Minnisblað

Tilvísun: 1181282-000-HMO-0001 Tilvísun verkkaupa: 12.02.2020
Uppfært
21.02.2022

Til: Kópavogsbær
Birgir Sigurðsson

Efni: **Minnisblað – Deiliskipulag Dalvegar 20-32 og breytingar á Dalvegi-Umhverfisskýrsla-umhverfismat**

1. Inngangur

Minnisblað þetta er unnið að beiðni Kópavogsbæjar í samræmi við 5.mgr. 12.gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og grein 5.4 í skipulagsreglugerð nr. 90/2013. Þar sem um er að ræða breytingu á tengibraut þá fellur framkvæmdin undir lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Metin eru umhverfisáhrif breytinga á Dalvegi, sem og breytinga á landnýtingu á uppbyggingarreitum á Dalvegi 20-32. Vísað er í þrjár deiliskipulagsbreytingar; Dalvegur 20—28 breytt deiliskipulag, Dalvegur 30 – breytt deiliskipulag, Dalvegur 32- breytt deiliskipulag. Umfjöllun hér á eftir byggir á fyrirliggjandi upplýsingum. Árið 2013 var spurst fyrir um matsskyldu breytinga á Dalvegi í samræmi við lög nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Niðurstaða Skipulagsstofnunar var sú að breyting á tengibrautinni Dalvegi í Kópavogi sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Mynd 1 sýnir deiliskipulagssvæðin þrjú sem um ræðir.



Mynd 1 Breytingarsvæði á Dalvegi 20-32 eru innan afmörkunar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.11.2026

2. Tillaga að breytingu á deiliskipulagi

Áætlaðar breytingar eru annars vegar á gatnakerfi og hins vegar á fyrirkomulagi innan lóða á Dalvegi 20-32.

Gatnakerfi: Gert er ráð fyrir að breikka Dalveg þannig að hann verði tvær aðskildar akreinar með miðeyju. Sú breyting er í samræmi við útlit Dalvegar frá skipulagsmörkum og til vesturs að Fífuhvammsvegi. Bætt verður við hringtorgi á gatnamótum á milli Dalvegar 24 og 26. Einnig verður lögð ný gata á milli reita Dalvegar 24 og 32. Lögð verður tengibraut á milli Dalvegar og Reykjanesbrautar með hringtorgi miðja vegu á þeirri leið. Nýir göngu- og hjólastígar verða lagðir samhliða götum. Samfelld akstursleið verður austast á lóðum við Dalveg 6-8 og að Dalvegi 32.

Lóðir á Dalvegi 20-32:

Dalvegur 20: Núverandi byggingamagn innan lóðar er 158 m^2 og er ekki gert ráð fyrir aukningu á því byggingamagni. Bílastæði á lóð verða a.m.k. 5 talsins. Lóðamörk og aðkoma breytist og stækkar lóð um 150 m^2 og verður 3.420 m^2.

Dalvegur 22: Núverandi byggingamagn innan lóðar er 1.100 m^2 og er ekki gert ráð fyrir aukningu á því byggingamagni. Bílastæði á lóð verða a.m.k. 30 talsins. Lóðamörk og aðkoma breytist og stækkar lóð um 9 m^2 og verður 6.378 m^2.

Dalvegur 24: Núverandi byggingar verða fjarlægðar og í stað þeirra reist verslunar- og þjónustuhúsnæði á fjórum hæðum auk inndreginnar þakhæðar og niðurgrafinnar bílageymslu á tveimur hæðum. Heildarflatarmál eykst úr 2.721 m^2 í um 9.800 m^2 án bílakjallara en hann er áætlaður 5.000 m^2 að stærð. Gert er ráð fyrir 270 bílastæðum og þar af 180 neðanjarðar. Lóðamörk og aðkoma breytist og minnkar lóð um 1.338 m^2 og verður 6.198 m^2.

Dalvegur 26: Núverandi húsnæði er 2.432 m^2. Ekki er gert ráð fyrir auknu byggingamagni á svæðinu, en þó gert ráð fyrir verulegri endurnýjun húsnæðis. Bílastæði á lóð verða a.m.k. 25 og lóðamörk og aðkoma breytist sem veldur því að lóð minnkar um 285 m^2 og verður 4.430 m^2.

Dalvegur 28: Núverandi húsnæði er 844 m^2. Ekki er gert ráð fyrir auknu byggingamagni á svæðinu, en þó gert ráð fyrir verulegri endurnýjun húsnæðis. Bílastæði á lóð verða 27 og lóðamörk og aðkoma breytist sem veldur því að lóð minnkar um 285 m^2 og verður 3.280 m^2.

Dalvegur 30: Á reitnum eru gróðurhús sem munu víkja fyrir nýrri byggð. Í stað þess er gert ráð fyrir að atvinnuhúsnæði og/eða verslunar og þjónustuhúsi á þremur byggingareitum. Á reit 30a er gert ráð fyrir fjögurra til fimm hæða byggingu með hámarksbyggingarmagni 10.500 m^2. Á reit 30b er gert ráð fyrir húsnæði á þremur hæðum með hámarksbyggingarmagni 3.000 m^2. Á reit 30c er gert ráð fyrir húsnæði á þremur hæðum með hámarksbyggingarmagni 3.000 m^2. Gert er ráð fyrir niðurgrafinni bílageymslu. Aðkoma að svæðinu breytist verulega með nýrri húsagötu að vesturhluta lóðarinnar og breyttum gatnamótum við Dalveg. Nýir göngu- og hjólastígar verða lagðir samhliða götum og samfelld akstursleið verður austast á lóðum frá Dalvegi 6-8 að vestur lóðarmörkum Dalvegar 32 en á þeirri lóð verður einstefna til vesturs.

