



Arnarnesvegur frá Fífuhvammsvegi að Rjúpnavegi

Nýtt deiliskipulag

Tegund máls

Forsendur

Ferill málsins

Athugasemdir og umsagnir sem bárust

Samantekt umsagna og viðbrögð Kópavogsbæjar

Niðurstaða umsagnar

Viðauki: Ítarleg viðbrögð Kópavogsbæjar við athugasemdum



Hér eru teknar saman umsagnir og athugasemdir sem bárust við auglýsta tillögu. Fyrst er farið yfir forsendur og feril málsins. Næst er samantekt og svör við almennum athugasemdum sem mest var fjallað um í innsendum athugasemdum, að lokum er niðurstaða skipulagsfulltrúa með yfirferð á áorðnum breytingum á tillögunni. Neðst í skjalinu er viðauki við umsögn en þar eru að finna ítarlegri svör við hverri athugasemd. Ef athugasemdin leiðir til umfjöllunar í tillögu þá er það auðkennt í viðaukanum neðst í skjalinu með undirstrikun í svörum Kópavogsbæjar.

Forsendur

Deiliskipulagstillagan nær til 1,1 km kafla Arnarnesvegar frá Fífuhvamsvegi að Rjúpnavegi innan Kópavogs. Það nær yfir veghelgunarsvæði vegarins, stíga og gatnamót að nálægum íbúðarsvæðum. Unnið er að veggönnun breytinga á gatnamótum á vegkaflanum sem eru til þess ætlaðar að auka umferðaröryggi og um leið eru hljóðvarnir, stígatengingar við þveranir og staðsetningar strætóstöðva yfirfarnar. Í Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 er Arnarnesvegur á þessum vegkafla stofnbraut með gatnamótum í plani og stígum sem þvera í undirgöngum. Deiliskipulagið er í samræmi við gildandi aðalskipulag Kópavogs m.s.br.

Ferill máls

Lýsing skipulagsverkefnis

Skipulags- og umhverfisráð samþykkti á fundi sínum þann 7. apríl 2025 að kynna skipulagslýsingu dags. 19. mars 2025 fyrir nýtt deiliskipulag Arnarnesvegar frá Fífuhvamsvegi að Rjúpnavegi með vísan til 40. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og vísaði málinu til afgreiðslu bæjarráðs og bæjarstjórnar. Bæjarstjórn Kópavogs samþykkti á fundi sínum þann 29. apríl 2025 að kynna skipulagslýsingu. Skipulagslýsing var auglýst frá 29. maí til 18. júní 2025. Athugasemdir bárust.

Auglýst tillaga

Skipulags- og umhverfisráð samþykkti á fundi sínum þann 23. október 2025 að auglýsa tillögu að nýju deiliskipulagi Arnarnesvegar frá Fífuhvamsvegi að Rjúpnavegi með vísan til 1. mgr. 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og vísaði málinu til afgreiðslu bæjarráðs og bæjarstjórnar. Bæjarstjórn Kópavogs samþykkti á fundi sínum þann 11. nóvember 2025 að auglýsa tillöguna. Deiliskipulagstillagan var auglýst frá 18. nóvember 2025 til 13. janúar 2026. Dreifibréf voru send til íbúa við Suðursali, Skjólsali, Straumsali, Sólarsali, Rjúpnasali og Roðasali þar sem vakin var athygli á auglýsingu deiliskipulagsins sem og að hægt væri að kynna sér tillöguna nánar á kynningarfundum. Þann 2. desember 2025 milli kl. 16:30 og 18:00 var haldinn opinn kynningarfundur í Salaskóla að Versölum 5, 201 Kópavogi þar sem fólk gat kynnt sér tillöguna nánar ásamt umræðum.

Á fundi skipulags- og umhverfisráðs þann 19. janúar 2026 var tillagan lögð fram að nýju að lokinni auglýsingu og var vísað til umsagnar skipulagsfulltrúa. Á auglýsingartíma bárust alls 35 umsagnir og athugasemdir.

Athugasemdir og ábendingar

Arnarnesvegur frá Fífuhvamsvegi að Rjúpnavegi, nýtt deiliskipulag var kynnt á heimasíðu Kópavogs, í Morgunblaðinu og Kópavogspóstinum þann 27. nóvember 2025, með dreifibréfi til íbúa og inni á Skipulagsgáttinni undir málnúmeri 717/2025. Inní á Skipulagsgáttinni er hægt að sjá allar innsendar athugasemdir og ábendingar en hér hafa þær verið styttaðar og umorðaðar til að draga saman helstu atriðin.

Á kynningartíma bárust athugasemdir og ábendingar frá:

1. Veitur



2. Náttúruverndarstofnun
3. Heilbrigðiseftirlit Garðabæjar, Hafnarfjarðar, Kópavogs, Mosfellsbæjar og Seltjarnarness
4. Minjastofnun Íslands
5. Veðurstofa Íslands
6. Náttúrufræðistofnun
7. Íbúasamtök S-salahverfis
8. Davíð Örn Ingvarsson Roðasölum 4
9. Sædís Steingrímsdóttir Blásölum
10. Helga Þórdís Guðmundsdóttir Skjólsölum 2
11. Dagmar Ingibjörg Birgisdóttir Skjólsölum
12. Rúnar Gauti Guðjónsson Skjólsölum
13. Kristinn Þór Ingvason Sólarsölum
14. Kristín Hreinsdóttir Skjólsölum
15. Anna Regína Björnsdóttir Suðusölum
16. Linda Björk Logadóttir Skjólsölum
17. Nína Björk Þórsdóttir Skjólsölum 6
18. Hákon Lennart Aakerlund
19. Hildur Sigurjónsdóttir Skjólsölum
20. Sigurður V. Guðmundsson Skjólsölum
21. Hafdís Guðmundsdóttir Straumsölum 9
22. Valgerður Sigurðardóttir Ársölum
23. Þórdís Guðmundsdóttir
24. Þorsteinn Örn Finnbogason Straumsölum 9
25. Pálína Geirharðsdóttir Sólarsölum 3
26. Karl Pálsson Ársölum
27. Davíð Tho Van Duong
28. Sigmundur Ísak Þorsteinsson Sólarsölum 11
29. Hulda Ólafía Sigurðardóttir
30. Þorbjörn Kristjánsson Sólarsölum 3
31. Sigrún María Einarsdóttir Sólarsölum 3
32. Sigurður Steinar Jónsson Straumsölum 4
33. Ársæll Aðalbergsson
34. Edda Sif Sveinbjörnsdóttir
35. Laufey Naabye

Náttúrufræðistofnun, Veðurstofan og Minjastofnun gera ekki athugasemd. Engar minjar eru innan svæðisins.

Samantekt umsagna og viðbrögð Kópavogsbæjar

Hér er samantekt á og svör við þeim atriðum sem mest var fjallað um í innsendum athugasemdum.

Athugasemdir og ábendingar á kynningartíma fjalla að mestu leyti um (1) andstöðu við lokun gatnamóta við Sólarsali og því er mótmælt að of stutt vegalengd frá Sólarsölum að öðrum gatnamótum sé gild ástæða fyrir synjun þess að sett verði upp hringtorg. (2) Áhyggjur af umferðaröryggi, talið að tillagan skapi aðstæður fyrir aukna og hraðari umferð við Salaskóla og um Salaveg og flóttaleiðum fækkað. (3) Skortur á fullnægjandi



gögnum og greiningum t.d. um aukið umferðaröryggi í kjölfar framkvæmda, framtíðarumferð 2+2 vegar, Borgarlína og almenna umferð. (4) Ófullnægjandi hljóðvist og ómarkvissar mótvægisáðgerðir, bent sérstaklega á að hljóðmanir hafa sigið, hávaði sé þegar yfir mörkum og kröfur um úrbætur. (5) Brot á jafnræði og íbúum mismunað miðað við önnur hverfi. (6) Annmarkar á málsmeðferð vegna óskýrleika á dreifibréfum sem var dreift með rangri dagsetningu.

Viðbrögð Kópavogsbæjar:

1. **Andstaða við lokun gatnamóta við Sólarsali og því er mótmælt að of stutt vegalengd frá Sólarsölum að öðrum gatnamótum sé gild ástæða fyrir synjun þess að sett verði upp hringtorg. Viðbrögð:**

Eftir fund Kópavogsbæjar og Vegagerðarinnar þann 11. mars 2026 sótti Kópavogsbær um undanþáguheimild til vegamálastjóra til að koma til móts við innsendar athugasemdir, hvort sem það væri hringtorg við Sólarsali, ljósastýring eða aðrar lausnir. Þann 26. mars 2026 barst svar í minnisblaði Vegagerðarinnar þar sem undanþáguheimildinni var synjað og farið yfir forsendur fyrir vali á útfærslu gatnamóta við Sólarsali sem og farið yfir skoðun á öðrum útfærslum vegna athugasemda sem bárust á kynningartíma. Minnisblað Vegagerðarinnar frá 2026 má sjá í viðhengdu skjali, en þar kemur fram skoðun Vegagerðarinnar um gatnamót við Sólarsali:

„Á umræddum vegkafla er takmarkað pláss til suðurs sem gerir það mjög erfitt að koma fyrir hringtorgi af heppilegri stærð. Þá er á umræddum kafla 3% langhalli til vesturs á Arnarnesvegi en á Sólarsölum er um 6% langhalli alveg niður að gatnamótum við Arnarnesveg. Þá er lágmarksfjarlægð milli vegamóta á Arnarnesvegi ekki uppfyllt ef hringtorgi væri bætt við á Sólarsölum. Þá má leiða líkum að því að sökum þess hve stór munur er á umferðarmagni og umferðarhraða á Arnarnesvegi og Sólarsölum geti umferð frá Sólarsölum átt erfitt með að komast inn í hringtorgið með tilheyrandi töfum.“

Arnarnesvegur er vegtegund A22 á þeim kafla sem gatnamót Sólarsala eru. Samkvæmt veghönnunarreglum, fyrir veg í vegtegund A22, á fjarlægð milli gatnamóta að vera 600 m en frá Sólarsölum að Salavegi eða Fífuhvammsvegi eru innan við 600 m, á þetta er minnst á í minnisblaði Vegagerðarinnar frá 2026. Niðurstaða skoðunar Vegagerðarinnar er því að hringtorg komi ekki til greina við Sólarsali. Vegagerðin er veghaldari Arnarnesvegar, vegurinn er þjóðvegur og um hann gilda veghönnunarreglur sem eru í eðli sínu ófrávíkjanlegar.

