

verkheiti: Dalvegur, rýni á gögnum.

tilvísun:

höfundur: Lilja G. Karlsdóttir

dags.: 3.3.2023

INNGANGUR

Auður D. Kristinsdóttir skipulagsstjóri Kópavogs óskaði eftir því við VSB verkfræðistofu að rýna ferli og gögn fyrir uppbyggingu og deiliskipulagsbreytingu á Dalvegi 32 með áherslu á samgönguskipulag og umferðargreiningar á svæðinu.

Nokkuð mikið af gögnum liggur fyrir vegna deiliskipulagsbreytingarinnar og fékk VSB afhend gögn sem ná aftur til 12. febrúar 2020 sem innihalda ýmsar greiningar (umferðargreiningar, umhverfismat, hljóðvistarútreikningar) og lýsingar á ferli málsins. Einhver skjalanna innihalda tilvísanir í ákvarðanir sem virðast hafa verið teknar fyrir árið 2020 og VSB hefur ekki nánari upplýsingar um.

Aftast í þessu skjali má sjá yfirlit yfir gögnin og stutta umsögn um innihald þeirra. Hluti skjalanna er unninn af Kópavogsbæ og hluti er unninn af ÞG verk sem er lóðarhafi á Dalvegi 32c.

EFNISYFIRLIT:

1.	Samantekt	2
2.	Um hvað snýst málið	3
3.	Dalvegur og eðli hans	3
4.	Umferðarmagn frá uppbyggingu	4
5.	Afkastageta og umferðarhraði	4
6.	Hljóðvist	5
7.	Skipulag	5
8.	Dalvegur 32C	6
	Viðauki 1 - Aðsend gögn í tímaröð	7
	Viðauki 2 - Framvinda	7
	Viðauki 2 – punktar við skjöl	8

1. Samantekt

Við yfirferð á gögnum málsins er ekkert sem bendir til annars en að allir útreikningar séu unnir samkvæmt viðurkenndum aðferðum og réttir miðað við þau gögn sem liggja fyrir.

Það eru engu að síður atriði í gögnum málsins þar sem umfjöllun er ábótavant:

- Töluvert minnst á tengingu milli Reykjanesbrautar og Dalvegs sem leið til að létta á umferð en ekkert minnst á þá auknu umferð sem tengingin skapar jafnframt með því að búa til „shortcut“ í gegnum hverfið í stað þess að fólk noti Reykjanesbrautina frekar.
- Ekki liggur fyrir greining á hversu stór hluti umferðar á Dalvegi er gegnumstreymisumferð sem ætti betur heima á Reykjanesbraut.
- Mótsögn í flokkun Dalvegs sem tengibrautar og raunnotkunar götunnar.
- Ný hægri inn /hægri út tenging frá Dalvegi 32C er mögulega of nálægt gatnamótum Nýbýlavegs.
- Skipulag Dalvegs 32C styrkir ekki vistvæna samgöngumáta með því að raða bílastæðum upp við Dalveg (þar sem gönguleiðir eru) og húsinu sjálfu upp við Reykjanesbraut (þar sem bílarnir eru)

Skýrsluhöfundar leggja til eftirfarandi aðgerðir:

Til þess að samræma raunnotkun Dalvegs og gatnaflokkun er lagt til að endurskilgreina veginn annaðhvort sem safnbraut eða bæjargötu í stað tengibrautar til þess að láta gatnaflokkun og raunnotkun götunnar passa betur saman. Með þeirri aðgerð opnast möguleiki fyrir Kópavogsbæ að lækka hámarkshraðann á götunni niður í 30 km/klst sem aftur skapar tækifæri til þess að gera umhverfi götunnar meira aðlaðandi og vistlegra fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur.

Lagt er til að Kópavogsbær endurskoði tenginguna á milli Reykjanesbrautar og Dalvegjar, þar sem allar líkur eru til þess að hún sé í andstöðu við markmið aðalskipulags Kópavogs fyrir hverfið um að áhersla eigi að vera á að styrkja vistvæna samgöngumáta.

