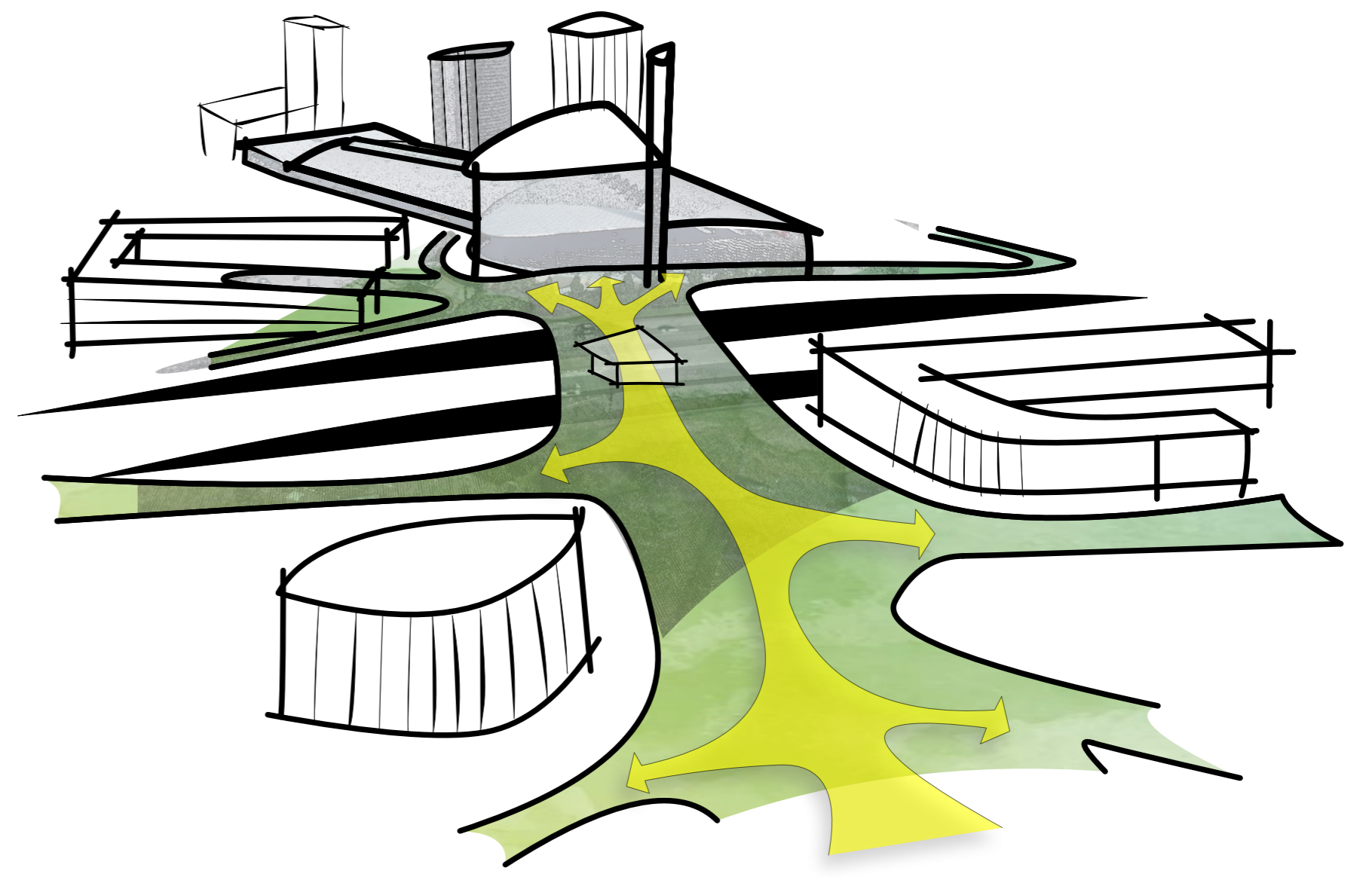


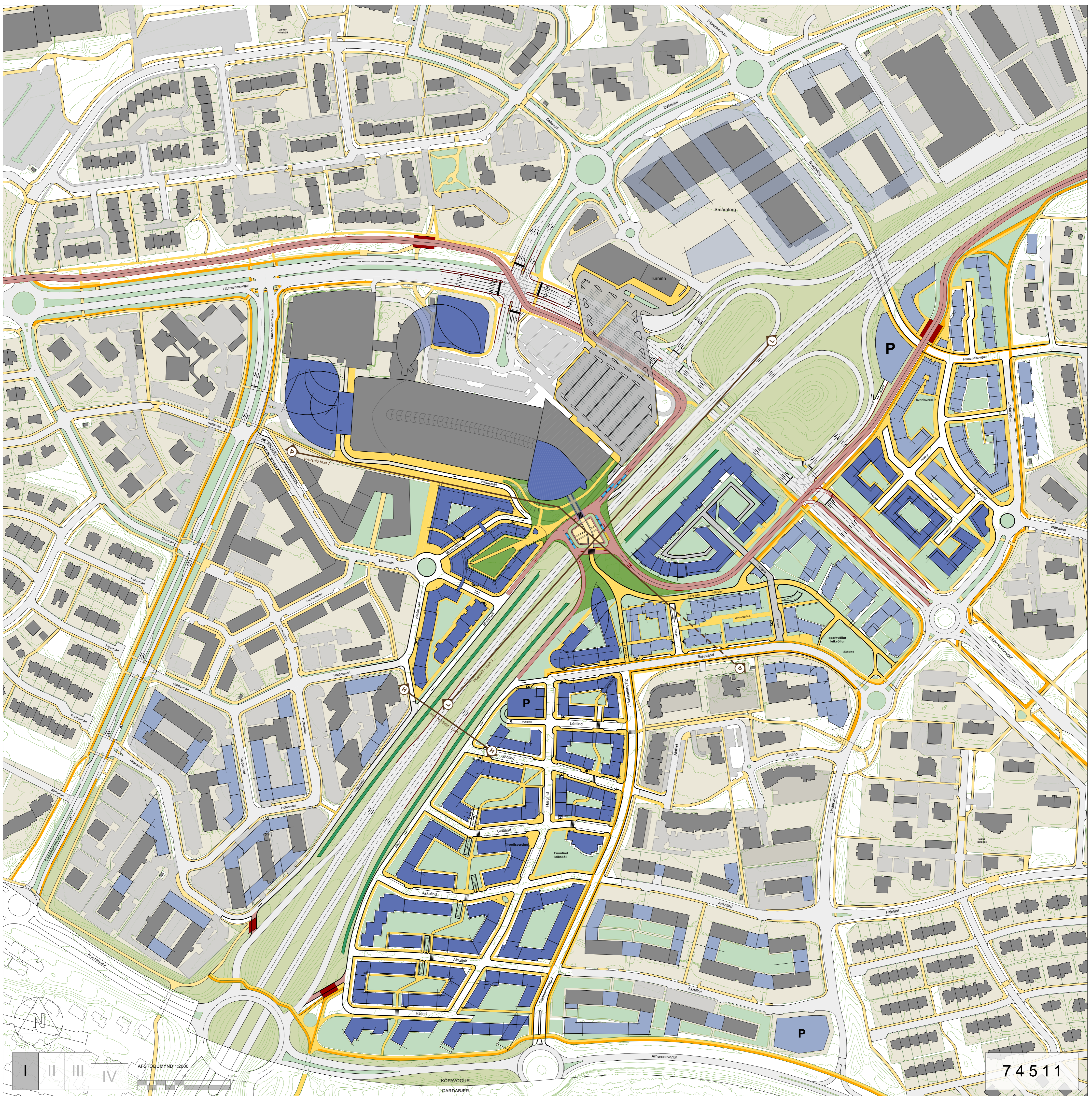
KJARNINN

- Í tillöggunni er horft bæði til náninnar framtíðar og til langs tíma.
- Nærúmförð allra ferðamáta flæðir greitt um nýjar 30 km götur í hefðbundnum gatnamöskva.
- Samgöngur leystar með heildstæðum hætti og hjóðvist bætt.
- Borgarlína nýtist þéttum íbúðarkjarna til langrar framtíðar og þétt byggð styrkir farþegagrunn Borgarlínu.
- Nýtt innra gatna- og byggðarmynstur setur virka ferðamáta í öndvegi.
- Kjarnastöð Borgarlínu mætir öðrum almenningssamgöngum (flugvallarrútu og strætö) við nýja aðkomu Smáralindar um Vetrargarð.
- Tenging mismunandi samgöngumáta er í fyrirrúmi samhliða endurskipulagningu byggðar og bættri nýtingu lands.
- Horft er til áratuga og Smárasvæðið þróað að samgöngumiðuðu íbúðar- og atvinnsvæði (e. Transit-Oriented Development).