Dalvegur 32: Þrír samþykktir byggingareitir eru á lóðinni og er búið að byggja á tveimur þeirra, samtals um 5.000 m2. Hámarks byggingarmagn á lóðinni með kjöllurum og niðurgrafinni bílageymslu verður 14.265 m2. Bílastæðaviðmið verður 1 stæði á hverja 100 m^2 geymsluhúsnæðis, 1 stæði á hverja 50 m^2 skrifstofuhúsnæðis og 1 stæði á hverja 35 m^2 verslunarhúsnæðis. Lóðarmörk og aðkoma inn á lóð breytist en heildarstærð lóðar breytist ekki. Stærð lóðar er 18.618 m^2. Gert verður ráð fyrir að akstursleið verði frá Dalvegi 32 til vesturs inn á lóðina nr. 30 við Dalveg.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.11.2026

Samantekt

	Tegund húsnæðis	Núverandi fermetrafjöldi m^2	Fermetrafjöldi (m^2) eftir breytingu án bílakjallara
Dalvegur 20	Verslun- og skrifstofur	158	158
Dalvegur 22	Verslun- og skrifstofur	1.100	1.100
Dalvegur 24	Verslun- og skrifstofur	2.721	9.800
Dalvegur 26	Annað atv.húsnæði	2.423	2.423
Dalvegur 28	Verslun- og skrifstofur	844	844
Dalvegur 30	Verslun- og skrifstofur	565	16.500
Dalvegur 32	Annað atv.húsnæði	5085	12.265
Alls	Verslun- og skrifstofur	6.093	40.667
	Annað atv.húsnæði	2.423	2.423
		12.986	**43.090**

3. Samræmi við stefnu skipulags

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040		
Leiðarljós	**Markmið**	**Samræmi**
1) Hagkvæmur vöxtur höfuðborgarsvæðisins	**1.2** Meginþunga vaxtar er beint að miðkjörnum og á samgöngumiðuð þróunarsvæði, hlutfall þeirra vaxi úr 30% í 66% af allri borgarbyggðinni	Uppbygging á Dalvegi tengist Smáranum sem er skilgreindur sem miðkjarni í svæðisskipulagi.
Aðalskipulag Kópavogs 2012-2024		
ÞR-4 Dalvegur (20-28)	Starfsemi við Dalveg hefur breyst nokkuð í gegnum tíðina og einkennist starfsemi i dag að mestu af verslun og þjónustu en iðnaður hefur verið víkjandi. Þessi þróun hefur verið m.t.t. legu svæðisins og uppbyggingu í Smáranum. Svæðið telst fullbyggt en þó er svigrúm fyrir breytingar á svæðinu fyrir nýbyggingar, sem falla að nýtingu, yfirbragði og þéttleika núverandi byggðar. Nýtingarhlutfall 0,5 til 0,8 Stærð 10 ha.	Fyrirhugaðar breytingar eru í samræmi við þá stefnu sem sett er fram í aðalskipulagi varðandi uppbyggingu á Dalvegi 20-28.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.11.2026

VÞ-22 Verslunar- og þjónustusvæði við Dalveg (Dalvegur 30)	Verslunar- og þjónustusvæði við Dalveg. Svigrúm fyrir nýbyggingar og nýtingarhlutfall 0,5-0,8. Stærð 2,5 ha.	Fyrirhugaðar breytingar eru í samræmi við þá stefnu sem sett er fram í aðalskipulagi varðandi uppbyggingu á Dalvegi 30.
VÞ-10 (Dalvegur 32)	Verslunar- og þjónustureitur við Dalveg þar sem áður var gróðrarstöð. Svigrúm fyrir nýbyggingar og nýtingarhlutfall 0,5-0,8.	Fyrirhugaðar breytingar eru í samræmi við þá stefnu sem sett er fram í aðalskipulagi varðandi uppbyggingu á Dalvegi 32.

3.1 Stefna Kópavogsbæjar um Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna

Bæjarstjórn Kópavogs hefur samþykkt að innleiða Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna um sjálfbæra þróun í stefnu Kópavogsbæjar[1] og hefur bæjarstjórn sett 36 yfirmarkmið fyrir starfsemi sína. Við endurskoðun Aðalskipulags Kópavogs 2018-2030 hefur verið horft til samræmis við heimsmarkmiðin og sett fram forgangsmarkið og mælikvarðar. Sú stefna sem sett er fram í deiliskipulagsáætlunum vegna uppbyggingar á Dalvegi ríma ágætlega við Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna þegar horft er til staðsetningar miðsvæðis sem hefur í för með sér möguleika á eflingu vistvænna samgangna ásamt fleiri sjálfbærum lausnum. Þegar Aðalskipulag Kópavogs hefur verið endanlega mótað og ljóst hvernig fer með stefnumið og mælikvarða verður unnt að meta hvort uppbygging á Dalvegi kalli á vöktun af einhverju tagi.