Lagt er því til að skipulag reits 32C sé endurskoðað til samræmis við aðalskipulag Kópavogs um að áhersla á þessu svæði eigi að vera á að styrkja vistvæna samgöngumáta.

2. Um hvað snýst málið

Gögn málsins snúa að deiliskipulagsbreytingu, umferðargreiningum, umhverfismati og hljóðvistarútreikningum vegna breytinga á uppbyggingarreitum á Dalvegi 20-32. Áherslan í þessu minnisblaði er á breytingar á reitnum Dalvegur 32C sem er hluti reitsins Dalvegs 32 (skiptist í hluta a,b og c).



3. Dalvegur og eðli hans

Gatnaskipulagið á svæðinu virðist byggja á tillögum sem lagðar voru fram um umferð í Kópavogsdal, á Fífuhvamsvegi og Dalvegi árið 2007 af vinnustofunni Þverá. VSB hafði ekki aðgang að þeim gögnum en þar virðist hugmynd um tengingu frá Reykjanesbraut inn á Dalveg, milli Dalvegs 24 og 26 hafa orðið til. Í dag er vísir að syðri hluta þeirrar tengingar komin með römpum inn og út af bensínstöð Orkunnar við Reykjanesbraut.

Í þeim skjölum sem VSB hafði til yfirferðar kemur fram að þessi tenging sé nauðsynleg til þess að léttja á umferðarflæði á gatnamótum Nýbýlavegar og Dalvegs. Hins vegar lágu ekki fyrir upplýsingar um útreikninga á gatnamótunum sjálfum eða hvenær þeir útreikningar voru framkvæmdir.

Dalvegur er flokkaður sem tengibraut í aðalskipulagi Kópavogs. Í skipulagsreglugerð eru tengibrautir skilgreindar þannig að þær tengi einstaka bæjarhluta við stofnbrautarkerfið og nálæga bæjarhluta saman innbyrðis. Stofn- og tengibrautir eiga þannig að mynda saman kerfi helstu umferðargatna í þéttbýli.

Ef eðli og notkun Dalvegs er hins vegar skoðað nánar þá eru margar innkeyrslur á veginum sem gefa aðgengi að þeirri fjölmörgu þjónustu sem er til staðar í byggingunum við Dalveg. Notkun Dalvegs fellur því í raun frekar í flokk safnbrauta, en safnbrautir eru skilgreindar í skipulagsreglugerð sem götur sem tengja húsagötur og tengibrautir/stofnbrautir saman og eru helstu umferðargötur innan hvers hverfis.

Í aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 er jafnframt tekin upp nýr gatnaflokkur, bæjargötur sem eru skilgreindar á eftirfarandi hátt:

Bæjargötur eru lykilgöturnar í hverju hverfi þar sem lögð er áhersla á að skapa heildstæða götumynd, tryggja skilyrði fyrir fjölbreytta ferðamáta og opin almenningsrými. Bæjargötur skulu njóta forgangs við endurhönnun og fegrun sem almenningsrými og umferðaræð fyrir alla ferðamáta.

Dalvegur hefur mikla möguleika á að verða vistlegri gata en hann er í dag, fallett útivistarsvæði liggur vestan megin við hann og austan megin er mikið úrval af þjónustu og verslun.

Í þeim skjölum sem voru yfirfarin kemur annars vegar fram nauðsyn á nýju hringtorgi við Dalveg 24 til að opna fyrir teningu inn á Reykjanesbraut sbr umfjöllun fyrir ofan, hins vegar kemur fram tillaga um að reyna að takmarka vinstri beygjur á veginum. Þessi tvö atriði eru í raun mótsagnakennd, þar sem nýtt hringtorg styður við eðli vegarins sem safnbraut en lokun á vinstribeygjum er tilraun til að ýta eðli vegarins yfir í tengibraut.

