Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Á svæðinu eru lagnir í eigu Mílu. Við óskum eftir að haft verði samráð við okkur þegar til framkvæmda kemur.

Höfundur: Bragi Már Bragason

Sent inn þann: 13.11.2025 , **Fyrir hönd:** Míla

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Skipulagsstofnun bendir á að það er ekki lögbundið hlutverk stofnunarinnar að gefa umsögn um tillögur að deiliskipulagi á kynningartíma og telur því ekki tilefni til að gefa almenna umsögn um tillöguna á þessu stigi máls.

Höfundur: Íris Hlíðkvist Bjarnadóttir

Sent inn þann: 13.11.2025 , **Fyrir hönd:** Skipulagsstofnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Fiskistofa sér ekki tilefni til þess að veita umsögn í málinu þar sem lax- og silungsveiðihagsmunir eru takmarkaðir á framkvæmdasvæðinu. Fiskistofa áskilur sér þó rétt til þess að veita umsögn á síðari stigum málsins ef framkvæmdin skyldi hafa áhrif á fiskigengd , afkomu fiskstofna, aðstæður til veiði eða lífríki vatnsins að öðru leyti.

Höfundur: Hera Katrín Aradóttir

Sent inn þann: 25.11.2025 , **Fyrir hönd:** Fiskistofa

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Með tilkomu Fossvogsbrúar styttist leið fótgangandi og hjólreiðamanna frá Kópavogi, Garðabæ, og Hafnarfirði niður í miðbæ Reykjavíkur talsvert. Eiga Kársnesingar því von á að umferð þessara hópa um nesið aukist mikið. Finna þarf lausn þannig að allir geti komist leiðar sinnar á öruggan og ánægjulegan hátt.

Fyrir liggja fimm tillögur. Þrjár þeirra snúa að því að aðgreina gangandi og hjólandi vegfarendur á Kársnesstíg, og tvær að því að beina hjólreiðafólki inn á íbúðargötur á Kársnesinu.

Eins og kemur fram í umsögn Urbana og Pláss og í umferðaröryggismati þá er líklegt að alveg sama hvaða innviði við búum til inni í íbúðargötunum þá muni hjólreiðafólk frekar velja Kársnesstíg. Kársnesstígur er falleg, róleg, og örugg leið á jafnsléttu sem leiðir þig beint að Bakkabraut og þaðan að Fossvogsbrúnni. Stígurinn er nú þegar sæmilega breiður, og hefur aðskilinn hjólastíg á köflum.

Hjólreiðafólk velur auðveldustu og þægilegustu leið sem kostur er á, rétt eins og aðrir vegfarendur. Ef við gefum þeim val milli Kársnesstígs í núverandi mynd, eða að fara upp og niður brekkurnar inn í hverfið þar sem það þarf að fara yfir slatta af gatnamótum og passa sig á innkeyrslum alla leiðina, þá mun fólk velja Kársnesstíg. Því tel ég best að setja áherslu á að gera Kársnesstíg sem allra öruggastan fyrir alla vegfarendur.

Af þeim tillögum sem snúa að Kársnesstíg þá tek ég undir með Urbana og Pláss og umferðaröryggismatinu að það er langbest að fara leið tvö og tvöfalda bara stíginn á landi alla leiðina. Mér þykir ekki sniðugt að klára ekki að tvöfalda stíginn alla leið eins og í leið 5, og ef það er ekki vilji til þess að viðhalda göngubrú og sinna vetrarþjónustu vel þá er leið eitt ekki sniðug.

Heilt yfir líst mér bara afskaplega vel á þessa tillögu þar sem öruggasti valkosturinn fyrir alla vegfarendur hefur verið valinn. Mér finnst Kópavogsbær líka almennt standa sig mjög vel þessa dagana í að byggja flotta, nútímalega og örugga innviði fyrir alla ferðamáta. Hlakka til að sjá hvernig þetta fer á næstu árum.

Höfundur: Baldur Fróði Briem

Sent inn þann: 02.12.2025

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Þeir sem þekkja stíginn eins og hann er í dag vita að á stormasömum dögum þegar stórstreymt er þá flæðir yfir stíginn, sérstaklega á svæðum þar sem hús nálægt flæðamálinu eru með rennur niður í sjó. Á öðrum stöðum hefur sjógangurinn skolað smágrjóti undan hleðslunni meðfram sjónum og urðin þaðan hefur færst út í sjó. Þetta þýðir að stóru steinarnir hafa sumir færst til og oltið út í sjóinn og liggja ofan á urðinni sem sjórinn mokaði undan hleðslunni. Þessi bygging var því ekki nægilega vel hönnuð til þess að standast sjóganginn eins og hann er.

Ég óttast að í fyrirhugaðri framkvæmd verði stígurinn því hækkaður, grjótgarðurinn endurbyggður og á sama tíma færður lengra út. Ef sama fyrirkomulag er notað (fíngerður grjótmulningur undir grjóthleðslunni) mun efnið áfram að renna undan stígnum og útkoman er einfaldlega enn meiri uppfylling upp í þegar brothætt vistkerfi. Við höfum séð á norðanverðu Kársnesinu að þó svo að grjótgarðurinn sé brattur ofan í sjó, er varla ökladýpi upp við hann á stórstreymis fjöru. Við byggingu þessara grjótgarða er miklu efni er mokað út í sjóinn, sem sekkur síðan í setið þar undir og vogurinn grinnkar mikið. Þessi breyting er ekki augljós frá landi, en hefur mikil áhrif á allt streymi í sjónum. Þar fyrir utan er stórgrýtis brimgarður ekki "strandsvæði". Steinarnir eru hvassir og ójafnir og þangið sem sest á þá gerir þá mjög sleipa. Með því að byggja grjótgarð á þennan hátt er því verið að girða aðkomendur frá sjónum. Þetta er því ekki lengur náttúruperla nema í sama heimi og Fannborgin er frumskógur.

Það er því mikilvægt að fá með hönnun verkefnisins nákvæma lýsingu á hvernig á að styrkja manngerða hluta strandlínunnar án þess að hella rúmkílómetra af múrbroti og möl í voginn. Það er nauðsynlegt að fá skýrt út hversu mikið stígurinn á að hækka og hvort að fórna eigi náttúrunni enn og aftur, eða taka landnám af einkalóðum sem liggja upp við stíginn. Annað hvort þarf að gera ef það á að leggja tvöfaldan stíg á annan veg en með tússpenna á blaði.
Ef grjótgarður er byggður þarf að útbúa aðgengilega stíga/rennur niður í sjó sem hægt er að ganga um niður að flæðarmálinu. Á varptímanum mætti loka þessum aðgengipunktum.
Þessar breytingar á landslaginu og áhrif breytinganna á vistkerfið þarf að gera grein fyrir í umhverfismatinu. Í umhverfismatinu þarf líka að gera líkan fyrir hvernig vogurinn mun breytast á næstu 15-20 árum og hvaða áhrif breytingar á fláa við strandlínuna hafa á innflæði- og útflæðisstrauma í voginn.

Höfundur: Þorsteinn Aðalsteinsson

Sent inn þann: 02.12.2025

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Minjastofnun Íslands veitir almennt ekki umsagnir um skipulagsmál sem eru í kynningu á vinnslustigi. Stofnunin áskilur sér rétt til að gera athugasemdir og/eða koma með ábendingar þegar skipulagstillagan verður auglýst. Nánari upplýsingar og ráðgjöf veitir undirrituð. Ef sveitarfélagið hefur athugasemd við afgreiðslu stofnunarinnar er hægt að koma því á framfæri með því að senda erindi á undirritaða.

Virðingarfyllst,
Henny Hafsteinsdóttir
Minjavörður Reykjavíkur og nágrennis

Höfundur: Henný Helga Hafsteinsdóttir

Sent inn þann: 03.12.2025 , **Fyrir hönd:** Minjastofnun Íslands

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Fyrst ber að nefna að það er mjög jákvætt að Kópavogsbær stefni með tillögunni að því að skapa góða tengingu milli fyrirhugaðrar brúar yfir Fossvog á móts við Reykjavíkurflugvöll og yfir að Kópavogstúni sem tengist meginleiðinni að sveitarfélögunum fyrir sunnan Kópavog sem og Kópavogsdalnum og eystri byggðum Kópavogs.

Tilkoma brúarinnar mun vafalítið fjölga því fólki sem ferðast hjólandi frá Reykjavík yfir voginn til að njóta náttúrunnar sem er á Kársnesi og Kópavogsdalnum, ekkert síður en hún mun auðvelda fólki sem stundar t.d. samgönguhjólreiðar frá syðri byggðum höfuðborgarsvæðisins að komast í miðbæ og vesturhluta Reykjavíkur þar sem marga af fjölmennustu vinnustöðum höfuðborgarinnar er að finna. Sú staðreynd að brúin styttir leið hjólandi fólks frá vestanverðu Kársnesi annars vegar að vesturhluta Reykjavíkur og Seltjarnarnesi hins vegar um rúma 4 kílómetra og þar með 10-15 mínútur skiptir einnig verulegu máli fyrir fólk sem hjólar þessa leið til og frá vinnu eða skóla.

Sú tillaga að leið sem hér er fjallað um eykur til muna umferðaröryggi hjólandi vegfarenda, samanborið við aðra kosti sem til umfjöllunar hafa verið, en er um leið miklum mun greiðfærari en núverandi leið, sem liggur þvert yfir Kársnes um Kópavogsásinn. Núverandi leið þverar einnig ýmsar götur og gatnamót á leiðinni, stundum á mjög óhentugum stöðum. Til dæmis er blöndun hjólandi og akandi umferðar um brekkuna á Ásbraut ákaflega óheppileg og leið hjólandi umferðar um gatnamót Sæbólsbrautar og Kársnesbrautar hefur alltaf verið frekar óþjál vegna þrengsla við gatnamótin nærri afrein frá Kringlumýrarbraut.

Stígurinn meðfram strandlengjunni er einnig vel í takt við aðrar slíkar framkvæmdir í öðrum sveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins og með lagningu hans er komist a.m.k. einu stóru og mikilvægu skrefi nær því að það verði hjólafært um næstum alla strandlengju höfuðborgarsvæðisins frá Köldukvísl við Leirvog í Mosfellsbæ í norðri að Straumsvík við Hafnarfjörð í suðri, alls um 60 kílómetra leið. Þetta er mikilvægt vegna þess að hjólaleiðir um strandsvæði sem eru án þverana við umferðarþungar götur og vegi hvetja fleiri til að nýta reiðhjól, hvort sem er til skemmtunar eða samgangna.

Leiðin um sunnanvert Kársnes er mjög mikilvæg fyrir hjólandi umferð af ýmsum ástæðum. Ekki bara vegna þess að með því að hjóla um strandlengju Kársness kemst fólk hjá því að klifra yfir rúmlega 30 metra háan Kópavogsásinn heldur einnig og ekkert síður vegna þess að margt fólk hjólar þessa leið sér til ánægju. Það mun því alltaf, óháð því hvar meginsamgönguæð hjólandi fólks verður lögð um Kársnesið, verða einhver fjöldi hjólandi fólks sem fer um strandlengjuna því margir náttúruunnendur nota reiðhjól til að komast þangað sem fallega náttúru er að finna. Auk þess sýna kannanir að það er fleira fólki hvatning til að nýta virka samgöngumáta til vinnu eða skóla, ef hentugasta og öruggasta leiðin liggur um náttúruvæn svæði frekar en í kanti gatna og vega með miklum umferðarþunga.

Ýmsar aðrar leiðir hafa verið skoðaðar í þessu samhengi og þess vegna er ástæða til að nefna nokkur atriði sem gera þessa tillögu ákjósanlegri og öruggari fyrir hjólandi umferð umfram aðrar.
- Þessi leið þverar engar götur og fer ekki um nein umferðarmikil hringtorg eða gatnamót. Þetta er mikilvægt þar sem blöndun hjólandi og akandi umferðar skapar alltaf hættu, sérstaklega þegar ökumenn fá jafn litla fræðslu um samspilið við óvarða vegfarendur og raunin er hér á landi.
- Þessi leið hvetur fólk til að nýta frekar umhverfisvæna samgöngumáta af því hún býður upp á ánægjulegt umhverfi, líka fyrir þau sem fara daglega um svæðið á leið til og frá vinnu eða skóla. Það er ekkert náttúrulögmál að þannig umferð sé hröð eða hættuleg.
- Með góðri hönnun og vel aðskildum stígum er auðvelt að skapa öruggar þveranir fyrir gangandi umferð, til dæmis til að tryggja að gangandi vegfarendur og hjólandi börn komist að þeim göngustíg sem fyrirhugaður er nær ströndinni. Gott dæmi um vel heppnaðar þveranir má finna við Ægissíðu í Reykjavík, en líka í Fossvogsdalnum milli Reykjavíkur og Kópavogs, þar sem stór hluti allrar umferðar á milli eystri og vestari hluta höfuðborgarinnar fer um svæði með mörg íþróttamannvirki og skóla, en slys vegna árekstra hjólandi og gangandi eru samt mjög fátíð.
- Með því að leiða hjólandi fólk á leið um Kársnesið í vesturátt ekki upp Urðarbraut og meðfram Borgarholtsbraut, er komist hjá þverunum yfir a.m.k. 11 götur, nærri 50 innkeyrslur og a.m.k. 4 göngustíga, auk þess að ekki þarf að leiða hjólandi fólk gegnum hringtorg og gatnamót á leiðinni.
- Leiðin upp Urðarbraut og meðfram Borgarholtsbraut myndi senda hjólandi fólk í klifur upp stóran hluta þeirrar hæðar sem núverandi leið yfir Kópavogsásinn krefst. Af þeirri ástæðu myndi margt fólk eflaust velja að hjóla frekar um útivistarstíga nærri fjörunni, frekar en nota sérstaklega byggðan hjólastíg sem liggur í gegnum umferðarþyngra svæði, sama hversu öruggur hann verður.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Reiðhjólabændur fagna þessari tillögu og því útliti sem er fyrir að hjólandi umferð fái að flæða óhindruð meðfram strandlengju höfuðborgarsvæðisins um Kársnesið, eins og hún gerir stærstan hluta leiðarinnar frá Mosfellsbæ í norðri að Straumsvík í suðri.

f.h. Reiðhjólabænda,

Birgir Birgisson
Formaður

Höfundur: Birgir Fannar Birgisson

Sent inn þann: 03.12.2025

Viðhengi:

7.1.Mál 1514_2025_Umsögn_Reiðhjólabænda.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Kópavogsbær

b/t Skipulagssvið

UMSÖGN um mál nr. 1514/2025

Nýlega voru birt á skipulagsgátt gögn um tillögu vegna máls 1514, „Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi“ og óskað umsagna um tillöguna. Hér á eftir fer umsögn Reiðhjólabænda, en félagið er stærsta grasrótarhreyfing hjólandi fólks á Íslandi með yfir 10.000 meðlimi í Facebook hóp og nokkur hundruð meðlimi sem hafa valið að skrá sig og greiða árgjald í félagið.

Fyrst ber að nefna að það er mjög jákvætt að Kópavogsbær stefni með tillögunni að því að skapa góða tengingu milli fyrirhugaðrar brúar yfir Fossvog á móts við Reykjavíkurflugvöll og yfir að Kópavogstúni sem tengist meginleiðinni að sveitarfélögunum fyrir sunnan Kópavog sem og Kópavogsdalnum og eystri byggðum Kópavogs.

Tilkoma brúarinnar mun vafalítið fjölga því fólki sem ferðast hjólandi frá Reykjavík yfir voginn til að njóta náttúrunnar sem er á Kársnesi og Kópavogsdalnum, ekkert síður en hún mun auðvelda fólki sem stundar t.d. samgönguhjólreiðar frá syðri byggðum höfuðborgarsvæðisins að komast í miðbæ og vesturhluta Reykjavíkur þar sem marga af fjölmennustu vinnustöðum höfuðborgarinnar er að finna.

Sú staðreynd að brúin styttir leið hjólandi fólks frá vestanverðu Kársnesi annars vegar að vesturhluta Reykjavíkur og Seltjarnarnesi hins vegar um rúma 4 kílómetra og þar með 10-15 mínútur skiptir einnig verulegu máli fyrir fólk sem hjólar þessa leið til og frá vinnu eða skóla.

Sú tillaga að leið sem hér er fjallað um eykur til muna umferðaröryggi hjólandi vegfarenda, samanborið við aðra kosti sem til umfjöllunar hafa verið, en er um leið miklum mun greiðfærari en núverandi leið, sem liggur þvert yfir Kársnes um Kópavogsásinn, núverandi leið þverar ýmsar götur og gatnamót á leiðinni, stundum á mjög óhentugum stöðum. Til dæmis er blöndun hjólandi og akandi umferðar um

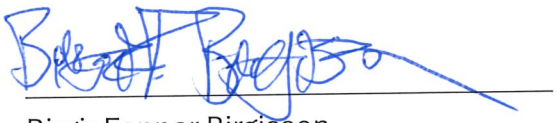
Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

- Með því að leiða hjólandi fólk á leið um Kársnesið í vesturátt ekki upp Urðarbraut og meðfram Borgarholtsbraut, er komist hjá þverunum yfir a.m.k. 11 götur, nærri 50 innkeyrslur og a.m.k. 4 göngustíga, auk þess að ekki þarf að leiða hjólandi fólk gegnum hringtorg og gatnamót á leiðinni.

- Leiðin upp Urðarbraut og meðfram Borgarholtsbraut myndi senda hjólandi fólk í klifur upp stóran hluta þeirrar hæðar sem núverandi leið yfir Kópavogsásinn krefst. Af þeirri ástæðu myndi margt fólk eflaust velja að hjóla frekar um útivistarstíga nærri fjörunni, frekar en nota sérstaklega byggðan hjólastíg sem liggur í gegnum umferðarþyngra svæði, sama hversu öruggur hann verður.

Reiðhjólabændur fagna þessari tillögu og því útliti sem er fyrir að hjólandi umferð fái að flæða óhindruð meðfram strandlengju höfuðborgarsvæðisins um Kársnesið, eins og hún gerir stærstan hluta leiðarinnar frá Mosfellsbæ í norðri að Straumsvík í suðri.

f.h. Reiðhjólabænda



Birgir Fannar Birgisson

Formaður Reiðhjólabænda

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Andmæli vegna tillögu um hjólreiðastíg á sunnanverðu Kársnesi – mál nr. 2025/1514
Ég, íbúi að Sunnubraut, geri hér formleg andmæli við fyrirhugaða lagningu aðal-hjólreiðastígs beint neðan við húsalóðir við Sunnubraut. Tillagan hefur veruleg og neikvæð grenndaráhrif sem ganga gegn markmiðum skipulagslaga um að tryggja íbúum heilnæmt, öruggt og vistvænt umhverfi.

1. Umtalsverð skerðing á búsetugæðum
Svæðið fyrir neðan Sunnubraut er í dag nátengt útivisti, ró og aðgengi að fjörunni. Með því að gera stíginn að aðal-hjólreiðaleið með aukinni umferð verður:
- umferðarálag, hraði og ónæði rétt undir gluggum fjölskylduhúsa,
- náttúruleg notkun fjörunnar fyrir íbúa verður verulega skert,
- ró og friðsæld hverfisins skert á þann hátt að gengur gegn 1. gr. skipulagslaga um gæði byggðar og lífsgæði íbúa.

Engin mótvægisaðgerð eða útfærsla er lögð fram sem bætir íbúum upp þessar skerðingar.

2. Öryggi barna og almennings ekki tryggt
Á fyrirliggjandi gögnum er ekki gerð fullnægjandi greining á öryggi barna eða gangandi vegfarenda þrátt fyrir að:
- stígurinn liggi um svæði þar sem börn leika sér daglega,
- fyrir liggi reynsla af núverandi hjólreiðastíg þar sem hraðatakmörk eru ekki virt,
- 25 km/klst hámarkshraði sé enn langt yfir því sem talið er öruggt á svæði þar sem börn geta hlaupið út á stíg.

Skipulags- og byggingarlög gera skýlausa kröfu um að í skipulagi sé tekið tillit til öryggis og að ekki sé búin til óþarfa hætta. Hér vantar slíkt mat og því er ekki hægt að samþykkja framkvæmdina í núverandi mynd. Eftirá-lausnir þar sem reynt er að bregðast við áður skapaðri hættu eru ekki ásættanlegar.

3. Skortur á mati á umferðar- og hljóðvistarálagi
Engin heildstæð greining fylgir um:
- vænta hjólreiðaumferð eftir að stígur verður gerður að aðalstíg,
- viðbótarhávaða, ljósamengun og sjónræn áhrif á hús næst stígnum,
- áhrif á næturfrið íbúa.

Þetta er ósamræmanlegt 12. gr. skipulagslaga um vandaðan undirbúning og fullnægjandi rannsókn mála.