4. Umhverfismat

4.1 Aðferðir við mat

4.1.1 Umhverfisþættir til skoðunar og helstu áhrifaþættir

Þeir framkvæmdaþættir sem taldir eru hafa áhrif á umhverfið er að mestu aukin umferð í kjölfar uppbyggingar, en einnig verður rask á meðan á framkvæmdum stendur. Í þessari umhverfisskýrslu er fjallað um áhrif á umhverfisþættina ásýnd, hávaða, andrúmsloft og félagslegt umhverfi.

4.1.2 Mat á vægi áhrifa

Við mat á vægi umhverfisáhrifa er horft til leiðbeininga Skipulagsstofnunar (Skipulagsstofnun, 2005) og miðað við nákvæmni skipulagsstigsins. Skilgreining á vægi áhrifa er eins og fram kemur í töflu 1.

Tafla 1 Viðmið við mat á vægi áhrifa.

Vægi áhrifa/vægiseinkunn	Skýring
Jákvæð áhrif	Áhrif áætlunar tekur ekki til umfangsmikil svæðis, en svæðið kann að vera viðkvæmt fyrir breytingum. Áhrif geta verið jákvæð fyrir svæðið og/eða fjölda fólks. Áhrif geta verið varanleg og í sumum tilfellum afturkræf. Áhrif geta verið stað-, svæðisbundin eða á landsvísu. Áhrif samræmast ákvæðum laga og reglugerða, almennri stefnumótun stjórnavalda eða alþjóðasamninga sem Ísland er aðili að.
Óveruleg áhrif	Áhrif áætlunar umhverfisþátt eru minniháttar m.t.t. umfangs svæðis og viðkvæmni fyrir breytingum ásamt fjölda fólks sem verður fyrir áhrifum. fjölda fólks. Áhrif í mörgum tilfellum tímabundin og að mestu afturkræf.

[1] Sjá, https://www.kopavogur.is/heimsmarkmidin#heimsmarkmidin-i-kopavogi

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.11.2026

Vægi áhrifa/vægiseinkunn	Skýring
	Áhrif eru oftast stað- eða svæðisbundin. Áhrif samræmast ákvæðum laga og reglugerða, almennri stefnumótun stjórnavalda eða alþjóðasamninga sem Ísland er aðili að.
Neikvæð áhrif	Áhrif áætlunar tekur ekki til umfangsmikil svæðis, en svæðið kann að vera viðkvæmt fyrir breytingum. Áhrif geta verið neigeta valdið fjölda fólks ónæði eða óþægindum. Áhrif geta verið varanleg og í sumum tilfellum óafturkræf. Áhrif geta verið varanleg og í sumum tilfellum óafturkræf. Áhrif geta verið stað-, svæðisbundin eða á landsvísu. Áhrif geta að einhverju leyti verið í ósamræmi við ákvæði laga og reglugerða, almenna stefnumótun stjórnavalda eða alþjóðasamninga sem Ísland er aðili að.

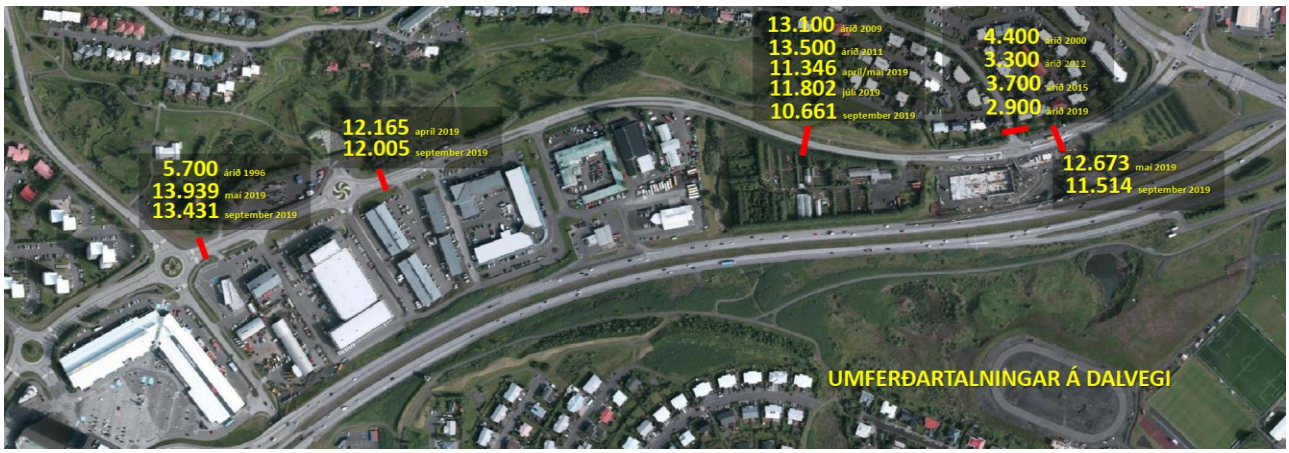
4.1.3 Valkostir til skoðunar

Í þessari umhverfisskýrslu er fyrirhuguð uppbygging borin saman við óbreytt ástand. Sá samanburður er í töflu í kafla 4.3.5.

4.2 Framkvæmdaþættir og forsendur

4.2.1 Umferð

Umferð hefur verið talin á sniðum á Dalvegi á vegum Kópavogsbæjar nokkuð reglulega síðastliðin 10 ár. Mynd 2 sýnir umferðartölur á sniðunum fimm og eru þær birtar sem bílar á sólarhring.



Mynd 2 Umferð á Dalvegi.

Samkvæmt umferðartalningum er núverandi umferð um Dalveg í sniði við Dalveg 30, 10.600-11.800 bílar á sólarhring árið 2019.