Til þess að samræma raunnotkun Dalvegs og gatnaflokkun er hér lagt til að endurskilgreina veginn annaðhvort sem safnbraut eða bæjargötu í stað tengibrautar til þess að láta gatnaflokkun og raunnotkun götunnar passa betur saman. Með þeirri aðgerð opnast möguleiki fyrir Kópavogsbæ að lækka hámarkshraðann á götunni niður í 30 km/klst sem aftur skapar tækifæri til þess að gera umhverfi götunnar meira aðlaðandi og vistlegra fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur.

4. Umferðarmagn frá uppbyggingu

VSÓ Ráðgjöf reiknaði heildar umferðarsköpun fyrir Dalveg 20-32 í október 2022 til að vera um 6.500-7.400 bílar á sólarhring (hversdagsumferð HVDU). Þar af var umferðarsköpun frá Dalvegi 32 áætluð um 2.800 ferðir. Í desember 2022 kom jafnframt fram breytt deiliskipulagstillaga vegna Dalvegar 32c þar sem fermetrum hefur fækkað en eðli þeirra breyst þannig að stærri hluti fermetranna er nú verslunar og skrifstofuhúsnæði. Þessi aukning leiðir af sér um 3-400 auka bílferðir á sólarhring.

Ekkert er hægt að setja út á umferðarútreikningana sem slíka, enda fylgja þeir almennum viðmiðum um slíkar greiningar (innlendar og erlendar) en þó má benda á að umferðarlíkon og aðferðarfræði þeirra hafa sögulega haft tilhneigingu til að ofmeta umferð frekar en að vanmeta.

5. Afkastageta og umferðarhraði

VSÓ greindi afkastagetu Dalvegar og þær niðurstöður sýna að Dalvegur annar umferðinni. Útreikningar á afkastagetu eru trúverðugir.

VSÓ mældi jafnframt umferðarhraðann á Dalvegi og þær niðurstöður sýna að meðalumferðarhraðinn á annatíma síðdegis er 40 km/klst sem telst töluvert hár hraði inni í þéttbýli. Þeirri spurningu er velt upp hvort hraðinn sé ekki í raun of mikill með tilliti til umferðaröryggis gangandi og hjólandi vegfarenda.

Þessar niðurstöður styðja við þá tillögu sem lögð var til hér að ofan um að breyta Dalvegi úr tengibraut í safnbraut eða bæjargötu sem gæfi bæjarfélaginu færi á að lækka hámarkshraðann á götunni til þess að auka umferðaröryggi á svæðinu.

6. Hljóðvist

Niðurstöður hljóðvistarútreikninga er samhljóma hjá bæði VSÓ og Mannvit, hljóðvist batnar hjá íbúum Hjallahverfis þar sem nýbyggingar á Dalvegi skerma meira af Reykjanesbraut sem er helsti hávaðavaldurinn miðað við stöðuna í dag.

Yfirferð útreikningana staðfestir að þeir eru unnir samkvæmt viðurkenndum aðferðum og niðurstöður eru trúverðugar.

7. Skipulag

Í öllum skjölum er gert ráð fyrir tengingu beint frá Reykjanesbraut inn á Dalveg með tilkomu tveggja nýrra hringtorga, annað við Dalveg 24 og hitt á milli Dalvegs 24 og 26. Í dag er vísir að syðri hluta þeirrar tengingar komin með römpum inn og út af bensínstöð Orkunnar við Reykjanesbraut. Þetta skipulag virðist vera arfleið skipulags frá árinu 2007. Í skjölunum er talað um nauðsyn þessarar tengingar til þess að dreifa álaginu á Dalveg. Það er hins vegar ekkert talað um hina hliðina á slíkri tengingu, en slík tenging dregur líka meiri umferð inn á Dalveg frá Reykjanesbraut þar sem hún býr til „shortcut“ fyrir bíla sem eru t.d að koma frá Reykjavík og á leið inn á Digranesveg. Slík gegnumstreymisumferð hefur tilhneigingu til að keyra hraðar en þeir sem eiga erindi á svæðinu, sem þýðir lakara umferðaröryggi.