- Sjálfbærir bæjarhlutar virka sem heild án þess að mikilvægum umferðaræðum sé raskað.
- Þúsundir nýrra íbúa.

ÁVÖXTUR FRAMTÍÐAR

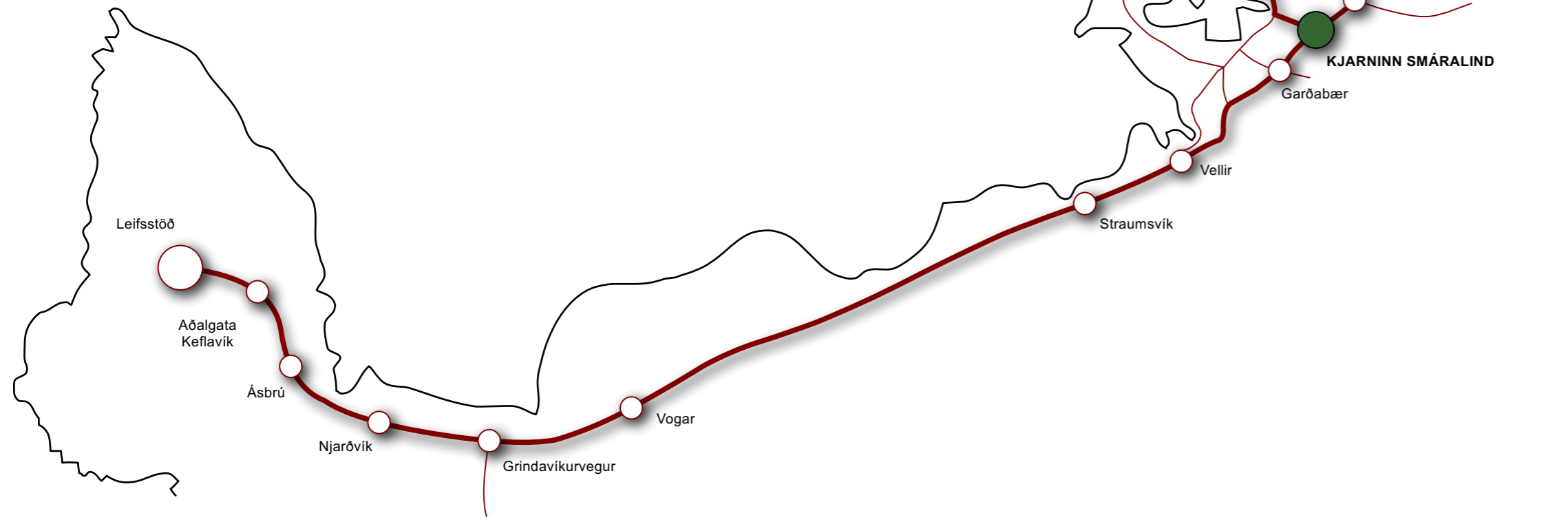


- innviðir Kjarnans
- nýbyggingar fyrsti áfangi
- nýbyggingar síðari áfanga
- Borgarlína og stöðvar
- almennir stigar og hjólastigar
- hjóðvarnir



KJARNINN

Tengsl við úttönd, Suðurnes og Reykjavík
Kjarnastöðin skapar hágaða tengingu við alþjóðflugvöllinn í Keflavík, þróunarsvæði í kringum hann og Reykjanesbæ. Sem endastöð, með skiptingum úr Borgarlínu yfir í Keflavíkurléiða eða með „Park and Ride“ fyrirkomulagi. Bilastæðahús í Kjarna nýstast farþegum öllum. 201 Smári, Smárahverfi, Smáratorg, Lindahverfi og Glæðheimar austur og vestur verða þannig beintengd við alþjóðflugvöll og metnaðarfull þróunarform flugvallarins. Þessi hágaðatenging eykur notagildi kjarnastöðvarinnar og aðdráttarafli svæðisins.