4. Skertur nýtanleiki fjöru og útivistarsvæðis
Fjaran er í dag notuð sem útivistarsvæði íbúa Sunnubrautar og nærliggjandi gatna á Kársnesi. Með aukinni og hraðri hjólreiðaumferð verður:
- aðgengi barna að fjörunni hættulegt og í raun ónothæft,
- svæði sem í dag þjónar sem kyrrlát útivistarsvæði umbreytt í samgönguleið nærliggjandi sveitafélaga
- gönguleið íbúa svæðisins fyrir verulegum neikvæðum áhrifum og mögulega ónothæft sem ánægjulegt útivistarsvæði

Þetta gengur gegn markmiðum sveitarfélagsins um að vernda og efla strand- og útivistarsvæði.

5. Skortur á raunhæfum valkostagreiningum
Í gögnum málsins vantar samanburð við aðra möguleika, m.a.:
- að leiða aðal-hjólreiðastíg á öruggari leið fjær íbúagötum,
- að halda svæðinu sem göngu- og viststíg með lágmarks hjólreiðaumferð,
- að stýra umferð á aðalstíg sem þegar er til staðar norðar eða samhliða aðalgötum, þar sem öryggi barna og árekstrarhætta eru minni.

Meðalhófsreglan í stjórnsýslurétti krefst þess að valin sé sú útfærsla sem raskar hagsmunum fjárhags- og öryggissjónarmiða minnst. Þessi tillaga stenst það ekki.

Niðurstaða – óskað eftir því að framkvæmd verði stöðvuð eða endurskoðuð
Með vísan til framangreinds óska ég eftir:

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

að sú tillaga sem nú liggur fyrir verði felld niður eða endurskoðuð frá grunni,
að öryggis- og umhverfismat verði framkvæmt áður en málið heldur áfram,
að kannaðir verði valkostir sem tryggja öryggi barna og varðveita lífsgæði, frið og útivistarsvæði sem íbúar Kársness nýta daglega.

Höfundur: Ívar Örn Lárusson

Sent inn þann: 08.12.2025

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Skipulagsnefnd Garðabæjar hefur engar ábendingar fram að færa við forkynnta tillögu.

Höfundur: Anna María Guðmundsdóttir

Sent inn þann: 12.12.2025 , **Fyrir hönd:** Garðabær

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Höfundur: Helena Stefánsdóttir

Sent inn þann: 12.12.2025 , **Fyrir hönd:** Reykjavíkurborg

Viðhengi:

10.1.Svarbréf frá afgreiðslufundi skipulagsfulltrúa Reykjavíkur - Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi.pdf

10.2.Umsögn skipulagsfulltrúa Reykjavíkur - Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Kópavogsbær
Digranesvegi 1
200 Kópavogi

Reykjavík, 11. desember 2025
USK25110230

Hér með sendist útskrift úr fundargerð afgreiðslufundar skipulagsfulltrúa frá 9.12.2025 varðandi eftirfarandi mál:

Kópavogur - Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi - Nýtt deiliskipulag - Umsagnarbeiðni

Lögð fram umsagnarbeiðni Kópavogsbæjar, dags. 13. nóvember 2025, þar sem óskað er eftir umsögn um tillögu á vinnslustigi, skipulags- og skýringaruppdrættir, dags. 31. október 2025, að nýju deiliskipulagi Kársnesstígs. Viðfangsefni deiliskipulagsins eru endurbætur á Kársnesstíg á sunnanverðu Kársnesi með áherslu á að bæta aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Í því samhengi er lagt til að komið verði fyrir aðgreindum hjólastíg sem stuðlar að skýrari aðgreiningu ferðamáta og eykur öryggi allra vegfarenda. Skipulagssvæðið nær yfir Kársnesstíg og nærliggjandi svæði á milli Bakkabrautar 2 og Urðarbrautar. Einnig er lagt fram valkostagreining fyrir göngu- og hjólastíg um sunnanvert Kársnes, dags. 5. desember 2022, umferðaröryggismat, dags. í janúar 2023, rýni á valkostum fyrir endurbótum á útivistarstíg um sunnanvert Kársnes, dags. í apríl 2025, minnisblað ReSource um áhrif breikkunar útivistarstígs, dags. 30. apríl 2025, og drög að umhverfismatsskýrslu, dags 29. október 2025. Einnig er lögð fram umsögn skipulagsfulltrúa, dags. 9. desember 2025.

Umsögn skipulagsfulltrúa, dags. 9. desember 2025, samþykkt.

F.h. skipulagsfulltrúa
Margrét Þorvaldsdóttir

Fylgiskjal: umsögn skipulagsfulltrúa, dags. 9. desember 2025.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Reykjavík

Reykjavík, 09. desember 2025
USK25110230

Varðar: Nýtt deiliskipulag Kársnesstígs í Kópavogi – tillaga að vinnslustigi

Lögð fram umsagnarbeiðni Kópavogsbæjar, dags. 13. nóvember 2025, þar sem óskað er eftir umsögn um tillögu á vinnslustigi, skipulags- og skýringaruppdrættir, dags. 31. október 2025, að nýju deiliskipulagi Kársnesstígs. Viðfangsefni deiliskipulagsins eru endurbætur á Kársnesstíg á sunnanverðu Kársnesi með áherslu á að bæta aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda.

Í því samhengi er lagt til að komið verði fyrir aðgreindum hjólastíg sem stuðlar að skýrari aðgreiningu ferðamáta og eykur öryggi allra vegfarenda. Skipulagssvæðið nær yfir Kársnesstíg og nærliggjandi svæði á milli Bakkabrautar 2 og Urðarbrautar.

Einnig er lagt fram valkostagreining fyrir göngu- og hjólastíg um sunnanvert Kársnes, dags. 5. desember 2022, umferðaröryggismat, dags. í janúar 2023, rýni á valkostum fyrir endurbótum á útivistarstíg um sunnanvert Kársnes, dags. í apríl 2025, minnisblað ReSource um áhrif breikkunar útivistarstígs, dags. 30. apríl 2025, og drög að umhverfismatsskýrslu, dags 29. október 2025.

Stofnstígakerfi höfuðborgarsvæðisins
Kársnesstígur er hluti af stofnstígakerfi höfuðborgarsvæðisins, og gegna stofnleiðir fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur lykilhlutverki í samgöngukerfinu þar sem þær tryggja samfellu, öryggi og skilvirkni milli sveitarfélaga.

Stofnstígar eru mikilvægur þáttur í að ná sameiginlegum markmiðum um aukna hlutdeild vistvænna ferðamáta, bætt umhverfisgæði og minni bílaumferð á höfuðborgarsvæðinu. Jafnframt gegna þeir mikilvægu hlutverki í tengingu innviða sveitarfélaga sem og íbúa- og atvinnusvæða.

Skilgreining og uppbygging stofnstígakerfisins er hluti af samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins, og fær stofnleiðin um Kársnes aukið vægi með tilkomu Fossvogsbrúar.

Með fyrirhugaðri uppbyggingu stofnleiðar og bættum tengingum um Kársnes og áfram yfir í Vatnsmýrina með nýrri brú myndast jafnframt hvati fyrir íbúa sveitarfélaga sunnan Kópavogs (Garðabæjar og Hafnarfjarðar) til að velja vistvænni ferðamáta.

Skilvirkni stofnleiða og samráð
Árangur og skilvirkni þessara stofnleiða ræðst af góðu og samræmdu samstarfi milli sveitarfélaga, þar sem skipulag og framkvæmd þurfa að mynda heildstætt kerfi óháð stjórnsýslumörkum. Samráð, samhæfing og sameiginleg sýn skipta þar sköpum.

Í því samhengi fagnar Reykjavíkurborg framlagðri tillögu að deiliskipulagi fyrir Kársnes, sem styrkir stoðir svæðisins sem hluta af stofnleið fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur með skýrri sýn á eflingu tenginga og gæðum hjólastígakerfisins á svæðinu í heild.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Reykjavík

Með því að innleiða skipulag sem gerir ráð fyrir skilvirkum, hagkvæmum og öruggum tengingum — fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur — stuðlar fyrirhugað deiliskipulag að samþættri þróun svæðisins, bæði í Reykjavík og Kópavogi.

f.h. skipulagsfulltrúa Reykjavíkur
Þórður Már Sigfússon,
skipulagsfræðingur SFFÍ og verkefnastjóri.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Reykjavík

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Veitur hafa farið yfir tillöguna og vilja benda á að háspennulögn rafmagns liggur frá Bakkabraut 2 að Þingholtsbraut 58. Mikilvægt er að framkvæmdaaðilar kynni sér reglur og leiðbeiningar um vinnu í nágrenni við háspennustrengi á heimasíðu Veitna: https://eu-assets.contentstack.com/v3/assets/blt5bf0023ca96cf071/blt7041fafcefe11787/6746e4753d9773a576c63f13/LBV-201_Jar%C3%B0vinna_n%C3%A1l%C3%A6gt_132kV_33kV_a%C3%B0veitustrengjum_og_11kV_h%C3%A1spennustrengjum_Veitna_27112024.pdf

Höfundur: Helga Rún Guðmundsdóttir

Sent inn þann: 12.12.2025 , **Fyrir hönd:** Veitur

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Það mun leiða til umtalsverðrar skerðingar á lífsgæðum íbúa á Kársnesi ef Kópavogsbær ræðst í að opna sérstaka hjólaumferðaræð samhliða Kársnessstíg, sem liggur meðfram einu kyrrlátasta, eftirsóttasta og verðmætasta búsetu- og útivistarsvæði bæjarins. Undirritaður lýsir yfir eindreginni andstöðu við slíka framkvæmd og hvetur bæjaryfirvöld til að endurskoða fyrirhugaðar breytingar með öryggi, lífsgæði og hagsmuni íbúa Kársness að leiðarljósi.

Kársnessstígur gegnir lykilhlutverki í daglegu lífi flestra íbúa svæðisins og er á margan hátt miðpunktur útivistar á Kársnesi. Stígurinn er nýttur daglega af fjölbreyttum hópi fólks, þar á meðal eldri borgurum, skokkurum, barnafjölskyldum og einstaklingum á göngu með hunda sína. Að mati undirritaðs myndi sérstakur hjólastígur samhliða Kársnessstíg skapa óásættanlega aukna hættu fyrir gangandi vegfarendur og rýra verulega upplifun og öryggi á svæðinu (sjá m.a. valkost 2 hjá Úrbana + Pláss sem mælt er með).

Í fjölmörgum öðrum löndum er nú markvisst unnið að því að aðskilja hraða umferð rafhjóla og keppnishjóla frá göngu- og útivistarsvæðum. Almennt er slíkri hjólaumferð ekki heimilað að fara um göngustíga. Með rafvæðingu hjóla hefur eðli hjólaumferðar breyst verulega og á hún nú fremur heima á umferðargötum með skýrum merkingum og viðeigandi aðlögunum. Slík lausn væri að mati undirritaðs bæði raunhæf og tiltölulega einföld í framkvæmd á Kópavogsbraut og þar ætti nútíma hjólaumferð í gegnum Kársness að fara um.

Höfundur: Hermann Ottósson

Sent inn þann: 05.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Við íbúar á Sunnubraut 54 fögnum því að unnið sé að því að bæta Kársnesstíg sem mun verða hverfinu til sóma og svara þörf fyrir vaxandi umferð gangandi og hjólandi.
Okkur langar að koma með eftirfarandi athugasemdir og tillögu.
Við fyrstu sýn er auðvelt að taka undir efasemdir hjólreiðamanna um að ekki sé hægt að þjóna tilgangi allra með Kársnesstíg sunnanmegin. Alla vega telja þeir sem stunda hraðhjólreiðar að þeir eigi ekki heima í umferð sem á að vera tempruð og hjólreiðafólk og gangandi taki fullt tillit til hvors annars. Mikið er um að gangandi og þá fyrst og fremst börn komi hvaðan af úr hverfinu, krossi stíginn til að komast í fjöruna eða einfaldlega noti stíginn sem leiksvæði. Við vitum að oft hefur legið við óhöppum og ugglaust hefur eitthvað gerst.
Hraðhjólreiðar verða einfaldlega eins og ítrekað hefur verið bent á og allir skynsamir hjólahópar gera; fara eftir Kópavogsbraut eða Borgarholtsbraut.
Í okkar huga er alveg ljóst að 25 km/klst hámarkshraði er alveg óásættanleg niðurstaða og stuðlar auðvitað að meiri hraða.

Það er eitt mikilvægasta atriði við endurgerð stígsins að öryggi sé haft í hávegum.

Sem leiðir okkur að einu miklivægu atriði sem stingur í stúf þegar tillögur eru skoðaðar. Nefnilega að skera stíginn í sundur rétt við Sunnubraut 47 og leiða hjólreiðastíginn í gegnum gróið svæði og trélund (sem þarf að víkja) og upp á Sunnubraut á móts við no 52. Þar virðist hjólreiðastígurinn eiga að sameinast botnlanga Sunnubrautar og tengjast aftur nær dregur dæluhúsi no 58.
Þessi útúrdúr virðist ekki þjóna neinum tilgangi en skapar hættu og er til vandræða.
Það er vissulega mikil gæfa að þessi botnlangi Sunnubrautar er orðinn sannkallaður leikvöllur barna. Öll húsin eru orðin aftur full af ungviði sem hleypur á milli garða og niður í fjöru á góðum dögum. Við höfum að sjálfsöðu af þessu nokkrar áhyggjur því bílaumferð er stöðug um botnlangann, bæði íbúar og gestir sem koma að héðan og þaðan til að skoða sig um, leggja bílum eða reyna það alla vega. Þessi litli götubútur er ekki að fara að þola það að við hann sé bættur hjólreiðastígur. Ef eitthvað er þá þyrfti frekar að draga úr umferð hjóla og bíla.
Við skoðun á tillögu sést að lítill og bráðnauðsynlegur beygjukrókur verður tekinn af fyrir hjólreiðastíginn og má þá búast við ringulreið á “góðum” dögum þegar allir reyna að athafna sig og gera tilkall til þessa bútar. Það ætti ekki að þurfa að útskýra það nánar að þetta er ekki að fara að virka; gangandi, krakkar við leik, hjólreiðamenn og bílaumferð! Þessi hjólreiðastígur verður einfaldlega að fylgja göngustíg neðar ef að af verður í fyllingu tímans; og koma verður í veg fyrir að þessi afskaplega vonda hugmynd um tvískiptingu stígsins á þessum stað fari eitthvað lengra. Hún meikar kannski sens við teiknborð á verkfræðistofu en í raunheimum er hún því miður alveg galin.

Höfundur: Kristján Jónsson

Sent inn þann: 07.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég geri athugasemd við fyrirhugaða breikkun og uppfærslu Kársnesstígs á sunnanverðu Kársnesi. Ég bý við Þinghólsbraut 53 og við fjölskyldan nýtum stíginn reglulega til útivistar. Við eigum ungt barn og sækjum svæðið sérstaklega vegna róar, náttúruupplifunar og fuglalífs, sem er sjaldgæf gæði innan höfuðborgarsvæðisins.

1. Öryggi barna og viðkvæmra notendahópa

Þrátt fyrir áform um aðgreiningu gangandi og hjólandi umferðar er ljóst að breikkun stígsins mun leiða til aukins hraða og fjölbreyttari farartækja, þar á meðal rafhjóla og vespna. Slíkt skapar aðstæður sem eru varasamar fyrir börn, sem geta ekki greint á milli ólíkra stíga eða brugðist við hraðri og ófyrirsjáanlegri umferð.

Fagleg greining á sálfélagslegum áhrifum sambærilegra framkvæmda bendir til þess að upplifun öryggis minnki við aukinn hraða og umferð, sem leiðir til þess að fjölskyldur, börn, eldri borgarar og aðrir viðkvæmir hópar forðast svæðið. Þetta gengur gegn markmiðum um öruggt og aðgengilegt nærumhverfi fyrir alla.

2. Röskun á ró, friðsæld og náttúruupplifun

Sunnanvert Kársnes er eitt fárra svæða þar sem þétt íbúðabyggð liggur í beinum tengslum við lítt raskaða strandlengju. Svæðið hefur mikið gildi sem útivistar- og dvalarsvæði þar sem hægt er að njóta kyrrðar, fuglalífs og strandar.

Breikkun stígsins og uppfærsla í stofnleið fyrir hjólandi mun óhjákvæmilega auka:

- hljóðáreiti,
- sjónræna röskun,
- og almennt áreiti í umhverfinu.

Í fyrirliggjandi skipulagsgögnum vantar fullnægjandi mat á þessum þáttum, sérstaklega hvað varðar áhrif á ró, friðsæld og sálfræðilega endurheimt þeirra sem sækja svæðið í öðrum tilgangi en samgöngum. Slíkir þættir eru lykilatriði í lýðheilsu og sjálfbærni en hafa ekki fengið nægjanlegt vægi.

3. Strandstígurinn þjónar illa daglegum samgönguþörfum

Þótt markmið um eflingu hjólasamgangna séu jákvæð, er ljóst að strandstígurinn þjónar illa daglegum ferðum hverfisbúa. Leiðin liggur fjarri helstu áfangastöðum barna og fjölskyldna, svo sem:

- skólum og leikskólum,
- sundlaug og íþróttamannvirkjum,
- bókasafni og verslun,
- almenningssamgöngum og fyrirhugaðri Borgarlínu.

Fagleg hjólanetsgreining sýnir að götur á borð við Kársnesbraut, Kópavogsbraut og Urðarbraut eru mun betur fallnar til að mynda öruggt og rökrétt hjólanet fyrir daglegt líf í hverfinu. Þar liggja helstu tengingar og þar er raunveruleg þörf fyrir öruggar hjólaleiðir.

4. Hraðastjórnun er óraunhæf

Í gögnum kemur fram að stígurinn sé ekki ætlaður hraðri hjólamennsku. Reynslan sýnir hins vegar að breiðir, beinir og vel malbikaðir stígar leiða sjálfkrafa til aukins hraða, sérstaklega með tilkomu rafknúinna farartækja.

Engar trúverðugar hraðaspár, áhættugreiningar eða raunhæfar aðgerðir til hraðastýringar liggja fyrir.

Án slíkra forsendna er ekki hægt að tryggja að stígurinn verði áfram öruggt útivistarsvæði fyrir börn og gangandi vegfarendur.

5. Samráð og einhliða forsendur

Val á umsagnaraðilum og framsetning skipulagsgagna virðist að mestu byggð á sjónarhorni hjólandi umferðar. Aðrir notendahópar — fjölskyldur, börn, eldri borgarar og þeir sem sækja svæðið vegna náttúru og dvalar — hafa ekki fengið jafnrædda umfjöllun.

Slík nálgun er ekki í samræmi við reglur og leiðbeiningar um manneskjumiðað skipulag og getur grafið undan trausti íbúa á skipulagsferlinu.

6. Fyrri loforð og væntingar íbúa

Kunnugt er um að við framkvæmdir við ræsi og lóðir vestar í Þinghólsbraut hafi verið gefin fyrirheit um að stígurinn við ströndina yrði látinn haldast óbreyttur til framtíðar. Slík loforð skapa réttmætar væntingar sem mikilvægt er að virða við ákvarðanatöku.

7. Samræmi við Aðalskipulag og fordæmi

Aðalskipulag Kópavogs leggur áherslu á:

- öruggar og beinar tengingar milli heimila og þjónustu
- sjálfbærar samgöngur fyrir daglegt líf
- vernd grænna og blárra svæða innan þéttbýlis.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Lagning stofnleiðar hjólreiða meðfram strandlengju þjónar fyrst og fremst gegnumakstri og frístundahjólamennsku, en síður daglegum ferðum íbúa. Til eru fordæmi innan höfuðborgarsvæðisins þar sem slíkum stofnleiðum hefur verið beint innar í byggð til að vernda strand- og útivistarsvæði.
Niðurstaða
Ég styð eflingu hjólasamgangna og örugga innviði fyrir virka ferðamáta. Hins vegar tel ég að fyrirhuguð breikkun Kársnesstígs á sunnanverðu Kársnesi:

- rýri gæði mikilvægs útivistar- og náttúrusvæðis,
- dragi úr öryggi og notagildi svæðisins fyrir börn og fjölskyldur,
- og þjóni illa raunverulegum samgönguþörfum hverfisbúa.

Ég legg því eindregið til að hjólastígur verði lagður um **Kársnesbraut**, þar sem hann nýtist daglegu lífi, eykur umferðaröryggi og er í betra samræmi við markmið aðalskipulags, án þess að fórna dýrmætum gæðum strandlengjunnar á Kársnesi.