Í athugasemdum er bent á að önnur gatnamót á Arnarnesvegi þar sem eru hringtorg og fjarlægð á milli gatnamóta er undir 300 metrum. Ljóst er að fjarlægð milli þessara gatnamóta er ekki í samræmi við veghönnunarreglur í dag. Mikill munur er á spáðum fjölda bíla á þessum götum og því erfitt að segja að um sambærilegar tengingar sé um að ræða. Í frumdrögum Arnarnesvegar var gatnamótum – sem í dag kallast Leirdalstorg – ætlað annað hlutverk en það gegnir í dag. Í eldri skipulagsáætlunum var gert ráð fyrir að þar yrðu gatnamót við tengingu Vífilsstaðavegar, Ofanbyggðarvegar og Elliðavatnsvegar og því eru gatnamótin ekki sambærileg tengingu inn að Sólarsölum. Í deiliskipulagi Arnarnesvegar fyrir vegkaflann milli Reykjanesbrautar og Fífuhvammsvegar, samþykkt í bæjarstjórn Kópavogs þann 24. febrúar 2009 er ekki gert ráð fyrir



hringtorgum. Jafnframt kemur fram að útfærsla vegar og tilheyrandi mannvirkja geti breyst á hönnunarstigi. (Sjá nánar SA.1 og SA.6 í viðauka hér að neðan).

2. Áhyggjur af umferðaröryggi, talið að tillagan skapi aðstæður fyrir aukna og hraðari umferð við Salaskóla og um Salaveg og flóttaleiðum fækkað. Viðbrögð:

Bent er á að undirgöng eru á Arnarnesvegi skammt frá Salaskóla, og biðstöðvar almenningssamgangna við þau. Við þjóðvegi í þéttbýli eru víða sett vegrið eða handrið svo erfiðara sé að komast á veginn gangandi og það verður skoðað sérstaklega þegar síðari hönnun á breikkun vegarins fer fram. Skiltaður hraði á tvöföldum Arnarnesvegi á umræddum vegkafla verður aldrei meiri en 60 km. á klst. eins og á kaflanum milli Þorrasala og Reykjanesbrautar. Umferðaröryggi gangandi verður bætt með mislægum gönguverunum. Í þessari tillögu er ekki verið að auka umferðarhraða og ekki er verið breyta leyfilegum hámarkshraða.

Vegna framkvæmdarinnar um hægri inn / hægri út við gatnamót Sólarsala verður annars vegar val fyrir bílaumferð sem kemur úr norðri að fara um Salaveg sem er safngata í íbúðahverfi með 30 km/klst. hámarkshraða og hraðalækkandi aðgerðum, og hins vegar um Fífuhvammsveg með 50 km/klst. hámarkshraða og Arnarnesveg með 50 km/klst. hámarkshraða. Akstursleið um Fífuhvammsveg og Arnarnesveg verður bæði greiðfærari og fljótarnari. Út frá raungögnum frá bílaumferð (TomTom greiningar) má sjá að í dag leitar umferð frá Fífuhvammsvegi inn á Sólalsali um Salaveg í mjög litlum mæli, fyrir utan einstök ökutæki sem eiga líklega erindi um Salaveg. Með breyttu gatnakerfi og miðað við raunhæðagögn verður leiðin um Salaveg og inn á Sólalsali áfram um 40–45% lengri í ferðatíma en að aka áfram austur Arnarnesveg að hringtorginu við Salaveg og snúa þar við akstursstefnu. Í dag er munurinn á ferðatíma um 80-90%. Líkanreikningar fyrir framtíðarumferð sýna sambærilegar niðurstöður.

Aksturstími viðbragðsaðila mun aukast að því gefnu að viðbragðsaðilar ætli að aka til austurs frá Sólarsölum, eða úr austri að Sólarsölum. Ef viðbragðsaðilar koma úr eða þurfa að aka til austurs er í hönnun hægt að gera yfirkeyrlegan kantstein í miðeyju svo þar geti viðbragðsaðilar – stærri ökutæki – ekið yfir til að nálgast Sólalsali. (Sjá nánar SA.5, SA.7, og HE.1 í viðauka hér að neðan).

3. Skortur á fullnægjandi gögnum og greiningum t.d. um aukið umferðaröryggi í kjölfar framkvæmda, framtíðarumferð 2+2 vegar, Borgarlína og almenna umferð. Viðbrögð:

Umferðaröryggi á umræddu svæði mun aukast þar sem verið er að fækka bágapunktum, en það eru staðir þar sem umferðarstraumar koma saman og skerast, þetta eru staðirnir sem slysin gerast. Núverandi staða gatnamóta Arnarnesvegur við Salaveg eru þriggja arma gatnamót þar sem allir beygjustraumar eru leyfðir, eða samtals 9 bágapunktar. Með breytingunni á að leyfa bara hægri inn / hægri út en þá fækkar bágapunktum um 7 frá stöðunni í dag niður í 2 bágapunkta. Í þriggja arma hringtorgi með einni akrein eru 6 bágapunktar, ef það eru tvær akreinar þá eru bágapunktar orðnir 12. Með þessum mismunandi útfærslum má sjá að bágapunktar eru mismargir og því mismiklar líkur á slysum eftir útfærslu:

- 3ja arma hringtorg með eina akrein = 6 og 12 bágapunktar við 2 akreinar í hvora akstursstefnu.



- Þriggja arma biðskyldu gatnamót með eina akrein í hvora akstursstefnu = 9 og 11 bágapunktur við 2 akreinar.
- Hægri inn/hægri út = 2 bágapunktur.

Í samþykktum [Samgöngusáttmála](#) er ekki gert ráð fyrri Borgarlínu í sérrými á þessu svæði. Hins vegar er æskilegt að það verði skoðað á næsta hönnunartigi Borgarlínu, í samráði við Betri samgöngur. Með deiliskipulaginu, tvöföldum Arnarnesvegi, er ekki verið að útiloka Borgarlínu í sérrými á kaflinum. Nægt pláss er beggja vegna til þess að koma þar fyrir 2 auka akreinum síðar meir. Skoða þarf kaflann heildstætt (frá Lindarvegi að Þingmannaleið) í frumdrögum þessarar lotu áður en teknar eru ákvarðanir um þennan kafla. Uppbyggingaráform hjá sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2060 liggja ekki fyrir og því eru ekki til upplýsingar um áætlað bílaumferðarmagn til ársins 2060. Til eru upplýsingar um áform hjá sveitarfélögunum til ársins 2040 og því er miðað við þær í þessum gögnum. (Sjá nánar SA.8 og SA.10 í viðauka hér að neðan).

4. Ófullnægjandi hljóðvist og ómarkvissar mótvægisaðgerðir, bent sérstaklega á að hljóðmanir hafa sigið, hávaði sé þegar yfir mörkum og kröfur um úrbætur. Viðbrögð:

Jarðvegsmanir eru meðfram götunni í dag en ekki liggur fyrir hver hæð þeirra er. Ábendingar hafa borist um að þær hafi sigið frá því þær voru framkvæmdar. Útreikningar sýna að þær manir sem eru í dag verja byggðina þannig að hljóðstig er ekki of hátt við flestar íbúðir. Þó er erfitt að lækka hljóðstig á efri hæðum í háum fjölbýlishúsum.

Gripið er til mótvægisaðgerða með jarðvegsmonum og gengið eins og langt og hægt er til að tryggja að hljóðstig verði undir þeim mörkum sem skilgreind eru í reglugerð nr. 724/2008 um hávaða. Í hljóðvistarútreikningum var prófað að hækka hljóðvarnir um 1 m en það hafði lítil áhrif. Útreikningar eru fyrir umferð árið 2040 og ekki fyrir ástandið eins og það er í dag. Hljóðstig í dag gæti því verið innan marka. Vakta þarf svæðið til framtíðar, sérstaklega eftir opnun Arnarnesvegar, til að sjá hvort umferð eykst umfram spár – og þar með áhrif þess á hljóðvist.

Til að koma til móts við ábendingar íbúa um að hljóðmanir hafi sigið hefur verið ákveðið að bæta við 1 m háum hljóðveggjum og er það sýnt á deiliskipulags uppdrætti.

Í deiliskipulagi Arnarnesvegar er gerð grein fyrir þeim hljóðvörnum sem mögulegt er að beita innan deiliskipulagssvæðisins. Fyrir þau hús sem efri hæðir eru með reiknað hljóðstig yfir mörkum getur þurft að grípa til annarra ráðstafana til að tryggja hljóðvist en hljóðmanir og veggi og eru dæmi um að það sé gert, bæði í deiliskipulagi, lóðarblöðum og byggingarnefndaruppdráttum. (Sjá nánar HL.2, HL.5, HL.6 og HL.7 í viðauka hér að neðan).

5. Brot á jafnræði og íbúum mismunað miðað við önnur hverfi. Viðbrögð:

Hvort brotið sé á jafnræði og íbúum mismunað er bent á að gatnamótum Arnarnesvegar og Sólarsala er ekki lokað. Almennu eru íbúar í þéttbýli og dreifbýli misjafnlega vel tengdir við þjóðvegakerfið. Hægri inn / hægri út tengingar, líkt og fyrirhuguð er við Sólarsali, eru ekki einsdæmi og eru ekki til þess gerðar að brjóta á jafnræði eða ferðarfrælsi íbúa heldur til þess gerðar að auka umferðaröryggi og flæði. Sem dæmi um önnur gatnamót með sömu útfærslu má nefna Lindarveg, Álfabrekku, tenging verslunarsvæðis á Nýbýlavegi og Dalvegi í Kópavogi, Einivelli og Eskivelli í Hafnarfirði, Furumel, Lágmúla og Stakkahlíð í Reykjavík. Þegar áform eru um að tvöfalda þjóðveg,



eins og Arnarnesveg, þá þarf að fylgja veghönnunarreglum Vegagerðarinnar til að ná markmiðum um umferðaröryggi. Fjölmörg dæmi eru um að fækka hafi þurft tengingum við þjóðveg þegar hann hefur verið tvöfaldaður eins og við á á Kjalarnesi og á kaflanum milli Hveragerðis og Selfoss. Við skoðun Vegagerðarinnar nú er komist að sömu niðurstöðu og við gerð frumdraga Arnarnesvegar, frá árinu 2002. Þar kom fram að núverandi gatnamót Sólarsala, sem leyfa vinstribeygjur, hafi verið skilgreind sem tímabundin lausn. Til er samkomulag milli Vegagerðarinnar og Kópavogs um að fyrirkomulag gatnamótanna sé tímabundin lausn, frá árinu 2002.

Valin lausn, með hægri inn / hægri út tengingum við Sólarsali er niðurstaða skoðunar þar sem litið er til umferðarmagns, umferðaröryggis, fjarlægðar á milli gatnamóta og flæðis. Arnarnesvegur er þjóðvegur og um hann gilda veghönnunarreglur og veghaldari er Vegagerðin. (Sjá nánar SA.2, SA.3 og SA.4 í viðauka hér að neðan).

6. Annmarkar á málsmæðferð vegna óskýrleika á dreifibréfum sem var dreift með rangri dagsetningu. Viðbrögð:

Óskað var eftir að hefja skipulagsferlið að nýju vegna annmarka á málsmæðferð. Bréf fór til íbúa við Suðursali, Sólarsali, Straumsali, Skjólsali, Rjúpnasali og Roðasali til að vekja athygli á því að deiliskipulagið var í auglýsingu og bent á upplýsingar í Skipulagsgátt. Auk þess var boðaður kynningarfundur. Röng dagsetning var á því bréfi en á því stóð að kynningartíma myndi ljúka 13. janúar 2025 en átti að standa 2026. Bréfið var sent út 18. nóvember 2025. Þann 25 nóvember 2025 var sent út leiðrétt bréf með réttum upplýsingum um frest til að skila athugasemdum og nýjan stað fyrir kynningarfund. Íbúar voru þannig vel upplýstir og þeim boðið á kynningarfund. (Sjá nánar SK.1 í viðauka hér að neðan).