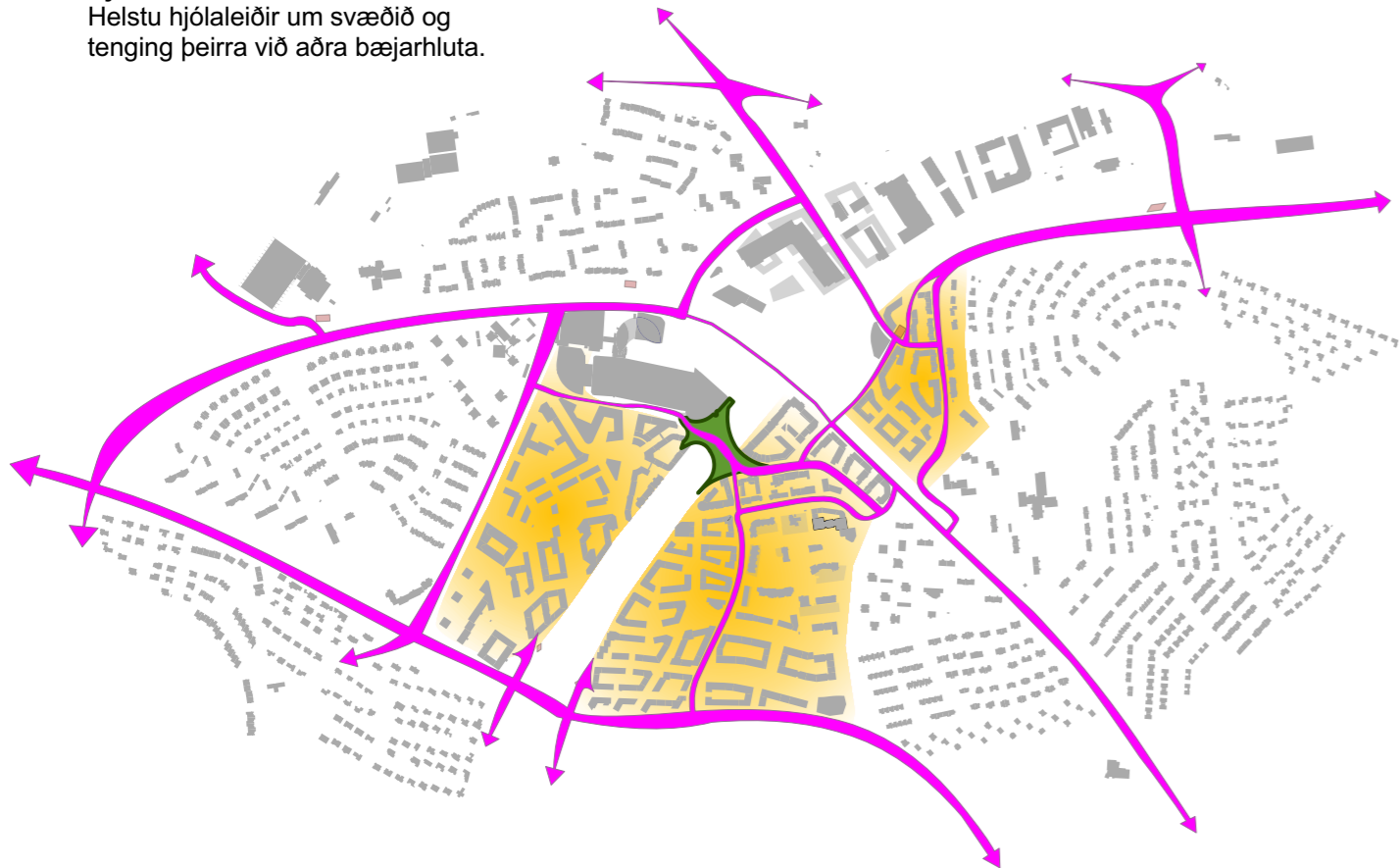
TENGLAKORT

Göngu- og hjólastengingar ásamt almenningsgöngum. Skematísk mynd af samtíðinni ferðamáta.



Hjólaleiðir

Helstu hjólaleiðir um svæðið og tenging þeirra við aðra bæjarhluta.



Innan áhrifa- og uppbyggingsvæðis Kjarna eru allar götur 30 km götur. Þær eru því allar jafn göngu- og hjólaænar. Tvær nýjar tengingar yfir Reykjanesbraut greiða leiðir til áfangastaða bæði nær og fjær.

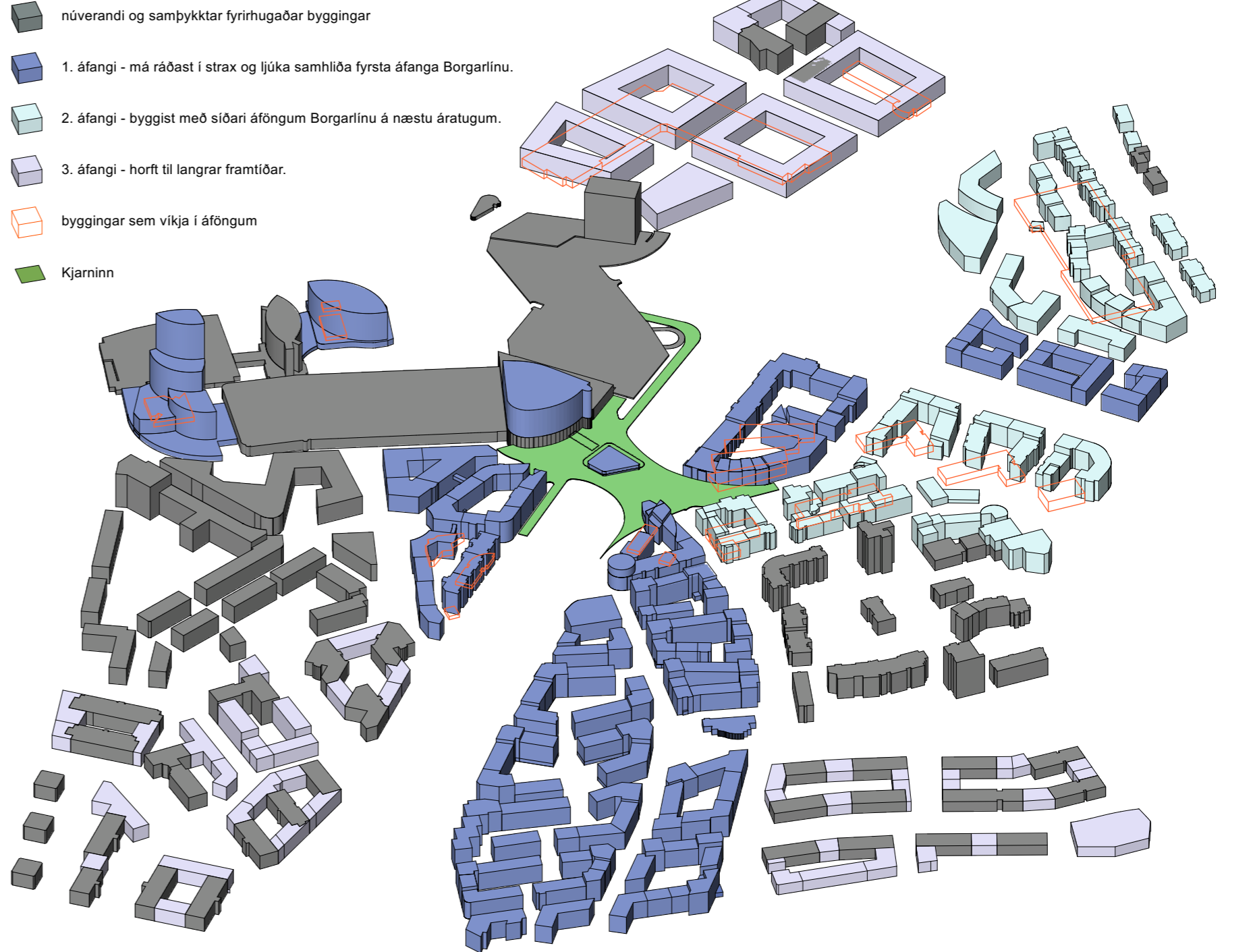
Almenningsgöngur

Leiðir almenningsgöngna og stöðvar á svæðinu og í nágrenni þess.



Leiðir almenningsgöngna mestast á kjarnastöð. Þar má skipta milli flugvallarleiða, sem fer milli Keflavíkurlugvallar og miðborgar Reykjavíkur um Mjódd - Vogabyggð og Borgarlínu frá efrri byggðum Kópavogs um Kársnes til Reykjavíkur, eða í aðrar strætóleiðir.

ÁVÖXTUR FRAMTÍÐAR



Helstu áherslur

Svæðið býður upp á mikla möguleika varðandi framtíðaruppbyggingu. Staðsetning þess gerir það að lykilsvæði á höfuðborgarsvæðinu í tengslum við Suðurnes og Keflavíkurlugvöll. Leið Borgarlínu er leyst á loki yfir Reykjanesbraut, Kjarnanum, þar sem Borgarlína tengist hverfishlutum svæðisins markvisst með vönduðum, aðlaðandi og greiðfærum göngu- og hjólastígum.