Til að meta aukningu umferðar vann VSÓ Ráðgjöf minnisblað um samgönguskipulag við Dalveg vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar og byggir eftirfarandi umfjöllun á niðurstöðum þess minnisblaðs[2].

Þegar horft er til viðmiða sem notuð eru við mat á umferðarsköpun í umferðarlíkani höfuðborgarsvæðisins við gerð Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins, yrði umferðarsköpun vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar um 7.600 bílar á sólarhring. Sú tala miðar við að engin breyting verði á ferðavenjum íbúa höfuðborgarsvæðisins. Í núgildandi Svæðisskipulagi Höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 eru hins vegar sett fram markmið um breytingu á ferðavenjum. Þau markmið lúta að því að dragi úr aukningu bílaumferðar miðað við það sem annars mætti gera ráð fyrir miðað við óbreytta þróun,

[2] Sjá VSÓ Ráðgjöf, 2020.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.11.2026

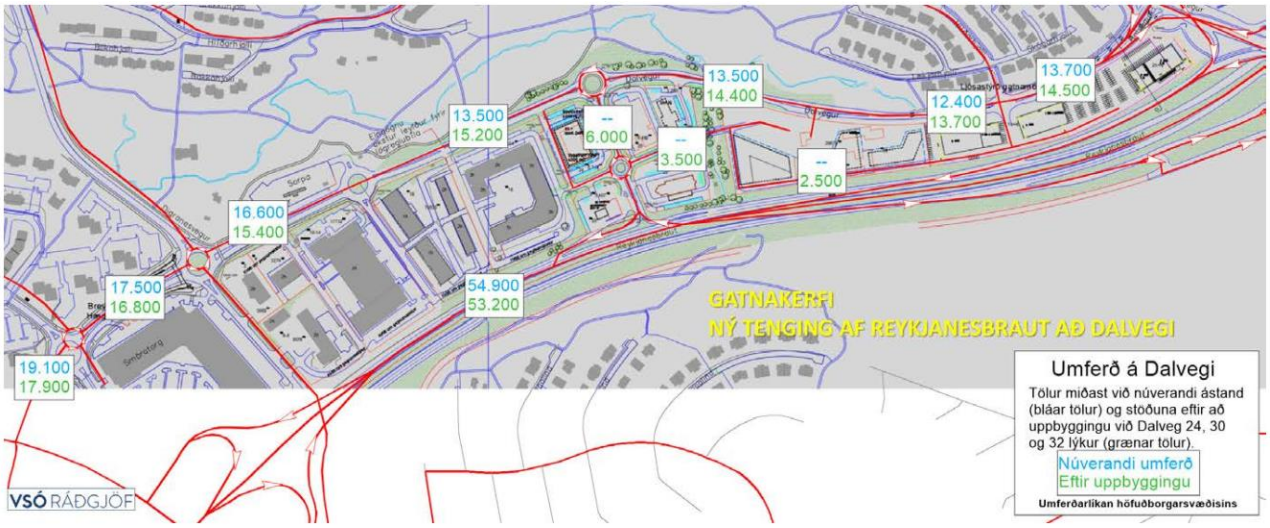
og er markmiðið að hlutdeild almenningssamgangna innan höfuðborgarsvæðisins verði a.m.k. 12% árið 2040 og hlutdeild göngu og hjólreiða í öllum ferðum verði a.m.k. 30% árið 2040 (SSH, 2015).

Miðað við þessi markmið þá er á því svæði sem hér um ræðir gert ráð fyrir að fjöldi bílferða dragist saman um 5-15% frá óbreyttri þróun. Markmið um breytingu ferðavenja byggja á ýmsum þáttum, og þar ber hæst uppbygging Borgarlínu, en einnig þétting byggðar og uppbygging göngu- og hjólastígakerfis.

Umferðartölur sem hér eru settar fram miða því við að markmið um breytingu ferðavenja gangi eftir og að hlutdeild almenningssamgangna aukist í takti við þær áætlanir sem settar hafa verið fram. Út frá þeim forsendum má gera ráð fyrir að umferð sem nemur um 6.500 bílum/sólarhring tengist þessum þremur uppbyggingarreitum (þ.e. Dalvegi 24, 30 og 32) og byggja umferðarreikningar fyrir svæðið á þessum tölum.

Mynd 3 sýnir mun á núverandi umferð og umferðarspá miðað við fulla uppbyggingu. Miðað við umferðarspá er áætluð uppbygging ekki líkleg til að hafa veruleg neikvæð áhrif á umferðarflæði á Dalvegi. Samkvæmt spá mun sólarhringsumferð aukast um 800-1300 bíla á sólarhring á austurhluta svæðis. Umferðarreikningar gefa til kynna að hluti umferðar muni færast af austurhluta Dalvegar yfir á Reykjanesbraut og velja frekar nýja tengingu milli Reykjanesbrautar og Dalvegar sökum þess að sú leið verður orðin greiðfærari. Mun það létta nokkuð á umferð á austasta hluta Dalvegar.