Á aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 er sett fram eftirfarandi markmið fyrir Smárahverfi (sem Dalvegur tilheyrir):

- Vistvænt og lýðheilsuvænt Smárahverfi:
 - Í Smárahverfi skal stuðla að því að draga úr neikvæðum áhrifum umferðar og auka sjálfbærni með vistvænum áherslum. Leggja skal áherslu á að styrkja vistvæna samgöngumáta, hjóla- og gönguleiðir og almenningssamgöngur..... Við gerð deiliskipualgs verði settar kröfur um hámarksfjölda bílastæða og aðra skipulagsskilmála sem styðja við notkun almenningssamgangna í ferðum að og frá svæðinu.

Í þessu ljósi er hér lagt til að Kópavogsbær endurskoði þessa tengingu á milli Reykjanesbrautar og Dalvegur, þar sem allar líkur eru til þess að hún sé í andstöðu við markmið aðalskipulags Kópavogs fyrir hverfið

8. Dalvegur 32C

Við yfirferð á skjölum fyrir Dalveg 32C eru engar athugasemdir gerðar við umferðarmagnið, hins vegar er hér gerð athugasemd við skipulagið á reitnum sjálfum þar sem bílastæðum er raðað upp við Dalveg en húsinu sjálfu upp að Reykjanesbraut. Slík útfærsla gerir gangandi og hjólandi erfitt um vik að komast að húsinu. Skipulagið byggir vissulega á nágrannareitunum 32a og 32b en slíkar útfærsla með bygginguna í miðju reits, umkringda bílastæðum er heldur ekki til fyrirmyndar og ólíkleg til þess að styðja við vistvæna ferðamáta.

Varðandi nýja hægri inn/hægri út innkeyrslu á Dalveg þá er hætta á að hún sé full nálægt gatnamótum við Nýbýlaveg og væri æskilegra að færa hana frekar nær gatnamótum Hlíðarhjalla, en þetta þyrfti þó að skoða nánar. Þessi útfærsla hangir líka saman við flokkun Dalvegs sem tengibrautar eða ekki, verði flokkuninni breytt í safngötu eða bæjargötu og umferðarhraði lækkaður opnast tækifæri fyrir fleiri innkeyrslur inn á veginn og betra aðgengi að fyrirtækjum. Mögulegt útfærsla með þremur T gatnamótum er sýnd á mynd hér fyrir neðan:



Lagt er því til að skipulag reits 32C sé endurskoðað til samræmis við aðalskipulag Kópavogs um að áhersla á þessu svæði eigi að vera á að styrkja vistvæna samgöngumáta.

Viðauki 1 - Aðsend gögn í tímaröð

1. Mannvit, Minnisblað Umhverfisskýrsla-umhverfismat, 12 febrúar 2020
2. Kópavogsbær, Breytt deiliskipulag Dalvegur 32, 27 febrúar 2020
3. Kópavogsbær, Breytt deiliskipulag Dalvegur 32 Umsögn-drög, 15 júní 2020
4. VSÓ, Minnisblað Dalvegur 32 svör við athugasemdum, 22 september 2020
5. Kópavogsbær, Minnisblað Breytt deiliskipulag staðamála og næstu skref, 8 október 2020
6. VSÓ, Minnisblað Tenging milli Dalvegur 30-32 áhrif á bílaumferð, 16 október 2020
7. VSÓ, Minnisblað samgöngugreining full uppbyggingu við Dalveg 30, 2 desember 2021
8. VSÓ, Kynning Umferðagreining við Dalveg, október 2022
9. VSÓ, Dalvegur 32 Umferð innan lóðar og ytri áhrif, fh. ÞG Verk, 3 nóvember 2022
10. Hljóðvist, Dalvegur 32 áhrif á hljóðvist í umhverfi, fh. ÞG Verk, 3 nóvember 2022
11. Arkís, Deiliskipulag uppdráttur, fh. ÞG Verk, 7 nóvember 2022
12. Reflex, Dalvegur teikningar af húsi 32, fh. ÞG Verk, 7 nóvember 2022
13. ÞG verk, beiðni um deiliskipbreytingu, fh. ÞG Verk, 10 nóvember 2022
14. Kópavogur, Minnisblað skipulagsdeildar, 11 nóvember 2022

Feitletrað eru rafræn skjöl.