Inngrip í núverandi fyrirkomulag Reykjanesbrautar er lágmarkað. Tenging mismunandi ferðamáta innbyrðis, við núverandi og nýtt umferðarkerfi í nálægðri byggð íbúða, verslunar og þjónustu er framtíðarsýn tillögunnar. Uppbygging byggðar getur verið áfangaskipt án þess að meginmarkmið tillögunnar raskist.

Göngu- og hjólaleiðir

Áhersla er lögð á að nýta til fullnustu þróunarmöguleika svæðisins. Göngu- og hjólastígar tenja svæðishlutana sex og er skurðpunktur tenginga um Kjarnann yfir Reykjanesbraut. Ný randbyggð á óbyggðum og vannýttum svæðum í Lindum og Glæðheimum myndar aðlaðandi göngu- og hjólaumhverfi í fyrsta áfanga. Gildandi skipulag þeirra reita yrði endurskoðað. Sama á við um Bæjarlind í síðara áfanga. Ný tenging Hlíðardalsvegur og Skógarlindar tengir Lindahverfi gegnum svæðið. Göngu- og hjólastígar eru aðskildir á meginleiðum og tengdir aðliggjandi stígakervi. Góðir hjólaeðainnvíðir og upphitaðar hjólagæmslur þar sem við verður komið.

Hringtorg á Arnarnesvegi er í dag aðeins fyrir akandi umferð. Göngu- og hjólaþráttur verði boltuð á brú utan á hringtorgið norðanvert og tengir milli hverfa, biðstöðva almenningsgöngna og við núverandi undirgöng.

Akandi umferð þröngir að göngu- og hjólaeðum samhliða Fífuhvamsvegur undir Reykjanesbraut. Þær halda sér þó en eru að miklu leyti leystar af hólmi með mun betri tengingum yfir lok Kjarnans.

Almenningsgöngur og kjarnastöð

Kjarnastöð Borgarlínu verður á um 1 ha stóru loki fyrir framan Vetrargarð Smáralindar. Lokid er eingöngu fyrir almenningsgöngur og virka ferðamáta. Þar mætast gangandi og hjólandi á skiptistöð leiðakerfis sem nær frá Keflavíkurlugvelli að Vatnsenda, Kársnesi, Mjódd, Vogabyggð og miðborg Reykjavíkur. Þar verða hjólagæmslur og miðstöð örlæðisfarartækja í hágaða miðstöð, Kjarnanum.

Ofan á Vetrargarði Smáralindar rýs háhýsi sem varpar einungis skugga yfir bilastæði norðan Smáralindar. Á lokinu öllu myndast garðar og torg með yfirbyggðri gönguleið milli kjarnastöðvar og Vetrargarðs. Með því eflist þar veitingaþjónusta og tengd starfsemi sem nýttist öllum sem ferðast um Kjarnann. Í kjarnastöð hágaða almenningsgöngna eru margvísleg þróunartækifæri verslunar og þjónustu til framtíðar.

Með uppbyggingu byggðar stækkar farþegagrunnur almenningsgöngna en í grennd Kjarnans eru nú þegar uppbyggingsvæði 201 Smára og fyrsti áfangi Glæðheima. Miðstöð almenningsgöngna er því nær þungamiðju svæðisins en núverandi biðstöð norðan Smáralindar, sem þó heldur hlutverki sínu sem almenn borgarlínustöð.

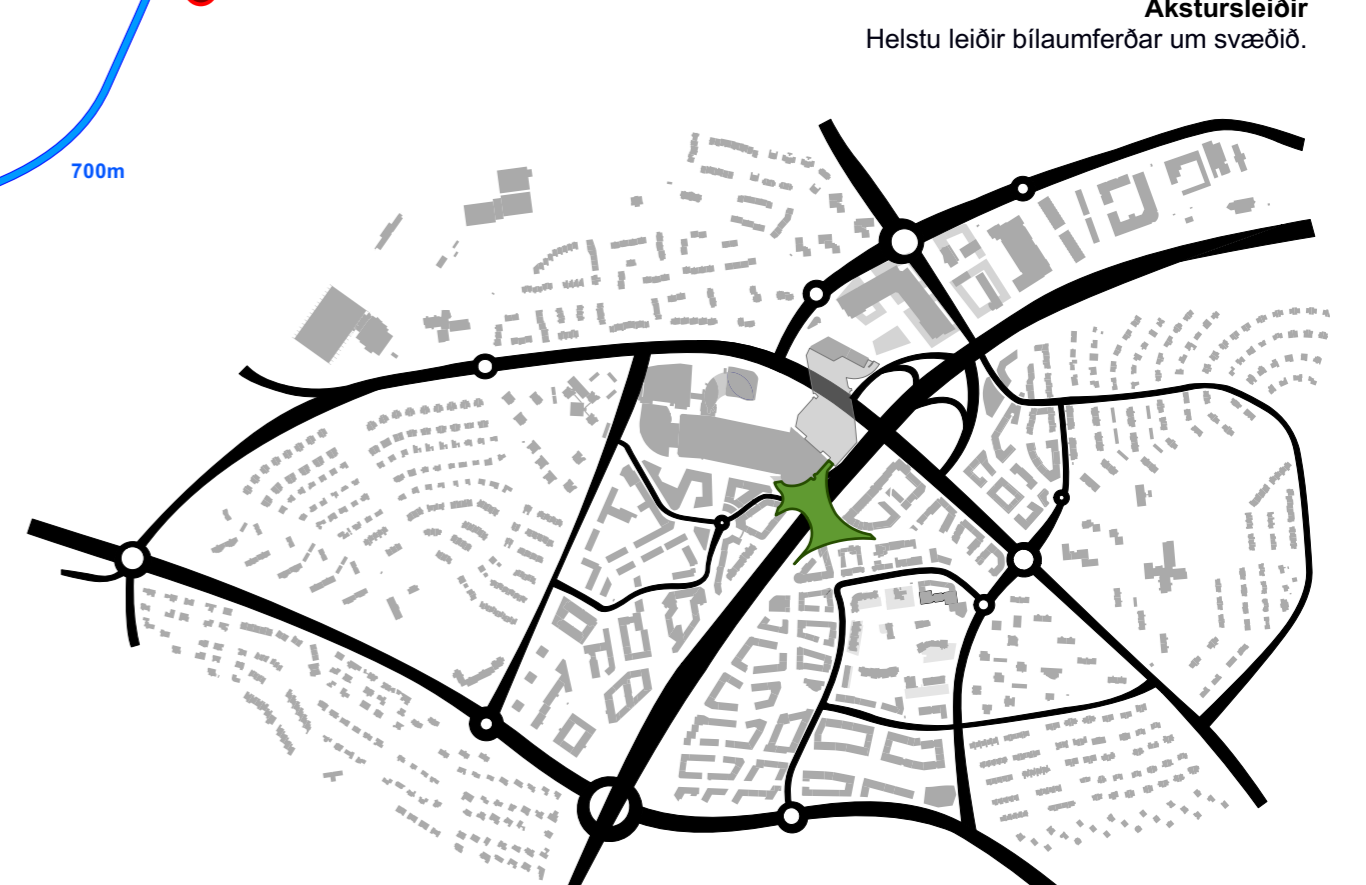
Akandi umferð

Leiga Reykjanesbrautar helst að mestu óbreytt en að og fráreinum hennar er fækkað. Helsta breyting legu vegarins er þó lækkan hans um 1-2 m á um 200 m kafla til að lok mæti landi í austri og Vetrargarði í réttari hæð. Aftur á móti er gatnatenging undir Reykjanesbraut sem gert er ráð fyrir aðalskipulagi lögð af. Umferð er þess í stað beint um núverandi stofn- og tengibrautakerfi.