Gjarnan er miðað við að hámarks afkastageta einfaldrar tvístefnugötu sé um 18-20 þús. bílar á sólarhring, og þegar því umferðarmagni er náð megi búast við umtalsverðum umferðartöfum, þ.e. flæði umferðar verður óstöðugt og tafir aukist verulega. Eins og sjá má á mynd 2 er umferð á Dalvegi enn nokkuð frá þessum mörkum, hvort sem horft er á núverandi ástand götunnar eða stöðuna eftir uppbyggingu á reitum við Dalveg. Lögð er áhersla á að umferðarljós á mótum Dalvegar og Hlíðarhjalla séu samstillt ljósum við gatnamót Dalvegar og Nýbýlavegar. Einungis um 230 m eru milli þessara gatnamóta og því mikilvægt að hugað verði að samstillingu ljósa til að flæði umferðar verði sem best.



Mynd 3 Núverandi umferð á Dalvegi og umferðarspá miðað við fulla uppbyggingu. (VSÓ, 2020)

Bent hefur verið á þann möguleika að umferð eftir uppbyggingu verði meiri en gatan anni með góðu móti austasta kafla Dalvegar, næst gatnamótum Breiðholtsbrautar/Nýbýlavegar. Þegar umferðartölur á þessum kafla eru skoðaðar má sjá að núverandi umferð (Dalvegur, austan Hlíðarhjalla) er um 13.700 bílar á sólarhring. Þegar nánar er rýnt í umferðartölurnar sést að um Dalveg til vesturs fóru um 7.700 bílar (60% heildarumferðar) en til austurs fóru um 5.100 bílar (40% heildarumferðar.) Umferðarreikningar sýna að eftir uppbyggingu verður umferð á þessum kafla Dalvegar um 14.500 bílar á sólarhring. Af þessum bílum fara um 7.900 til vesturs (55%) og um 6.600 til austurs (45%). Umferðarreikningar sýna þannig að hlutfall umferðar til vesturs lækkar samanborið við umferð til

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.11.2026

austurs, þ.e. hlutfallslega færri fara þá leiðina. Þetta er bein afleiðing af nýrri tengingu af Reykjanesbraut inn á Dalveg. Sé umferðin hins vegar reiknuð án þessarar nýju tengingar og miðað við óbreytta skiptingu akstursstefna (60% til vesturs og 40% til austurs) á þessum hluta Dalvegar verður umferðin hins vegar 8.700 til vesturs og 5.800 til austurs.

Þær breytingar sem kynntar eru í deiliskipulagi eru í samræmi við þær tillögur sem lagðar voru fram um umferð í Kópavogsdal, á Fífuhvammsvegi og Dalvegi árið 2007 af Vinnustofunni Þverá. Unnið hefur verið eftir þeim tillögum á þessum svæðum og er nú komið að öðrum hluta Dalvegar sem og tengingu meðfram Reykjanesbraut á milli skipulagsreita og tengingu á milli Reykjanesbrautar og Dalvegar.

4.2.2 Framkvæmdatími

Uppbygging á öðrum áfanga Dalvegar, frá Dalvegi 20-32 ásamt hringtorgi, og uppbygging og niðurrif á mannvirkjum innan skipulagsreitanna 20-32 mun eiga sér stað um nokkurra ára skeið og því munu áhrif á framkvæmdatíma dreifast sem því nemur. Hluti uppbyggingar á Dalvegi 32 hefur þegar hafist. Tímabundið rask verður á flæði umferðar um Dalveg á meðan unnið verður að hringtorgi og breikkun Dalvegar. Gera má ráð fyrir að nokkur hluti umferðar leiti á Reykjanesbraut á meðan á þeim framkvæmdum stendur.

Framkvæmdir innan lóða fela í sér uppgröft á efni og jafnvel sprengingar eða fleygun bergs vegna bílakjallara. Umfang þess er þó ekki ljóst á þessu stigi og/eða hvort koma þurfi til þess. Verði það raunin veldur það tímabundnum hávaða og ónæði. Út frá umhverfislegum sjónarmiðum væri gott ef hægt væri að nýta yfirborðsjarðveg í yfirborðsfrágang innan svæðis. Einnig að fara yfir hvort efnið sem komi upp úr grunnum sé þess eðlis að hægt sé að nýta það í aðrar framkvæmdir til þess að lágmarka akstur.

Eins og fram kemur í niðurstöðu Skipulagsstofnunar um matsskyldu breytinga á Dalvegi í Kópavogi[3] er minnt á að niðurrif húsa er leyfisskyld starfsemi skv. 1.mgr. 9.gr. mannvirkjalaga nr. 160/2010 og grein 2.3.1 í byggingarreglugerð nr. 112/2012.

4.3 Umhverfisáhrif

4.3.1 Hávaði

Eins og bent er á í minnisblaði VSÓ um umfang uppbyggingar við Dalveg eru ekki taldar líkur á að aukin umferð og uppbygging komi til með að hafa teljandi áhrif á hljóðvist, enda talið að fyrirhuguð uppbygging á lóðum á Dalvegi 30 og 32 skermi umferðarhávaða frá Reykjanesbraut af og mögulega bæti hljóðvist norðan megin. Sýnt er kort sem gefið var út árið 2017 sem sýnir hljóðstig í 4 m hæð og án uppbyggingar. Í minnisblaðinu er talið að líklegast væri rétt að framkvæma nýja hljóðvistarreikninga sem taki mið af fyrirhugaðri uppbyggingu og hljóðstigi í 2 m hæð.

Af þessu tilefni vann Mannvit hávaðaútreikninga vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar. Þrjú kort fylgja með í viðauka. Eitt sem sýnir hljóðstig skv. núverandi umferð. Annað sem sýnir hljóðstig miðað við uppbygginga við Dalveg og það þriðja sem sýnir muninn.