Merkt er gert fyrir eða af ÞG Verk

Viðauki 2 - Framvinda

Kópavogsbær leggur fram breytt deiliskipulag fyrir Dalveg 32 þann 27 febrúar 2020, í því er lögð fram fyrirhuguð byggð Dalvegur 32 þar sem byggingarmagn verður 9.300 m fm með lóðarnýtingu 0,5 þar sem hámarks byggingarmagn á lóðinni verður 14.265 fm. Gerð var kvöð um tveggja akreina veg sunnan við hús en eftir málamiðlun milli lóðhafa og Kópavogsbæ er einstefna í vestur átt frá Dalvegi 32 samþykkt. Þessi vegur tengist við fyrirhugaða brú yfir grænt svæði milli Dalvegur 30 og 24.

VSÓ vinnur minnisblað, 16 október 2020 sem inniheldur greiningu á mögulegra einstefnu frá Dalvegi 32 og er mat ráðgjafa að þessi breyting hafi ekki marktæk áhrif á afkastagetu. VSÓ vinnur aðra greiningu í formi minnisblaðs þar sem skoðuð er full uppbygging Dalvegs 30 og áhrif á umferð á Dalvegi.

VSÓ vinnur umferðagreiningu í formi kynningar fyrir Kópavogsbæ, hún er kynnt í október 2022. Í henni er núverandi umferð og umferð eftir fyrirhugaðar breytingar kynntar og ráðgafi leggur fram tillögu að aðgerðaráætlun. Í henni er lögð áhersla á 2 ný hringtorg við Dalveg 24 til að tengja Dalveg við Reykjanesbraut en lagt til að beðið verði með brú milli Dalvegs 24 og 30. Einstefna sunnan við Dalveg 32 til Dalveg 30 er spáð hafa litla umferð, max 200-300 bílar á dag, og hafi lítil áhrif á umferðina á Dalveg. Leggja til greiningu við gatnamót Dalveg-Hlíðarhjalla ef Kópavogur metur þjónustustigið óásættanlegt, þjónustustig til vestur mældist LOS C en LOS D á mesta umferðartíma, til austur mældist það, LOS A og LOS B.

Þann 7. nóvember 2022 lagði lóðarhafi, ÞG Verk, fram tillögu að nýju deiliskipulagi unnið að ARKÍS, í tillögu fór byggingarmagn á lóð og í jörðu í 18.818 fm. Með því fylgdu hljóðvistarútreikningar, uppfært minnisblað Mannvits á umhverfisáhrifum og uppfærð umferðargreining, innan og utan lóðar, frá VSÓ ráðgjöf.

„Dalvegur 32 – Umferð innan lóðar og ytri áhrif – 2 útgáfa“ var gefið út í formi minnisblaðs þann 3. nóvember 2022. Höfundar hafa ekki aðgang að fyrstu útgáfu minnisblaðsins.

Í fyrri mati VSÓ var umferðarsköpun til og frá Dalvegi 32 væri 2800-3000 bílar á dag, í kynningu október 2022 gera þeir ráð fyrir 2800 bílum á dag, í nýja matinu eykst það um 10%-14% eða 3100-3400 bílar á dag. VSÓ leggur til að leyfa hægriþeygju við innakstur á lóð 32C, bílastæðum og akstursstefnu snúið svo hringakstur gangi betur, bílastæði aftan við hús raðað eftir lóðmörkum og bæta við miðeyju við gatnamót Dalveg og Hlíðarhjalla til að tryggja að bílar keyri ekki á móti umferð.

Viðauki 3 – punktar við skjöl

1. Mannvit umhverfismat minnisblað Deiliskipulag, 12 febrúar 2020

Í upptalningu á fermetraaukningu (bls 2) er talað um að bílakjallari á Dalvegi 24 sé ekki inn í fermetraaukningu um 7.800 fm, en fyrir Dalveg 30 og 32 virðist óljóst hvort bílakjallarar séu innan eða utan fermetratölunnar?