Niðurstaða umsagnar

Lagt er til við skipulags- og umhverfisráð að tillaga með áorðnum breytingum dags 24. júní 2026 verði samþykkt. Í áorðnum breytingum felst eftirfarandi:

- Bætt er við umfjöllun um ofanvatn og vatnshlot í forsendur, deiliskipulag og umhverfismatsskýrslu. Sagt er frá því að frárennsli af veginum verður til skoðunar við hönnun á tvöföldum vegi þar sem skoðað verður að ofanvatn af veginum verði leitt í fráveitukerfi. Sett er í skilmála að við hönnun skuli taka mið af því að ekki verði neikvæð áhrif á vatnshlot.
- Til að koma til móts við umsagnir íbúa um að núverandi hljóðmanir hafi sigið, hefur verið ákveðið að bæta við 1 m háum hljóðveggjum ofan á þær manir sem nú eru norðan vegar, og eru viðbótar hljóðveggir sýndir á deiliskipulagsupprætti og þeirra getið í greinargerð. Hljóðvistarkort er uppfært.
- Bætt er í umfjöllun um hljóðvarnir þar sem hefðbundnar hljóðmanir og veggir duga ekki til, og nefnd dæmi um ákvæði um hljóðvarnir innan lóða og á húshliðum.
- Bætt er við leiðbeinandi staðsetningu gróðurs á og við manir.

f.h. skipulagsfulltrúa

Freyr Snorrason
verkefnastjóri



Viðauki: Ítarleg viðbrögð Kópavogsbæjar við athugasemum

NR.	ADILAR	EFNISATRIÐI	SVÖR KÓPAVOGSBÆJAR
SA	Samgöngur		
SA.1	Íbúasamtök S-salahverfis Dagmar Ingibjörg Birgisdóttir Rúnar Gauti Guðjónsson Kristinn Þór Ingvason Kristín Hreinsdóttir Linda Björk Logadóttir Nína Björk Þórsdóttir Hildur Sigurjónsdóttir Hafdís Guðmundsdóttir Þórdís Guðmundsdóttir Þorsteinn Örn Finnbogason Pálína Geirharðsdóttir Davíð Tho Van Duong Sigmundur Ísak Þorsteinsson Hulda Ólafía Sigurðardóttir Þorbjörn Kristjánsson Sigrún María Einarsdóttir Sigrður Steinar	Því er mótmælt að of stutt vegalengd frá Sólarsölum að öðrum gatnamótum sé gild ástæða fyrir synjun þess að sett verði upp hringtorg. Þann 24. nóvember sl. fór fram fjölmennur íbúafundur S-sala, en auk þess var einnig mætt frá íbúum sem búa í öðrum götum í Salahverfi. Á fundinum var samhljóða ályktað gegn því að lokað verði fyrir gatnamót Arnarnesveg og Sólarsala. Fagnað er þeirri breytingu að sett verði hringtorg við gatnamót Arnarnesveg og Salavegar. Íbúar telja að sömu rök séu fyrir því að setja hringtorg við gatnamót Arnarnesveg og Sólarsala eins og haldið er fram í málinu varðandi gatnamót Arnarnesveg og Salavegar.	Við gerð deiliskipulagsins var með hliðsjón af umsögnum íbúa, skoðað hvort mögulegt væri að setja hringtorg á gatnamót Sólarsala og Arnarnesveg. Kópavogsbær sótti um undanþágu frá veghönnunarreglum Vegagerðarinnar til Vegamálastjóra um gatnamót við Sólarsali. Niðurstöðu þeirrar skoðunar má sjá í viðhengdu minnisblaði Vegagerðarinnar frá 2026: Skoðun gatnamóta við Sólarsali. Þar segir: <i>„Á umræddum vegkafla er takmarkað pláss til suðurs sem gerir það mjög erfitt að koma fyrir hringtorgi af heppilegri stærð. Þá er á umræddum kafla 3% langhalli til vesturs á Arnarnesvegi en á Sólarsölum er um 6% langhalli alveg niður að gatnamótum við Arnarnesveg. Þá er lágmarksfjarlægð milli vegamóta á Arnarnesvegi ekki uppfyllt ef hringtorgi væri bætt við á Sólarsölum.</i> <i>Þá má leiða líkum að því að sökum þess hve stór munur er á umferðarmagni og umferðarhraða á Arnarnesvegi og Sólarsölum geti umferð frá Sólarsölum átt erfitt með að komast inn í hringtorgið með tilheyrandi töfum.“</i> Niðurstaða skoðunar Vegagerðarinnar er því að hringtorg komi ekki til greina við Sólarsali. Vegagerðin er veghaldari Arnarnesveg, vegurinn er þjóðvegur og um hann gilda veghönnunarreglur sem eru í eðli sínu ófrávikjanlegar. Unnið var að frumdrögum fyrir þessi gatnamót árið 2002 og er vísað til þeirra í minnisblaðinu: <i>„Hönnunin sem unnið er að núna, og deiliskipulagstillagan byggir á, er í samræmi við upphaflegu frumdrögin (2002). Tenging við Sólarsali verður útfærð sem hægri inn og hægri út þannig að íbúar við Sólarsali þurfa að nota nálæg hringtorg til að komast inn í Sólarsali eins og staðið hefur til frá því að frumdrög að Arnarnesvegi voru gerð. Grundvöllur fyrir vali á útfærslu tengingarinnar er sama og áður, þ.e.a.s. nálægð þessara gatnamóta við Arnarnesveg/Salaveg og Arnarnesveg/Fífuhvamsveg.“</i>



	Jónsson Edda Sif Sveinbjörnsdóttir Laufey Naabye Sigurður V. Guðmundsson Valgerður Sigurðardóttir Ársæll Aðalbergsson	Tekin eru dæmi um hringtorg á Arnarnesvegi þar sem fjarlægð milli þeirra er undir 300 metrum • 166 m milli Leirdalstorgs (Arnarnesvegur og Fífuhvammsvegur) og Smalatorgs við Arnarnesveg og Öldusali / Þorrasali • Milli hringtorgs Arnarnesvegur Reykjanesbraut og Arnarnesvegur Vetrarbraut eru 255 m. Fjarlægð á milli Sólarsala og að Leirdalstorgi við Fífuhvammsveg er 360 m og frá Sólarsölum að Salaveg 270 m.	„Umræddur kafli á Arnarnesvegi er fyrsti hluti vegarins sem var byggður, en alls var veginum skipt upp í 3 áfanga. Í frumdrögum frá árinu 2002 er þess getið að Vegagerðin og Kópavogsbær hafi komist að samkomulagi um að núverandi tenging við Sólarsali yrði einungis til bráðabirgðar og að framtíðartenging Sólarsala við Arnarnesveg myndi eingöngu vera inn á nyrðri akbrautina, þ.e. ekki yrði leyfð vinstri beygja frá Arnarnesvegi né vinstri beygja frá Sólarsölum. Þetta var gert vegna þess hversu stutt er á milli gatnamóta á þessum stað (bls. 13, Frumdrög DES.2002) sem samræmist ekki veghönnunarstöðlum.“ Núverandi T gatnamót sem heimila vinstri beygjur hafa því frá því að gatnamótin voru byggð einungis verið hugsuð til bráðabirgða. Í frumdrögum fyrir gatnamótin árið 2002 var áformað að tenging við Sólarsali yrði hægri inn/hægri út til framtíðar. Valin lausn, með hægri inn/ hægri út tengingum er niðurstaða skoðunar þar sem litið er til umferðarmagns, umferðaröryggis, fjarlægðar á milli gatnamóta og flæðis. Arnarnesvegur er vegtegund A22 á þeim kafla sem gatnamót Sólarsala eru. Samkvæmt Veghönnunarreglum, fyrir veg í vegtegund A22, á fjarlægð milli gatnamóta að vera 600 m en frá Sólarsölum að Salavegi eða Fífuhvammsvegi eru innan við 600 m, á þetta er minnst á í minnisblaði Vegagerðarinnar frá 2026. Bent er á önnur gatnamót á Arnarnesvegi þar sem eru hringtorg og fjarlægð á milli gatnamóta er undir 300 metrum. Ljóst er að fjarlægð milli þessara gatnamóta er ekki í samræmi við veghönnunarreglur í dag. Mikill munur er á spáðum fjölda bíla á þessum götum og því erfitt að segja að um sambærilegar tengingar sé um að ræða. Í frumdrögum Arnarnesvegur var gatnamótum – sem í dag kallast Leirdalstorg - ætlað annað hlutverk en það gegnir í dag. Í eldri skipulagsáætlunum var gert ráð fyrir að þar yrðu gatnamót við tengingu Vífilsstaðavegar, Ofanbyggðarvegur og Elliðavatnsvegur og því eru gatnamótin ekki sambærileg tengingu inn að Sólarsölum. Í deiliskipulagi Arnarnesvegur fyrir vegkaflann milli Reykjanesbrautar og Fífuhvammsvegur, samþykkt í bæjarstjórn Kópavogs þann 24. febrúar
--	--	--	---



			2009 er ekki gert ráð fyrir hringtorgum. Jafnframt kemur fram að útfærsla vegar og tilheyrandi mannvirkja geti breyst á hönnunarstigi.
SA.2	Íbúasamtök S-salahverfis Kristín Hreinsdóttir Linda Björk Logadóttir Nína Björk Þórsdóttir Hildur Sigurjónsdóttir Hafdís Guðmundsdóttir Þórdís Guðmundsdóttir Þorsteinn Örn Finnbogason Pálína Geirharðsdóttir Davíð Tho Van Duong Sigmundur Ísak Þorsteinsson Hulda Ólafía Sigurðardóttir Þorbjörn Kristjánsson	Brot á jafnræðisreglu. Með vísan til 11. greinar stjórnsýslulaga númer 37 frá 1993 (jafnræðisreglan) þá er sett fram sú krafa að fallið verði frá þeim misrétti sem íbúum S-sala verða beitt með því að loka gatnamótum Arnarnesvegar og Sólarsala eins og tillaga 717/2025 gerir ráð fyrir. Málið er því bæði vanreifað og vanrannsakað um heildar áferð á umferð um Arnarnesveg. Hafna ber málinu þegar af þeirri ástæðu að vinnubrögð eru ófullnægjandi allt frá upphafi og þar af leiðandi upplýsingagjöf til íbúa hverfisins.	Gatnamótum Arnarnesvegar og Sólarsala er ekki lokað. Almennt eru íbúar í þéttbýli og dreifbýli misjafnlega vel tengdir við þjóðvegakerfið. Hægri inn/ hægri út tengingar, líkt og fyrirhuguð er við Sólarsali, eru ekki einsdæmi og eru ekki til þess gerðar að brjóta á jafnræði eða ferðarfrelsi íbúa heldur til þess gerðar að auka umferðaröryggi og flæði. Sem dæmi um önnur gatnamót með sömu útfærslu má nefna Lindarveg, Álfabrekku, tenging verslunarsvæðis á Nýbýlavegi og Dalvegi í Kópavogi, Einivelli og Eskivelli í Hafnarfirði, Furumel, Lágmúla og Stakkahlíð í Reykjavík. Ekki er hægt að taka undir að málið sé vanreifað eða vanrannsakað. Við skoðun Vegagerðarinnar nú, er komist að sömu niðurstöðu við gerð frumdraga Arnarnesvegar, frá árinu 2002. Þar kom fram að núverandi gatnamót Sólarsala, sem leyfa vinstribeygjur, hafi verið skilgreind sem tímabundin lausn. Til er samkomulag milli Vegagerðarinnar og Kópavogs um að fyrirkomulag gatnamótanna sé tímabundin lausn, frá árinu 2002. Um þetta er fjallað nánar í viðhengdu minnisblaði Vegagerðarinnar frá 2026: Skoðun gatnamóta við Sólarsali. Valin lausn, með hægri inn/út tengingum er niðurstaða skoðunar þar sem litið er til umferðarmagns, umferðaröryggis, fjarlægðar á milli gatnamóta og flæðis. Arnarnesvegur er þjóðvegur og um hann gilda veghönnunarreglur og veghaldari er Vegagerðin.