Kortin eru reiknuð í SoundPLAN 8.0 skv. samnorrænni reikniaðferð. Notast er við hávaðavísinn L_{eq} (jafngildishljóðstig) og er hljóðstig reiknað í 2 m hæð í samræmi við kröfur í reglugerð um hávaða nr. 724/2008.

Áætluð umferð miðast við forsendur settar fram í minnisblaði VSÓ Ráðgjafar (Dalvegur – samgönguskipulag, dags. 27.01.2020). Þar er miðað við að markmið um breytingu ferðavenja gangi eftir og að hlutdeild almenningssamgangna aukist í takti við þær áætlanir sem settar hafa verið fram.

[3] Sjá hér á vef Skipulagsstofnunar:
http://www.skipulag.is/media/attachments/Umhverfismat/937/201211014.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.11.2026

Á því svæði sem hér um ræðir er gert ráð fyrir að fjöldi bílferða dragist saman um 5-15% frá óbreyttri þróun. Gangi þessar áætlanir ekki eftir er því mögulegt að umferð verði allt að 15% meiri en hér er áætlað. Með aukinni umferð hækkar hljóðstig frá umferð einnig, en 15% umferðaukning er ekki afgerandi hvað það varðar. Mætti reikna með að hljóðstig á svæðinu gæti hækkað um 1-2 dB umfram það sem sýnt er í þessum útreikningum.

Í fyrri útreikningum á svæðinu hefur hljóðstig verið reiknað með hávaðavísinum L_{den} og í 4 m hæð. Hávaðavísirinn L_{den} felur í sér aukið vægi fyrir umferð á kvöldin (+5 dB) og á næturnar (+10 dB) og gefur hærra gildi en L_{eq}, að jafnaði um 3-4 dB en getur verið breytilegt eftir dreifingu um ferðar á tíma sólarhringsins. (Kortlagning hávaða skv. tilskipun EU 2002/49/EC - Vegir og götur í Kópavogi, Efla 2017)

Það að notaður sé annar hávaðavísir og ekki síður að hljóðstig er reiknað nær jörð skýrir það að hljóðstig reiknast nokkuð lægra nú en áður á stórum svæðum, m.v. núverandi aðstæður.

Þessir útreikningar sem settir eru fram hér eru reiknaðir á þeim forsendum sem kröfur í reglugerð um hávaða miða við.

Samkvæmt útreikningum þá veldur fyrirhuguð uppbygging á Dalvegi því að hávaði verður í mörgum tilvikum minni en nú er í íbúðarbyggð norðan Dalvegar, sjá kort í viðauka.

4.3.2 Andrúmsloft

Engar loftgæðamælingar hafa farið fram á skipulagssvæðinu. Í tengslum við mat á umhverfisáhrifum tvöföldunar Reykjanesbrautar frá Fífuhvammsvegi að Kaplakrika og mat á umhverfisáhrifum vegna mislægra gatnamóta Reykjanesbrautar og Fífuhvammsvegar og tvöföldunar Reykjanesbrautar frá Nýbýlavegi suður fyrir Fífuhvammsveg, vann Verkfræðistofan Vatnaskil útreikninga á loftmengun í næsta nágrenni. Megin niðurstöður þeirra útreikninga sýndu að styrkur mengunarefna var í öllum tilvikum vel undir þeim viðmiðunarmörkum sem sett eru fram í reglugerðum. Þessi efni eru kolmónoxíð (CO), köfnunarefnisdíoxíð (NO_2), svifryk, blý, brennisteinsdíoxíð og óson[4].

Vegna skipulagsbreytinga við Dalveg 10-14 vann Línuhönnun samantekt um mögulega loftmengun í nærliggjandi íbúðargötum . Í minnisblaðinu er fjallað um tvo mengunarþætti frá umferð sem reynast oft tvísýnastir m.t.t. þess hvort viðmiðunarmörk í reglugerðum séu haldin þ.e. svifryk (PM 10) og köfnunarefnisdíoxíð (NO_2). Í umferðarforsendum minnisblaðsins var gert ráð fyrir grunnumferð 14.000 bíla á sólarhring og ÁDU allt að 16.000 bíla á sólarhring eftir þá skipulagsbreytingu. Báðar tölur eru í raun hærri á þessum stað en gert er ráð fyrir núna.

Af þessum sökum er unnt að horfa til þeirra niðurstaðna sem birtar eru í minnisblaðinu varðandi þær breytingar sem nú eru fyrirhugaðar.

Hvað varðar köfnunarefnisdíoxíð (NO_2) voru dregnar ályktanir út frá loftgæðamælingum í Reykjavík. Samkvæmt niðurstöðu er ekki talið að styrkur NO_2 fari yfir heilsuverndarmörk vegna umferðar á Dalvegi.

Með svifryki er átt við alla loftborna mengun sem kemur í vökvaformi eða föstu formi. Helstu uppsprettur svifryks í þéttbýli eru umferð (slit gatna, útblástur bíla ofl.), byggingaframkvæmdir og uppþyrlun göturyks. Efnasamsetning svifryks byggist á uppsprettu þess, árstíðinni sem sýnið er tekið og hvernig veðurfar hefur verið fyrir sýnatöku, en veðurfar hefur einnig mikil áhrif á styrk svifryks í andrúmsloftinu. Unnar hafa verið rannsóknir á Íslandi á efnasamsetningu svifryks. Stóran hluta má rekja til umferðar eða hálkuvarna (malbik, bremsuborðar, salt og sót 75%-92%) en einnig eru jarðvegsagnir (8%-25%)[5].