Athugasemdir varðandi þetta skjal eru kannski helst að skipulag er talið í samræmi við hagkvæman vöxt Svæðisskipulags en ekkert er minnst á leiðarljósi 2 um skilvikar samgöngur þar sem áhersla er á eflingu hagkvæmra vistvænna samgöngumáta sem auka ekki álag á stofnvegakerfið. Nýtt Aðalskipulag Kópavogs 2019-2040 er þarna ekki tilbúið.

Rætt er um að umferðarlíkanaútreikningar séu gerðir miðað við framtíðarsýn um breyttar ferðavenjur en ekkert er tekið fram um hvernig þróa eigi svæðið til þess að stuðla að þessari framtíðarsýn.

Niðurstaðan er að 6.500 -7.400 bílar/sólarhring bætist við vegna uppbyggingarinnar allt eftir eðli ferðavenja á svæðinu. Dalvegur í núverandi mynd er talinn þola það. Ekki fylgja nánari útskýringar á útreikningum en þeir eru innan íslenskar og erlendra viðmiða fyrir slíka uppbyggingu (5.000-8.000 bílar/sólarhring). Ath að umferðartölurnar sem notast er við er hversdagsumferð sem er almennt um 10-15% hærri en ársdagsumferð (meðaldagur ársins)

Niðurstöður hljóðvistarútreikninga er samhljóma hjá bæði VSÓ og Mannvit.

Tengibraut milli Dalvegs og Reykjanesbrautar er ekki vel útskýrð í umhverfismati. Það má velta því upp hvort þörf sé á henni yfirhöfuð ef horft er til markmiða Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og aðalskipulags Kópavogs um áherslu á eflingu vistvænna samgöngumáta.

2. Kópavogur, tillögur að breyttu deiliskipulagi 27 feb 2020

Uppdráttur

3. Kópavogur Breytt deiliskipulag umsögn drög, 15 júní 2020

Athugasemdir við tillögu og svör við þeim athugasemdum. Flestar athugasemdir snúa að umferðarmálum og hæð bygginga. Efst í skjali er farið yfir feril máls

4. VSÓ Minnisblað Dalvegur 32 svör við athugasemdum, 22 sept 2020

Minnisblað er svör við athugasemdum.

Minnisblað sýnir skýrt á hvaða svæðum uppbygging er áætluð og fyrirhugað framtíðargatnanet.

Gert ráð fyrir 9,8 þús fm á Dalvegi 24, 16 þús við Dalveg 30 og 16 þús við Dalveg 32. Samtals 42 þús fm og reiknaðar 6500 bílferðir á sólarhring út frá því. Útreiknað umferðarmagn í Talað um aðskilnað stíga meðfram Dalvegi og innleiðingu Borgarlínu. Ekki er talað um fjölda gangandi og hjólandi eða farþega í strætó.

Í minnisblaðinu er greining á umferðarhraða á Dalvegi sem sýnir að meðalhraði nær að haldast á milli 40 og 50 km yfir stærstan hluta dagsins og því bendir ekkert til þess að umferðarálag sé of mikið. Þvert á móti má draga þá ályktun að umferðarhraði geti mögulega verið of hár.

Setjum spurningamerki við þörf á tengingu beint af Reykjanesbraut inn á Dalveg, í minnisblaðinu er sagt að umferðin á Dalvegi fari upp í 15.900 bíla (hversdagsumferð sem er um 10-12% hærri en ársdagsumferð) án tengingarinnar. Ekki hægt að finna í fljótu bragði rökstuðninginn fyrir þessarri tengingu annað en að umferð muni ganga hægar um Dalveg.