Bensinstöðvar eru aflagðar og jafnframt að- og fráreinar á Reykjanesbraut milli Fífuhvamsvegur og Arnarnesvegur að frátalinni afreini frá Reykjanesbraut suður fyrir Smáralind sem stýttist og nýttist áfram sem aðkoma að suðurhlíð Smáralindar, 201 Smára og nýjum bíla- gæmslum neðanjarðar. Umferðarfrakost stofnbrautarinnar aukast því á þessum kafla.

Akstursleiðir

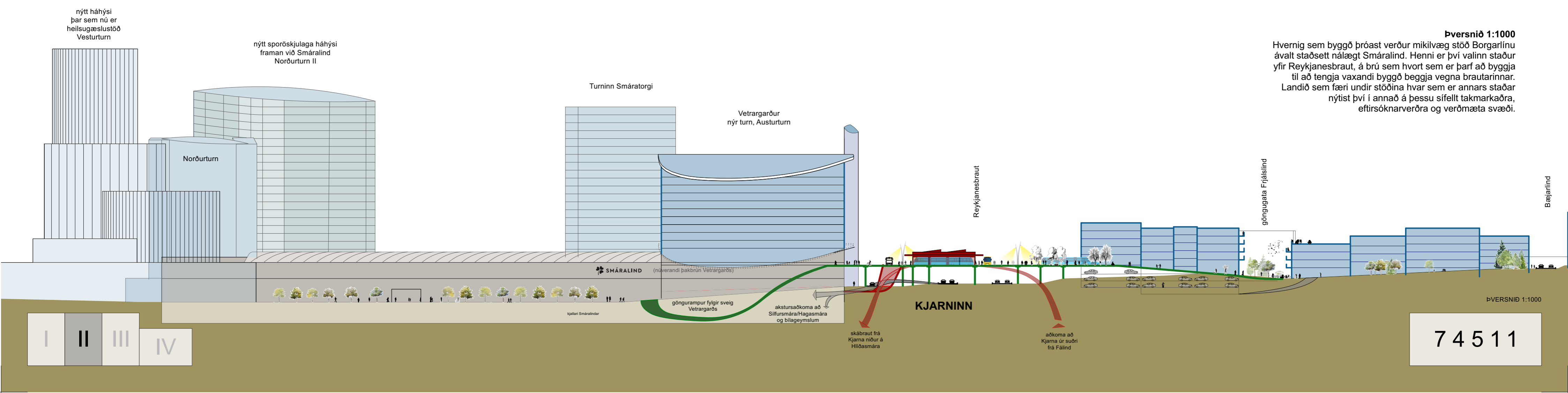
Helstu leiðir bílaumferðar um svæðið.



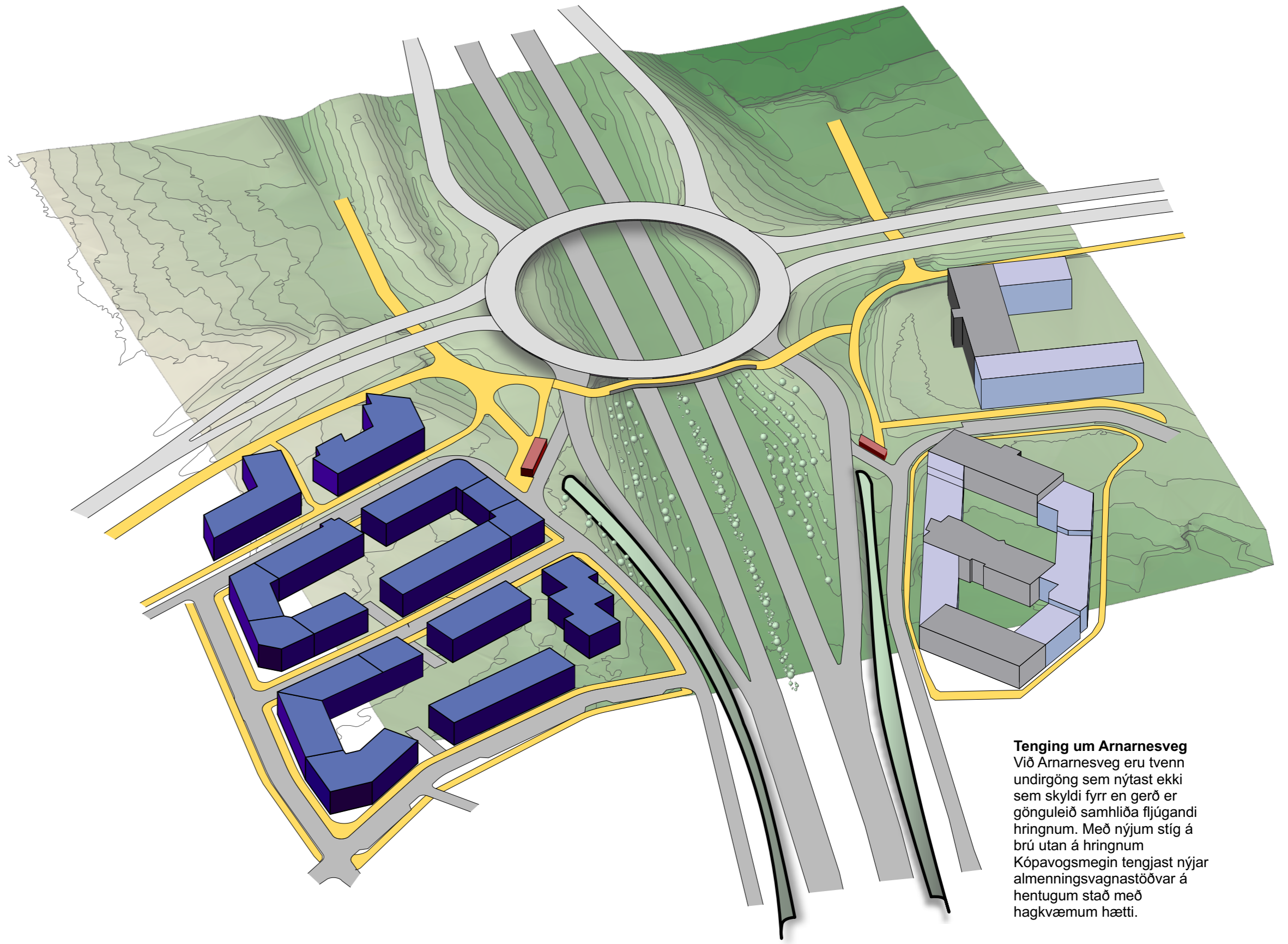
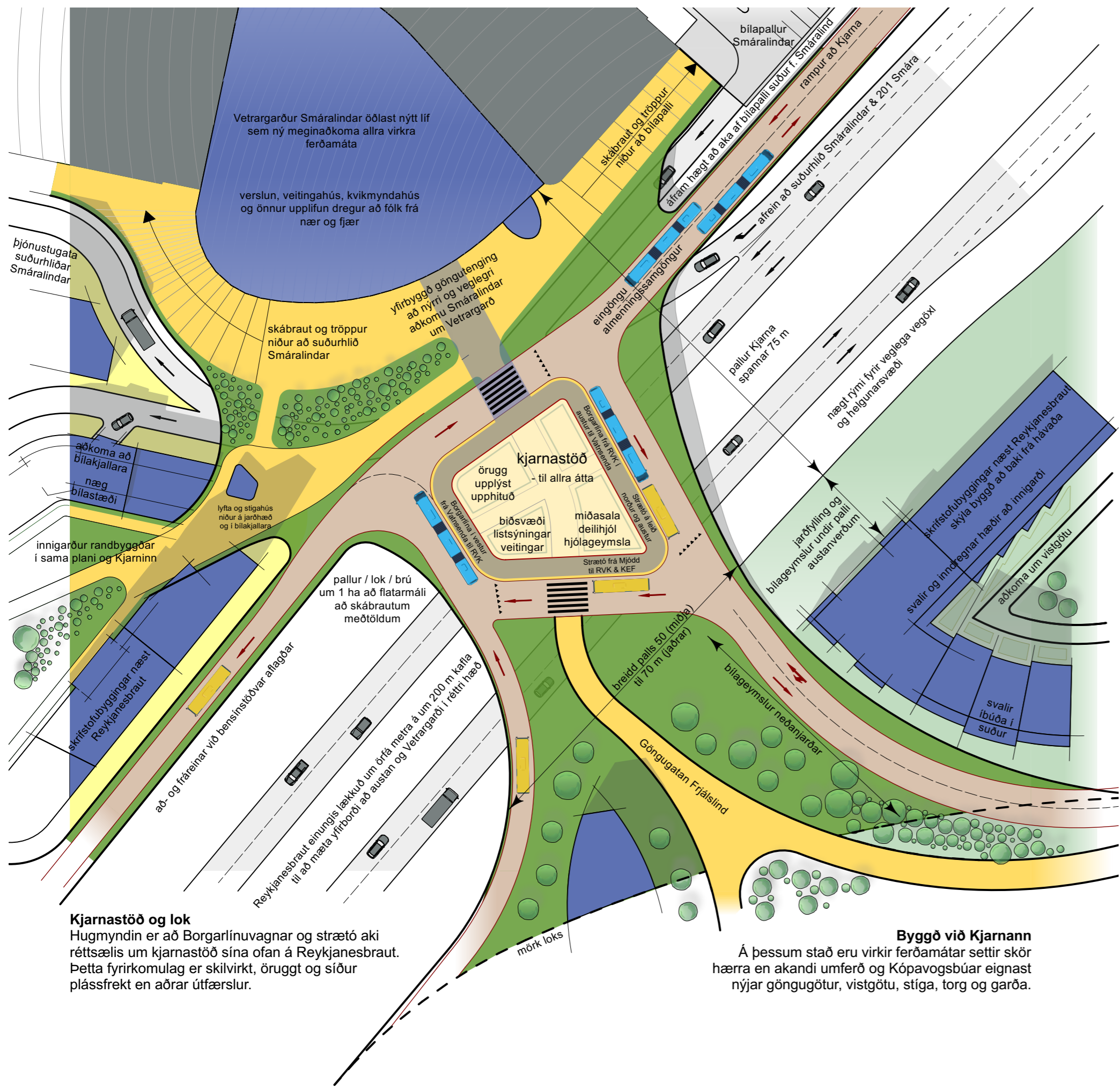
Hingað til hafa Smárar og Lindir að miklu leyti mótast af götum og umferð frekar en á forsendum borgarbrags. Um og í gegnum svæðið liggja áfram greiðar akstursleiðir.