	Sigrún María Einarsdóttir Sigurður Steinar Jónsson Edda Sif Sveinbjörnsdóttir Laufey Naabye Hákon Lennart Aakerlund		
SA.3	Íbúasamtök S-salahverfis Kristín Hreinsdóttir Kristinn Þór Ingvason Rúnar Gauti Guðjónsson	Skerðing á ferðafrelsi Tillaga 717/2025 felur í sér fordæmalaus skerðingu á ferðafrelsi íbúa S-sala. Í efri byggðum Kópavogs eru tugir hringtorga. Hringtorgin tryggja gott flæði til og frá íbúagötum. Tillaga 717/2025 felur í sér skerðingu sem aðrir íbúar í Linda-, Sala-, Kóra-, Þinga- og Hvarfahverfi þurfa ekki að búa við í sínu umhverfi. Tillaga 717/2025 á sér enga hliðstæðu í nefndum hverfum og kemur aftan að íbúum S-sala. Það er eitt fyrir íbúa S-sala að vita af því að Arnarnesvegurinn sé við hlið hverfisins, en að lauma inn í kringum hátíðarnar tillögu 717/2025 sem felur í sér að aðgengi að heimilum íbúa við S-sali verði allt í einu breytt og sett upp með allt öðrum hætti í tilviki S-sala en unnt er að finna fordæmi fyrir í gjörvöllu bæjarfélaginu eru vinnubrögð sem skipulagsyfirvöld ættu ekki að vilja kenna sig við. Með hliðsjón af jafnræðissjónarmiðum er tillögu um lokun á gatnamótum Arnarnesvegur og Sólarsala mótmælt	Ekki er talið að tillagan feli í sér skerðingu á ferðafrelsi. Íbúar S-sala hafa tengingu við Arnarnesveg sem er hannaður sem greiðfær þjóðvegur í þéttbýli, með hærri hönnunar- og umferðarhraða en gildir á íbúagötum og safngötum. Í sveitarfélaginu má finna fjölmörg dæmi um hringtorg sem stuðla að góðu flæði milli íbúagata og safngata. Arnarnesvegur er hins vegar þjóðvegur í þéttbýli í umsjón Vegagerðarinnar, þar sem hærri umferðarhraði er heimill. Þar er jafnframt lögð áhersla á aðgreiningu mismunandi samgöngumáta, m.a. með undirgöngum eða brúm fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur, í þágu umferðaröryggis. Einnig gilda þar ákvæði veghönnunarreglna um lágmarksfjarlægð milli gatnamóta. Valin lausn, með hægri inn- og útakstri, byggir á heildstæðu mati þar sem tekið er tillit til umferðarmagns, umferðaröryggis, fjarlægðar milli gatnamóta og flæðis umferðar. Þar sem Arnarnesvegur er þjóðvegur gilda um hann veghönnunarreglur og er hann í umsjón Vegagerðarinnar. Akstursleið að þjóðvegi er breytileg eftir hverfum, en íbúar S-sala hafa almennt stutta og greiðfæra tengingu við þjóðveginn.
SA.4	Íbúasamtök S-salahverfis Kristín Hreinsdóttir Linda Björk Logadóttir Nína Björk Þórsdóttir Hildur Sigurjónsdóttir Hafðís Guðmundsdóttir	Valmöguleikum til að komast í og úr S-sölum fækkað úr 4 í 2. Í dag eru fjórir valmöguleikar til að komast í og úr S-sölum. Tillaga 717/2025 felur í sér að fjórum valmöguleikum er breytt í tvo valmöguleika. Valmöguleikum íbúa S-sala er því fækkað um 50%. Í tillögunni er ekki fjallað um neikvæðar afleiðingar þess fyrir íbúa hverfisins og enginn samanburður lagður fram um hvort að unnt sé að finna sambærilega skerðingu á öðrum eins dæmum á ferðafrelsi íbúa í rótgrónum hverfum í Kópavogsbæ og hér er gerð tillaga um gagnvart íbúum S-sala.	Þegar áform eru um að tvöfalda þjóðveg, eins og Arnarnesveg, þá þarf að fylgja veghönnunarreglum Vegagerðarinnar til að ná markmiðum um umferðaröryggi. Fjölmörg dæmi eru um að fækka hafi þurft tengingum við þjóðveg þegar hann hefur verið tvöfaldaður eins og við á á Kjalarnesi og á kaflanum milli Hveragerðis og Selfoss. Hægri inn/ hægri út tengingar, líkt og fyrirhuguð er við Sólarsali, eru ekki einsdæmi og eru ekki til þess gerðar að brjóta á jafnræði eða ferðafrelsi íbúa heldur til þess gerðar að auka umferðaröryggi og flæði. Sem dæmi um aðrar tengingar sem eru með sömu hægri inn, hægri út útfærslu má nefna Lindarveg, Álfabrekku, tenging verslunarsvæðis á Nýbýlavegi og Dalvegi í Kópavogi, Einivelli og Eskivelli í Hafnarfirði, Furumelur, Lágmúli og Stakkahlíð í Reykjavík.



	Þórdís Guðmundsdóttir Þorsteinn Örn Finnbogason Pálína Geirharðsdóttir Davíð Tho Van Duong Sigmundur Ísak Þorsteinsson Hulda Ólafía Sigurðardóttir Þorbjörn Kristjánsson Sigrún María Einarsdóttir Sigurður Steinar Jónsson Edda Sif Sveinbjörnsdóttir Laufey Naabye Hákon Lennart Aakerlund		Fyrir íbúa verður mjög stutt í næstu hringtorg til að komast leiðar sinnar. Þá má nefna að unnið er að lagningu nýrrar tengingar Arnarnesvegjar við Breiðholtsbraut sem mun stytta ferðaleiðir íbúa S-sala sem fara í þá átt, verulega.
SA.5	Íbúasamtök S-salahverfis Sædís Steingrímsdóttir Kristín Hreinsdóttir Linda Björk Logadóttir Kristinn Þór Ingvason Rúnar Gauti Guðjónsson Nína Björk Þórsdóttir Hildur Sigurjónsdóttir	Umferð um Salaveg mun aukast Neikvæðar afleiðingar af því að setja ekki upp hringtorg við gatnamót Arnarnesvegjar og Sólasala felast meðal annars í því að umferð um Salaveg mun aukast með neikvæðum hætti fyrir íbúa salahverfis í heild sinni. Í engu er getið um þær neikvæðu afleiðingar og engar mælingar virðast hafa farið fram hvað það varðar við undirbúning málsins.	Eftir framkvæmdir verður val fyrir bílaumferð að fara um Salaveg sem er safngata í íbúðahverfi með 30 km/klst hámarkshraða og hraðalækkandi aðgerðum, eða um Fífuhvamsveg með 50 km/klst hámarkshraða og Arnarnesveg með 50 km hámarkshraða. Akstursleið um Fífuhvamsveg og Arnarnesveg verður bæði greiðfærari og fljótfarnari, auk þess sem hún er 100 m styttri. Út frá raungögnum frá bílaumferð (TomTom greiningar) má sjá að í dag leitar umferð frá Fífuhvamsvegi inn á Sólasali um Salaveg í mjög litlum mæli, fyrir utan einstök ökutæki sem eiga líklega erindi um Salaveg. Með breyttu gatnakerfi og miðað við raunhraðagögn verður leiðin um Salaveg og inn á Sólasali áfram um 40–45% lengri í ferðatíma en að aka áfram norður Arnarnesveg að hringtorginu við Salaveg og snúa þar við akstursstefnu. Í dag er munurinn á ferðatíma um 80-90%. Líkanreikningar fyrir framtíðarumferð sýna sambærilegar niðurstöður. Umferðarspár sýna að umferð um Sólasali verði um 900 ökutæki á sólarhring árið 2040 (líkt og



	Hafðís Guðmundsdóttir Þórdís Guðmundsdóttir Þorsteinn Örn Finnbogason Pálína Geirharðsdóttir Davíð Tho Van Duong Sigmundur Ísak Þorsteinsson Hulda Ólafía Sigurðardóttir Þorbjörn Kristjánsson Sigrún María Einarsdóttir Sigurður Steinar Jónsson Edda Sif Sveinbjörnsdóttir Laufey Naabye Hákon Lennart Aakerlund Valgerður Sigurðardóttir Karl Pálsson		það er í dag). Aðeins hluti þeirrar umferðar hefur ferðamynstur sem gæti nýtt umrædda leið um Salaveg (ca. 350 ökutæki á sólarhring skv. umferðarspá fyrir árið 2040). Gera má ráð fyrir að aðeins lítill hluti þeirra fari um umrædda leið þar sem hún er mun lengri m.t.t. ferðatíma. Ekki er því talið að breytingarnar leiði til teljandi aukningar á gegnumumferð um Salaveg og verður möguleg aukning mjög takmörkuð í samanburði við núverandi og áætlaða framtíðarumferð um götuna. Umferð í nútíð og framtíð hefur verið skoðuð í samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins og með því að horfa á raungögn. Mögulegt er að fylgjast með framvindu og ef þróunin reynist önnur að frekari hraðatakmarkandi aðgerðir verði gerðar á Salavegi til að draga úr gegnumakstri.
SA.6	Íbúasamtök S-salahverfis	Heildarmynd Arnarnesvegjar ekki birt í gögnum málsins. Tillaga 717/2025 gerir í raun ráð fyrir því að á Arnarnesvegi verður 8 hringtorg. Eina undanþágan á því að sett er hringtorg, þar sem aðrir valmöguleikar eru ekki fyrir hendi, verða að óbreyttu við gatnamót Arnarnesvegjar og Sólarsali. Það er ekki í samræmi við kynningargöng þar sem fjallað er um yfirbragð Arnarnesvegjar, þar sem tilgreint er að „Þá er hringtorg í meiri samfellu við yfirbragð Arnarnesvegjar alls“ svo vísað sé orðrétt til rökstuðning í gögnum málsins við því að sett verði upp hringtorg á gatnamótum Arnarnesvegjar og Salaveg.	Sá kostur hefur fengið ítarlega skoðun að setja hringtorg við Sólarsali. Valin lausn, með hægri inn/út tengingum er niðurstaða skoðunar þar sem litið er til umferðarmagns, umferðaröryggis, fjarlægðar á milli gatnamóta og flæðis. Arnarnesvegur er þjóðvegur og um hann gilda veghönnunarreglur og veghaldari er Vegagerðin. Hringtorgi við Sólarsali er hafnað af Vegagerðinni með vísun í veghönnunarreglur. Yfirbragð Arnarnesvegjar, eins og hann er í dag, einkennist af því að þar eru mörg hringtorg. Hins vegar eru ekki öll gatnamót á Arnarnesvegi hringtorg. Gatnamót Arnarnesvegjar og Breiðholtsbrautar sem eru í byggingu verða