Höfundur: María Kristín Valgeirsdóttir

Sent inn þann: 13.01.2026

Viðhengi:

14.1.Hjólanetsgreining fyrir Kársnes.VSB.pdf

14.2.Hjólastígur við Kópavog_umsögnPJL (2).pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

VSB VERKFRÆÐISTOFA

MINNISBLAÐ

Verkheiti:	Hjólanetsgreining fyrir Kársnes	*Verknúmer:*	25224
Höfundar:	Thijs Kreukels	*dags.:*	27.11.2025

1 Introduction and Purpose

This memo has been prepared on behalf of Útivistarsamtök Kársness, which expressed the need to explore opportunities to improve the local cycling network within Kársnes. The purpose of this document is not to present a detailed engineering design, but rather to:

- motivate the need for a safe and comfortable cycling network in Kársnes,
- identify which streets are most suitable for local cycling connections,
- assess what types of cycling infrastructure (blönduð umferð, hjólareinar, hjólastígar) could be appropriate
- review planning context, safety data, and spatial conditions

This memo operates at a conceptual and exploratory level. Further studies, including parking use, technical feasibility, alignment design, cost estimation and stakeholder engagement, will be required before any implementation decisions can be made.

2 Planning Context: Aðalskipulag Kópavogs 2019–2040

The development of a strengthened local cycling network in Kársnes is fully aligned with the strategic planning framework set out in Aðalskipulag Kópavogs 2019–2040[1].

The Aðalskipulag emphasises:

- strengthening sustainable mobility,
- reducing car dependence,
- ensuring safe and direct walking and cycling links between homes, schools, services and public transport,
- and supporting Borgarlína connections.

Kársnes is designated as a key development area, with approx. 1,390 new dwellings planned (approx. 3,400–3,500 new residents). This growth, along with increased density, increased services, and changing travel patterns, reinforces the need for a safe, well-connected and accessible cycling system.The introduction of Borgarlína, with three future stations planned in Kársnes and including the Fossvogsbrú, further boosts Kársnes' role as a mobility node. A local cycling network must therefore connect effectively with this regional infrastructure.

[1] Aðalskipulag Kópavogs 2019–2040 – stefnur og markmið um sjálfbærar samgöngur.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

3 Cycling Safety Analysis (2020–2025)

Accident data from Samgöngustofa[2] covering the years 2020–2025 shows that cycling safety in Kársnes requires attention. During this five-year period, 21 bicycle-related accidents were recorded. Of these, six resulted in serious injuries (alvarleg slys), typically occurring on streets with higher speeds or where cyclists were required to mix with motor traffic. A further seven incidents involved minor injuries (slys með litlum meiðslum), while eight cases were classified as non-injury collisions (óhapp án meiðsla)

Although many incidents did not involve injuries, they still indicate that cycling conditions in Kársnes are not fully safe or predictable and that improvements are needed to support safer day-to-day cycling.

The numbers below (Tafla 3-1) underlines the need for a safer, better-structured local cycling network.

Tafla 3-1 Number of incidents in Kársness[i]

	Number of incidents
Alvarleg slys	6
Slys með litlum meiðslum	7
Óhapp án meiðsla	8
Total	**21**

4 Review of Planned Cycling Projects

Two major cycling projects are currently underway around Kársnes, both of which primarily strengthen regional cycling connections rather than supporting everyday mobility within the neighbourhood itself.

On the southern side of Kársnes, the suggested coastal route (Skipulagsgátt 2025/1514[3]) will upgrade the coastal path and link with the future Fossvogsbrú, mainly improving the route for through-traffic and recreational cycling. On the eastern side, the upgraded stofnstígur along Kópavogsháls (Skipulagsgátt 2025/583[4]) will form a high-standard route parallel to Hafnarfjarðarvegur. Despite their value, both projects are situated along the outskirts of Kársnes and provide limited connection to local streets, schools and services.

As a result, they do not meet the objectives of Aðalskipulag, which emphasises strong, safe and direct cycling links within neighbourhoods as mentioned in chapter 2. Therefore, additional investments within Kársnes are needed to support safe and convenient everyday cycling.

[2] Samgöngustofa Slysakort - https://island.is/slysakort

[3] https://skipulagsgatt.is/issues/2025/1514

[4] https://skipulagsgatt.is/issues/2024/583

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

5 Need for a Local Cycling Network

When the strategic goals of Aðalskipulag Kópavogs 2019–2040, such as strengthening sustainable mobility, improving safety, and ensuring direct connections between homes, schools, services and public transport, are viewed alongside the planning context of Kársnes, a clear need for a local cycling network emerges. The area is expected to grow substantially, with new housing, more residents, expanding services and the future arrival of Borgarlína, all of which will increase local travel demand and place greater pressure on internal streets.

At the same time, the accident analysis reveals several conflict points where cyclists already face challenges, and the ongoing projects around the peninsula primarily serve regional travel rather than everyday mobility within the neighbourhood. Taken together, these factors show that Kársnes currently lacks a safe, well-connected and practical cycling network to support daily trips for residents of all ages.

For these reasons, the development of a safe, coherent and comfortable local cycling network is essential. Such a network should be easy to understand, direct, and aligned with everyday destinations, enabling residents of all ages to cycle safely and confidently.

6 Potential Corridors for a Local Network

Kársnes has a network of narrow residential streets, alleyways and one-way sections, most of which offer neither the width nor the clarity needed for strategic cycling routes. Within this urban structure, three streets stand out as the most logical route for a local bicycle network: Kársnessbraut, Kópavogsbraut and Urðarbraut (see mynd 1).

These streets offer more space than the surrounding roads and connect key destinations. Together, they have the potential to form a clear “inner ring” for cycling through Kársnes.

Kópavogsbraut directly serves one of the primary school buildings, a daycare and links with the improving north–south cycling corridor along Hafnarfjarðarvegur. Urðarbraut is also connected with one of the two school buildings, local shops at Hofgerði, the swimming pool and the southern route along the coast. Kársnessbraut, meanwhile, plays a crucial east–west role and carries the highest volumes of traffic entering and exiting Kársnes and is in direct connection with both Kópavogsbraut and Urðarbraut.

These aspects position the three streets as the most logical of a future local cycling network.

Current Conditions on Key Streets

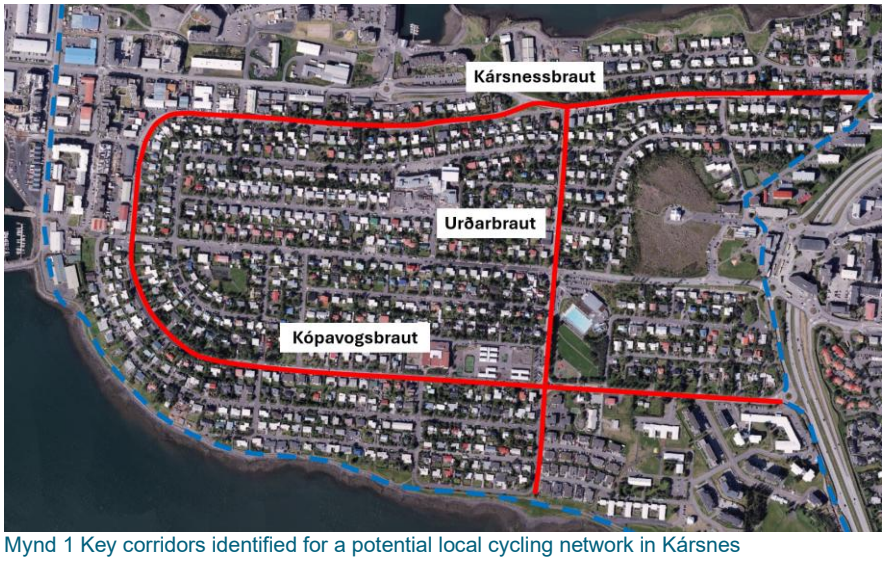
Although all these three streets currently function mainly as 30 km/h zones, their widths, traffic compositions, and roadside conditions vary significantly, and these differences directly influence which solutions are feasible.

Kársnessbraut is the widest of the three, with sections ranging from 7 to 10,5 metres. It accommodates the highest traffic volumes and speeds, given its role as a primary access road for Kársnes. The eastern part contains lightly used parallel parking, while the western part also includes perpendicular parking bays and numerous driveways.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Kópavogsbraut is narrower, between 6,5 and 7,5 metres, and is a more residential street, with many driveways and sections of parallel parking. Although speeds are generally lower, the number of access points and parking movements creates considerable interaction between cyclists and cars.

Urðarbraut has a width of roughly 7–7,5 metres and no on-street parking, making it different among these three corridors. It functions as a key north–south route with connections to several side streets. The absence of parking frees up more flexibility for reallocating space, including the option to convert green verge areas into dedicated cycling infrastructure if needed.



Mynd 1 Key corridors identified for a potential local cycling network in Kársnes

7 Design Considerations for Selecting Infrastructure Types

National design guidelines[5] outline the principles for choosing appropriate cycling facilities. The choice depends on factors such as traffic volume, speed, street function and adjacent land uses such as schools and playgrounds.

- Mixed traffic is appropriate only on low-volume, low-speed streets where cyclists can comfortably share the roadway. This is not the case on any of the three key corridors.
- Hjólarein require sufficient carriageway width and safe clearance from parked cars. Parking next to a hjólarein is discouraged. If parking is permitted, it should only be combined with a buffer strip.
- Protected cycle tracks, either one-way or two-way, offer the highest level of safety and comfort, especially in environments with schools, heavy turning movements or frequent driveways. They also require the most space.

These three principles form the basis for recommendations for each corridor.

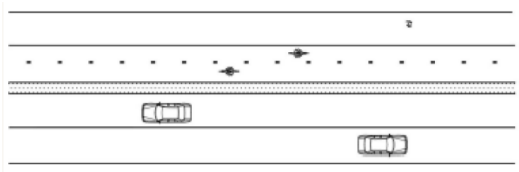
[5] Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar, 2019

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

8 Recommended Infrastructure per Corridor

Kársnessbraut

The eastern section of Kársnessbraut has enough space to accommodate a two-way protected cycle track on the north side. This provides a direct continuation of the existing cycle path and links seamlessly to the regional north–south route along Hafnarfjarðarvegur. It also creates a safe, welcoming entrance to Kársnes and can integrate with future cycling infrastructure planned along Vesturvör.



Mynd 2 Tvístefnu hjólastígur norðan við Kársnesbraut

Further west, where the street narrows, there is still considerable potential for cycling infrastructure if the parallel parking is reorganised or removed. In that case, the corridor could support several types of solutions, including hjólareinar, a one-way protected cycle track (einstefna hjólastígur) or even a two-way protected cycle track (tvístefna hjólastígur) depending on the chosen layout.

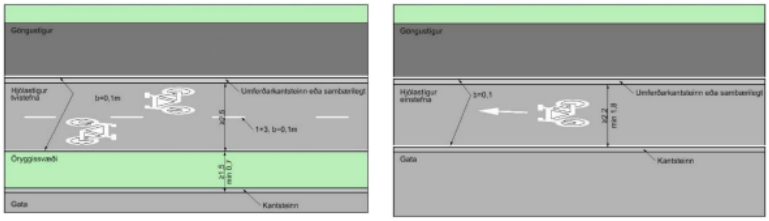
Kópavogsbraut

Kópavogsbraut also presents opportunities for cycling improvements, primarly if parallel parking can be reorganised or reduced. In that case, both hjólareinar and either a one-way or two-way protected cycle track (einstefna eða tvístefna hjólastígur) would be technically feasible.

Because the street has many driveways, further design work would be needed to ensure a safe design. With careful planning, Kópavogsbraut could become an important east–west link that supports school travel and connects directly to the improving north–south cycling corridor.

Urðarbraut

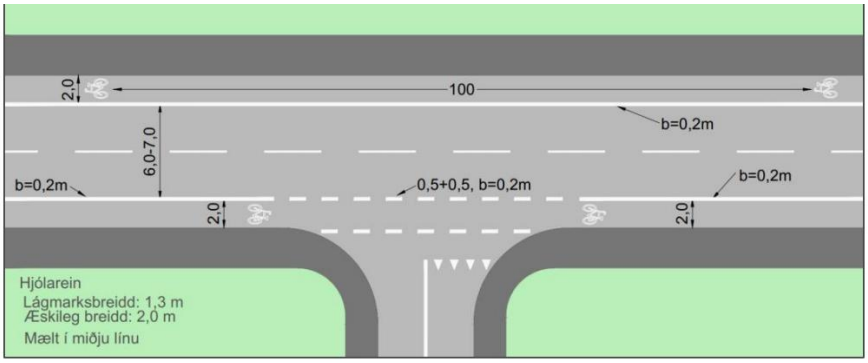
The absence of on-street parking, the limited number of driveways, and the presence of a green verge create favourable conditions for reallocating space. This makes it possible to design either a one-way or two-way protected cycle track, creating a safe and continuous north–south route that links key destinations such as schools, playgrounds, the swimming pool, local shops and the southern regional route.



Mynd 3 Tvístefnu og einstefnu hjólastígur

A hjólarein would also be a possible solution on Urðarbraut. However, this would also require a redesign of the street, as the current carriageway does not provide the necessary width to implement a standard hjólarein in accordance with guidelines (see mynd 4).

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026



Mynd 4 Hjólarein

9 Conclusion

Kársnes is undergoing a period of significant development and transformation. With population growth, new housing, expanding services and the future arrival of Borgarlína, the need for a safe and coherent local cycling network is clearer than ever. The accident analysis reinforces this, showing multiple conflict points that affect cyclists.

While new regional connections are being developed or proposed around Kársnes, these do not directly meet the internal mobility needs of residents. A local cycling network, connecting homes, schools, services and public transport, is therefore essential.

This memo identifies Kársnessbraut, Kópavogsbraut and Urðarbraut as the most logical and promising corridors for a future local cycling network within Kársnes. While preliminary recommendations have been outlined for each street, further investigation is required before a clear and final proposal can be developed. In particular, several of the potential solutions depend on spatial constraints, the availability of roadway width, and the possibility of reallocating parking or verge space.

To determine which variants are truly feasible, the next steps should include:

- detailed parking utilisation studies,
- technical feasibility assessments,
- alignment and cross-section development,
- community engagement,

The findings presented here offer a strategic foundation for Útivistarsamtök Kársness and Kópavogsbær to advance toward a safer, better-connected and more sustainable mobility future for Kársnes.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Útivistarsamtök Kársness

26. nóvember 2025

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Efni: Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi – deiliskipulag – sálfélagsleg greining – umsögn

Í tölvupósti 10. nóvember 2025 óskuðu Útivistarsamtök Kársness eftir umsögn undirritaðs um gögn deiliskipulags Kársnesstígs á sunnanverðu Kársnesi í Kópavogi sem lögð voru fram til kynningar þann 13. nóvember 2025.

1. Inngangur

Kópavogsbær undirbýr nú endurbætur á Kárnesstíg á sunnanverðu Kársnesi með áherslu á bætt aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Í skipulagsdrögum VSÓ Ráðgjafar dags. 31. október 2025 sem lögð hafa verið fram til forkynningar, er gerð tillaga að aðgreindum hjólastíg samsíða Kársnesstíg á um 1 km löngum kafla frá norðvesturmörkum Þingholtsbrautar 71 að syðsta hluta Urðarbrautar. Á svæðinu eru nú útivistarstígur, græn svæði og áningarstaðir tengdir stígnum.

Með hjólastígnum er stuðlað að skýrari aðgreiningu milli gangandi og hjólandi umferðar og auknu öryggi allra vegfarenda.

Með skipulagsdrögunum eru eftirtalin gögn lögð fram til kynningar: Umhverfismatsskýrsla,[1] valkostagreining,[2] rýni á valkostum[3] og minnisblað sem fjallar um áhrif breikkunar útivistarstígsins á nærliggjandi umhverfi.[4]

[1] Efla (2025, 29. október). Umhverfismatsskýrsla. Suðurströnd Kársness, deiliskipulag.
[2] Umhverfissvið Kópavogsbæjar (2022, 5. desember). Valkostagreining fyrir göngu- og hjólastíg um sunnanvert Kársnes. Greinargerð fyrir umferðaröryggismat
[3] Úrbana + Pláss (2025, apríl). Útivistarstígur á Kársnesi – Rýni á valkostum.
[4] ReSource International (2025, 30. apríl). Áhrif breikkunar útivistarstígs meðfram friðlýstri strandlengju við Kársnes á nærliggjandi umhverfi.

2. Tillaga að tvöföldun Kársnesstígs á landi alla leið

Í valkostagreiningu umhverfissviðs Kópavogsbæjar voru lagðir fram 5 valkostir að stíg um sunnanvert Kársnes sem tengir saman stofnstíg við botn Kópavogs og stofnstíg yfir Fossvogsbrú (sjá nánar valkostagreiningu). Í rýni Úrbana og Pláss á framlögðum valkostum var niðurstaðan sú að valkostur 2, þ.e. tvöföldun Kársnesstígs á landi alla leið, væri heppilegastur þar sem hann væri langlíklegastur til að ná markmiði um „*aðgreinda strauma gangandi og hjólandi og báðir hópar noti þann stíg sem þeim er ætlaður*“ (bls. 6). Sú leið sé „*með rökrétt flæði og myndi líklega vera sú leið sem fæstar hindranir myndi mæta hjólandi og gangandi*“ (bls. 10). Eindregið er mælt með vali á valkosti 2 sem framtíðarlausn fyrir útivistarstíginn á sunnanverðu Kársnesi.

Kárnesstígur hefur verið skilgreindur sem hluti af stofnleið hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu en slíkar leiðir tengja saman sveitarfélög, innviði þeirra og atvinnusvæði. Lögð er áhersla á að stofnstígakerfi sé aðlaðandi, auðratað, auðskilið, greiðfært og öruggt. Með tilkomu Fossvogsbrúar og uppbyggingu íbúða á vestanverðu Kársnesi eykst vægi núverandi göngustígs hvað varðar samgöngur og útivist og gera má ráð fyrir að umferð um stíginn muni aukast töluvert. Af þessum sökum er lögð til tvöföldun Kársnesstígs.

3. Skortur á fullnægjandi forsendum

Framlögð kynningargögn leggja ríka áherslu á mikilvægi innviða fyrir virka ferðamáta og samgöngutengingar á höfuðborgarsvæðinu og í gögnunum er ítarlega fjallað um fyrirhugaða innviði innan skipulagssvæðisins, tæknilegar forsendur þeirra og markmið varðandi aðgreinda ferðamáta, aðgengi og öryggi.

Hins vegar er augljóst að heildarforsendur fyrirhugaðrar uppbyggingar á suðurströnd Kársness eru ófullnægjandi, þar sem nær alfarið er litið framhjá mikilvægum sálfélagslegum þáttum sem og þáttum er snúa að notkun svæðisins.

a. Engar upplýsingar um núverandi notkun svæðisins

Engin framlögð gögn innihalda upplýsingar um:

- Núverandi notendahópa innan svæðisins.
- Hvert sé umfang núverandi umferðar og ferðamáta innan svæðis. Í valkostagreiningu eru einungis gefnar upplýsingar um meðaltalsumferð gangandi og hjólandi um Kópavogsháls.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

- Þá fjölbreyttu hópa sem dvelja á svæðinu til útivistar, leikja, athafna eða náttúruskoðunar.

Upplýsingar sem þessar ættu að vera grunnforsenda skipulagsákvarðana, enda verður ekki metið hvaða áhrif framkvæmd hefur á samfélag og velferð fólks nema grunnástand þessara þátta sé þekkt.

b. Takmarkaðar umferðarspár

Í valkostagreiningu segir: „*Gera má ráð fyrir að umferð um göngu- og hjólastíg um sunnanvert Kársnes verði síst minni [en umferð um Kópavogsháls] þegar tekið er tillit til að leiðin á milli miðbæjar og háskólasvæða verður mun greiðfærari þegar Fossvogsbrú verður komin í notkun og með aukinni áherslu almennings á vistvænar samgöngur og heilsusamlegt líferni*“ (bls. 1). Hins vegar er í framlögðum gögnum ekki að finna:

- Spár um mögulega aukningu umferðar á svæðinu nái tillaga fram að ganga.
- Mat á aukningu í ferðahraða hjólandi vegfarenda og hvers konar farartækja sé helst að vænta.
- Mat á áætluðum meðalhraða og hámarkshraða hjólandi vegfarenda og mat á áhættu vegna aukins ferðahraða.

Í framlögðum gögnum er mikil áhersla lögð á aðgreiningu ferðamáta, en engar tölulegar forsendur eru settar fram svo að hægt sé að meta raunveruleg áhrif þeirrar umferðar sem fara mun um fyrirhugaða samgönguinnviði.

c. Takmörkuð umfjöllun um áhrif á ró og friðsæld

Þó að í framlögðum gögnum sé minnst á að fyrirhuguð uppbygging geti haft neikvæð áhrif á ró og friðsæld svæðisins, er lítið um það fjallað og engar upplýsingar eru lagðar fram um hvaða matskvarðar voru notaðir. Má þar til dæmis nefna að:

- Engar upplýsingar eru um grunnástand hvað varðar ró og friðsæld eru lagðar fram eða um líkleg áhrif aukinnar og hraðari umferðar á upplifun þeirra sem sækja svæðið í þeim tilgangi.
- Engar upplýsingar eru lagðar fram varðandi hljóðvist innan svæðis né mat á áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda í þeim efnum.
- Ekkert mat er lagt fram á áhrifum þess að stofnleið hjólreiða færist nær lóðamörkum.