Í gögnum sem fylgja þessarri rýni virðist tengingin beint af Reykjanesbraut inn á Dalveg vera forsenda sem er gefin frá upphafi og talað um að tengingin sé nauðsynleg til að dreifa álagi á Dalvegi. Hins vegar er ekkert minnst á hina hliðina af slíkri tengingu en það er að hún mun draga meiri umferð inn á Dalveg en ef hún væri ekki. Jafnframt má benda á að það eru einungis 1,5 km á milli tengingar Dalvegs við Reykjanesbraut gegnum mislæg gatnamót á Breiðholtsbraut annars vegar og mislægra gatnamóta við Fífuhvamsveg hins vegar. Auk þessa eru einnig rampar inn og út af Reykjanesbraut við bensínstöð Orkunnar við Dalveg 20. Dalvegur er því mjög vel tengdur Reykjanesbraut í dag og mætti jafnvel leiða líkum af því að eitthvað sé um óþarfa gegnumakstur frá Reykjanesbraut í gegnum Dalveg, engin slík greining liggur þó fyrir.

Ekki er að sjá að nein valkostagreining hafi farið fram á öðrum valkostum.

5. Kópavogur Minnisblað, 8 okt 2020

Minnisblað frá lögfræðingi Kópavogsbæjar um ferli málsins. Þar er talað um að Ljóst er að tenging við Reykjanesbraut í einhverri mynd er nauðsynleg þars sem gert er ráð fyrir að hún muni dreifa umferðarálagi, ekki er vísað í hvaðan þessi greining kemur upphaflega.

Minnisblaðið snýr annars að stærstum hluta að vegtengingu inni á lóð Dalvegs 32 og málamiðlun í þeim efnum að breyta tengingu í einstefnu í stað tvístefnu.

6. 6 VSÓ Minnisblað Tenging milli Dalvegar 2-32 á suðurhlið, 16 okt 2020

Samanburður á tengingu milli Dalvegar 30 og 32 með tvístefnu annars vegar og einstefnu hins vegar. Greiningin er vel unnin og niðurstaða um óveruleg áhrif á breytingum er rétt. Eingöngu er um að ræða tengingar milli tveggja lóða og útfærsluatriði frekar en afkastavandamál.

Það má þó benda á að skipulagið sem lá til grundvallar þessu minnisblaði inniheldur byggingarreiti á miðjum lóðum með bílastæði allt í kring sem er ekki góð lausn fyrir aðgengi gangandi og hjólandi. Betra væri að lágmarki ein hlið húsa lægi upp að göngu- og hjólastíg.

7. VSÓ Minnisblað samgöngugreining v. Dalveg 30, 2 des 2021

Hér kemur loksins fram að tenging milli Reykjanesbrautar og Dalvegs sé hugsuð til að létta á gatnamótum Dalvegar og Nýbýlavegar þar sem „umferð er orðin nokkuð þétt“. Ekkert er skrifað um hvað nákvæmlega er átt við með þétttri umferð, vantar upplýsingar um hversu miklar seinkanir og raðamyndanir eru við þessi gatnamót, er þetta virkilega það slæmt að það þurfi að bæta við nýrri vegtengingu?

Vegtengingin sögð gera það mögulegt að loka á nokkrar vinstri beygjur á Dalvegi til þess að umferð fljóti betur og hægt sé að ná meiri afkastagetu, en afhverju er þörf á því ef Dalvegur ræður við þessa umferðaraukningu?

8. VSÓ Kynning Umferðagreining, október 2022

Kynning þannig að það eru litlar skýringar með þessu skjali fyrir þá sem ekki voru á kynningunni.

Umferðartalningar 2019 í þessu skjali eru þó nokkuð hærri en talningar sem sýndar eru á bls 5 í umhverfismati frá Mannviti. Nefnt er í skjalinu frá VSÓ að umferð sé HVDU og metin út frá ársdagsumferð sem gæti skýrt muninn. Munurinn er hins vegar misjafn, um 13-20% hærri hjá VSÓ og hefði því verið gott að fá nánari skýringar á því. Heildarumferðarsköpun er áætluð 7.400 ferðir sem er eðlileg stærðargráða miðað við íslensk og erlend viðmið.

Í kynningunni er metið þjónustustig (Level of service) á Dalvegi miðað við uppbyggingu á Dalvegi og þar kemur fram að það er mjög gott fyrir götu í þéttbýli (þjónustustig b-c) og viðraðar áhyggjur af að það sé í raun of hátt með þeim afleiðingum að umferðarhraði á götunni er full hár.