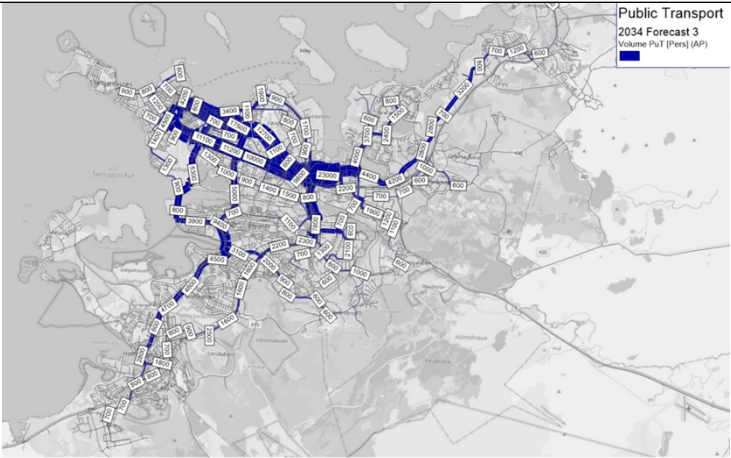
		Í málinu eru engar rannsóknir á því hvaða áhrif það hefði á heildar umferðarflæði á Arnarnesvegi, hvort að hringtorgin væru 8 eða 9 (með því að bæta við hringtorgi við gatnamót Arnarnesvegur og Sólarsala).	ljósastrýð T gatnamót. Gatnamót Lindavegar við Arnarnesveg eru hægri inn/hægri út, sem er sama útfærsla og við Sólarsali.
SA.7	Íbúasamtök S-salahverfis Davíð Örn Ingvarsson Dagmar Ingibjörg Birgisdóttir Kristín Hreinsdóttir Linda Björk Logadóttir Kristinn Þór Ingvason Rúnar Gauti Guðjónsson Nína Björk Þórsdóttir Hildur Sigurjónsdóttir Hafdis Guðmundsdóttir Þórdís Guðmundsdóttir Þorsteinn Örn Finnbogason Pálína Geirharðsdóttir Davíð Tho Van Duong Sigmundur Ísak Þorsteinsson Hulda Ólafía Sigurðardóttir Þorbjörn Kristjánsson Sigrún María Einarsdóttir	Tillaga 717/2025 felur í sér aukinn umferðarhraða við Salaskóla. Eins og fjallað er um hér að framan þá er verið að taka í burtu tvær af fjórum leiðum til þess að komast inn og út úr Sólarsölum. Með því að auka umferðarflæði umfram það sem nú er, fyrir umferð sem ekur framhjá Sólarsölum, bæði til austurs eða vestur, þá er verið að stuðla að enn frekari umferðarhraða. Frá fyrirhuguðum hringtorgum á Arnarnesvegi við Salaveg og við Rjúpnaveg, þá er í akstursleið til vesturs í átt að Salaskóla, ekið niðurhallandi Arnarnesvegin. Við Salaskóla eru auk þess biðskýli fyrir strætó beggja vegna við Arnarnesveg. Jafnvel þó að undirgöng séu þar við hlið, er mjög tíð sjón að horfa á börn hlaupa yfir Arnarnesvegin milli biðskýla. Aðstæður eru því viðsjárverðar í nálægð við bæði Salaskóla og biðskýlin, sem kalla á að allar leiðir verði nýttar til þess að draga úr hraða á kaflanum milli Leirdalstorgs og Sólarsala. Íbúar hverfisins vita að hraðinn til vesturs á niðurhallandi Arnarnesveginum er nú þegar mikill og með því að nema brott akstursleiðir inn og út úr Sólarsölum, blasir við að umferðarhraðinn muni aukast enn frekar, sem alla jafna er langt yfir núverandi 50 km/klst hámarkshraða. Í málinu skortir nýjar mælingar á umferðarhraða og er gerð athugasemd við þá vanrækslu við undirbúning málsins. Ef ásetningur skipulagsyfirvalda er að auka umferðarhraða framhjá barnaskólanum í hverfinu, þá kallar það á alveg sérstaka umræðu við íbúa hverfisins, foreldra barna í skólanum sem og að í málinu verði lögð fram afstaða stjórnenda Salaskóla sem þurfa þá að leggja blessun sína yfir það að stuðlað verði að auknum hraða á akbraut sem liggur við hlið skólalóðarinnar. Það er mat undirritaðra að þegar ekið verður til vestur úr nýju hringtorgi á gatnamót Arnarnesvegur og Salavegar, og við blasir hindrunarlaus niðurhallandi akstursleið alla leið að Leirdalstorgi til vesturs, munu ökumenn auka enn frekar hraða sinn á þessum vegkafla, eins og fjallað hefur verið um í andmælum þessum. Hér er því verið að haga mannvirkjum með þeim hætti að beinlínis er verið að auka enn frekar á umferðarhraða en nú er. En með hringtorgi við gatnamót Arnarnesvegur og Sólarsala verður hins vegar hægt að sporna við þeirri þróun Davíð Örn bætir við að endurmeta þurfi staðsetningu undirganga og fjölga stígatengingum.	Undirgöng eru á Arnarnesvegi skammt frá Salaskóla, og biðstöðvar almenningssamgangna við þau. Víða eru sett vegrið eða girðingar til að hindra að hægt sé að hlaupa yfir þjóðvegi í þéttbýli. Það verður tekið til skoðunar við hönnun tvöföldunar vegarins með 4 akreinum. Ekki liggur fyrir hver leyfilegur hámarkshraði á tvöföldum Arnarnesvegi verður en þar sem hönnunarhraði er 70 km/klst þá verður skiltaður hraði aldrei meiri en 60 km á klst. eins og á kaflanum milli Þorrasala og Reykjanesbrautar. Umferðaröryggi gangandi er bætt með mislægum gönguþverunum. Það er ekki ásetningur skipulagsyfirvalda að auka umferðarhraða og ekki er verið að breyta leyfilegum hámarkshraða á kaflanum.



	Sigurður Steinar Jónsson Edda Sif Sveinbjörnsdóttir Laufey Naabye Hákon Lennart Aakerlund Sigurður V. Guðmundsson Karl Pálsson Ársæll Aðalbergsson		
SA.8	Íbúasamtök S-salahverfis Dagmar Ingibjörg Birgisdóttir Kristín Hreinsdóttir Hákon Lennart Aakerlund Karl Pálsson Ársæll Aðalbergsson	Engin gögn eru lögð fram sem styðja við að verið sé að auka umferðaröryggi. Með vísan til alls þess sem hér að framan hefur verið rakið þá verður ekki framhjá því komist að mótmæla sérstaklega ónákvæmu orðalagi í gögnum málsins þar sem segir „Á vegkaflanum frá Fíuhvammssvegi að Rjúpnavegi er verið að endurhanna gatnamót til að auka umferðaröryggi og til að bæta umferðarflæði“. Engin gögn eru lögð fram sem styðja við að verið sé að „auka umferðaröryggi“. Með því að haga mannvirkjum á þann veg að aukið umferðarflæði leiði til aukins umferðarhraða, þá er ekki verið að „auka umferðaröryggi“, sérstaklega ekki þegar tilgreindur niðurrhallandi akbraut til vesturs endar við hlið barnaskóla með biðskýli fyrir strætó beggja vegna Arnarnesvegar. Áformin eins og þau liggja fyrir hafa veruleg og neikvæð áhrif á umferðaröryggi og lífsgæði í hverfi þar sem fjölskyldur og börn búa. Það er lágmarkskrafa að öll möguleg útfærsla – sérstaklega hringtorg – verði metin af alvöru og kynnt með skýrum gögnum.	Bágapunktur eru staðir þar sem umferðarstraumar koma saman, greinast eða skerast, og það eru staðirnir sem slysin gerast. Í þriggja arma hringtorgi, með eina akrein, eru samtals 6 bágapunktur og 12 bágapunktur eru í hringorgum með 2 akreinar. Í þriggja arma gatnamótum þar sem allir beygjustraumar eru leyfðir eru samtals 9 bágapunktur og í gatnamótum þar sem vinstri beygjur eru bannaðar (hægri inn/hægri út) eru þeir 2. Með þessum mismunandi útfærslum má sjá að bágapunktur eru mismargir og því mismiklar líkur á slysum eftir útfærslu: - 3ja arma hringtorg með eina akrein = 6 og 12 bágapunktur við 2 akreinar í hvora akstursstefnu. - Þriggja arma biðskyldu gatnamót með eina akrein í hvora akstursstefnu = 9 og 11 bágapunktur við 2 akreinar. - Hægri inn/hægri út = 2 bágapunktur. Í hægri inn/hægri út lausnin er verið að fækka bágapunktum um 7, frá því sem er í dag á einbreiðum vegi. Við breikkun Arnarnesvegar í 2 + 2 akreinar (í framtíðinni) fjölga bágapunktum við Sólarsali enn frekar. Með tilliti til þess er ekki hægt að færa önnur rök fyrir því en að hægri inn/hægri út sé öruggari lausn en þriggja arma hringtorg, eða gatnamót þar sem allar vinstri beygjur eru leyfðar – sérstaklega ef Arnarnesvegur er breikkaður í 2 + 2 akreinar. Ekki er verið að hækka leyfilegan hámarkshraða á Arnarnesvegi með þeim breytingum sem hér eru lagðar fram.