Af þessum sökum eru áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á ró, friðsæld og upplifun fólks ekki nægjanlega skýrð.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

d. Engin umfjöllun um sálræna og félagslega þætti

Í framlögðum gögnum er ekki fjallað um:

- Staðaranda (*e. genius loci*) svæðisins.
- Staðartengsl (*e. place attachment*) ólíkra notendahópa.
- Félagslega þátttöku (*e. social participation*) og notkun svæðisins sem samverurýmis.
- Sálfræðilega endurheimt (*e. psychological restoration*) og heilsufarslegt gildi svæðisins.
- Mikilvægi þess að varðveita svæðið sem liggur þétt upp að lítt röskuðu/ósnortnu bláu náttúruverndarsvæði innan þéttbýlis og veitir einstakt tækifæri til tengsla við fjöru og standsvæði.

Öll ofangreind atriði eru lykilþættir í nútíma skipulagsgerð og í samræmi við markmið um sjálfbæra þróun, lýðheilsu og manneskjumiðað skipulag.

e. Einhliða mat á áhrifum framkvæmdarinnar

Í framlögðum gögnum er mikil áhersla lögð á mat frá sjónarhóli vegfarenda sem nýta fyrirhugaða samgönguinnviði á svæðinu. Á hinn bóginn er nær ekkert fjallað um aðra notendahópa sem nýta svæðið s.s.:

- Þá sem sækja inn á svæðið í leit að rólegu og friðsælu umhverfi og návist við náttúru.
- Fjölskyldur og börn sem nýta svæðið til dvalar og leikja.
- Eldri borgara sem nýta svæðið til gönguferða og endurnæringar.
- Viðkvæma hópa sem reiða sig á ró, öryggi og nánd við náttúru.

Í forsendum skipulagsins er því litið framhjá stórum og fjölbreyttum hópi notenda.

Í ljósi þess hversu takmarkaðar forsendur liggja fyrir um núverandi ástand, notkun svæðisins og sálfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar, er eðlileg og sjálfsögð krafa að forsendur skipulagsvinnunnar verði endurskoðaðar í heild sinni.

Við endurskoðun forsendna er nauðsynlegt að:

- Birtar verði upplýsingar um núverandi notkun svæðisins. Metnar verði breytingar og áhætta með hliðsjón af aukinni og hraðari umferð.
- Birtar verði spár um væntanlegar breytingar innan svæðis í kjölfar framkvæmda, s.s. hvað varðar ásýnd, hljóðvist, upplifun og athafnir.
- Metin verði sálfélagsleg áhrif á fjölbreytta notendahópa með viðurkenndum aðferðum.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Án fyrrgreindra gagna er ekki unnt að meta með heildstæðum og faglegum hætti áhrif fyrirhugaðrar uppbyggingar á valkosti um suðurströnd Kársness.

4. Sálfélagslegar forsendur

Í þessari umsögn eru dregnar fram mikilvægar sálfélagslegar forsendur, sem litið hefur verið framhjá að miklu eða öllu leyti, en líkt og fyrr segir er í framlögðum gögnum fyrst og fremst lögð áhersla á tæknileg atriði framkvæmdarinnar og almenn markmið um vistvænar og öruggar samgöngur.

Nauðsynlegt er að þeir sálfélagslegu þættir sem hér eru reifaðir verði metnir með ígrundaðri hætti en gert er í framlögðum gögnum, svo skýrari mynd fáist af áhrifum ólíkra valkosta á líðan, upplifun og heilsu annarra notendahópa en þeirra sem einungis nýta innviði svæðis til ferðalaga. Með því fæst styrkari grunnur fyrir upplýsta ákvarðanatöku um staðsetningu stígs um sunnanvert Kársnes sem tengir saman stofnstíg við botn Kópavogs og stofnstíg yfir Fossvogsbrú.

4.1 Aðgengi

Suðurströnd Kársness er eitt fárra svæða á höfuðborgarsvæðinu þar sem þétt byggð er í beinum tengslum við ósnortna eða lítt raskaða fjöru og strandsvæði. Rannsóknir á sviði umhverfissálfræði og lýðheilsuvísinda hafa sýnt að slíkt nærumhverfi tengist bættri andlegri og líkamlegri heilsu, sálfræðilegri endurheimt og aukinni almennri vellíðan.[5] [6] [7] Hafa niðurstöður einkum lagt áherslu á tvennt:

- Gæði náttúrunnar. Til dæmis lítt röskuð fjara sem býður upp á sterka náttúruupplifun og fjölbreytt lífríki.[8]

[5] Garrett, J. K., Clitherow, T. J., White, M. P., Wheeler, B. W., og Fleming, L. E. (2019). Coastal proximity and mental health among urban adults in England: The moderating effect of household income. *Health & Place*, *59*, 102200.
[6] Wang, X., Feng, B., og Wang, J. (2025). Green spaces, blue spaces and human health: An updated umbrella review of epidemiological meta-analyses. *Frontiers in Public Health*, *13*, 1505292.
[7] Smith, N., Georgiou, M., King, A. C., Tieges, Z., Webb, S., og Chastin, S. (2021). Urban blue spaces and human health: A systematic review and meta-analysis of quantitative studies. *Cities*, *119*, 103413.
[8] White, M., Smith, A., Humphryes, K., Pahl, S., Snelling, D., og Depledge, M. (2010). Blue space: The importance of water for preference, affect, and restorativeness ratings of natural and built scenes. *Journal of Environmental Psychology*, *30*(4), 482-493.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

- Greitt og óhindrað aðgengi að náttúru. Fjarlægð frá heimili, auðveld leið að vatni eða sjó, og möguleikinn á dvöl innan svæðis eru lykilforsendur þegar kemur að jákvæðum áhrifum blárra svæða á heilsu.[9] [10]

Framlögð umhverfismatsskýrsla vísar réttilega til gildandi skipulagslaga um að í þéttbýli skuli almenningur hafa greiðan aðgang að „*vötnum, ám og sjó eftir því sem hægt er á viðkomandi svæði*“ (bls 6). Á skipulagsuppdrætti er aðgengi að fjöru sýnt á þremur stöðum og í umhverfisskýrslu segir að fyrirhuguð uppbygging tryggi „*aðgengi almennings að þeim gæðum sem strandlengjan býður uppá*“ (bls. 6). Þá segir í samantekt umhverfisskýrslu að fyrirhuguð uppbygging muni hafa jákvæð áhrif á „*aðgengi að gæðum strandarinnar fyrir almenning*“ (bls. 8).

Hins vegar eru í framlögðum gögnum engar upplýsingar um hvaða notendahópar leggja leið sína í fjöruna, hversu margir þeir eru og í hvaða tilgangi eða hvort núverandi aðstæður séu taldar fullnægjandi. Þá er hvergi minnst á hvort stofnleið hjólreiða, sem mun liggja á milli byggðar og fjöru, geti skapað nýja hindrun í aðgengi ákveðinna hópa þar sem þeir þurfa að þvera hana til að komast að fjöru.

Því vekur athygli að rökstuðningur um aukið aðgengi að fjörunni sé lagður til grundvallar lagningu stofnleiðar hjólreiða, enda eru þetta aðskildar framkvæmdir sem byggja á ólíkum forsendum. Í framlögðum gögnum er ekki að finna neina röklega tengingu milli lagningar stofnleiðar hjólreiða og aukins aðgengis að fjöru. Af þeim sökum verður ekki séð að niðurstaða umhverfismats um jákvæð áhrif á aðgengi að strandsvæðum tengist lagningu umræddrar stofnleiðar með trúverðugum hætti.

[9] Garrett, J. K., Clitherow, T. J., White, M. P., Wheeler, B. W., og Fleming, L. E. (2019). Coastal proximity and mental health among urban adults in England: The moderating effect of household income. *Health & Place*, *59*, 102200.
[10] Brown, S. (2020). The social benefits of blue space: A systematic review. *Commissioned by the Environment Agency. Bristol*.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

4.2 Dvínandi öryggistilfinning og breytt notkunarmynstur

Í framlögðum gögnum er lögð áhersla á styrkingu innviða fyrir virka ferðamáta og að tryggja öryggi fyrir alla notendahópa, m.a. með aðskilnaði gangandi og hjólandi vegfarenda. Í valkostagreiningu segir að með „*tilkomu hraðskreiðra keppnishjóla, notkunar aftanívagna, rafmagnshlaupahjóla, rafhjóla og annarra fjölbreyttra samgöngutækja [sé] fleirum fært að hjóla*“ (bls. 1). Þá segir ennfremur í valkostagreiningunni: „*Hraðinn er orðinn meiri með tilkomu rafknúinna farartækja og því er enn brýnna að aðskilja umferð gangandi og hjólandi til að tryggja öryggi og ánægju allra vegfarenda*“ (bls. 1). Í umhverfismatsskýrslu segir að aðskilnaður gangandi og hjólandi auki öryggi beggja vegfarendahópa og í samantekt hennar eru áhrif framkvæmdarinnar á öryggi metin jákvæð.

Í framlögðum gögnum er hins vegar ekkert minnst á öryggi þeirra sem nota svæðið með öðrum hætti, s.s. til dvalar, samveru, leikja, náttúruupplifunar og náttúruskoðunar. Þar sem engar upplýsingar liggja fyrir um núverandi notendahópa og nýtingu svæðisins, er erfitt að meta raunveruleg áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á öryggi þessara hópa. Rannsóknir á útivistarsvæðum benda þó til að upplifuð hætta, hraðari umferð og ófyrirsjáanlegt samspil ferðamáta dragi úr notkun svæðanna, einkum meðal barna, eldra fólks og viðkvæmra hópa.[11] [12]

Með hliðsjón af fyrirhuguðum framkvæmdum má því telja líklegt að:

- Aukin og hraðari hjólaumferð um stígakerfi sem liggur milli byggðar og fjöru og þétt upp að göngustíg dragi úr öryggisupplifun þeirra sem dvelja innan svæðisins.
- Börn sæki síður inn á svæðið og foreldrar verði tregari til að leyfa þeim að dvelja og leika sér innan svæðisins, sem skerðir tækifæri til hreyfingar og útiveru.
- Eldra fólk og viðkvæmir hópar dragi sig frekar í hlé, upplifi þeir að stofnleið hjólreiða, með hraðri umferð, sé ríkjandi á kostnað rólegrar útivistar.

Enginn þessara þátta er tekinn til sértækrar skoðunar í umhverfismatinu.

4.3 Friðsæld og endurheimtandi áhrif

Í framlögðum gögnum er tekið fram að fyrirhuguð framkvæmd og sú aukna umferð sem henni fylgir geti dregið úr þeirri „*kyrrð og einangrun*“ sem margir sækja í þegar dvalið er í

[11] Svenskt Friluftsliv (2023). Benefits of Outdoor Recreation and Access to Nature – a review of current evidence of added value.
[12] Rosenberg, P., Kano, M., Ludford, I., Prasad, A., og Thomson, H. (2016). *Global report on urban health: equitable, healthier cities for sustainable development*. World Health Organization.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

náttúrulegu umhverfi. Þrátt fyrir ótvírætt mikilvægi þessara eiginleika í sálfélagslegu samhengi eru þessir þættir taldir fremur léttvægir í umhverfisskýrslu og eru ekki nefndir í samantekt hennar.

Sálfræðileg endurheimt (*e. psychological restoration*) er skilgreind sem endurnýjun andlegrar, líkamlegrar og félagslegrar getu eða hæfni sem hefur minnkað við að mæta kröfum hversdagsins.[13] Áratuga rannsóknir hafa sýnt að dvöl í náttúrunni, sem og innan grænna og blárra svæða í þéttbýli, styður við ferli endurheimtar með mjög virkum hætti, þó að því gefnu að fyrir hendi séu aðstæður sem gera ferlið mögulegt.[14] Í því sambandi skiptir höfuðmáli að streituvaldar og ágeng áreiti, sem valda óöryggi eða truflunum séu ekki fyrir hendi, enda krefst ferlið þess að einstaklingur geti slakað á og leyft huganum að reika með fyrirhafnarlausum hætti. Hafa rannsóknir sýnt að ferlið leikur mikilvægt hlutverk í heilsueflingu og velferð fólks[15] og er lykilþáttur í samfélagslegri sjálfbærni, sem er ein grunnstoða sjálfbærrar þróunar.

Í ljósi þessa eru græn og blá svæði innan þéttbýlis, sem bjóða upp rólegt og afslappandi umhverfi og eru laus við ágenga streituvalda og truflanir, talin vera ein allra mikilvægustu svæðin þegar kemur að heilsueflingu og velferð þéttbýlisíbúa. Jafnframt dregur aðgengi að slíkum svæðum úr heilsufarslegum ójöfnuði milli þjóðfélagshópa, sem fer vaxandi hérlendis.[16] [17]

Núverandi aðstæður innan skipulagssvæðis uppfylla mörg af þeim skilyrðum sem talið er að styðji við ferli sálfræðilegrar endurheimtar. Röskun á ró og friðsæld innan svæðisins er því viðfangsefni sem krefst meiri athygli en raun ber vitni í framlögðum gögnum, þar sem fyrirhugaðar framkvæmdir munu:

- Stuðla að aukinni og hraðari umferð sem getur dregið úr endurheimtandi eiginleikum svæðisins, t.d. vegna aukinna sjón- og hljóðrænna áreita og aukins ófyrirsjáanleika.

[13] Kaplan, R., og Kaplan, S. (1989). *The experience of nature: A psychological perspective*. Cambridge University Press.
[14] Hartig, T. (2004). Restorative environments. Í C.D. Spielberger (ritstj.), *Encyclopedia of Applied Psychology*, (bindi 3, bls. 273-279). Elsevier.
[15] Ibid.
[16] Sigríður Haraldsd. Elínardóttir, Hildur Björk Sigbjörnsdóttir og Jón Óskar Guðlaugsson (2021). *Ójöfnuður í heilsu á Íslandi. Ástæður og árangursríkar aðgerðir til úrbóta. Greining á gögnum rannsóknarinnar. Heilsa og líðan Íslendinga.* Embætti landlæknis.
[17] Rosenberg, P., Kano, M., Ludford, I., Prasad, A., og Thomson, H. (2016). *Global report on urban health: equitable, healthier cities for sustainable development*. World Health Organization.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

- Breyta ásýnd svæðisins, þar sem „harðir“ innviðir koma í stað „mjúkra“ náttúrulegra þátta, sem dregur úr tilfinningu fólks um að vera „í náttúrunni“ og hefur áhrif á ferli sálfræðilegrar endurheimtar.
- Draga úr nýtingu svæðisins til sálfræðilegrar endurheimtar, þar sem fólk sem sækir í rólegt og afslappandi umhverfi - þar sem hægt er að njóta hvíldar, líta inn á við og láta hugann reika - hættir að sækja svæðið heim eða styttir dvöl sína.

Af þessu leiðir, að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á sálfræðilega endurheimt eru bæði vanmetin og ekki nægjanlega rannsökuð í framlögðum gögnum, þrátt fyrir sterkar vísindalegar vísbendingar um mikilvægi þessa þáttar fyrir líðan og heilsu íbúa.

4.4 Félagsleg þátttaka

Í framlögðum gögnum kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir muni styrkja félagslega þátttöku, m.a. vegna aukins aðgengis og öryggis.

Félagsleg þátttaka (*e. social participation*) skýrir þátttöku einstaklinga í félagslegri hringiðu samfélagsins, hvort sem um er að ræða formlega eða óformlega þátttöku, og að hvaða marki þeir upplifa sig sem hluta af félagslegu neti og samskiptum.[18] Hugtakið nær m.a. yfir:

- Virka þátttöku í daglegum samskiptum, t.d. það að hitta nágranna og spjalla við fólk á förnum vegi.
- Upplifun af tengslum og tilfinningu um að tilheyra samfélagi.
- Þátttöku í sameiginlegum rýmum, s.s. nýtingu gönguleiða og útivistarsvæða til dvalar, leikja og athafna.[19]

Þótt fyrirhugaðar framkvæmdir geti aukið félagslega þátttöku meðal þeirra sem nýta stígakerfið til daglegra ferðalaga, þá er jafnframt hætta á að þær dragi úr þátttöku annarra hópa. Verði sú upplifun ríkjandi að svæðið sé fyrst og fremst ætlað hraðri hjólaumferð, dregur það úr líkum þess að fólk staldri við, spjalli og dvelji innan svæðis. Fyrir þá sem t.d. sækja svæðið í leit að rólegu, friðsælu og náttúrulegu umhverfi eða til samveru með börnum, getur aukinn hraði og aukið áreiti dregið úr notkun með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á félagslega þátttöku.

[18] Levasseur, M., Richard, L., Gauvin, L., og Raymond, É. (2010). Inventory and analysis of definitions of social participation found in the aging literature: Proposed taxonomy of social activities. *Social Science & Medicine*, *71*(12), 2141-2149.
[19] Brown, S. (2020). The social benefits of blue space: A systematic review. *Commissioned by the Environment Agency. Bristol*.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Það er því mikil einföldun á flóknu samspili fólks og umhverfis að líta svo á að áhrif framkvæmdarinnar á félagslega þátttöku séu heilt yfir jákvæð, líkt og framlögð gögn gera. Réttara væri að segja að áhrifin séu líklega jákvæð fyrir suma en neikvæð fyrir aðra.

4.5 Breyttur staðarandi og minnkandi staðartengsl

Staðaranda (*e. genius loci*) er lýst sem samspili byggðar, landslags, mannlífs og sögu sem mótar upplifun fólks af tilteknum stað, sem og táknræn og tilfinningaleg tengsl við hann.[20] Rannsóknir í umhverfissálfræði sýna að slík tengsl, sem kölluð eru staðartengsl (e. *place attachment*), styðja við sjálfsmynd einstaklinga, styrkja rótgróin félagsleg tengsl þeirra og efla vilja til að leggja sitt af mörkum til verndunar og mótunar þess staðar sem þeir tengjast.[21]

Þrátt fyrir ótvírætt vægi þessara þátta í sálfélagslegu samhengi er hvorki fjallað um staðaranda né staðartengsl í framlögðum gögnum. Ekkert mat er lagt á það hvernig fyrirhuguð framkvæmd, aukin umferð og ferðahraði sem og breytt ásýnd svæðisins komi til með að hafa áhrif á upplifun þeirra sem hafa notað svæðið um langt skeið, bundist því sterkum tilfinningaböndum og tengt það við daglegt líf, útivist, fjölskyldulíf og náttúruupplifun.

Erfitt er að leggja mat á breytingar á landslagi og ásýnd út frá framlögðum gögnum. Þar er lítið gert úr áhrifum framkvæmdarinnar á landslag og ásýnd, jafnvel þótt hún muni auka „*manngert yfirbragð*“ á um 1 km kafla þar sem landrými er víða takmarkað og farið sé að hluta til yfir gróin svæði. Í samantekt umhverfisskýrslu eru áhrif framkvæmdarinnar á landslag og ásýnd sögð óveruleg, einkum á þeirri forsendu að ekki sé hróflað við mörkum lands og strandar og að nýr stígur verði lagður við hlið þess sem fyrir er.

Rétt er þó að benda á í þessu samhengi að rannsóknir sýna að skyndilegar og umfangsmiklar breytingar á ásýnd og eðli umhverfis geta rofið samfellu,[22] breytt staðaranda og leitt til tilfinningar um missi, reiði og dvínandi staðartengsl.[23] Slíkt getur haft neikvæð áhrif á samfélagslegan stöðugleika, tengsl notenda við umhverfið og vilja fólks til að styðja

[20] Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius loci: Towards a phenomenology of architecture*. Rizzoli.
[21] Lewicka, M. (2011). Place attachment: How far have we come in the last 40 years? *Journal of Environmental Psychology*, *31*(3), 207–230.
[22] Hidalgo, M. C., og Hernandez, B. (2001). Place attachment: Conceptual and empirical questions. *Journal of Environmental Psychology*, *21*(3), 273-281.
[23] Laine, M., Leino, H., og Santaoja, M. (2022). Building citizens' trust in urban infill: A dynamic approach. *Journal of Planning Education and Research*, *42*(3), 294-304.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

við áframhaldandi þróun, þar sem allt þetta gengur þvert á markmið um sjálfbæra og manneskjumiðaða uppbyggingu.[24]

4.6 Andstaða felur í sér kröfu um samfellu í þróun svæðis

Andstaða við lagningu stofnleiðar fyrir hjólreiðar um suðurströnd Kársness, eins og hún birtist í framlögðum skipulagsgögnum, felur í sér sjónarmið um að vernda eftirsóknarvert umhverfi, það samfélag sem þrífst á svæðinu, sem og rótgróin táknræn og tilfinningaleg tengsl fólks við staðinn. Sú staðreynd að þeir aðilar, sem nýta svæðið í núverandi mynd og hafa bundist því sterkum böndum, vilji sjá samfellu í þróun þess til framtíðar, er skýr birtingarmynd ábyrgðar fólks gagnvart því umhverfi sem skiptir það máli.