Þversnið 1:1000

Hvernig sem byggð þróast verður mikilvæg stöð Borgarlínu ávallt staðsett nálægt Smáralind. Henni er því valinn staður yfir Reykjanesbraut, á brú sem hvort sem er þarf að byggja til að tengja vaxandi byggð beggja vegna brautarinnar. Landið sem færir undir stöðina hvar sem er annars staðar nýttist því í annað á þessu sífellt takmarkaðra, eftirsóknarverða og verðmatta svæði.



KJARNINN



Tenging um Arnarnesveg
Við Arnarnesveg eru tvær undirgöngur sem nýtast ekki sem skyldi fyrir en gerð er gönguleið samhliða fljúgandi hringnum. Með nýjum stígi á brú utan á hringnum Kópavogsmegin tengjast nýjar almenningssvagnstöðvar á hringnum stað með hagkvæmum hætti.

Kjarnastöð og lok
Hugmyndin er að Borgarlínuvagnar og strætó aki réttstætt um Kjarnastöð sína ofan á Reykjanesbraut. Þetta fyrirkomulag er skilvirkt, öruggt og síður plássfrekt en aðrar útfærslur.

Byggð við Kjarninn
Á þessum stað eru virkir ferðamálar settir skór hærra en akandi umferð og Kópavogsbúar eignast nýjar göngugötur, vistgötu, stíga, torg og garða.

Skipulag byggðar

Lögd er til nokkuð umfangsmikil endurskipulagning byggðar þar sem götur og bílastæði víkja fyrir íbúðum og mannlífi. Randbyggð innan hefðbundins gatnamóska sem fylgir hæðarlínu veitir bæði fólki og gróðri skjól fyrir veðri og vindum. Gróður sem þrífst vel í því skjóli veitir svo enn betra skjól og skapar vistlegar götur og garða.

Áhersla er á tiltölulega þétta og miðlungsháa randbyggð (4-6 hæðir) þar sem bílastæði eru við götur og í bílakjöllurum. Næst Reykjanesbraut verði hærri skrifstofubyggingar sem skýla hverfunum að baki fyrir hávaða. Bílastæði í kjöllurum og bílastæðahúsum samnýta allan sólarhringinn. Á yfirborði er lögd áhersla á gott umhverfi fyrir gangandi og hjólandi umferð.

Hús eru stölluð í hæð til að brjóta niður vindstrengi og hámarka birtu að íbúðarhúsum og gördum. Þó að hæðir byggja séu almennt hóflegar má á einstaka stöðum byggja háhýsi, vestan Reykjanesbrautar, enda kasta byggingar þar einungis skugga á bílastæði og umferðarmannvirki.

Byggðarformi í Gláðheimum vestur er breytt frá núverandi áætlunum til að bæta tengingar innan svæðisins og við aðra svæðishluta. Breytt byggðarform setur byggðina í samhengi við lok yfir Reykjanesbraut og raungerir markmið um skilvirkar samgöngur fyrir svæðið.

Hver svæðishluti er sjálfbær hvað varðar nærbjónustu. Með uppbyggingu má auka fjölbreytni í húsagerð á svæðinu með fjölbreyttum stærðum íbúða fyrir ólíka þjófdeilagsþóra og mismunandi fjölskyldustærðir. Þannig geti þróast fjölbreytilegt, fallett og gott mannlíf ánægðra Kópavogsbúa.

Þökkun Reykjanesbrautar

Reykjanesbraut er þakkað inn með hljóðveggjum, til að draga úr umferðarhávaða og bæta ásýnd. Veggirnir verði þaktri gróðri og klifurjurtum og trjám plantað meðfram vegstæði. Tengingar akandi umferðar milli svæðishluta verða áfram góðar, en endurbættar með nýrri tengingu milli Hlíðardalsvegur og Skógarlindar þegar verslunarhúsnæði Linda vikur fyrir íbúðabyggð.