SA.9	Íbúasamtök S-salahverfis Dagmar Ingibjörg Birgisdóttir Rúnar Gauti Guðjónsson Ársæll Aðalbergsson	Farið er fram á heildstætt endurmati á umferðarskipulagi Arnarnesvegjar innan íbúðabygginga. Settið verði í ferli, þ.m.t. umsagnarferli, sá valkostur sem inniheldur hringtorg við gatnamót Arnarnesvegjar og Sólarsala. Áformin eins og þau liggja fyrir hafa veruleg og neikvæð áhrif á umferðaröryggi og lífsgæði í hverfi þar sem fjölskyldur og börn búa. Það er lágmarkskrafa að öll möguleg útfærsla – sérstaklega hringtorg – verði metin af alvöru og kynnt með skýrum gögnum. Íbúar þurfa lausnir sem vinna fyrir þá, ekki gegn þeim.	Ekki er tekið undir að áformin hafi neikvæð áhrif á umferðaröryggi (sjá að ofan). Til að koma til móts við umsagnir íbúa, við gerð þessa deiliskipulags, var skoðað hvort mögulegt sé að setja hringtorg eða T-gatnamót við Sólarsali (einnig skoðað í frumdrögum 2002). Því var hafnað meðal annars á þeim grundvelli að of stutt er á milli gatnamóta. Um þetta er fjallað nánar í viðhengdu minnisblaði Vegagerðarinnar frá 20226: Skoðun gatnamóta við Sólarsali.
SA.10	Davíð Örn Ingvarsson	Óskað er eftir að ekki verði samþykkt endanlegt skipulag fyrir en framtíðarrýni um 2+2 veg, Borgarlínu og umferð 2040–2060 liggur fyrir, m.a. með raunsæri hljóðgreiningu. Borgarlína er óhönnuð hér og gæti haft veruleg áhrif Greinargerðin segir: „Frumdragavinna Borgarlínu á þessum kafla er ekki hafin.“ Þrátt fyrir það er gert ráð fyrir að hún deili akreinum með bílaumferð. Þetta gæti haft áhrif á: • hljóðvist, • öryggi, • aksturstíma, • staðsetningu stöðva, • aukna tafatíma → aukinn hávaði. Það er óskiljanlegt að samþykkt sé deiliskipulag sem innlimar Borgarlínu án þess að hanna hana eða meta áhrif hennar.	Í samþykktum Samgöngusáttmála er ekki gert ráð fyrir Borgarlínu í sérrými á þessu svæði. Hins vegar er æskilegt að það verði skoðað á næsta hönnunarstigi Borgarlínu, í samráði við Betri samgöngur. Með deiliskipulaginu, tvöföldum Arnarnesvegi, er ekki verið að útiloka Borgarlínu í sérrými á kaflanum. Nægt pláss er beggja vegna til þess að koma þar fyrir 2 auka akreinum síðar meir. Skoða þarf kaflann heildstætt (frá Lindarvegi að Þingmannaleið) í frumdrögum þessarar lotu áður en teknar eru ákvarðanir um þennan kafla. Uppbyggingaráform hjá sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2060 liggja ekki fyrir og því eru ekki til upplýsingar um áætlað bílaumferðarmagn til ársins 2060. Til eru áform hjá sveitarfélögum til ársins 2040 og því er miðað við það í þessum gögnum. Áhrif Borgarlínu á þessum kafla eru þekkt og að neðan má sjá skjáskot yfir áætlaðan fjölda farþega með almenningssamgöngum árið 2034. Lesa má nánar um það í COWI og Mannvit.2020.Transport model for the capital area of Iceland – SLH. Vegagerðin.

			 Public Transport 2034 Forecast 3 Volume Put (Piers) (AP)
HE	Heilsa öryggi		Figure 10-7 Passenger volumes Forecast 3 2034 – Overview
HE.1	Íbúasamtök S-salahverfis Dagmar Ingibjörg Birgisdóttir Linda Björk Logadóttir Rúnar Gauti Guðjónsson Nína Björk Þórsdóttir Hildur Sigurjónsdóttir Hafdís Guðmundsdóttir Þórdís Guðmundsdóttir Þorsteinn Örn Finnbogason	Skert öryggi íbúa hverfisins og aðgengi viðbragðsaðila, flóttaleiðum fækkað Með því að fækka akstursleiðum til og frá hverfinu er öryggi íbúa S-sala skert. Að koma með þessum hætti aftan að íbúum hverfisins er vakinn upp ótti og kvíði fyrir sínu öryggi, sem í engu er fjallað um í tillögu 717/2025. Aðgengi sjúkrabifreiða í forgangsakstri er skert – nákvæmlega við aðstæður þar sem hver sekúnda skiptir máli. Í neyðartilvikum getur það skipt sköpum að setja ekki upp óþarfa tveggja mínútna töf á vegferð sem sjúkrabifreiðar þurfa að aka. Ekkert er fjallað um þennan þátt í gögnum sem fylgja erindi 717/2025. Er það ásetningur eða léleg vinnubrögð? Til viðbótar við sjónarmið um öryggi íbúa S-sala, þegar kemur að aðgengi að hverfinu, þá er hér um að ræða skerðingu á mögulegum flóttaleiðum úr hverfinu um 50%. Ekki er fjallað um afleiðingar þess á öryggi íbúa í gögnum sem fylgja málinu.	Aksturstími viðbragðsaðila eykst í þeim tilfellum þar sem viðbragðsaðilar aka til austurs frá Sólar söllum, eða úr austri að Sólar söllum. Akstur viðbragðsaðila er eitt af því sem verður til skoðunar á hönnunarstigi. Ekki liggur fyrir hvort að farið verður í sérstakar aðgerðir, en komið gæti til skoðunar að hafa yfirkeyranlegan kantstein í miðeyju svo þar geti viðbragðsaðilar – stærri ökutæki – ekið yfir til að nálgast Sólar sali.



	Pálína Geirharðsdóttir Davíð Tho Van Duong Sigmundur Ísak Þorsteinsson Hulda Ólafía Sigurðardóttir Þorbjörn Kristjánsson Sigrún María Einarsdóttir Sigurður Steinar Jónsson Edda Sif Sveinbjörnsdóttir Laufey Naabye Valgerður Sigurðardóttir Karl Pálsson Ársæll Aðalbergsson		
GR	Gróður		
GR.1	Íbúasamtök S-salahverfis Davíð Örn Ingvarsson Linda Björk Logadóttir Nína Björk Þórsdóttir Hildur Sigurjónsdóttir Hafðís Guðmundsdóttir Þórdís Guðmundsdóttir	Í gögnum máls 717/2025 er með ófullnægjandi hætti skilgreint með hvaða hætti gróður „skuli nýttur“. Skilgreina þarf betur hvaða tegundir um er að ræða, staðsetningu gróðurs, umfang, tryggja að gróður verði raunveruleg hljóð- og vindvörn, festa gróðurbelti í skipulagskilmálum, draga fram uppdrætti af skjólmótun. Þessi annmarki er sérstaklega tilfinnanlegur þar sem fyrir liggur að gert er ráð fyrir að Arnarnesvegur verði 2+2 vegur. Gróður vex hægt þegar komið er á landsvæði sem er í 80 – 100 metra hæð yfir sjávarmáli eins og á við um svæðið sem fjallað er um í máli 717/2025. Því þarf að hefjast handa án tafar við að byggja upp hljóðvarnir með gróðursetningu á trjágróðri, ef koma á að gagni samhliða aukningu á umferðarþunga. Þá er aukinn gróður einnig talinn draga úr snjófoki inn í íbúðahverfið umhverfis Arnarnesveginn.	Tekið er undir mikilvægi þess að hugað sé að gróðri með tilliti til ásýndar, skjólmyndunar og vistfræðilegs gildis svæðisins. Gróðurbelti geta haft jákvæð áhrif á upplifun umhverfis, dregið úr vindi og að einhverju marki mildað upplifun hávaða. Hljóðvarnaráhrif gróðurs eru hins vegar takmörkuð, og hann er því fyrst og fremst hluti af landmótun og nýtist sem viðbót við aðrar hljóðvarnir, svo sem hljóðmanir eða hljóðvarnarveggi. Tillagan gerir ráð fyrir gróðursetningu og að til viðbótar víð núverandi jarðvegsmanir verði bætt 1 m háum hljóðvegg, sjá einnig svar HL2.



	Þorsteinn Örn Finnbogason Pálína Geirharðsdóttir Davíð Tho Van Duong Sigmundur Ísak Þorsteinsson Hulda Ólafía Sigurðardóttir Þorbjörn Kristjánsson Sigrún María Einarsdóttir Sigurður Steinar Jónsson Edda Sif Sveinbjörnsdóttir Laufey Naabye Hákon Lennart Aakerlund		
VE	Veitur - Vatn		
VE.1	Heilbrigðiseftirlitið	Fjalla þarf um ofanvatn, blágrænar ofanvatnslausnir og skoða hvort meta þurfi áhrif á vatnshlot. Heilbrigðiseftirlitið gerði athugasemdir við að ekki kom fram í skipulagslýsingunni umfjöllun um ofanvatn. Til greina gæti komið að leiða ofanvatn í olíuskilju þar sem hættu er á mengun viðkvæms viðtaka þar sem líklegt er að slys verði. Þar sem viðtaki við Arnarnesveg telst líklega ekki viðkvæmur er þó nærtækara að skoða hvort mögulegt sé eða æskilegt að hreinsa ofanvatn frá Arnarnesvegi í setlónum áður en því er veitt í viðtaka. Þá þarf að skoða í deiliskipulagi hvort ekki sé nauðsynlegt fyrir framkvæmdaraðila að leggja fram mat á áhrifum deiliskipulagsins á vatnshlot samkvæmt lögum nr. 36/2011 um stjórn vatnamála. Ekkert er fjallað um ofanvatn í greinargerð með deiliskipulagstillögunni. Heilbrigðiseftirlitið ítrekar því það álit sitt að fjalla þarf um ofanvatn sem fellur til að lokinni framkvæmd og gerð sé grein fyrir blágrænum ofanvatnslausnum gagnvart því ofanvatni sem þarf að veita frá veginum.	<u>Bætt verður í umfjöllun um ofanvatn og vatnshlot í deiliskipulagi.</u> <u>Frárennsli af veginum verður til skoðunar við hönnun á tvöföldum vegi þar sem skoðað verður að ofanvatn af veginum verði leitt í fráveitukerfi. Bætt er við skilmála deiliskipulags að fráveitu ofanvatns skuli haga þannig að ekki verði neikvæð áhrif á vatnshlot.</u> Ekki er gert ráð fyrir setlónum.