Í þeim skilningi felur andstaðan í sér kröfu um að sálfélagsleg gæði svæðisins, s.s. friðsæld, nánd við lítt raskaða eða ósnortna náttúru, aðgengi að fjöru, staðarandi, tilfinningaleg og táknræn tengsl, tækifæri til sálfræðilegrar endurheimtar og félagslegra samskipta, sem og möguleiki til fjölbreyttra formlegra og óformlegra athafna - verði tekin jafn alvarlega og tæknilegar forsendur við mat á valkostum.

4.7 Framsetning gagna

Afar áberandi er í framsetningu framlagðra kynningargagna hversu einhliða þau eru, þar sem nær einungis er horft á viðfangsefnið frá sjónarhóli þeirra sem ferðast um svæðið. Samtímis er litið framhjá mikilvægum sálfélagslegum þáttum og einföld mynd dregin upp af flóknu samspili fólks og umhverfis.

Framsetning sem þessi er ekki til þess fallin að efla traust hagsmunaaðila á skipulagsferlinu. Þvert á móti benda niðurstöður rannsókna til þess, að þegar sjónarmið og þarfir tiltekinna hópa eru sniðgengnar og rökstuðningur virðist einhliða og ófullnægjandi, aukist líkur á tortryggni, varnarviðbrögðum og neikvæðri afstöðu gagnvart fyrirhuguðum framkvæmdum.[25] [26]

Athygli vekur einnig, að myndefni í framlögðum gögnum er í einhverjum tilfellum ófullnægjandi, og jafnvel villandi. Má í því sambandi nefna, að í valkostagreiningu eru birtar

[24] Tait, M. (2011). Trust and the public interest in the micropolitics of planning practice. *Journal of Planning Education and Research, 31*(2), 157–71.
[25] Laine, M., Leino, H., og Santaoja, M. (2022). Building citizens' trust in urban infill: A dynamic approach. *Journal of Planning Education and Research*, *42*(3), 294-304.
[26] Tait, M. (2011). Trust and the public interest in the micropolitics of planning practice. *Journal of Planning Education and Research, 31*(2), 157–71.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

tölvugerðar myndir (t.d. myndir 11 og 12) sem sýna eiga stemningu á fyrirhuguðum hjóla- og göngustíg. Þar er dregin upp mjög afslöppuð sumarstemning, þar sem fá hjól fara hægt yfir og gangandi vegfarendur njóta návistar við náttúru. Á myndunum er hvorki tekið mið af þeim hraða, umfangi né fjölbreytileika hjólaumferðar sem eðlilegt er að gera ráð fyrir á stofnleið hjólreiða. Þá eru veðurskilyrði sýnd svo helst minnir á bestu sumardaga hérlendis, fremur en „*dæmigert*“ íslenskt veður sem mun mæta vegfarendum stærstan hluta ársins.

Þótt aðstæður líkt og þær sem sýndar eru á myndunum geti vissulega komið upp, eru þær langt frá því að draga upp líklega og trúverðuga mynd af aðstæðum innan svæðisins, verði framkvæmdin að veruleika. Slík myndræn framsetning er því allt eins líkleg til skapa tortryggni í garð yfirvalda, veikja samráð og auka mótstöðu hagsmunaaðila.

5. Lokaorð

Heilt yfir bendir þessi sálfélagslega greining til þess að framlögð kynningargögn gefi einungis takmarkaða og einhliða mynd af forsendum og áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Þó að markmið um bætta innviði fyrir virka ferðamáta séu skiljanleg og mikilvægt framlag til vistvænna samgangna og aukinnar sjálfbærni, er ljóst að verulega skortir á greiningu á núverandi notkun svæðisins, sálfélagslegu gildi þess, áhrifum á öryggi ólíkra notendahópa, sálfræðilegri endurheimt, félagslegri þátttöku, staðaranda og staðartengslum. Nauðsynlegt er að þessi þættir og mögulega fleiri verði teknir til gaumgæfilegrar skoðunar og vigtaðir inn til jafns við tæknilegar forsendur, og að ólíkir valkostir verði bornir saman út frá heildstæðu mati á sálfélagslegum þáttum og heilsu ólíkra notendahópa. Fyrr en það hefur verið gert liggur ekki fyrir fullnægjandi grundvöllur fyrir ákvörðun um að festa stofnleið hjólreiða um suðurströnd Kársness í sessi.

Páll Jakob Líndal

dr. í umhverfissálfræði

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ef kynnt tillaga Kópavogsbæjar um nýjan stofnhjólastíg meðfram ströndinni á sunnanverðu Kársnesi, sem verður að vera 4m breiður, verður að veruleika, hvað verður þá um bekkina meðfram strandlengjunni að sunnanverðu? Hvar getur fólk tyllt sér niður við sjóinn? Hvað verður um Bátaskýlisræmuna þar sem vatnspósturinn er? Þar sem margir voru að vona að gamla bátaskýlið yrði gert að sjóbaðsaðstöðu fyrir almenning. Þar sem yrði gert aðgengi útí sjó. Sá litli blettur fer þá væntanlega undir malbik og flóðlýsingu. Eða litlu brekkurnar sem fólk situr í á sumrin eða börn renna sér í á veturna? Um er að ræða um 1 km á suðurstrandlengju sem er enn í kyrrlátu umhverfi. Nánast eina útivistarsvæði íbúa á Kársnesi. Það er búið að flytja heilt þorp yst á Kársnesið, hve margar íbúðir eru þar? Hvar á allt það fólk að stunda sína útivist? Ganga, hlaupa, hjóla rólega? Ganga kringum Ærslabelginn við Gerðarsafn? Ganga kringum leiktækin á Rútstúni?

Nú stendur til að bæta almenningssamgöngur og auka net hjólastíga um höfuðborgarsvæðið. Er það vel. En það er eitt sem skyldi hafa í huga, að það er ekki sama hjól sem fer hratt og það sem hægar ferðast. Nú stendur til að leggja stofnhjólahraðbraut meðfram strandlengjunni á sunnanverðu Kársnesi. Til að fólk sem komi sunnan úr Hafnarfirði, Garðabæ og víðar komist fljótar leiðar sinnar niður í miðbæ Reykjavíkur – og svo væntanlega heim aftur.

Strandlengjan er skilgreind sem „ grænt svæði“ og útivistarsvæði samkvæmt skipulagi.

Það er hið besta mál að leggja hjólahraðbrautir því þær eru framtíðin. Og ber þær að leggja sem víðast. En þær eiga ekki heima á kyrrðar útivistarsvæðum, því strandlengjan á Kársnesi er aðalútivistarsvæðið hér, friðland hvar fólk á öllum aldri gengur suður með sjó og nýtur útsýnis, kyrrðar og fuglalífs.
„Ef lund þín er hrelld
þessum fylgdu orðum
gakktu með sjó og sittu við eld
svo mælti völvan forðum“
svo segir í þjóðvísu og þannig sé ég strandlengjuna notaða. Þetta er hæglætissvæði, fólk hleypur jú en þarf ekki að eiga það á hættu að vera hjólað niður af hraðhjólamanneskju.

Margir íbúar Kársness hafa lagt til að stofn-hjólabraut verði lögð meðfram Kópavogsbraut sem liggur ofar á nesinu, er breið og rúmar vel slíka hjólabraut sem síðan færi niður að Kópavogsbryggju og þaðan út að Fossvogsbrú. Þannig yrði skapað öruggt umhverfi fyrir hraðhjólafólk. Og athuga skyldi eitt, slíkar hjólabrautir verða að vera vel upplýstar öryggissins vegna – og flóðlýsing á ekki heima í friðlandi.

Höfundur: Vilborg Halldórsdóttir

Sent inn þann: 15.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Þegar brúin kemur mun fólk hjóla Karsnesstíg í auknum mæli hvort sem önnur hjólabraut verður lögð upp á hæðinni samhliða borgarlínu eða ekki. Fólk á reiðhjóli velur alltaf auðveldustu leiðina og hún liggur um Kársnesstíg en ekki í gegn um ótal hliðargötur og innkeyrslur uppi á hæðinni. Fólk mun flest sniðganga þá hækkun.
Eina vitið er að gera góðan aðskilinn Kársnesstíg til að auka öryggi allra vegfarenda, hjólandi og gangandi. Það er ekki hægt annað en að brosa að þeim athugasemdum að hjólastígur verði einhvers konar stofnbraut eða umferðin slík að hún raski ró íbúa eða gangandi vegfarenda á sunnanverðu Kársnesi. Hjólastígur mun þvert á móti gera fleirum kleift að njóta þarna útiverunnar. Reiðhjól eru hljóðlaus og fólk er ekki mengun.
Frábær tillaga og ég styð hana heilshugar, sem íbúi á Kársnesi.

Höfundur: Baldur Guðmundsson

Sent inn þann: 15.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Höfundur: Ármann Guðmundsson

Sent inn þann: 16.01.2026 , **Fyrir hönd:** Náttúruverndarstofnun

Viðhengi:

17.1.Umsögn_Kársnesstígur.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Náttúru verndar stofnun

Kópavogsbær
Karlotta Helgadóttir
Digranesvegi 1
200 Kópavogi

16. janúar 2026
202511-0041/Á.G.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Efni: Umsögn – Tillaga að breyttu deiliskipulagi - Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi - 1514/2025 Kópavogsbær.

Vísað er til erindis skipulags- og byggingarfulltrúa Kópavogsbær er barst 13. nóvember þar sem óskað er umsagnar Náttúruverndarstofnunar um tillögu að breytingu á deiliskipulagi Kópavogsbæjar er varðar Kársnesstíg á sunnanverðu Kársnesi.
Í greinargerð kemur fram um er að ræða tillaga til endurbóta á sunnanverðu Kársnesi með áherslu á að bæta aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Í því samhengi er lagt til að komið verði fyrir aðgreindum hjólastíg sem stuðlar að skýrari aðgreiningu ferðamáta og eykur öryggi allra vegfarenda. Skipulagssvæðið nær yfir Kársnesstíg og nærliggjandi svæði á milli Bakkabrautar 2 og Urðarbrautar.

Friðlýst svæði – Skerjafjörður innan Kópavogs

Náttúruverndarstofnun bendir á að svæðið sem tillagan nær til liggur mjög nálægt og þétt upp við friðlandið Skerjafjörður inn Kópavogs sem friðlýst árið 2012. Markmiðið var að vernda lífríki við ströndina, einkum í tilliti til fugla, og vernda útivistar- og fræðslugildi svæðisins. Fræðslugildi svæðisins er hátt með tilliti til lífríkis og aðgengi að svæðinu er gott enda er strandlengjan vinsæl til útivistar. [1] Náttúruverndarstofnun vekur því athygli á því að verndargildi svæðisins liggur að miklu leyti í gildi þess til fræðslu og útivistar.

Tillagan eins og hún lítur út núna hefur í för með sér meiri umferð, ef til vill meiri hraða sem gæti rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Það gæti því rýrt verndargildi friðlandsins.

[1] https://www.ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/fridlyst-svaedi/sudvesturland/skerjafjordur-kopavogi/

Framkvæmdarsvæðið sem um ræðir er fyrir utan hið friðlýsta svæðis en nálægðin er slík að Náttúruverndarstofnun vekur athygli á mikilvægi þess tillagan taki tillit til 54. gr. laga nr. 60/2013
um náttúruvernd þar sem fjallað sé um í tillögunni hvort landnotkun og framkvæmdir utan friðlýstra svæða geti á einhvern hátt haft áhrif á hin friðlýstu svæði. Þetta getur m.a. átt við byggingar, skógrækt, landgræðslu og efnistöku. Skv. 54. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd segir: *Ef starfsemi eða framkvæmdir utan friðlýsts svæðis, sem leyfisskyldar eru samkvæmt öðrum lögum, geta haft áhrif á verndargildi friðlýsta svæðisins skal taka mið af því við ákvörðun um veitingu leyfis. Leita skal umsagnar Náttúruverndarstofnunar áður en leyfi er veitt. Setja má skilyrði til að koma í veg fyrir skaða af starfseminni eða framkvæmdunum á hinu friðlýsta svæði.*

Samkvæmt 5. gr. Friðlýsingaskilmála, um umferð á verndarsvæðinu, er umferð vélknúinna vatnatækja s.s. sjókatta, óheimil innan svæðisins. Almenn umferð smábáta er heimil eins og verið hefur eftir hefðbundnum siglingaleiðum.

Náttúruverndarstofnun telur að framkvæmdirnar sem hér um ræðir gætu haft neikvæð áhrif á verndargildi nærliggjandi friðlýstra svæða bæði á framkvæmda- og rekstrartíma og hvetur sveitarfélagið til koma með tillögur til að lágmarka þau hugsanlegu áhrif. Í því samhengi leggur Náttúruverndarstofnun til að sveitarfélagið tryggi að umferð um stíginn rýri ekki upplifun gesta friðlýsta svæðisins.

Náttúruverndarstofnun vekur enn fremur athygli á því að allar framkvæmdir innan friðlýsta svæðisins, Skerjafjörður innan Kópavogs, eru háðar leyfi stofnunarinnar samkvæmt 8. gr. auglýsingar nr.190/2012. Á tveimur stöðum, við Sunnubraut 47 og við Suðurvör, er gert ráð fyrir römpum frá stígnum niður í fjöruna og þar með í hið friðlýsta svæði.

Fuglalíf

Náttúruverndarstofnun bendir á allir fuglar eru friðaðir samkvæmt lögum nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum nema friðun þeirra hafi verið aflétt með reglugerð nr. 456/1995. Þegar rætt er um friðun tekur hún einnig til eggja og hreiðra þeirra fugla sem njóta algerrar eða tímabundinnar friðunar. Auk þess bendir stofnunin á að í 2. mgr. 6. gr. laga nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum segir að ávallt skuli gæta fyllstu varkárni og nærgætni gagnvart villtum dýrum og búsvæðum þeirra og forðast óþarfa truflun. Við skipulag og landnotkun skal tekið tillit til villtra dýra og búsvæða þeirra, sbr. lög um náttúruvernd og skipulagslög.

Ásýnd landslags

Náttúruverndarstofnun bendir á að náttúruleg ásýnd landslagsins á höfuðborgarsvæðinu hefur breyst töluvert á undanförnum áratugum en fagurfræðilegt gildi náttúrulegs umhverfis er mikilvæg þáttur fyrir bæði fyrir lífríki, upplifun og lýðheilsu fólks.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Náttúru verndar stofnun

Stefna stjórnvalda varðandi landslag kemur fyrst og fremst fram í náttúruverndarlögum nr. 60/2013 og í Landslagsamningi Evrópu (ELC)127 sem Ísland fullgilti árið 2020. Náttúruverndarstofnun bendir á að í þessu ljósi í 3. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 segir að til að stuðla að vernd jarðfræðilegrar fjölbreytni landsins og fjölbreytni landslags skal stefnt að því að varðveita landslag sem er sérstætt eða fágætt eða sérlega verðmætt vegna fagurfræðilegs og/eða menningarlegs gildis.

Náttúruverndarstofnun bendir enn fremur á að í 69. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd kemur fram að við hönnun mannvirkja, svo sem vega, skuli þess gætt að þau falli sem best að svipmóti lands. Við mat á umhverfisáhrifum og afgreiðslu leyfisumsókna skal taka afstöðu til þessa atriðis. Sérstaklega er mikilvægt að huga að vali á staðsetningu og legu mannvirkja, útfærslu í stærð og formi, frágangi að loknum framkvæmdum og litavali sem lykilþætti í aðlögun mannvirkja að umhverfi sínu. Auk þess er mikilvægt að mannivirki samrýmist jarðmyndunum, gróðri og ásýnd svæðisins. Landslagssamningur Evrópu var gerður á vettvangi Evrópuráðsins árið 2000 en var fullgiltur á Íslandi 1. apríl árið 2020. Markmið samningsins er að efla verndun, nýtingu og áætlanir um landslag, og að skipuleggja evrópska samvinnu um málefni varðandi landslag. Samningurinn gildir um allt yfirráðasvæði aðildarríkja og nær til ósnortins lands, þéttbýlis, dreifbýlis og umhverfis borga. Hann tekur einnig yfir innri og skipgengar vatnaleiðir og sjávarsvæði auk þess sem samningurinn gildir hvort sem landslag kunni að teljast framúrskarandi, hversdagslegt eða niðurnítt.

Náttúruverndarstofnun telur að tillagan gæti haft neikvæð áhrif á náttúruleg ásýnd í kringum nágrenni stígsins og hvetur sveitarfélagið til að huga að því hvernig væri hægt að lágmarka áhrifin.

Virðingarfyllst,

Ármann Guðmundsson
sérfræðingur
René Biasone
svæðissérfræðingur

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem íbúi á sunnanverðu Kársnesi geri ég athugasemdir við lagningu á stofnstíg við suðurströnd Kársness.

Friðsælt útivistarsvæði og aðgengi fyrir mismunandi þarfir íbúa

Svæðið með fram suðurströndinni er eitt af fáum náttúrulegum útivistarsvæðum á Kársnesi og er mikið notað útivistarsvæði og dýrmætt fyrir íbúa Kársnes til að komast í náND við rólegheit og náttúru innan borgarmarkanna.

Í framtíðarsýn Kópavogs kemur fram að Kópavogsbær er borgarsamfélag í nánum tengslum við náttúruna enda sýnir bærinn umhverfislega og samfélagslega ábyrgð. Vegna fötlunar get ég ekki stundað hvaða hreyfingu sem er og eru gönguferðir mikilvægar fyrir mig til þess að geta sinnt hreyfingu og hef ég notið góðs af því að búa í nálægð við þetta útivistarsvæði. Með stofnstíg sem er hannaður fyrir hámarkshraða 25km/klst. við hliðina á göngustíg tapast friður og ró sem er á þessu svæði og íbúar gætu þá alveg eins farið í göngutúr við umferðargötu. Þetta er í miklu ósamræmi við yfirlýst markmið bæjarins um það umhverfi og aðgengi að náttúru sem bærinn segist vilja bjóða íbúum upp á.

Umfjöllun um aukið öryggi er villandi

Aðskilnaður milli stofnhjólastígsins og göngustígs er með málaðri línu sem gefur falskt öryggi. Tillögur til að halda niðri hraða eru meðal annars að setja ójafnt undirlag. Það rýrir ekki bara nýtingu á stígnum fyrir mig og aðra í svipaðri stöðu, það útilokar það að ég geti notað þetta svæði mér til heilsubótar. Ef Kópavogsbæ er alvara með stefnu sinni um að huga að geðheilsu og lýðheilsu íbúa almennt þá ættu bæjaryfirvöld að sjá að sér og falla frá þessari tillögu.

Friðlýst strönd

Ströndin er friðlýst og í friðlýsingargögnum er sérstaklega vísað til þess að svæðið hafi alþjóðlegt verndargildi vegna farfuglategunda. Jafnframt er það markmiðið með vernduninni að vernda útivistar- og fræðslugildi svæðisins. Þessar framkvæmdir munu hafa veruleg áhrif á gildi svæðisins til útivistar.

Sjálfbærni

Talað er um að með stofnstíg sé verið að styðja við heimsmarkmiðin með því að stuðla að umhverfisvænum samgöngum, en ekki er minnst á að á sama tíma þá er verið að skerða aðgengi að náttúru og grænu svæði. Þessi framkvæmd fer gegn grundvallarmarkmiði sjálfbærar þróunar um réttlát umskipti, þ.e. að ein breyta sem styður við sjálfbærni á ekki á sama tíma að eyðileggja það sem er fyrir og styður þá þegar við sjálfbæra þróun.

Ég hvet Kópavogsbæ til þess að standa við eigin framtíðarsýn um lýðheilsu, aðgengi að grænum svæðum og náttúru og taka tillit til þarfa allra íbúa.

Höfundur: Ólafur Helgason

Sent inn þann: 18.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Kársnesstígur er falleg og friðsæl gönguleið þar sem fjöldi fólks nýtur nú útivistar. Ég vil mótmæla að stígurinn verði gerður að þjóðbraut fyrir hjólreiðar milli Reykjavíkur, Kópavogs, Garðabæjar og Hafnarfjarðar.

Höfundur: Guðmundur Ingi Björnsson

Sent inn þann: 18.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er athugsemd við fyrirhugaða legu Kársnesstígs.