Áfangaskipting og hagkvæmni

Hverfin byggjast upp í áföngum samhliða framvindu Borgarlínu og nýtast þannig allir samgöngunnivíðir á hagkvæmasta hátt. Kjarninn er fjárfesting sem hleypur á milljörðum en ávaxtar sig í bættari landnýtingu og heilnæmara borgarumhverfi. Byggðarmynstrið hvetur til virkra ferðamáta án þess að fórna aðgengi að verslun, þjónustu og afþreyingu. Fjárfestingin sparar því kostnað sem annars færi í götur og bílastæði og er afllaki framsækis og samfélagslega hagkvæms byggðarmynsturs.

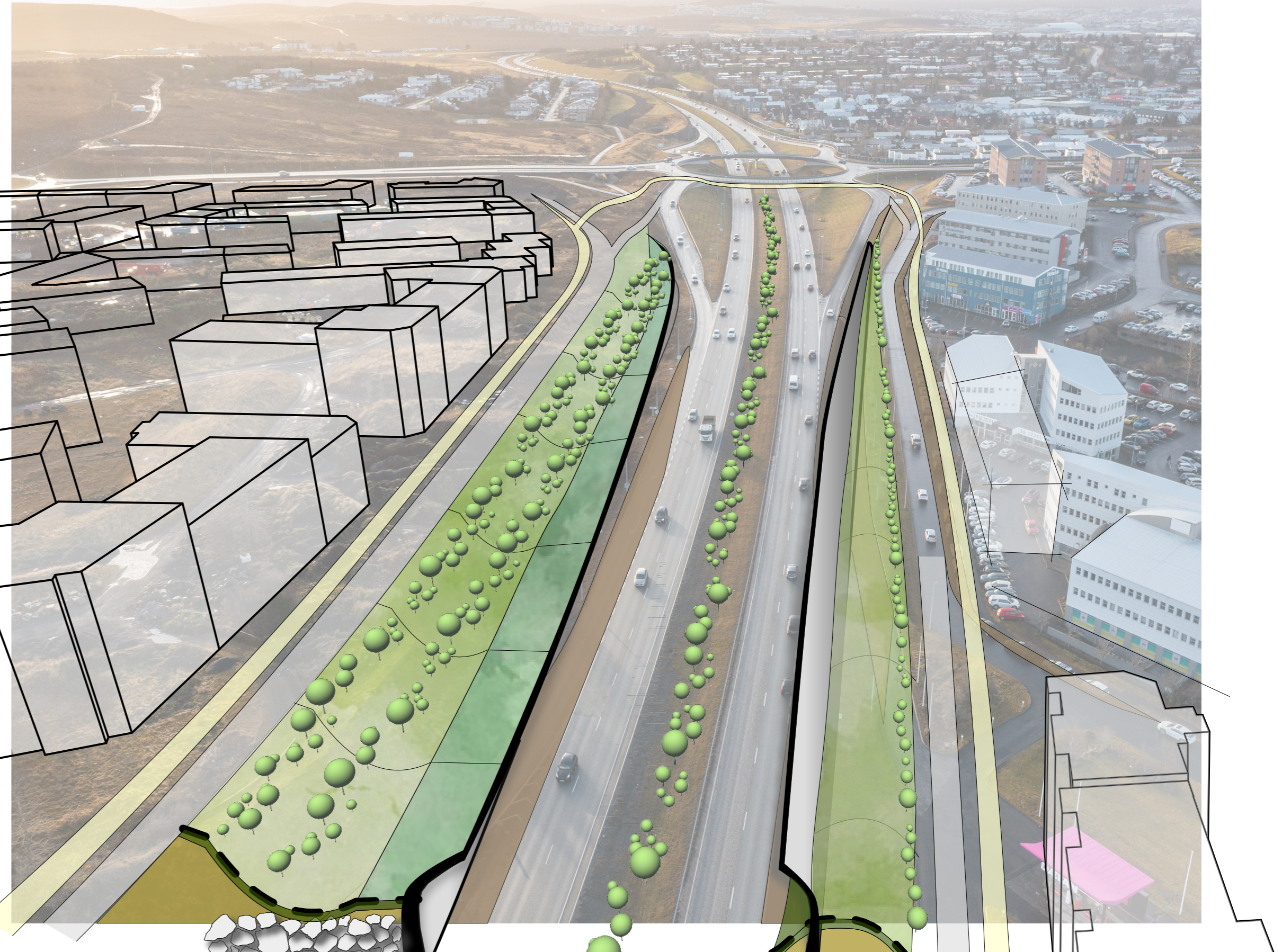
Uppbygging gerist samhliða því að nærliggjandi hverfi eldast. Hún eykur fjölbreytni í húsagerð og framboð minni íbúða fyrir smærri fjölskyldur og þau sem vilja minnka við sig. Nýja byggðin getur því losað um stærri hús í nágrenni og stuðlað að heilbrigðri hreyfingu á húsnæðismarkaði.

Þéttleiki nýrrar byggðar er nægur til að standa undir tíðum ferðum Borgarlínu fram á kvöld og nótt meðan háa ferðatíðni í dreifbýlli úthverfum er erfið að réttlæta. Kjarnastöð við Smáralind getur þá virkað sem endastöð seint á kvöldin og nóttunni. Þaðan er síðan hægt að nota leiguhjól síðasta spólinn.

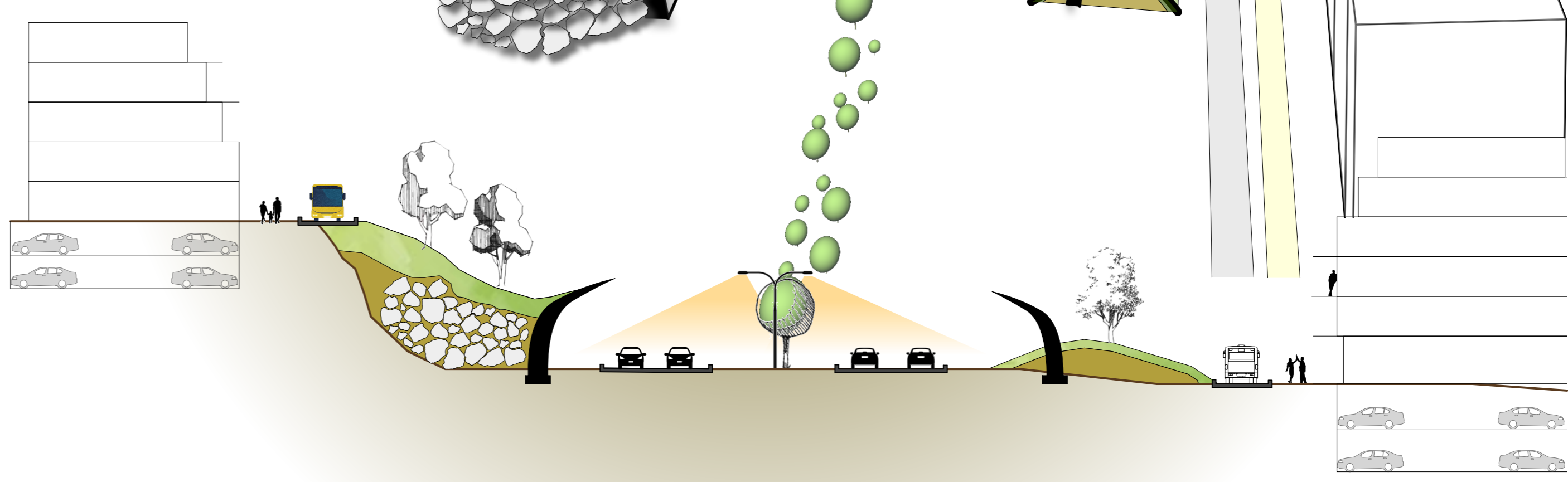
Grænar áherslur

Við fyrsta áfanga víkja nær eingöngu bensinstöðvar, greiðasölur og húsgagnverksmiðja. Í síðari áföngum er gert ráð fyrir að einfalt og rýmisfrekt verslunarhúsnæði hverfi en byggt verði við og ofan á byggingar sem auðveldar er að aðlaga göðum borgarbrag.