VE.2	Veitur	Veitur leggja áherslu á mikilvægi góðrar samvinnu á öllum stigum hönnunar og framkvæmda. Háspennulagnir Veitna liggja í jaðri veghelgunarsvæðisins og þvera Arnarnesveg á nokkrum stöðum. Einnig vilja Veitur koma á framfæri að flutningslögn hitaveitu liggur meðfram Arnarnesvegi og þverar veginn nærri Rjúpnavegi. Allt rask í nágrenni hitaveitulagnarinnar skal unnið í nánú samráði við Veitur. Veitur óska því eftir að tekið verði fullt tillit til lagna fyrirtækisins við áframhaldandi skipulags og framkvæmdavinnu, og að haft verði náið samráð við Veitur við undirbúning og útfærslu hönnunar.	Kvöð er um lagnaleið þar sem flutningslögn hitaveitu þverar veginn. Haft verður samráð við Veitur vegna áframhaldandi framkvæmdavinnu.
SK	Skipulagsferli		
SK.1	Íbúasamtök S-salahverfis Linda Björk Logadóttir Nína Björk Þórsdóttir Hildur Sigurjónsdóttir Hafdís Guðmundsdóttir Þórdís Guðmundsdóttir Þorsteinn Örn Finnbogason Pálína Geirharðsdóttir Davíð Tho Van Duong Sigmundur Ísak Þorsteinsson Hulda Ólafía Sigurðardóttir Þorbjörn Kristjánsson Sigrún María Einarsdóttir Sigurður Steinar Jónsson	Annmarkar á málsmeðferð – hefja ber ferlið að nýju. Upplýsingar um um umsagnarfrest og kynningarfund voru óskýrar vegna rangrar dagsetningar á dreifibréfi sem hafði áhrif á rétt borgara til þátttöku í skipulagsferlinu. Sett er fram krafa um að bæjarstjórn Kópavogs hefji að nýju það skipulagsferli sem hér um ræðir, þar sem málsmeðferð þess var gerð ómerk í upphafi málsins vegna óvandaðra vinnubragða. Í bréfinu var veittur frestur til þess að skila inn athugasemdum eins og lög gera ráð fyrir, en tilgreint að skila bæri athugasemdum eigi síðar en 13. janúar 2025, en bréfið sjálft var dagsett 18. nóvember 2025. Boðað var til kynningarfundar með íbúum að Digralesvegi 1 þann 2. desember sl. Síðar var annað bréf sent með annarri dagsetningu og þá var nýr staður og stund tilgreind fyrir kynningarfund. Hér er um að ræða hringlandahátt og óvönduð vinnubrögð en bæjaryfirvöld þurfa að vanda sig þegar mál sem þessi eru lögð fram. Hér er aðeins um fyrsta dæmið að ræða þar sem óvönduð vinnubrögð koma fram, sem kalla á að hefja þarf málsmeðferðina að nýju og þá vonandi með þeim hætti að vandað verði til verka.	Ekki er tekið undir kröfu um að hefja ferlið að nýju. Bréf fór til íbúa við Suðursali, Sólarsali, Straumsali, Skjólalsali, Rjúpnasali og Roðasali til að vekja athygli á því að deiliskipulagið var í auglýsingu og bent á upplýsingar í Skipulagsgátt. Auk þess var boðaður kynningarfundur. Leiðrétt bréf var síðar sent íbúum með leiðréttum upplýsingum um frest til að skila athugasemdum og nýjan stað og stund fyrir kynningarfund. Íbúar voru þannig upplýstir og þeim boðið á kynningarfund. Leiðir ekki til breytinga.



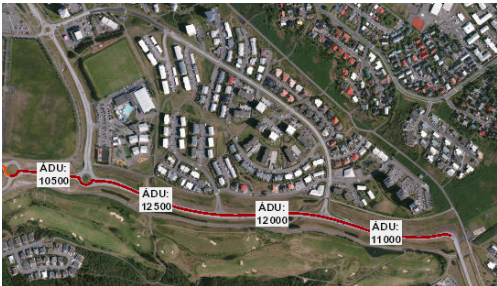
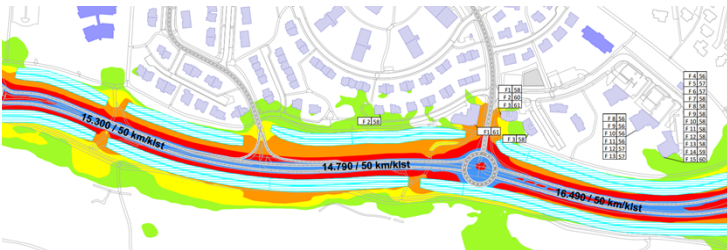
	Edda Sif Sveinbjörnsdóttir Laufey Naabye Hákon Lennart Aakerlund		
HL	Hljóðvist		
HL.1	Náttúruverndarstofnun	Hávaði frá umferð hefur einnig áhrif á dýralíf. Í greinargerð er nokkuð fjallað um hljóðvist og hljóðmanir til að draga úr áhrifum af völdum umferðarhávaða á íbúabyggð. Náttúruverndarstofnun bendir á í þessu sambandi að hávaði hefur ekki einungis áhrif á íbúabyggð mannfólks heldur líka á dýralífið í kringum skipulagssvæðið. Stofnunin telur mikilvægt að það komi fram í tillögunni.	Umferðarhávaði frá götunni getur haft áhrif á dýralíf á skipulagssvæðinu, einkum fugla- og smádýralíf á grænum svæðum golfvallarins sem liggja að framkvæmdasvæðinu. Rannsóknir sýna að hávaði getur truflað samskipti fugla, dregið úr varp hegðun og breytt fæðuöflun, auk þess að leiða til forðunarhegðunar hjá bæði fuglum og músum. Golfvelli og önnur græn svæði í þéttbýli geta gengt mikilvægu hlutverki sem búsvæði og hvíldarsvæði dýra. Engar upplýsingar liggja fyrir um að nágrenni skipulagssvæðisins sé mikilvægt búsvæði tegunda og ábending Náttúruverndarstofnunar almenn. Leitað var eftir upplýsingum í leiðbeiningum Umhverfisstofnunar um hljóðvistarkröfur en þar er ekki að finna umfjöllun um hljóðvistarkröfur og dýralíf. Gerðar eru ráðstafanir til að draga úr truflun með hljóðmönnum og gróðri á og við manirnar sem nýtast bæði nálægum íbúum og dýralífi. <u>Það mun koma fram í greinargerð.</u>
HL.2	Heilbrigðiseftirlit	Hávaði yfir viðmiðunarmörkum en stjórnvöld skulu tryggja að hljóðstig verði undir þeim mörkum sem skilgreind eru í reglugerð, eða gripið til mótvægisáðgerða. Eins og kom fram í umsögn HEF þegar skipulagslýsing var auglýst, þá þyrfti að skoða áhrif umferðar á hljóðvist. Lagt er fram hljóðkort dags. 06.06.2025 þar sem unnið er út frá umferðarspá miðað við 2040. Á kortinu má lesa að hávaði er yfir viðmiðunarmörkum við Roðasali 1 og Rjúpnasali 2 og 4 og gerð grein fyrir að hljóðstig við húsvegg á efri hæðum í Roðasölum og Rjúpnasölum sé yfir viðmiðunarmörkum. Gerð er grein fyrir hljóðmönnum norðan og sunnan vegarins. Þá kemur fram greinargerðinni að hækkan hljóðmana hafi takmörkuð áhrif fyrir þau hús þar sem efri hæðir eru með hljóðstig reiknað yfir mörkum og gæti þurft að grípa til ráðstafana til að tryggja hljóðvist með öðrum aðgerðum. Gert er ráð fyrir að reisa skuli skjólvegg/hljóðvegg auk gróðurbelta beggja vegna götu. Heilbrigðiseftirlitið leggur áherslu á að samkvæmt 5. gr. reglugerðar nr.724/2008 um hávaða skulu stjórnvöld við skipulagsgerð miða við að hljóðstig verði undir þeim mörkum sem skilgreind eru í reglugerðinni og við hönnun samgöngumannvirkja skal miðað við að hljóðstig verði undir mörkum	Jarðvegsmanir eru meðfram götunni í dag en ekki liggur fyrir hver hæð þeirra er. Ábendingar hafa borist um að þær hafi sigið frá því þær voru framkvæmdar. Skv. deiliskipulaginu og hljóðvistarútreikningum er gert ráð fyrir að þær séu í samræmi við hönnun – en hæð þeirra kemur ekki fram. Gripið er til mótvægisáðgerða með jarðvegsmönnum og gengið eins og langt og hægt er til að tryggja að hljóðstig verði undir þeim mörkum sem skilgreind eru í reglugerð nr. 724/2008 um hávaða. Prófað var að hækka hljóðvarnir um 1 m en það hafði lítil sem engin áhrif. Útreikningar eru fyrir umferð árið 2040 og ekki fyrir ástandið eins og það er í dag. Hljóðstig í dag gæti því verið innan marka. Vakta þarf svæðið til framtíðar, sérstaklega eftir opnun Arnarnesvegar, til að sjá hvort umferð eykst umfram spár – og þar með áhrif þess á hljóðvist. <u>Til að koma til móts við umsagnir íbúa um að núverandi hljóðmanir hafi sigið, hefur verið ákveðið að bæta við 1m háum hljóðveggjum ofan á þær manir sem nú eru norðan vegar, og eru viðbótar hljóðveggir sýndir á deiliskipulagsuppdraetti og þeirra getið í greinargerð.</u>



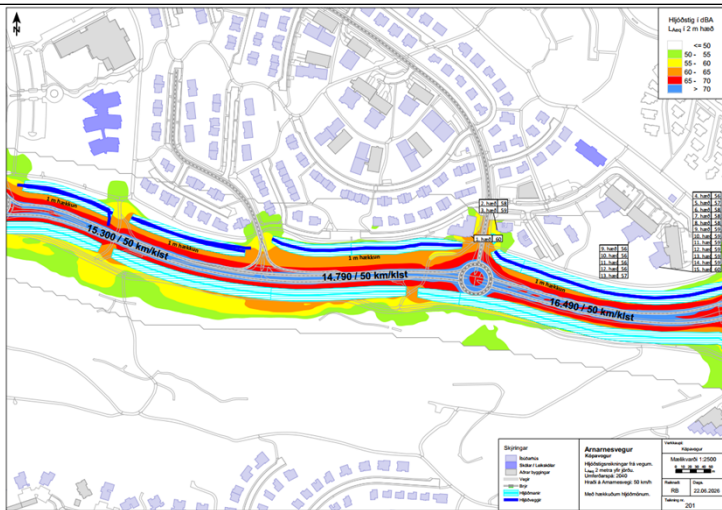
		og við breytingar á umferðarmannvirkjum skuli grípa til mótvægisáðgerða til þess að tryggja að hljóðstig hækki ekki. Gera þarf ítarlega grein fyrir þeim mannvirkjum sem ætlað er að koma í veg fyrir að hávaði frá umferð hafi neikvæð áhrif á nærliggjandi íbúðir.	Í deiliskipulagi Arnarnesvegur er gerð grein fyrir þeim mannvirkjum sem ætlað er að koma í veg fyrir að hávaði frá umferð hafi neikvæð áhrif á nærliggjandi íbúabyggð. Fyrir þau hús þar sem efri hæðir eru með reiknað hljóðstig yfir mörkum getur þurft að grípa til annarra ráðstafana til að tryggja hljóðivst en hljóðmanir og veggi. Á byggingarnefndarteikningum fyrir fjölbýlishúsið í Rjúpnasölum 14 er gert ráð fyrir mótvægisáðgerðum á 2 húshliðum frá 2. hæð og upp úr. Hljóðstig við húsvegg við Roðasali 1 og Rjúpnasali 2 og 4 er yfir viðmiðunarmörkum. Deiliskipulag fyrir Roðasali 1 er með kvöð um að á lóðarmörkum að Arnarnesvegi og Salavegi skuli gera skjólvegg/hljóðvegg í amk. 1,5 m hæð, auk gróðurbelta beggja vegna götu. Ekki eru ákvæði um hljóðvarnir í deiliskipulagi fyrir Rjúpnasali 2 og 4. <u>Bætt er í umfjöllun um hljóðvarnir þar sem hefðbundnar hljóðmanir og veggir duga ekki til, og nefnd dæmi um ákvæði um hljóðvarnir innan lóða og á húshliðum.</u>
HL.3	Íbúasamtök S-salahverfis Hákon Lennart Aakerlund	Þá er hér einnig sett fram hvatning til Kópavogsbæjar um að hugað verði að því að setja upp hljóðveggi á völdum stöðum meðfram Arnarnesveg og íbúðarbyggðar, líkt og víða tíðkast í bæjarlandinu, til þess að sporna við hljóðmengun. Því er sett fram krafa um að setja þarf bundin skilyrði um hljóðveggi og gróðurbelti með lágmarkshæð og þéttleika við Arnarnesveg, sérstaklega á móti íbúðarbyggð.	Í deiliskipulaginu er gerð grein fyrir jarðvegsmönnum sem hljóðvörnum og eru þær manir nú þegar við veginn. <u>Til að koma til móts við umsagnir íbúa hefur verið ákveðið að bæta við 1m háum hljóðveggjum ofan þær manir sem nú eru norðan vegar, og eru hljóðveggir sýndir á deiliskipulags uppdraetti.</u> Sjá svar HL2.
HL.4	Íbúasamtök S-salahverfis Helga Þórdís Guðmundsdóttir Linda Björk Logadóttir Nína Björk Þórsdóttir Hildur Sigurjónsdóttir Hafís Guðmundsdóttir Þórdís Guðmundsdóttir Þorsteinn Örn Finnbogason	Hljóðmanir hafa sigið og bæta þarf úr því. Gerð er athugasemd við að samhliða því að á því er byggt að ráðast þurfi í framkvæmdina vegna aukins umferðarþunga við Arnarnesveg, þá er ekki gert ráð fyrir að bætt verði úr annars afar döprum hljóðmönnum sem nú eru til staðar. Víða eru hljóðmanir við Arnarnesveg búnar að síga svo mikið á undanförunum árum að þær eru því sem næst orðnar að flatlendi. Helga Þórdís bætir við að koma eigi fyrir girðingu til varnar hljóðmengun.	<u>Til að koma til móts við umsagnir íbúa hefur verið ákveðið að bæta við 1m háum hljóðveggjum ofan þær manir sem nú eru norðan vegar, og eru hljóðveggir sýndir á deiliskipulags uppdraetti.</u> Sjá svar HL2.