Höfundur: Ingólfur Hannes Guðjónsson

Sent inn þann: 19.01.2026

Viðhengi:

20.1.umsogn loka.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Umsögn um tillögu að nýju deiliskipulagi Kársnesstígs á sunnanverðu Kársnesi – mál nr. 1514/2025

Undirritaður gerir athugasemdir við framlagða tillögu að nýju deiliskipulagi Kársnesstígs á sunnanverðu Kársnesi.

1. Samræmi við gildandi aðalskipulag

Samkvæmt gildandi Aðalskipulagi Kópavogs 2019–2040 er strandsvæði Kársness skilgreint sem opið og grænt útivistarsvæði, þar sem megináhersla er lögð á útivist, aðgengi almennings, náttúruupplifun og vernd landslags.

Tillaga að nýju deiliskipulagi byggir hins vegar á þeirri forsendu að Kársnesstígur gegni hlutverki stofnhjólastígs. Slík forsendubreyting á hlutverki svæðisins á sér ekki skýra stoð í gildandi aðalskipulagi. Að þessu leyti samræmist tillagan ekki þeirri stefnu um landnotkun og hlutverk svæðisins sem aðalskipulagið setur. Um er að ræða verulega breytingu á eðli og hlutverki stígsins, en ekki einungis endurbætur á núverandi útivistarstíg.

2. Innra ósamræmi í forsendum tillögunnar

Í tillögunni er gert ráð fyrir útfærslu sem kallar á hraðastýringu og aðgerðir til að draga úr hraða hjólandi umferðar. Slíkar aðgerðir endurspegla að um sé að ræða viðkvæmt svæði með blandaða notkun, þar sem útivist og dvöl eru ráðandi. Þetta samræmist hlutverki svæðisins samkvæmt aðalskipulagi, en er jafnframt í ósamræmi við flokkun stígsins sem stofnhjólastígs, þar sem megináhersla er á greiðfærni, samfellu og skilvirkni í daglegum ferðum.

Tillagan byggir þannig á tveimur ósamrýmanlegum forsendum á sama tíma. Vandséð er hvernig sveitarfélagið hyggst fylgja eftir hraðastýringu til framtíðar á stígnum, þar sem gert er ráð fyrir umferð hjólandi, léttum bifhjólum og öðrum smáfarartækjum.

3. Áhrif á verndargildi nærliggjandi friðlýsts svæðis

Í umsögn Náttúruverndarstofnunar kemur skýrt fram að framkvæmdin geti haft neikvæð áhrif á verndargildi nærliggjandi friðlýsts svæðis, bæði á framkvæmda- og rekstrartíma. Bent er á að aukin umferð og samgönguáhersla geti rýrt útivistar- og fræðslugildi svæðisins.

Þrátt fyrir að framkvæmdin sé fyrirhuguð utan friðlýsts svæðis ber samkvæmt lögum um náttúruvernd að taka slíkt mat til greina þegar framkvæmdir kunna að hafa áhrif á verndargildi friðlýstra svæða.

Tillagan sýnir ekki með fullnægjandi hætti fram á að framkvæmdin valdi ekki raski í fjörunni. Í því sambandi má nefna tæknilegt atriði er varðar undirlag stígsins. Á köflum er grasbali á milli núverandi stígs og fjöru og þar er enginn grjótgarður til að styðja við stíginn. Miðað við umfang

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

þess stígs sem hér er kynntur verður ekki séð annað en að um meiriháttar framkvæmd sé að ræða sem ekki sé unnt að ráðast í án þess að valda raski í friðlýstri fjörunni.

4. Valkostir og jafnræði í mati

Í fyrirliggjandi gögnum kemur fram að aðrir raunhæfir valkostir eru til staðar fyrir leið hjólaleiða um Kársnes, meðal annars um Kópavogsbraut. Slík leið myndi liggja um umhverfi þar sem samgönguhlutverk hjólaleiða er eðlilegur hluti skipulags og samræmist betur þeim forsendum sem gilda um stofnhjólastíga.

Valkostagreiningin ber ekki saman kosti út frá jafnræðisgrundvelli, þar sem hver valkostur er ekki metinn út frá bestu mögulegu útfærslu á hvorum stað. Í ljósi þess liggur ekki fyrir fullnægjandi skipulagslegur grundvöllur til að leggja til grundvallar að leið um viðkvæmt strandsvæði samræmist betur gildandi stefnu aðalskipulags en aðrir raunhæfir og síður íþyngjandi kostir.

Niðurstaða

Með vísan til gildandi Aðalskipulags Kópavogs 2019–2040, umsagnar Náttúruverndarstofnunar og annarra fyrirliggjandi gagna er ljóst að tillaga að nýju deiliskipulagi Kársnesstígs byggir á forsendum sem ganga lengra en aðalskipulagið setur fyrir svæðið. Tillagan felur í sér breytingu á hlutverki svæðisins frá útivistarsvæði yfir í samgönguás.

Undirritaður er alfarið mótfallinn tillögunni, sá stígur sem hér er lagður til fellur ekki að hlutverki svæðisins sem er útivistarsvæði.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.
Sem foreldri á Kársnesi er ég alfarið á móti því að samgöngu stofnhjólastígur sé lagður við ströndina, við förum þarna iðulega fjölskyldan og njótum náttúrunnar, fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi.
Ég myndi kjósa fleiri áningarstaði, s.s. huggulega bekki. Margföld aukning hjólaumferðar mun hafa neikvæð áhrif svæðið.
Sem afi/amma nýti ég Suðurströnd Kársness mikið með barnabörnunum mínum til ýmiss konar útivistar og náttúruskoðunar. Margföld aukning hjólaumferðar og líklega aukinn hraði mun draga úr öryggisupplifun og hafa neikvæð áhrif á kyrrð, dýralíf og náttúru upplifun. Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi.
Sem hjólari myndi ég frekar velja Kópavogsbraut frekar enn strandlengjuna á hraðferð til og frá vinnu því hún er svo bein og greið og býður upp á meira flæði. Ég myndi vilja sjá Kópavogsbæ búa til góðan aðskilinn hjólastíg á Kópavogsbraut en mér finnst ekki rétt að hafa stofnhjólaleið í gegnum vinsælt útivistarsvæði upp á öryggi, árekstrahættu og ánægju allra. Ég tel að hjólavísar myndu ekki hjálpa m.t.t. að bæta aðstæður á Kópavogsbraut fyrir hjólandi umferð.
Virðingarfyllst, Stefán Eyjólfsson, Kópavogsbakka 10, 200 Kópavogi

Höfundur: Stefán Eyjólfsson

Sent inn þann: 19.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Höfundur: Stefán Eyjólfsson

Sent inn þann: 19.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Stígurinn meðfram sjónum á Kársnesi sunnanverðu er friðsæll rólegur griðarstaður þarsem íbúar geta gengið og tengst náttúrunni gegnum náttúrulega fjöru og verið í friði og ró. Gegnir þar með augljóslega mjög mikilvægu hlutverki fyrir lýðheilsu og lífsgæði íbúa. Það væri stórslys skipulagslega að fórna þessum gæðum fyrir hraðbraut fyrir reiðhjól. Þá þyfti að breikka stíginn, eyðileggja náttúrulega fjöruna og friðurinn og griðarstaðurinn farinn fyrir þá sem eru á göngu. Eins og er er umferð reiðhjóla og gangandi í jafnvægi.

Höfundur: Guðríður Elfa Pálmarsdóttir

Sent inn þann: 19.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

 # Sem eldri borgari sækist ég eftir að ganga meðfram friðsælli strandlengjunni til að njóta náttúru og kyrrðar. Ég myndi kjósa fleiri áningarstaði, s.s. huggulega bekki. Margföld aukning hjólaumferðar mun hafa neikvæð áhrif á kyrrð, dýralíf, náttúru upplifun og skerða öryggistilfinningu.

Höfundur: Guðný Júlíana Garðarsdóttir

Sent inn þann: 19.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Sem afi nýti ég Suðurströnd Kársness mikið með barnabörnunum mínum til ýmiss konar útivistar og náttúruskoðunar. Margföld aukning hjólaumferðar og líklega aukinn hraði mun draga úr öryggisupplifun og hafa neikvæð áhrif á kyrrð, dýralíf og náttúru upplifun. Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi.

Höfundur: Jóhann Gíslason

Sent inn þann: 19.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Undirrituð skorar á stjórnendur hjá Kópavogsbæ að falla frá fyrirhuguðum breytingum á göngustíg à Kársnesinu.
Stígurinn er mikið notaður til gönguferða og útivistar af fólki á öllum aldri og væru það alvarleg mistök að skemma hann.
Hjólastíg til umferðar innan Kársness og yfir það væri betur fyrirkomið á annan hátt eins og þeir sem vel þekkja til hafa gert ítarlega grein fyrir.

Höfundur: Kristjana Sigrún Kjartansdóttir

Sent inn þann: 19.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem foreldri á Kársnesi er ég alfarið á móti því að samgöngu stofnhjólastígur sé lagður við ströndina, við förum þarna iðulega fjölskyldan og njótum náttúrunnar, fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi.

Höfundur: Helga Hrund Friðriksdóttir

Sent inn þann: 19.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég hef búið á Kársnesinu nær alla mína tíð. Ég hef notað göngustíginn meðfram strandlengjunni mikið. Ég fer í nærandi göngutúra, skokka og tek rólega hjólatúra með fram stöndinni. Einnig hef ég notað fjöruna með nemendum mínum í Kársnesskóla og notum við kennarar skólans fjöruna mikið með nemendum okkar. Margföld aukning hjólaumferðar og líklega aukinn hraði mun draga úr öryggisupplifun og hafa neikvæð áhrif á kyrrð, dýralíf og náttúru upplifun. Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi sem að mínu mati er eitt fallegasta og kyrrlátasta útivistarsvæði borgarinnar í tengslum við einstakt lífríki í fjörunnar.

Höfundur: Valdís Arnarsdóttir

Sent inn þann: 19.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem eldri borgari sækist ég eftir að ganga meðfram friðsælli strandlengjunni til að njóta náttúru og kyrrðar. Ég myndi kjósa fleiri áningarstaði, s.s. huggulega bekki. Margföld aukning hjólaumferðar mun hafa neikvæð áhrif á kyrrð, dýralíf, náttúru upplifun og skerða öryggistilfinningu.

Höfundur: Helga Guðrún Gunnarsdóttir

Sent inn þann: 19.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég er eldri borgari og bý á Kópavogsbraut. Mér þykir mjög mikilvægt að geta gengið meðfram friðsælli strandlengjunni mér til heilsubótar. Hreyfing í umhverfi þar sem hægt er að njóta náttúru og kyrrðar er gríðalega mikils virði bæði fyrir andlega og líkamlega heilsu. Margföld aukning hjólaumferðar mundi gjörbreyta þessu svæði og eyðileggja algjörlega kyrrðina og upplifun á náttúrunni á þessu verndarsvæði og þar með heilsubótaráhrifin sem svæðið hefur í dag fyrir fólk á öllum aldri. Það væru hræðileg mistök ef þessi verðmæti væru ekki metin að verðleikum heldur eyðilögð. Ég skora á Kópavogsbæ að vernda þetta svæði og viðhalda friðsælli strandlengjunni.
Maja Loebell

Höfundur: Maja Loebell

Sent inn þann: 19.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Sem afi/amma nýti ég Suðurströnd Kársness mikið með barnabörnunum mínum til ýmiss konar útivistar og náttúruskoðunar. Margföld aukning hjólaumferðar og líklega aukinn hraði mun draga úr öryggisupplifun og hafa neikvæð áhrif á kyrrð, dýralíf og náttúru upplifun. Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverf

Höfundur: Karen Júlía Júlíusdóttir

Sent inn þann: 19.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Með þessari athugasemd vil ég hvetja bæjaryfirvöld að skoða aðra leið fyrir þennan samgöngustíg.
Það er mikilvægt að taka tillit til þess að geta notið þess að ganga við sjóinn án þess að eiga það á hættu að verða fyrir, ef þú gleymir þér augnablik í þeirri umferð sem verður og mun aukast. Því að það er ljós að framtíðaraukning ferða á stíg sem þessum veða ekki bara reiðhjól það verða líka "vélknúin ökutæki á tveimur, þremur eða fjórum hjólum, bæði raf og bensíndrifin" úr flokki 1. (sjá hér neðst). Það er ekkert sem kemur í staðin fyrir göngutúr eða aðra útivist við sjóinn og Kópavogurinn er með mjög skemmtilegu fuglalífi sem grípur athygli og vekur upplifun. Ég er að reyna leggja eins mikla áherslu og ég get á að það verði tekið meira inn í sem kostur að njóta náttúrunna í því sem hún gefur þegar tekin verður ákvörðun um legu þess samgöngustígs. Það vita allir að ef af þessu verður þá er þetta aftur orðin að stað þar sem hjólafólk og aðrir keppast við að eiga sem bestan tíma á. Það er ekkert í göngnum sem sýnir að tekið hafi verið tillit til þess að Kópavogsbúar og fleiri, þá sérstaklega við sem búum á Kársnesinu höfum þessa áhugaverðu strandlengju til að njóta. Það er ekkert nýtt að það sé talið bætandi að ganga við sjóinn. Góð vísa er aldrei of of kveðin:

Þegar lundin þín er hrelld
– þessum hlýddu orðum –
gakktu við sjó og sittu við eld.
Svo kvað völvan forðum.

Lesbók Morgunblaðsins 23 des 1968 bls 44.

Þau farartæki sem gera má ráð fyrir að bætist við uppfylla þessi skilyrði:

"Létt bifhjól eru vélknúin ökutæki á tveimur, þremur eða fjórum hjólum, bæði raf og bensíndrifin. Létt bifhjól hafa hámarksafl, mest 50 cc bensínvél eða 4 kW rafmagnsmótor, og skiptast í tvo flokka, eftir hönnunarhraða hjóls.
- Flokkur I - hafa hönnunarhraða allt að 25 km/klst.
- Flokkur II - hafa hönnunarhraða allt að 45 km/klst."

Höfundur: Ómar Stefánsson

Sent inn þann: 19.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að breyta sunnanverðu Kársnesinu
úr geggjaðri útivistarperlu og frábærri hlaupaleið í fjölfarna, hraða stofnHjóla leið.
Sem hlaupari og Kópavogsbúi fer ég oft þarna um og finnst mér mikil og hröð hjólaumferð ekki
fara saman við göngu og hlaupaleiðir.
Það eru til aðrar og betri tengingar fyrir þessa hjólaumferð.

Ég mótmæli þessum áformum.

Guðjón Emil

Höfundur: Guðjón Emil Sveinsson

Sent inn þann: 20.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Kópavogi 20. janúar 2026
Til: Kópavogsbæjar
Efni; Athugasemdir við tillögu um Kársnesstíg.

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið
höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru.
Þess í stað að finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi,
í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Sem eldri borgari (70 ára) hér í bæ sækist ég eftir að ganga og skokka meðfram friðsælli strandlengjunni til að njóta náttúru og kyrrðar
og það nánast á hverjum degi til fjölda ára, allt árið um kring.
Ég myndi kjósa fleiri áningarstaði, s.s. huggulega bekki og þá jafnvel með „picnik“ borðum.
Margföld aukning hjólaumferðar sem og væntanlega einnig hraða, eins og hún/hann sé ekki nóg/nógur fyrir, mun hafa vægast sagt mjög neikvæð
áhrif á kyrrð, dýralíf, náttúru upplifun og skerða öryggistilfinninguna verulega.

Sem afi nýti ég strandgangstíga Kársnessins mikið með barnabörnunum mínum til ýmiss konar útivistar, leikja og náttúruskoðunar.
Á þessu svæði eru ýmsir grænir blettir, svo maður minnist nú líka á ströndina sjálfa, þ.s.a. hægt er að njóta sín með þeim og sjálfum sér.

Nú þegar er þó nokkur umferð hjóla á göngubrautunum við ströndin og finnst manni oft nóg um þegar fólk kemur á „racer“ hjólum á blússandi ferð að manni
og framúr án þess að gefa frá sér neitt hljóð. Virðast þessi hjól vera með bjöllu í algjörum undantekningar tilfellum og í endalausum kappakstri!

Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi!

Virðingarfyllst
Vilhjálmur Karl Karlsson
Skólagerði 27,
200 Kópavogi

Höfundur: Vilhjálmur Karl Karlsson

Sent inn þann: 20.01.2026

Viðhengi:

34.1.Athugasemdir við tillögu um Kársnesstíg..docx

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Kópavogi 20. janúar 2026

Til: Kópavogsbæjar

Efni; Athugasemdir við tillögu um Kársnesstíg.

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru.
Þess í stað að finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Sem eldri borgari (70 ára) hér í bæ sækist ég eftir að ganga og skokka meðfram friðsælli strandlengjunni til að njóta náttúru og kyrrðar og það nánast á hverjum degi til fjölda ára, allt árið um kring. Ég myndi kjósa fleiri áningarstaði, s.s. huggulega bekki og þá jafnvel með „picnik“ borðum. Margföld aukning hjólaumferðar sem og væntanlega einnig hraða, eins og hún/hann sé ekki óg/nógur fyrir, mun hafa vægast sagt mjög neikvæð áhrif á kyrrð, dýralíf, náttúru upplifun og skerða öryggistilfinninguna verulega.

Sem afi nýti ég strandgangstíga Kársnessins mikið með barnabörnunum mínum til ýmiss konar útivistar, leikja og náttúruskoðunar. Á þessu svæði eru ýmsir grænir blettir, svo maður minnist nú líka á ströndina sjálfa, þ.s.a. hægt er að njóta sín með þeim og sjálfum sér.

Nú þegar er þó nokkur umferð hjóla á göngubrautunum við ströndin og finnst manni oft nóg um þegar fólk kemur á „racer“ hjólum á blússandi ferð að manni og framúr án þess að gefa frá sér neitt hljóð. Virðast þessi hjól vera með bjöllu í algjörum undantekningar tilfellum og í endalausum kappakstri!

Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi!

Virðingarfyllst
Vilhjálmur Karl Karlsson
Skólagerði 27,
200 Kópavogi

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Það eru fjölmörg rök gegn því að leggja stofnhjólastíg við strandlengjuna á Kársnesi. Það myndi hafa neikvæð áhrif á vistkerfi strandarinnar og skapa árekstra við gangandi. Slík leið væri útsettari fyrir veðri, viðhaldsfrekari og þjónar ekki daglegum samgöngumarkmiðum hverfisins. Rökréttari og sjálfbærari lausn sem fellur betur að Heimsmarkmiðunum er að leggja stíginn innar í byggð, þar sem hann tengist betur íbúasvæðum, þjónustu og almenningssamgöngum og myndi þjóna bæði íbúum hverfisins og þeim sem hjóla í gegn. Strandleiðin ætti áfram að gegna mikilvægu hlutverki sínu sem friðsæl útivistarleið fyrir almenning.

Höfundur: Svandís Ingimundardóttir

Sent inn þann: 20.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem íbúi á Kársnesinu skora ég á Kópavogsbæ að taka til endurskoðunar að gera Kársnesstíg að stofnbraut/ hraðbraut fyrir hjólreiðar á kostnað öryggis fyrir gangandi íbúa sem nýta stíginn mikið sem rólegan og öruggan griðarstað til að tengjast náttúrunni, dýralífinu og kyrrðinni sem þar má finna. Aukning hjólaumferðar með hugsanlega auknum hraða mun draga úr heilsubætandi náttúruupplifun á Kársnesinu og þar með lífsgæðum íbúa.

Höfundur: Gunnar Ragnarsson

Sent inn þann: 20.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem afi/amma nýti ég Suðurströnd Kársness mikið með barnabörnunum mínum til ýmiss konar útivistar og náttúruskoðunar. Margföld aukning hjólaumferðar og líklega aukinn hraði mun draga úr öryggisupplifun og hafa neikvæð áhrif á kyrrð, dýralíf og náttúru upplifun. Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhver

Höfundur: Sigríður Þorbjörnsdóttir

Sent inn þann: 20.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem eldri borgari sækist ég eftir að ganga meðfram friðsælli strandlengjunni til að njóta náttúru og kyrrðar. Ég myndi kjósa að gerðir yrðu fleiri áningarstaðir. t.d. bekkir. Margföld aukning hjólaumferðar mun hafa neikvæð áhrif á kyrrð, dýralíf, náttúruupplifun og skerða öryggistilfinningu. Hraðakstur margra hjólreiðamanna og skortur á tillitssemi við gangandi vegfarendur er vandamál sem þarf að takast á við með öðrum hætti.

Höfundur: Sturla Sigurjónsson

Sent inn þann: 20.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem foreldri á Kársnesi er ég alfarið á móti því að samgöngu stofnhjólastígur sé lagður við ströndina, við förum þarna iðulega fjölskyldan og njótum náttúrunnar, fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi.