Með tilvísun í loftgæðamælingar á Grensásvegi í Reykjavík var dregin sú ályktun að hugsanlega fari sólahringsgildi fyrir svifryk við íbúðarhús næst Dalvegi, við Lækjarhjalla og Skógarhjalla, nokkrum

[4] Sjá Vatnaskil, 2001.
[5] Sjá Umhverfisstofnun, 2019.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.11.2026

sinnum á ári yfir heilsuverndarmörk, en heimilt er að fara yfir þau mörk sjö sinnum á ári. Bent er á að Þar sem veðurfarsaðstæður skipta miklu máli varðandi styrk svifryks væri mjög gagnlegt að mæla loftgæði á umræddu svæði á þeim tímabilum sem líklegast er að styrkur sé mestur þ.e. að vetrarlagi þegar þurrt og kalt er í veðri og vindstyrkur er lítill.

Benda má á að Heilbrigðiseftirlit Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis hefur yfir að ráða færanlegri mælistöð sem mælir loftgæði, en mælistöðin hefur verið staðsett í Dalsmára um nokkurt skeið.

4.3.3 Ásýnd

Ásýnd á þessu svæði mun breytast frá því sem nú er. Í stað svæðis með lágmarks byggð á reitum 30-32 mun byggingamagnið verða mun meira en nú er. Eins og staðan er í dag er landnotkun á reitnum ekki í samræmi við þá nýtingu sem er svæðinu milli Dalvegar og Reykjanesbrautar. Með fyrirhuguðum breytingum næst meiri samfella í ásýnd þessa svæðis. Útsýni frá íbúðarhúsum í Hjallahverfi sem næst eru Dalvegi mun breytast frá því sem nú er. Hús við Lækjarhjalla njóta útsýnis til vesturs yfir Reykjanesbraut og neðra Breiðholt. Trjágróður kemur þó í veg fyrir útsýni úr nokkrum húsum yfir sumarið. Þetta útsýni kemur til með að breytast að einhverju leyti með auknu byggingarmagni tengdu fyrirhugaðri byggð. Þær byggingar verða þó lágreistar og koma ekki til með að hafa skuggamyndandi áhrif á nærliggjandi byggð. Trjágróður á norðurhluta meðfram Dalbraut mun halda sér ásamt því sem nýjum trjám verður bætt við á þeim kafla.Myndir 4-6 gefa til kynna hvernig útlit húsa við Dalveg verður eftir að uppbyggingu er lokið.



Mynd 4 Ásýnd húsnæðis að Dalvegi 30a, b og c eftir uppbyggingu. Horft til norðurs.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.11.2026



Mynd 5 Ásýnd húsnæðis að Dalvegi 32 eftir uppbyggingu.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.11 2026



Mynd 6 Ásýnd húsnæðis að Dalvegi 32 eftir uppbyggingu.

4.3.4 Félagslegt umhverfi.

Skipulagssvæðið er eitt að lykilsvæðum Dalvegarins vegna áforma um tengibraut milli Dalvegar og Reykjanesbrautar. Uppbygging verslunar og þjónustuhúsnæðis að Dalvegi mun styðja við markmið um vistvæna ferðamáta og gefur einnig aukna möguleika á að fólk finni sér vinnu nær heimili sínu. Aukning í atvinnuhúsnæði sem verður á svæðinu mun valda því að íbúðarhverfi Digraness og Smára hafi meira aðdráttarafl sem búsetu og/eða atvinnusvæði, takist vel til við hönnun húsnæðis og umhverfis eins og stefnt er að. Slíkt getur valdið því með tímanum að verðmæti þeirra eigna sem fyrir eru aukist.

Bygging verslunar og þjónustuhúsnæðis á svæðinu mun hafa góð áhrif á félagslegt umhverfi á svæðinu. Þar er einkum horft til betri nýtingar á grunnþjónustu.

Blómleg starfsemi að Dalvegi er lykilþáttur í að íbúðarsvæði Digraness og Smárans þrífist vel og atvinnusvæðið að Dalvegi verði áhugavert fyrir minni og millistór fyrirtæki til atvinnureksturs. Til að tryggja að svæðið hafi jákvæði áhrif þegar horft er til efnahags verður stuðlað að fjölbreytni í gerð og stærð atvinnuhúsa á svæðinu og fjölbreytni í atvinnustarfsemi sem tengist þjónustu og verslun.

4.3.5 Samantekt áhrifa og niðurstöður umhverfismats

Í töflu 2 hér að neðan eru tekin saman helstu umhverfisáhrif uppbyggingar og borin saman við núll kost eða þann kost að viðhalda núverandi ástandi.

Tafla 2 Samantekt og samanburður umhverfisáhrifa.