Endurnýting og þróun eldra húsnæðis helst í hendur við tæknilegar lausnir í umhverfismálum. Svo sem gegndræpt yfirborð og blágrænar ofanvatnslausnir. Allt þetta ásamt vistvænum samgöngum og örfælðisfarartækjum stuðlar að kjarnmiklum, sjálfbærum og spennandi borgarhluta til framtíðar.

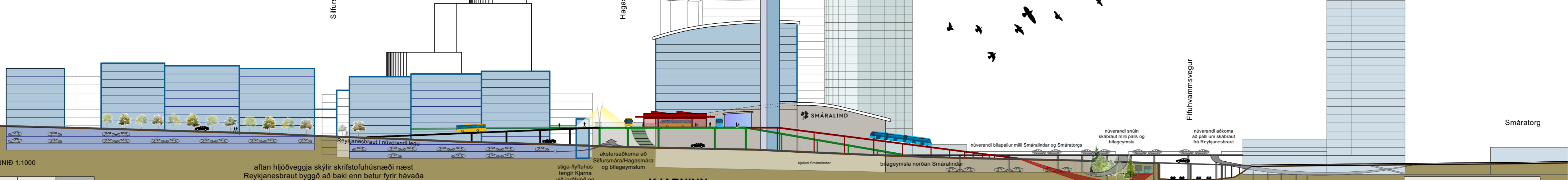


Hljóðþökkun
Til að stórbæta hljóðvist í byggð nærri Reykjanesbraut er veginum þakkað inn með veglegum yfir slútandi hljóðveggjum. Að baki henni er yfirborð molað úr uppgræftri byggingsarsvæða og þakkið gróðri. Hljóðisogandi áferð að innan. Þeir eru að hluta felldir inn í landið og fylgja landslagi öllu jöfnu en þó með sibreytilegum hætti. Veggir eru þannig að hluta felldir inn í landið og ávolum línun landsins.



Langsníð 1:1000

Miðað við legu lands, nauðsynlega hæð undir brýr og eðlilegan halla á skrábrautum er lok Kjarnans látið mæta Veitragarði Smáralindar á efri palli hans. Við það þarf, af mæligögnum að ráða, aðeins að lækka legu Reykjanesbrautar smávægilega á stuttum kafla. Eins og sést á sniðmynd nýir Borgarlínur bíl næst Fífluvamsvægi undir bílapalli Smáralindar. Hvort háhýsi risi eða ekki er óháð heildarhugmynd tilögunnar.

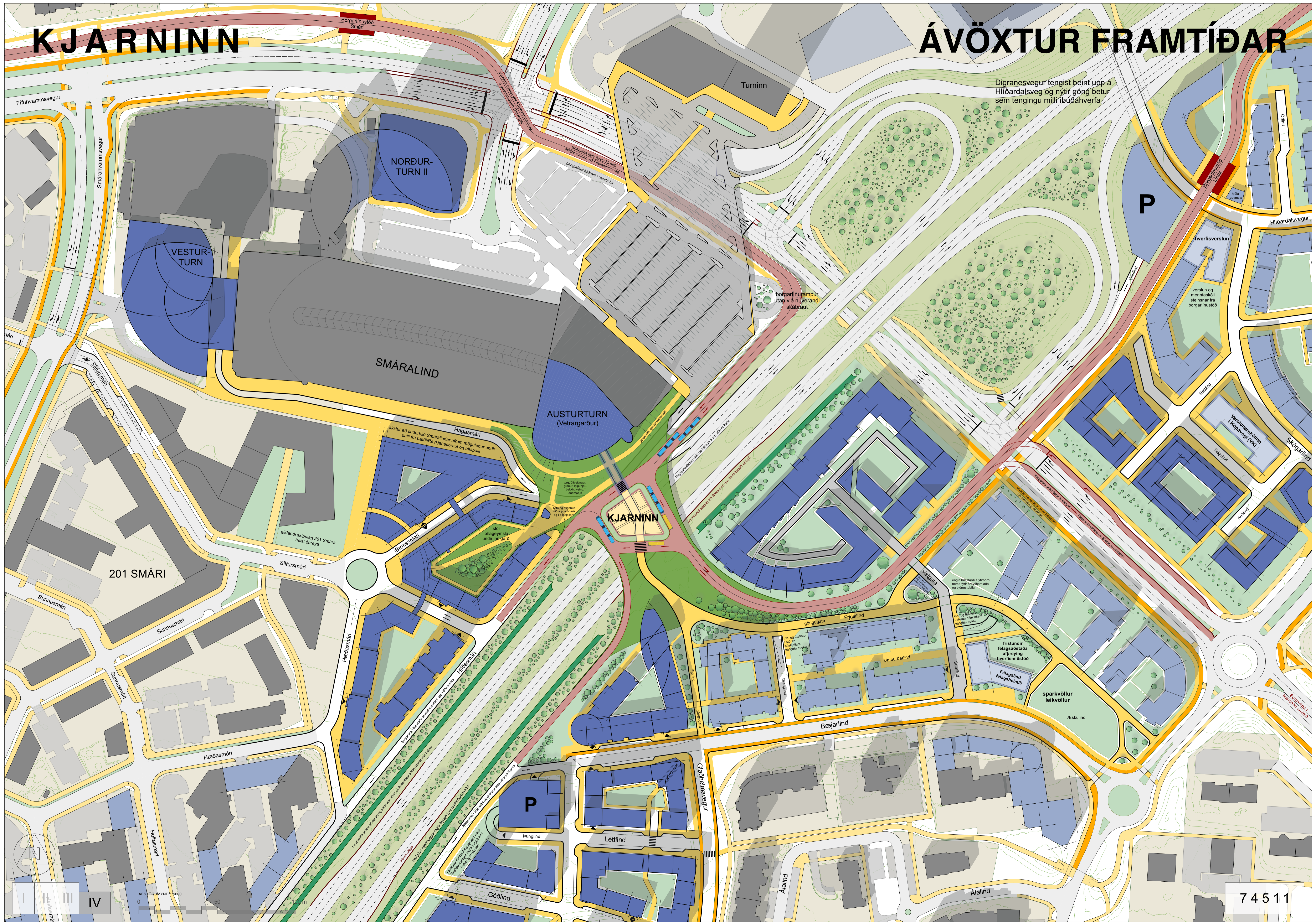


LANGSNÍÐ 1:1000

KJARNINN

ÁVÖXTUR FRAMTÍÐAR

Digranesvegur tengist beint upp á Hlíðardalsvegur og nýttir göng betur sem tengingu milli íbúðahverfa.



201 SMÁRI