Höfundur: Sólveig Halldórsdóttir

Sent inn þann: 20.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Undirritaður telur mikilvægt að huga vel að forgangsröðun þegar ráðist er í breytingar á samgönguinnviðum. Spyrja má hvort réttlætanlegt sé að skerða gæði útivistarsvæða til að bæta aðstöðu fyrir hjólreiðar. Ef nauðsynlegt er að fórna einhverju í þágu bættra hjólasamgangna, virðist eðlilegra að slík skerðing beinist að umferð einkabíla, til dæmis með fækkun bílastæða eða þrengingu akbrauta, fremur en að ganga á hagsmuni gangandi fólks og notenda útivistarsvæða.
Jafnframt er rétt að velta því fyrir sér hvaða leiðir samræmast best þeim heimsmarkmiðum sem sveitarfélagið hefur skuldbundið sig til að vinna eftir.
Að mati undirritaðs væri skynsamlegt að leita til sérfræðinga sem búa yfir víðtækri þekkingu og reynslu á þessu sviði, til dæmis erlendis(Danmörku).

Höfundur: Odd Stenersen

Sent inn þann: 20.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Höfundur: Elva Hildur Hjaltadóttir

Sent inn þann: 20.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem manneskja myndi ég kjósa að strandlengjan væri svona “slow living” svæði þar sem enginn þarf að stressa sig á neinu, hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi

Höfundur: Elva Hildur Hjaltadóttir

Sent inn þann: 20.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Höfundur: Kristín Harðardóttir

Sent inn þann: 20.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Höfundur: Valgerður Grímsdóttir

Sent inn þann: 20.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Umsögn vegna máls nr. 2025/1514
Deiliskipulag Kársnesstígs á sunnanverðu Kársnesi

1. Inngangur
Undirritaður gerir hér athugasemdir við tillögu að deiliskipulagi Kársnesstígs á sunnanverðu Kársnesi, kynnta í Skipulagsgátt undir málsnúmeri 2025/1514. Umsögnin beinist að forsendum skipulagsins, staðsetningu stofnleiðar hjólreiða og líklegum áhrifum tillögunnar á útivist, náttúruvernd og samfélagslega notkun svæðisins.

Almennt er tekið undir markmið um bætt öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda og eflingu vistvænna samgöngumáta. Hins vegar er það mat undirritaðs að tillagan, eins og hún liggur fyrir, byggi á ófullnægjandi forsendum, vanmeti áhrif á núverandi notkun og feli í sér óheppilega staðsetningu stofnleiðar hjólreiða innan viðkvæms útivistar- og strandsvæðis.

2. Svæðið og núverandi notkun
Suðurströnd Kársness er eitt fárra svæða á höfuðborgarsvæðinu þar sem þétt íbúðabyggð tengist beint lítt röskuðu fjöru- og strandsvæði. Svæðið hefur um langt skeið verið nýtt af íbúum til fjölbreyttrar útivistar, þar á meðal rólegra gönguferða, dvalar, leikja barna, náttúruskoðunar og félagslegrar samveru.

Þessi notkun endurspeglar sterkan staðaranda og þau gæði sem felast í nálægð við sjó, opnu landslagi og friðsælu umhverfi. Svæðið er jafnframt að hluta friðlýst sem búsvæði og nýtur hverfisverndar samkvæmt aðalskipulagi.

Í framlögðum gögnum vantar hins vegar heildstæða greiningu á þessari núverandi notkun. Engar upplýsingar liggja fyrir um hverjir nota svæðið, í hvaða tilgangi eða hvernig ólíkir notendahópar upplifa öryggi, ró og aðgengi í dag. Án slíkra grunnupplýsinga er ekki unnt að meta með faglegum hætti áhrif fyrirhugaðra framkvæmda.

3. Markmið og ósamræmi
Markmið tillögunnar eru sögð vera að auka öryggi með aðskilnaði gangandi og hjólandi, styrkja stofnleið hjólreiða og bæta aðgengi almennings að ströndinni. Þessi markmið eru þó að hluta til ósamrýmanleg í því rými sem um ræðir.

Stofnleið hjólreiða er samkvæmt skilgreiningu hraðamiðuð samgönguleið sem þjónar daglegum ferðum milli hverfa og sveitarfélaga. Slíkar leiðir þurfa að vera greiðfærar, fyrirsjáanlegar og henta auknum ferðahraða, meðal annars rafhjólum og keppnishjólum.

Útivistar- og dvalarsvæði við strandlengju, sérstaklega þar sem börn, eldri borgarar og viðkvæmir hópar dvelja, krefjast hins vegar rólegs umhverfis, lágs hraða og upplifun öryggis. Að leggja stofnleið hjólreiða inn í slíkt rými skapar grundvallarárekstur sem ekki er leystur með að aðskilja stíga.

4. Vanmat á hraða og öryggisáhrifum
Í kynningargögnum er haldið fram að aðskilnaður gangandi og hjólandi tryggi öryggi allra notenda. Þessi fullyrðing er sett fram án fullnægjandi tölulegra eða atferlislegra gagna.

Í gögnum vantar meðal annars:
- spár um raunverulegan ferðahraða hjólandi á stofnleiðinni
- greiningu á tegund farartækja, svo sem rafhjóla, vespna og rafhlaupahjóla
- mat á áhrifum aukins hraða á upplifun öryggis annarra notendahópa

Reynsla af sambærilegum stígum sýnir að aukinn aðskilnaður leiðir oft til aukins hraða hjólandi umferðar. Í þröngu rými, þar sem hjólastígur liggur samhliða göngustíg, fjöruaðgengi og áningarstöðum, eykur slíkur hraði upplifun á hættu og dregur úr notkun svæðisins til dvalar, sérstaklega meðal barna og eldra fólks.

5. Aðgengi að fjöru og strandlengju
Í framlögðum gögnum er því haldið fram að tillagan bæti aðgengi almennings að fjöru. Þessi niðurstaða er

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

ekki á rökum reist.

Með lagningu stofnleiðar hjólreiða milli byggðar og fjöru verður hjólastígurinn í reynd ný hindrun fyrir marga notendahópa, þar sem þvera þarf hraða hjólaumferð til að komast að fjörunni. Í gögnum vantar greiningu á því hvernig slíkar þveranir verða hannaðar með tilliti til barna, eldra fólks og annarra viðkvæmra hópa, eða hvort fólk muni í reynd forðast fjöru vegna upplifaðrar hættu.

Því er ekki hægt að fallast á að aðgengi að ströndinni verði sjálfkrafa bætt með þessari útfærslu.

6. Sálfélagsleg áhrif og gildi svæðisins
Í nútíma skipulagsgerð er lögð aukin áhersla á sálfélagsleg áhrif mannvirkja, þar á meðal áhrif á ró, friðsæld, félagslega samveru og andlega endurheimt. Suðurströnd Kársness hefur sérstakt gildi í þessu samhengi, þar sem hún býður upp á sjaldgæfa blöndu af náttúrulegu strandumhverfi og nálægð við íbúðabyggð.

Í framlögðum gögnum er þessi þáttur aðeins lauslega tilgreindur og án skýrra matskvarða. Áhrif á ró og upplifun eru ýmist afgreidd sem óveruleg eða sett fram án rökstuðnings. Þetta telst verulegur annmarki á forsendum skipulagsins.

7. Raunhæfir valkostir
Fyrir liggur að innan Kársness eru götur sem henta mun betur fyrir stofnleið hjólreiða, svo sem Urðarbraut, Kópavogsbraut og Kársnessbraut. Slíkar leiðir tengja lykiláfangastaði innan hverfisins, þar á meðal skóla, þjónustu og almenningssamgöngur, og eru betur til þess fallnar að taka við hraðari og markvissari hjólaumferð.

Með því að leiða stofnleiðina um slíkar götur væri hægt að styrkja daglegar hjólreiðar innan hverfisins án þess að ganga á útivistar- og náttúrugildi strandlengjunnar. Slíkur valkostur virðist ekki hafa verið metinn með fullnægjandi hætti í framlögðum gögnum.

8. Niðurstaða og kröfur
Með vísan til alls framangreinds er það niðurstaða undirritaðs að tillaga að deiliskipulagi Kársnesstígs á sunnanverðu Kársnesi, eins og hún liggur fyrir, sé ekki nægjanlega rökstudd og feli í sér verulega áhættu fyrir gæði, notkun og upplifun svæðisins til framtíðar.

Því er farið fram á að:
Forsendur skipulagsins verði endurskoðaðar í heild, með greiningu á núverandi notkun og sálfélagslegum áhrifum.
Stofnleið hjólreiða verði færð af strandlengjunni og leidd um hentugri götur innan Kársness.
Suðurströnd Kársness verði áfram mótuð sem útivistar- og dvalarsvæði þar sem ró, öryggi og aðgengi eru í forgangi.

Án slíkra breytinga er hætta á að framkvæmdin grafi undan þeim gæðum sem gera suðurströnd Kársness að verðmætu svæði fyrir íbúa og samfélagið í heild.

Páll Helgason
Verkfræðingur

Höfundur: Páll Svavar Helgason

Sent inn þann: 20.01.2026

Viðhengi:

45.1.Hjólastígur við Kópavog_umsögnPJL.pdf

45.2.Hjólanetsgreining fyrir Kársnes.VSB.pdf

45.3.WHO-EURO-2016-3352-43111-60341-eng.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Útivistarsamtök Kársness

26. nóvember 2025

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Efni: Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi – deiliskipulag – sálfélagsleg greining – umsögn

Í tölvupósti 10. nóvember 2025 óskuðu Útivistarsamtök Kársness eftir umsögn undirritaðs um gögn deiliskipulags Kársnesstígs á sunnanverðu Kársnesi í Kópavogi sem lögð voru fram til kynningar þann 13. nóvember 2025.

1. Inngangur

Kópavogsbær undirbýr nú endurbætur á Kárnesstíg á sunnanverðu Kársnesi með áherslu á bætt aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Í skipulagsdrögum VSÓ Ráðgjafar dags. 31. október 2025 sem lögð hafa verið fram til forkynningar, er gerð tillaga að aðgreindum hjólastíg samsíða Kársnesstíg á um 1 km löngum kafla frá norðvesturmörkum Þingholtsbrautar 71 að syðsta hluta Urðarbrautar. Á svæðinu eru nú útivistarstígur, græn svæði og áningarstaðir tengdir stígnum.

Með hjólastígnum er stuðlað að skýrari aðgreiningu milli gangandi og hjólandi umferðar og auknu öryggi allra vegfarenda.

Með skipulagsdrögunum eru eftirtalin gögn lögð fram til kynningar: Umhverfismatsskýrsla,[1] valkostagreining,[2] rýni á valkostum[3] og minnisblað sem fjallar um áhrif breikkunar útivistarstígsins á nærliggjandi umhverfi.[4]

[1] Efla (2025, 29. október). Umhverfismatsskýrsla. Suðurströnd Kársness, deiliskipulag.
[2] Umhverfissvið Kópavogsbæjar (2022, 5. desember). Valkostagreining fyrir göngu- og hjólastíg um sunnanvert Kársnes. Greinargerð fyrir umferðaröryggismat
[3] Úrbana + Pláss (2025, apríl). Útivistarstígur á Kársnesi – Rýni á valkostum.
[4] ReSource International (2025, 30. apríl). Áhrif breikkunar útivistarstígs meðfram friðlýstri strandlengju við Kársnes á nærliggjandi umhverfi.

2. Tillaga að tvöföldun Kársnesstígs á landi alla leið

Í valkostagreiningu umhverfissviðs Kópavogsbæjar voru lagðir fram 5 valkostir að stíg um sunnanvert Kársnes sem tengir saman stofnstíg við botn Kópavogs og stofnstíg yfir Fossvogsbrú (sjá nánar valkostagreiningu). Í rýni Úrbana og Pláss á framlögðum valkostum var niðurstaðan sú að valkostur 2, þ.e. tvöföldun Kársnesstígs á landi alla leið, væri heppilegastur þar sem hann væri langlíklegastur til að ná markmiði um „*aðgreinda strauma gangandi og hjólandi og báðir hópar noti þann stíg sem þeim er ætlaður*“ (bls. 6). Sú leið sé „*með rökrétt flæði og myndi líklega vera sú leið sem fæstar hindranir myndi mæta hjólandi og gangandi*“ (bls. 10). Eindregið er mælt með vali á valkosti 2 sem framtíðarlausn fyrir útivistarstíginn á sunnanverðu Kársnesi.

Kárnesstígur hefur verið skilgreindur sem hluti af stofnleið hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu en slíkar leiðir tengja saman sveitarfélög, innviði þeirra og atvinnusvæði. Lögð er áhersla á að stofnstígakerfi sé aðlaðandi, auðratað, auðskilið, greiðfært og öruggt. Með tilkomu Fossvogsbrúar og uppbyggingu íbúða á vestanverðu Kársnesi eykst vægi núverandi göngustígs hvað varðar samgöngur og útivist og gera má ráð fyrir að umferð um stíginn muni aukast töluvert. Af þessum sökum er lögð til tvöföldun Kársnesstígs.

3. Skortur á fullnægjandi forsendum

Framlögð kynningargögn leggja ríka áherslu á mikilvægi innviða fyrir virka ferðamáta og samgöngutengingar á höfuðborgarsvæðinu og í gögnunum er ítarlega fjallað um fyrirhugaða innviði innan skipulagssvæðisins, tæknilegar forsendur þeirra og markmið varðandi aðgreinda ferðamáta, aðgengi og öryggi.

Hins vegar er augljóst að heildarforsendur fyrirhugaðrar uppbyggingar á suðurströnd Kársness eru ófullnægjandi, þar sem nær alfarið er litið framhjá mikilvægum sálfélagslegum þáttum sem og þáttum er snúa að notkun svæðisins.

a. Engar upplýsingar um núverandi notkun svæðisins

Engin framlögð gögn innihalda upplýsingar um:

- Núverandi notendahópa innan svæðisins.
- Hvert sé umfang núverandi umferðar og ferðamáta innan svæðis. Í valkostagreiningu eru einungis gefnar upplýsingar um meðaltalsumferð gangandi og hjólandi um Kópavogsháls.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

- Þá fjölbreyttu hópa sem dvelja á svæðinu til útivistar, leikja, athafna eða náttúruskoðunar.

Upplýsingar sem þessar ættu að vera grunnforsenda skipulagsákvarðana, enda verður ekki metið hvaða áhrif framkvæmd hefur á samfélag og velferð fólks nema grunnástand þessara þátta sé þekkt.

b. Takmarkaðar umferðarspár

Í valkostagreiningu segir: „*Gera má ráð fyrir að umferð um göngu- og hjólastíg um sunnanvert Kársnes verði síst minni [en umferð um Kópavogsháls] þegar tekið er tillit til að leiðin á milli miðbæjar og háskólasvæða verður mun greiðfærari þegar Fossvogsbrú verður komin í notkun og með aukinni áherslu almennings á vistvænar samgöngur og heilsusamlegt líferni*“ (bls. 1). Hins vegar er í framlögðum gögnum ekki að finna:

- Spár um mögulega aukningu umferðar á svæðinu nái tillaga fram að ganga.
- Mat á aukningu í ferðahraða hjólandi vegfarenda og hvers konar farartækja sé helst að vænta.
- Mat á áætluðum meðalhraða og hámarkshraða hjólandi vegfarenda og mat á áhættu vegna aukins ferðahraða.

Í framlögðum gögnum er mikil áhersla lögð á aðgreiningu ferðamáta, en engar tölulegar forsendur eru settar fram svo að hægt sé að meta raunveruleg áhrif þeirrar umferðar sem fara mun um fyrirhugaða samgönguinnviði.

c. Takmörkuð umfjöllun um áhrif á ró og friðsæld

Þó að í framlögðum gögnum sé minnst á að fyrirhuguð uppbygging geti haft neikvæð áhrif á ró og friðsæld svæðisins, er lítið um það fjallað og engar upplýsingar eru lagðar fram um hvaða matskvarðar voru notaðir. Má þar til dæmis nefna að:

- Engar upplýsingar eru um grunnástand hvað varðar ró og friðsæld eru lagðar fram eða um líkleg áhrif aukinnar og hraðari umferðar á upplifun þeirra sem sækja svæðið í þeim tilgangi.
- Engar upplýsingar eru lagðar fram varðandi hljóðvist innan svæðis né mat á áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda í þeim efnum.
- Ekkert mat er lagt fram á áhrifum þess að stofnleið hjólreiða færist nær lóðamörkum.

Af þessum sökum eru áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á ró, friðsæld og upplifun fólks ekki nægjanlega skýrð.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

d. Engin umfjöllun um sálræna og félagslega þætti

Í framlögðum gögnum er ekki fjallað um:

- Staðaranda (*e. genius loci*) svæðisins.
- Staðartengsl (*e. place attachment*) ólíkra notendahópa.
- Félagslega þátttöku (*e. social participation*) og notkun svæðisins sem samverurýmis.
- Sálfræðilega endurheimt (*e. psychological restoration*) og heilsufarslegt gildi svæðisins.
- Mikilvægi þess að varðveita svæðið sem liggur þétt upp að lítt röskuðu/ósnortnu bláu náttúruverndarsvæði innan þéttbýlis og veitir einstakt tækifæri til tengsla við fjöru og standsvæði.

Öll ofangreind atriði eru lykilþættir í nútíma skipulagsgerð og í samræmi við markmið um sjálfbæra þróun, lýðheilsu og manneskjumiðað skipulag.

e. Einhliða mat á áhrifum framkvæmdarinnar

Í framlögðum gögnum er mikil áhersla lögð á mat frá sjónarhóli vegfarenda sem nýta fyrirhugaða samgönguinnviði á svæðinu. Á hinn bóginn er nær ekkert fjallað um aðra notendahópa sem nýta svæðið s.s.:

- Þá sem sækja inn á svæðið í leit að rólegu og friðsælu umhverfi og návist við náttúru.
- Fjölskyldur og börn sem nýta svæðið til dvalar og leikja.
- Eldri borgara sem nýta svæðið til gönguferða og endurnæringar.
- Viðkvæma hópa sem reiða sig á ró, öryggi og nánd við náttúru.

Í forsendum skipulagsins er því litið framhjá stórum og fjölbreyttum hópi notenda.

Í ljósi þess hversu takmarkaðar forsendur liggja fyrir um núverandi ástand, notkun svæðisins og sálfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar, er eðlileg og sjálfsögð krafa að forsendur skipulagsvinnunnar verði endurskoðaðar í heild sinni.

Við endurskoðun forsendna er nauðsynlegt að:

- Birtar verði upplýsingar um núverandi notkun svæðisins. Metnar verði breytingar og áhætta með hliðsjón af aukinni og hraðari umferð.
- Birtar verði spár um væntanlegar breytingar innan svæðis í kjölfar framkvæmda, s.s. hvað varðar ásýnd, hljóðvist, upplifun og athafnir.
- Metin verði sálfélagsleg áhrif á fjölbreytta notendahópa með viðurkenndum aðferðum.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Án fyrrgreindra gagna er ekki unnt að meta með heildstæðum og faglegum hætti áhrif fyrirhugaðrar uppbyggingar á valkosti um suðurströnd Kársness.

4. Sálfélagslegar forsendur

Í þessari umsögn eru dregnar fram mikilvægar sálfélagslegar forsendur, sem litið hefur verið framhjá að miklu eða öllu leyti, en líkt og fyrr segir er í framlögðum gögnum fyrst og fremst lögð áhersla á tæknileg atriði framkvæmdarinnar og almenn markmið um vistvænar og öruggar samgöngur.

Nauðsynlegt er að þeir sálfélagslegu þættir sem hér eru reifaðir verði metnir með ígrundaðri hætti en gert er í framlögðum gögnum, svo skýrari mynd fáist af áhrifum ólíkra valkosta á líðan, upplifun og heilsu annarra notendahópa en þeirra sem einungis nýta innviði svæðis til ferðalaga. Með því fæst styrkari grunnur fyrir upplýsta ákvarðanatöku um staðsetningu stígs um sunnanvert Kársnes sem tengir saman stofnstíg við botn Kópavogs og stofnstíg yfir Fossvogsbrú.