	Valkostir	
Umhverfisþættir	**Breyting á deiliskipulagi Dalvegar 20-32**	**Óbreytt ástand-núll kostur**
Hávaði	Samkvæmt gefnum umferðarforsendum sýna hávaðaútreikningar að fyrirhuguð uppbygging á Dalvegi getur valdið því að hávaði verður í mörgum tilvikum	Samkvæmt gefnum umferðarforsendum sýna hávaðaútreikningar að hávaði í dag er mörgum tilvikum hærri í íbúðarbyggð norðan Dalvegar en yrði ef farið yrði í uppbyggingu. Skermun nýrra bygginga á

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.11.2026

	Valkostir	
	minni en nú er í íbúðarbyggð norðan Dalvegar eftir breytingar. Skermun nýrra bygginga á umferð um Reykjanesbraut er megin orsakavaldur. Hávaði vegna framkvæmda getur valdið tímabundnu ónæði.	umferð um Reykjanesbraut er megin orsakavaldur.
Vægi áhrifa	Jákvæð-óveruleg áhrif v. umferðarhávaða eftir uppbyggingu Neikvæð-óveruleg áhrif á framkvæmdatíma vegna ónæðis og rasks.	Neikvæð-óveruleg áhrif
Andrúmsloft	Styrkur svifryks í andrúmslofti er sá umhverfisþáttur sem helst veldur neikvæðum áhrifum í borgarumhverfi. Nokkuð stór hluti slíkrar mengunar tengist umferð ökutækja. Með aukinni umferð í kjölfar breytinga er líklegt að styrkur aukist og því væri gagnlegt að mæla loftgæði á umræddu svæði við ákveðin skilyrði.	Styrkur svifryks í andrúmslofti er sá umhverfisþáttur sem helst veldur neikvæðum áhrifum í borgarumhverfi. Nokkuð stór hluti slíkrar mengunar tengist umferð ökutækja. Þó uppbygging verði ekki á skipulagssvæði kemur umferð um Dalveg til með að aukast til framtíðar. Líklegt er að styrkur aukist og því væri gagnlegt að mæla loftgæði á umræddu svæði við ákveðin skilyrði.
Vægi áhrifa	Neikvæð-óveruleg áhrif	Neikvæð-óveruleg áhrif
Ásýnd	Ásýnd svæðisins í heild sinni breytist með uppbyggingu og verður meiri samfella í ásýnd þessa atvinnusvæðis við Dalveg. Útsýni frá íbúðarhúsum í Hjallahverfi sem næst eru Dalvegi mun breytast frá því sem nú er. Nýjar byggingar verða þó lágreistar og koma ekki til með að hafa skuggamyndandi áhrif á nærliggjandi byggð.	Óbreytt ástand þýðir að áfram verður ósamræmi í útliti þessa atvinnusvæðis. Útsýni breytist ekki.
Vægi áhrifa	Jákvæð- óveruleg áhrif	Neikvæð - óveruleg áhrif
Félagslegt umhverfi	Uppbygging verslunar og þjónustuhúsnæðis að Dalvegi mun styðja við markmið um vistvæna ferðamáta og gefur einnig aukna möguleika á að fólk finni sér vinnu nær heimili sínu. Aukning í atvinnuhúsnæði sem verður á svæðinu mun valda því að íbúðarhverfi Digraness og Smára hafi meira aðdráttarafl sem búsetu og/eða atvinnusvæði, takist vel til við hönnun húsnæðis og umhverfis eins og stefnt er að. Slíkt getur valdið því með tímanum að verðmæti þeirra eigna sem fyrir eru aukist.	Uppbygging verslunar- og þjónustu er langt komin og mun áfram styðja við markmið um vistvæna ferðamáta sem og gefa fólki kost á að velja sér vinnu nær heimili. Án uppbyggingar munu þessi tækifæri ekki aukast.
Vægi áhrifa	Jákvæð áhrif	Óveruleg áhrif

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.11.2026

5. Heimildir

Efla, 2017. *Kortlagning hávaða skv. tilskipun EU 2002/49/EC - Vegir og götur í Kópavogi*.

Kopavogur.is, 2020. *Samráðsgátt um innleiðingu heimsmarkmiðana*. Sótt af vef Kópavogsbæjar í febrúar 2020 á þessari slóð: https://www.kopavogur.is/heimsmarkmidin#heimsmarkmidin-i-kopavogi

Kópavogur, 2014. *Aðalskipulag Kópavogs 2012-2024*. Unnið af Umhverfissviði Kópavogsbæjar og Landmótun sf. Kópavogsbær.

Línuhönnun, 2005. *Minnisblað um hljóðvist og loftgæði í tengslum við breytingu á deiliskipulagi við Dalveg 10-14*. Unnið fyrir Kópavogsbæ.

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 2015. *Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040*. SSH, Kópavogi.

Skipulagsstofnun, 2005. *Leiðbeiningar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa*. Skipulagsstofnun, Reykjavík.

Skipulagsstofnun, 2020. *Ákvörðun um matsskyldu breytinga á Dalvegi, Kópavogi frá árinu 2013*. Sótt á vef Skipulagsstofnunar í febrúar 2020 á þessari slóð: http://www.skipulag.is/media/attachments/Umhverfismat/937/201211014.pdf

Umhverfisstofnun, 2019. *Loftgæði á Íslandi. Umhverfisvísar, vöktun og uppsprettur*. Umhverfisstofnun, Reykjavík.

Vinnustofan Þverá, 2007. *Umferð í Kópavogsdal, á Fífuhvammsvegi og Dalvegi*. Unnið fyrir Bæjarskipulag Kópavogs.

Vatnaskil, 2001. *Tvöföldun Reykjanesbrautar frá Fífuhvammsvegi að Kaplakrika – útreikningar á loftmengun*. Unnið fyrir Verkfræðistofuna Hnit.

VSÓ Ráðgjöf, 2020. *Dalvegur-samgönguskipulag. Umfang uppbyggingar við Dalveg*. Minnisblað til Kópavogsbæjar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.11.2026