Það er því í raun smá mótsögn í því að Dalvegurinn ráði vel við aukið umferðarmagn frá uppbyggingunni, en samt sé talið nauðsynlegt að bæta við vegtengingu milli Reykjanesbrautar og Dalvegs út af seinkunum við gatnamót Dalvegs og Nýbýlavegs, sbr skjal nr 7 að ofan.

Vantar greiningu á hversu stór hluti umferðar á Dalvegi er gegnumstreymisumferð sem gæti mögulega færst á Reykjanesbraut ef umferð þyngist á Dalvegi

Í kynningunni er metið þjónustustig (Level of service) á Dalvegi miðað við uppbyggingu á Dalvegi og þar kemur fram að það er mjög gott fyrir götu í þéttbýli (þjónustustig b-c)

9. VSÓ Dalvegur 32, fh. ÞG Verk, 3 nóv 2022

Hér kemur fram nánari skilgreining á fermetrum á Dalvegi 32. Uppbygging hefur minnkað um ca 1.000 fm frá fyrstu umferðarspá, úr 16.000 fm niður í um 15.000 fm. Hlutfall verslunar og skrifstofuhúsnæðis hefur hins vegar aukist þannig að niðurstaðan verður nettó umferðaraukning um 10-14%.

Sýndar eru skýringarmyndir um akstur innan lóðar og má þar benda á að skipulag byggingarreita innan lóðarmarka þar sem byggingin er í miðri lóðar með bílastæði allt í kring er ekki í samræmi við markmið aðalskipulags og svæðisskipulags um aukningu í hlutdeild virkra ferðamáta. Þegar byggingar eru umluktar bílastæðum gerir það gangandi og hjólandi erfitt um vik að sækja þjónustuna. Að lágmarki ein hlið bygginga ætti að vera alveg upp við göngu og hjólastíg.

Búið er að bæta við hægri inn/hægri út innkeyrslu á Dalveg nokkuð nálægt gatnamótum við Nýbýlaveg. Almennileg greining virðist vanta fyrir þessa innkeyrslu, æskilegra væri að færa hana aðeins fjær gatnamótunum og nær Dalvegi 32B.

10. Hlóðvist, Dalvegur 32 árhfi á hljóðvist, 3 nóvember 2022

Niðurstöður sýna að hljóðvist batnar miðað við daginn í dag þar sem nýbyggingar við Dalveg veita íbúum í Hjallahverfi meira skjól frá Reykjanesbrautinni. Þetta er í samræmi við niðurstöður VSÓ og Mannvits.

11. Arkís Deiliskupag uppdráttur, 7 nóv 2022

Uppdráttur

12. Reflex, Dalvegur teikningar af húsi 32, 7 Nóvember 2022

Teikningar

13. ÞG verk beiðni um deiliskipbreytingu, 10 nóv 2022

Hér kemur fram að heildarfermetramagn ofanjarðar á Dalvegi 32 eftir breytingu sé 14.900 fm. Með bílajallara er heildarfermetratatalan 18.600 fm. Bílajakjallarar eru aldrei teknir inn í umferðarreikninga þar sem þeir sjálfir laða ekki umferð til og frá heldur þjónustan á hæðunum fyrir ofan. Umsóknin frá ÞG er því með um 1.000 fm minna uppbyggingarmagn heldur en var árið 2020. Notkun húsnæðis hefur hins vegar breyst þannig að stærri hluti er verslunar og skrifstofuhúsnæði.

14. Kópavogur Minnisblað, 11 nóvember 2022

Farið yfir feril málsins, þar sem kemur fram að lóðarhafar Dalvegs 32 hafa sótt um aukningu á byggingamagni úr 9.300 fm í 18.600 fm. Þarna er aðeins óljóst með fermetratölur því í minnisblaði VSÓ frá 22.sept 2020 er talað um að fermetratala uppbyggingar á Dalvegi 32 (fyrri deiliskipulagstillaga) sé 16.800 fm

15. Kópavogur Fundarskýrsla 5 desember 2022

Dagskrá og afgreiðsla mála.