	Pálína Geirharðsdóttir Davíð Tho Van Duong Sigmundur Ísak Þorsteinsson Hulda Ólafía Sigurðardóttir Þorbjörn Kristjánsson Sigrún María Einarsdóttir Sigurður Steinar Jónsson Edda Sif Sveinbjörnsdóttir Laufey Naabye		
HL5	Íbúasamtök S-salahverfis	Uppfærð gögn um um hljóðvist fylgja ekki tillögu. Málið fjallar um tillögu um umfangsmiklar breytingar á Arnarnesveginum, til þess að bregðast við auknum umferðarþunga. Því verður að gera athugasemd við að í engu er lögð fram uppfærð eða ný gögn þar sem mælingar á hljóðvist á vegkaflanum eru rannsakaðar. Gjalda verður varhuga við því að haldið verði áfram á sömu braut og hingað til m.t.t. hljóðvistar, sérstaklega þegar tekið er mið af yfirlýsingu þeirri sem að framan getur, um að Arnarnesvegur verður 2+2 vegur. Hvergi í gögnum málsins er að finna lýsingar á mótvægisáðgerðum varðandi hvernig mæta á auknum hávaða frá veginum ef fram fer sem horfir. Því er sú krafa gerð að tillaga 717/2025 verði afturkölluð í heild sinni og málið rannsakað með fullnægjandi hætti hvað hljóðvist varðar, með hagsmuni íbúa í nærliggjandi íbúðarbyggð að leiðarljósi. Til vara er sú krafa hér sett fram um að bætt verði við hæð og umfang á hljóðmönnum sem liggja á milli íbúðahverfa og Arnarnesvegar.	Tillögu fylgdu uppfærð gögn um hljóðvist þar sem verið vað að skoða hljóðvist fyrir umferðarspá til ársins 2040. Útreikningar sýna að þær manir sem fyrir eru verja byggðina þannig að hljóðstig er ekki of hátt við flestar íbúðir. Hins vegar er erfitt að lækka hljóðstig á efri hæðum. Til að koma til móts við umsagnir hefur verið ákveðið að bæta við 1m háum hljóðvegg á manir norðan vegar. Sjá svar HL2.

HL.6	Davíð Örn Ingvarsson	Umfjöllun um hljóðvist Roðasali og Rjúpnasali - Hljóðstig við húsveggi á efri hæðum í Roðasölum og Rjúpnasölum er yfir viðmiðunarmörkum. - Engin viðbót við hljóðvarnir sé áformuð því hækkun hljóðmana hafi „takmörkuð áhrif“. Þessi niðurstaða er óásættanleg í ljósi þess að: a) Skipulagið gerir ráð fyrir að Arnarnesvegur verði síðar fjögurra akreina vegur (2+2) Framtíðarumferð verður óhjákvæmilega meiri og líklegt að hávaði aukist. Það að setja engin viðbótarskilyrði um hljóðvarnir á sama tíma og vegurinn er fyrirfram teiknaður fyrir aukið umferðarálag gengur gegn markmiðum skipulagslaga um að vernda búsetugæði. b) Röktuðningur um að „hækkun hljóðmana hafi takmörkuð áhrif“ er ófullnægjandi Greinargerðin sýnir að hljóðstig er þegar yfir mörkum fyrir nokkur hús (þ.m.t. Roðasali og Rjúpnasali). Þrátt fyrir það er ekki sýnt fram á: - hvort skoðaðar voru aðrar hljóðvarnir, svo sem: - gagnstefnudreifingar, - hljóðveggir með öðrum formfögum, - skjólveggir með gróðri, - nákvæm staðsetning og hæðarbreytingar, - né heldur hvaða aðrar ráðstafanir sveitarfélagið ætlar að gera fyrir þau hús sem eru yfir mörkum. Það er óásættanlegt að ábyrgðin sé færð yfir á íbúa að finna „aðrar lausnir inni í húsum“, þegar hávaðinn er afleiðing af skipulagsákvörðun sveitarfélagsins. c) Ójafnræði milli lóða Greinargerðin gerir ráð fyrir að Roðasali 1 í dag beri kvöð um hljóðvegg. Engin slík kvöð er sett á lóðir Roðasala 2–6, þar sem hávaðavandamál eru sambærileg. Það skapar mismunun milli lóða í sömu götu og óljóst er á hvaða forsendum þessi aðgreining byggir. Beiðni: Ég óska eftir að gerð verði heildarendurskoðun á hljóðvörnum fyrir allt	Hér má sjá áætlaða núverandi umferð um Arnarnesveg (2025). Eins og sést, þá má búast við að þar sé um 11.000 ökutæki á sólarhring á Arnarnesvegi.  Útreikningar sem framkvæmdir voru, byggðu á framtíðarástandi – útliti gatnamóta auk umferðar fyrir Arnarnesveg til ársins 2040, sjá mynd að neðan. Útreikningar byggja á því að búið sé að opna Arnarnesveg við Breiðholtsbraut, auk uppbyggingar á Vatnsendahæð og Vatnsendahlíð – sem og annarrar uppbyggingar á höfuðborgarsvæðinu öllu til ársins 2040.  Myndin hér að neðan sýnir hljóðstig miðað við 1 m háan hljóðvegg – ofan á núverandi mön. Hljóðkortið er fylgiskjal með deiliskipulaginu. Eins og sést á myndinni þá hefur það óveruleg áhrif á hljóðstig – áhrifa gætir einna helst við Roðsali 20. Við nýja útreikninga hefur hraði um Salaveg verið uppfærður miðað við leyfðan hámarkshraða. <u>Til að koma til móts við ábendingar um að núverandi hljóðmanir hafi sigið, var að setja 1m háan hljóðvegg inn í deiliskipulagið meðfram Arnarnesvegi að norðan.</u>
------	----------------------	--	---



		byggðarsvæðið norðan Arnarnesvegur (Roðasala–Rjúpnasala). Jafnframt óska ég eftir að sett verði skýr skilyrði í deiliskipulagskilmálum um hljóðvarnir sem standast framtíðarástand (2+2 vegur). Leiðrétta þarf mismunun milli lóða hvað varðar hljóðvarnir– Roðasali 2–6 eru ekki síður viðkvæmir en Roðasali 1.	
		Mikilvægt er að nefna að útreikningar byggja á því að allir gluggar séu eins í öllum hæðum en kvaðir voru á blokkum í Rjúpnasölum að þar skyldi, á byggingarstigi, leita leiða til að lágmarka að hljóðstig færi yfir mörk. Mögulegt er að hljóðstig í þessum íbúðum sé nú þegar undir viðmiðum. Slíkt þarf að kanna til hlítar með mælingum innandyr áður en ákveðið er hvaða aðgerðir skuli fara í eða hvort þær þurfi. Ofangreindir útreikningar eru fyrir umferð árið 2040 og ekki fyrir ástandið eins og það er í dag. Hljóðstig í dag gæti því verið innan marka. Vakta þarf svæðið til framtíðar, til að sjá hvort bílaumferð eykst umfram spár – og þar með áhrif þess á hljóðvist.	
HL.7	Davíð Örn Ingvarsson	Aukin umferð og áhrif tvöföldunar – of lítið gert ráð fyrir framtíðarástandi Skipulagið sýnir Arnarnesveg sem tvöfaldan veg til framtíðar. Þrátt fyrir það byggir nær öll umfjöllun á: • núverandi umferð, • núverandi hljóðmönnum, • núverandi tengingum, • og núverandi leiðum Borgarlínu (óákveðnum). Þetta er ófullnægjandi þar sem: a) Framtíðarvegur mun þýða: • meiri umferð, • þyngri umferð,	Deiliskipulag fyrir tvöföldun byggir á að umferð aukist til framtíðar. Hljóðvistarútreikningar sýna að hækkun á núverandi hljóðmönnum bætir ekki hljóðvist þar sem hún er yfir mörkum. Sjá svar að ofan. Umfjöllun byggir á tengingum skv. deiliskipulagi. Deiliskipulag byggir á þeim upplýsingum sem liggja fyrir um Borgarlínu á þessari leið, sem eru að Borgarlína verður með annarri umferð. Ekki er tekið undir að nær öll umfjöllun sé um núverandi umferð. Öll umfjöllun í köflum „Framkvæmd“, „Deiliskipulag“, „Umhverfisáhrif“, „Hljóðvist“ og „Loftgæði“ fjalla um framtíðarástand. Á mynd sem sýnir hljóðvistarútreikninga má sjá áætlaða framtíðarumferð til ársins 2040. Deiliskipulagið er í samræmi við frumdrög Arnarnesvegur frá árinu 2002 en þar var gert ráð fyrir að vegurinn yrði 2+2 til framtíðar.



		• lengri umferðarþyngd á rásum, • meiri staðbundna mengun (bæði hljóð og loft). Skipulagið metur loftgæði „óveruleg“, en það er ekki í samræmi við raunhæfa hættu þegar fjögurra akreina vegur liggur aðeins 40–60 metra frá íbúðarbyggð.	Áhrif á loftgæði eru metin svo að þau verði innan marka reglugerðar.
--	--	---	--