4.1 Aðgengi

Suðurströnd Kársness er eitt fárra svæða á höfuðborgarsvæðinu þar sem þétt byggð er í beinum tengslum við ósnortna eða lítt raskaða fjöru og strandsvæði. Rannsóknir á sviði umhverfissálfræði og lýðheilsuvísinda hafa sýnt að slíkt nærumhverfi tengist bættri andlegri og líkamlegri heilsu, sálfræðilegri endurheimt og aukinni almennri vellíðan.[5] [6] [7] Hafa niðurstöður einkum lagt áherslu á tvennt:

- Gæði náttúrunnar. Til dæmis lítt röskuð fjara sem býður upp á sterka náttúruupplifun og fjölbreytt lífríki.[8]

[5] Garrett, J. K., Clitherow, T. J., White, M. P., Wheeler, B. W., og Fleming, L. E. (2019). Coastal proximity and mental health among urban adults in England: The moderating effect of household income. *Health & Place*, *59*, 102200.
[6] Wang, X., Feng, B., og Wang, J. (2025). Green spaces, blue spaces and human health: An updated umbrella review of epidemiological meta-analyses. *Frontiers in Public Health*, *13*, 1505292.
[7] Smith, N., Georgiou, M., King, A. C., Tieges, Z., Webb, S., og Chastin, S. (2021). Urban blue spaces and human health: A systematic review and meta-analysis of quantitative studies. *Cities*, *119*, 103413.
[8] White, M., Smith, A., Humphryes, K., Pahl, S., Snelling, D., og Depledge, M. (2010). Blue space: The importance of water for preference, affect, and restorativeness ratings of natural and built scenes. *Journal of Environmental Psychology*, *30*(4), 482-493.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

- Greitt og óhindrað aðgengi að náttúru. Fjarlægð frá heimili, auðveld leið að vatni eða sjó, og möguleikinn á dvöl innan svæðis eru lykilforsendur þegar kemur að jákvæðum áhrifum blárra svæða á heilsu.[9] [10]

Framlögð umhverfismatsskýrsla vísar réttilega til gildandi skipulagslaga um að í þéttbýli skuli almenningur hafa greiðan aðgang að „*vötnum, ám og sjó eftir því sem hægt er á viðkomandi svæði*“ (bls 6). Á skipulagsuppdrætti er aðgengi að fjöru sýnt á þremur stöðum og í umhverfisskýrslu segir að fyrirhuguð uppbygging tryggi „*aðgengi almennings að þeim gæðum sem strandlengjan býður uppá*“ (bls. 6). Þá segir í samantekt umhverfisskýrslu að fyrirhuguð uppbygging muni hafa jákvæð áhrif á „*aðgengi að gæðum strandarinnar fyrir almenning*“ (bls. 8).

Hins vegar eru í framlögðum gögnum engar upplýsingar um hvaða notendahópar leggja leið sína í fjöruna, hversu margir þeir eru og í hvaða tilgangi eða hvort núverandi aðstæður séu taldar fullnægjandi. Þá er hvergi minnst á hvort stofnleið hjólreiða, sem mun liggja á milli byggðar og fjöru, geti skapað nýja hindrun í aðgengi ákveðinna hópa þar sem þeir þurfa að þvera hana til að komast að fjöru.

Því vekur athygli að rökstuðningur um aukið aðgengi að fjörunni sé lagður til grundvallar lagningu stofnleiðar hjólreiða, enda eru þetta aðskildar framkvæmdir sem byggja á ólíkum forsendum. Í framlögðum gögnum er ekki að finna neina röklega tengingu milli lagningar stofnleiðar hjólreiða og aukins aðgengis að fjöru. Af þeim sökum verður ekki séð að niðurstaða umhverfismats um jákvæð áhrif á aðgengi að strandsvæðum tengist lagningu umræddrar stofnleiðar með trúverðugum hætti.

[9] Garrett, J. K., Clitherow, T. J., White, M. P., Wheeler, B. W., og Fleming, L. E. (2019). Coastal proximity and mental health among urban adults in England: The moderating effect of household income. *Health & Place*, *59*, 102200.
[10] Brown, S. (2020). The social benefits of blue space: A systematic review. *Commissioned by the Environment Agency. Bristol*.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

4.2 Dvínandi öryggistilfinning og breytt notkunarmynstur

Í framlögðum gögnum er lögð áhersla á styrkingu innviða fyrir virka ferðamáta og að tryggja öryggi fyrir alla notendahópa, m.a. með aðskilnaði gangandi og hjólandi vegfarenda. Í valkostagreiningu segir að með „*tilkomu hraðskreiðra keppnishjóla, notkunar aftanívagna, rafmagnshlaupahjóla, rafhjóla og annarra fjölbreyttra samgöngutækja [sé] fleirum fært að hjóla*“ (bls. 1). Þá segir ennfremur í valkostagreiningunni: „*Hraðinn er orðinn meiri með tilkomu rafknúinna farartækja og því er enn brýnna að aðskilja umferð gangandi og hjólandi til að tryggja öryggi og ánægju allra vegfarenda*“ (bls. 1). Í umhverfismatsskýrslu segir að aðskilnaður gangandi og hjólandi auki öryggi beggja vegfarendahópa og í samantekt hennar eru áhrif framkvæmdarinnar á öryggi metin jákvæð.

Í framlögðum gögnum er hins vegar ekkert minnst á öryggi þeirra sem nota svæðið með öðrum hætti, s.s. til dvalar, samveru, leikja, náttúruupplifunar og náttúruskoðunar. Þar sem engar upplýsingar liggja fyrir um núverandi notendahópa og nýtingu svæðisins, er erfitt að meta raunveruleg áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á öryggi þessara hópa. Rannsóknir á útivistarsvæðum benda þó til að upplifuð hætta, hraðari umferð og ófyrirsjáanlegt samspil ferðamáta dragi úr notkun svæðanna, einkum meðal barna, eldra fólks og viðkvæmra hópa.[11] [12]

Með hliðsjón af fyrirhuguðum framkvæmdum má því telja líklegt að:

- Aukin og hraðari hjólaumferð um stígakerfi sem liggur milli byggðar og fjöru og þétt upp að göngustíg dragi úr öryggisupplifun þeirra sem dvelja innan svæðisins.
- Börn sæki síður inn á svæðið og foreldrar verði tregari til að leyfa þeim að dvelja og leika sér innan svæðisins, sem skerðir tækifæri til hreyfingar og útiveru.
- Eldra fólk og viðkvæmir hópar dragi sig frekar í hlé, upplifi þeir að stofnleið hjólreiða, með hraðri umferð, sé ríkjandi á kostnað rólegrar útivistar.

Enginn þessara þátta er tekinn til sértækrar skoðunar í umhverfismatinu.

4.3 Friðsæld og endurheimtandi áhrif

Í framlögðum gögnum er tekið fram að fyrirhuguð framkvæmd og sú aukna umferð sem henni fylgir geti dregið úr þeirri „*kyrrð og einangrun*“ sem margir sækja í þegar dvalið er í

[11] Svenskt Friluftsliv (2023). Benefits of Outdoor Recreation and Access to Nature – a review of current evidence of added value.
[12] Rosenberg, P., Kano, M., Ludford, I., Prasad, A., og Thomson, H. (2016). *Global report on urban health: equitable, healthier cities for sustainable development*. World Health Organization.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

náttúrulegu umhverfi. Þrátt fyrir ótvírætt mikilvægi þessara eiginleika í sálfélagslegu samhengi eru þessir þættir taldir fremur léttvægir í umhverfisskýrslu og eru ekki nefndir í samantekt hennar.

Sálfræðileg endurheimt (*e. psychological restoration*) er skilgreind sem endurnýjun andlegrar, líkamlegrar og félagslegrar getu eða hæfni sem hefur minnkað við að mæta kröfum hversdagsins.[13] Áratuga rannsóknir hafa sýnt að dvöl í náttúrunni, sem og innan grænna og blárra svæða í þéttbýli, styður við ferli endurheimtar með mjög virkum hætti, þó að því gefnu að fyrir hendi séu aðstæður sem gera ferlið mögulegt.[14] Í því sambandi skiptir höfuðmáli að streituvaldar og ágeng áreiti, sem valda óöryggi eða truflunum séu ekki fyrir hendi, enda krefst ferlið þess að einstaklingur geti slakað á og leyft huganum að reika með fyrirhafnarlausum hætti. Hafa rannsóknir sýnt að ferlið leikur mikilvægt hlutverk í heilsueflingu og velferð fólks[15] og er lykilþáttur í samfélagslegri sjálfbærni, sem er ein grunnstoða sjálfbærrar þróunar.

Í ljósi þessa eru græn og blá svæði innan þéttbýlis, sem bjóða upp rólegt og afslappandi umhverfi og eru laus við ágenga streituvalda og truflanir, talin vera ein allra mikilvægustu svæðin þegar kemur að heilsueflingu og velferð þéttbýlisíbúa. Jafnframt dregur aðgengi að slíkum svæðum úr heilsufarslegum ójöfnuði milli þjóðfélagshópa, sem fer vaxandi hérlendis.[16] [17]

Núverandi aðstæður innan skipulagssvæðis uppfylla mörg af þeim skilyrðum sem talið er að styðji við ferli sálfræðilegrar endurheimtar. Röskun á ró og friðsæld innan svæðisins er því viðfangsefni sem krefst meiri athygli en raun ber vitni í framlögðum gögnum, þar sem fyrirhugaðar framkvæmdir munu:

- Stuðla að aukinni og hraðari umferð sem getur dregið úr endurheimtandi eiginleikum svæðisins, t.d. vegna aukinna sjón- og hljóðrænna áreita og aukins ófyrirsjáanleika.

[13] Kaplan, R., og Kaplan, S. (1989). *The experience of nature: A psychological perspective*. Cambridge University Press.
[14] Hartig, T. (2004). Restorative environments. Í C.D. Spielberger (ritstj.), *Encyclopedia of Applied Psychology*, (bindi 3, bls. 273-279). Elsevier.
[15] Ibid.
[16] Sigríður Haraldsd. Elínardóttir, Hildur Björk Sigbjörnsdóttir og Jón Óskar Guðlaugsson (2021). *Ójöfnuður í heilsu á Íslandi. Ástæður og árangursríkar aðgerðir til úrbóta. Greining á gögnum rannsóknarinnar. Heilsa og líðan Íslendinga.* Embætti landlæknis.
[17] Rosenberg, P., Kano, M., Ludford, I., Prasad, A., og Thomson, H. (2016). *Global report on urban health: equitable, healthier cities for sustainable development*. World Health Organization.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

- Breyta ásýnd svæðisins, þar sem „harðir“ innviðir koma í stað „mjúkra“ náttúrulegra þátta, sem dregur úr tilfinningu fólks um að vera „í náttúrunni“ og hefur áhrif á ferli sálfræðilegrar endurheimtar.
- Draga úr nýtingu svæðisins til sálfræðilegrar endurheimtar, þar sem fólk sem sækir í rólegt og afslappandi umhverfi - þar sem hægt er að njóta hvíldar, líta inn á við og láta hugann reika - hættir að sækja svæðið heim eða styttir dvöl sína.

Af þessu leiðir, að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á sálfræðilega endurheimt eru bæði vanmetin og ekki nægjanlega rannsökuð í framlögðum gögnum, þrátt fyrir sterkar vísindalegar vísbendingar um mikilvægi þessa þáttar fyrir líðan og heilsu íbúa.

4.4 Félagsleg þátttaka

Í framlögðum gögnum kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir muni styrkja félagslega þátttöku, m.a. vegna aukins aðgengis og öryggis.

Félagsleg þátttaka (*e. social participation*) skýrir þátttöku einstaklinga í félagslegri hringiðu samfélagsins, hvort sem um er að ræða formlega eða óformlega þátttöku, og að hvaða marki þeir upplifa sig sem hluta af félagslegu neti og samskiptum.[18] Hugtakið nær m.a. yfir:

- Virka þátttöku í daglegum samskiptum, t.d. það að hitta nágranna og spjalla við fólk á förnum vegi.
- Upplifun af tengslum og tilfinningu um að tilheyra samfélagi.
- Þátttöku í sameiginlegum rýmum, s.s. nýtingu gönguleiða og útivistarsvæða til dvalar, leikja og athafna.[19]

Þótt fyrirhugaðar framkvæmdir geti aukið félagslega þátttöku meðal þeirra sem nýta stígakerfið til daglegra ferðalaga, þá er jafnframt hætta á að þær dragi úr þátttöku annarra hópa. Verði sú upplifun ríkjandi að svæðið sé fyrst og fremst ætlað hraðri hjólaumferð, dregur það úr líkum þess að fólk staldri við, spjalli og dvelji innan svæðis. Fyrir þá sem t.d. sækja svæðið í leit að rólegu, friðsælu og náttúrulegu umhverfi eða til samveru með börnum, getur aukinn hraði og aukið áreiti dregið úr notkun með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á félagslega þátttöku.

[18] Levasseur, M., Richard, L., Gauvin, L., og Raymond, É. (2010). Inventory and analysis of definitions of social participation found in the aging literature: Proposed taxonomy of social activities. *Social Science & Medicine*, *71*(12), 2141-2149.
[19] Brown, S. (2020). The social benefits of blue space: A systematic review. *Commissioned by the Environment Agency. Bristol*.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Það er því mikil einföldun á flóknu samspili fólks og umhverfis að líta svo á að áhrif framkvæmdarinnar á félagslega þátttöku séu heilt yfir jákvæð, líkt og framlögð gögn gera. Réttara væri að segja að áhrifin séu líklega jákvæð fyrir suma en neikvæð fyrir aðra.

4.5 Breyttur staðarandi og minnkandi staðartengsl

Staðaranda (*e. genius loci*) er lýst sem samspili byggðar, landslags, mannlífs og sögu sem mótar upplifun fólks af tilteknum stað, sem og táknræn og tilfinningaleg tengsl við hann.[20] Rannsóknir í umhverfissálfræði sýna að slík tengsl, sem kölluð eru staðartengsl (e. *place attachment*), styðja við sjálfsmynd einstaklinga, styrkja rótgróin félagsleg tengsl þeirra og efla vilja til að leggja sitt af mörkum til verndunar og mótunar þess staðar sem þeir tengjast.[21]

Þrátt fyrir ótvírætt vægi þessara þátta í sálfélagslegu samhengi er hvorki fjallað um staðaranda né staðartengsl í framlögðum gögnum. Ekkert mat er lagt á það hvernig fyrirhuguð framkvæmd, aukin umferð og ferðahraði sem og breytt ásýnd svæðisins komi til með að hafa áhrif á upplifun þeirra sem hafa notað svæðið um langt skeið, bundist því sterkum tilfinningaböndum og tengt það við daglegt líf, útivist, fjölskyldulíf og náttúruupplifun.

Erfitt er að leggja mat á breytingar á landslagi og ásýnd út frá framlögðum gögnum. Þar er lítið gert úr áhrifum framkvæmdarinnar á landslag og ásýnd, jafnvel þótt hún muni auka „*manngert yfirbragð*“ á um 1 km kafla þar sem landrými er víða takmarkað og farið sé að hluta til yfir gróin svæði. Í samantekt umhverfisskýrslu eru áhrif framkvæmdarinnar á landslag og ásýnd sögð óveruleg, einkum á þeirri forsendu að ekki sé hróflað við mörkum lands og strandar og að nýr stígur verði lagður við hlið þess sem fyrir er.

Rétt er þó að benda á í þessu samhengi að rannsóknir sýna að skyndilegar og umfangsmiklar breytingar á ásýnd og eðli umhverfis geta rofið samfellu,[22] breytt staðaranda og leitt til tilfinningar um missi, reiði og dvínandi staðartengsl.[23] Slíkt getur haft neikvæð áhrif á samfélagslegan stöðugleika, tengsl notenda við umhverfið og vilja fólks til að styðja

[20] Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius loci: Towards a phenomenology of architecture*. Rizzoli.
[21] Lewicka, M. (2011). Place attachment: How far have we come in the last 40 years? *Journal of Environmental Psychology*, *31*(3), 207–230.
[22] Hidalgo, M. C., og Hernandez, B. (2001). Place attachment: Conceptual and empirical questions. *Journal of Environmental Psychology*, *21*(3), 273-281.
[23] Laine, M., Leino, H., og Santaoja, M. (2022). Building citizens' trust in urban infill: A dynamic approach. *Journal of Planning Education and Research*, *42*(3), 294-304.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

við áframhaldandi þróun, þar sem allt þetta gengur þvert á markmið um sjálfbæra og manneskjumiðaða uppbyggingu.[24]

4.6 Andstaða felur í sér kröfu um samfellu í þróun svæðis

Andstaða við lagningu stofnleiðar fyrir hjólreiðar um suðurströnd Kársness, eins og hún birtist í framlögðum skipulagsgögnum, felur í sér sjónarmið um að vernda eftirsóknarvert umhverfi, það samfélag sem þrífst á svæðinu, sem og rótgróin táknræn og tilfinningaleg tengsl fólks við staðinn. Sú staðreynd að þeir aðilar, sem nýta svæðið í núverandi mynd og hafa bundist því sterkum böndum, vilji sjá samfellu í þróun þess til framtíðar, er skýr birtingarmynd ábyrgðar fólks gagnvart því umhverfi sem skiptir það máli.

Í þeim skilningi felur andstaðan í sér kröfu um að sálfélagsleg gæði svæðisins, s.s. friðsæld, nánd við lítt raskaða eða ósnortna náttúru, aðgengi að fjöru, staðarandi, tilfinningaleg og táknræn tengsl, tækifæri til sálfræðilegrar endurheimtar og félagslegra samskipta, sem og möguleiki til fjölbreyttra formlegra og óformlegra athafna - verði tekin jafn alvarlega og tæknilegar forsendur við mat á valkostum.

4.7 Framsetning gagna

Afar áberandi er í framsetningu framlagðra kynningargagna hversu einhliða þau eru, þar sem nær einungis er horft á viðfangsefnið frá sjónarhóli þeirra sem ferðast um svæðið. Samtímis er litið framhjá mikilvægum sálfélagslegum þáttum og einföld mynd dregin upp af flóknu samspili fólks og umhverfis.

Framsetning sem þessi er ekki til þess fallin að efla traust hagsmunaaðila á skipulagsferlinu. Þvert á móti benda niðurstöður rannsókna til þess, að þegar sjónarmið og þarfir tiltekinna hópa eru sniðgengnar og rökstuðningur virðist einhliða og ófullnægjandi, aukist líkur á tortryggni, varnarviðbrögðum og neikvæðri afstöðu gagnvart fyrirhuguðum framkvæmdum.[25] [26]

Athygli vekur einnig, að myndefni í framlögðum gögnum er í einhverjum tilfellum ófullnægjandi, og jafnvel villandi. Má í því sambandi nefna, að í valkostagreiningu eru birtar

[24] Tait, M. (2011). Trust and the public interest in the micropolitics of planning practice. *Journal of Planning Education and Research, 31*(2), 157–71.
[25] Laine, M., Leino, H., og Santaoja, M. (2022). Building citizens' trust in urban infill: A dynamic approach. *Journal of Planning Education and Research*, *42*(3), 294-304.
[26] Tait, M. (2011). Trust and the public interest in the micropolitics of planning practice. *Journal of Planning Education and Research, 31*(2), 157–71.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

tölvugerðar myndir (t.d. myndir 11 og 12) sem sýna eiga stemningu á fyrirhuguðum hjóla- og göngustíg. Þar er dregin upp mjög afslöppuð sumarstemning, þar sem fá hjól fara hægt yfir og gangandi vegfarendur njóta návistar við náttúru. Á myndunum er hvorki tekið mið af þeim hraða, umfangi né fjölbreytileika hjólaumferðar sem eðlilegt er að gera ráð fyrir á stofnleið hjólreiða. Þá eru veðurskilyrði sýnd svo helst minnir á bestu sumardaga hérlendis, fremur en „*dæmigert*“ íslenskt veður sem mun mæta vegfarendum stærstan hluta ársins.

Þótt aðstæður líkt og þær sem sýndar eru á myndunum geti vissulega komið upp, eru þær langt frá því að draga upp líklega og trúverðuga mynd af aðstæðum innan svæðisins, verði framkvæmdin að veruleika. Slík myndræn framsetning er því allt eins líkleg til skapa tortryggni í garð yfirvalda, veikja samráð og auka mótstöðu hagsmunaaðila.

5. Lokaorð

Heilt yfir bendir þessi sálfélagslega greining til þess að framlögð kynningargögn gefi einungis takmarkaða og einhliða mynd af forsendum og áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Þó að markmið um bætta innviði fyrir virka ferðamáta séu skiljanleg og mikilvægt framlag til vistvænna samgangna og aukinnar sjálfbærni, er ljóst að verulega skortir á greiningu á núverandi notkun svæðisins, sálfélagslegu gildi þess, áhrifum á öryggi ólíkra notendahópa, sálfræðilegri endurheimt, félagslegri þátttöku, staðaranda og staðartengslum. Nauðsynlegt er að þessi þættir og mögulega fleiri verði teknir til gaumgæfilegrar skoðunar og vigtaðir inn til jafns við tæknilegar forsendur, og að ólíkir valkostir verði bornir saman út frá heildstæðu mati á sálfélagslegum þáttum og heilsu ólíkra notendahópa. Fyrr en það hefur verið gert liggur ekki fyrir fullnægjandi grundvöllur fyrir ákvörðun um að festa stofnleið hjólreiða um suðurströnd Kársness í sessi.

Páll Jakob Líndal

dr. í umhverfissálfræði

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

VSB VERKFRÆÐISTOFA

MINNISBLAÐ

Verkheiti:	Hjólanetsgreining fyrir Kársnes	*Verknúmer:*	25224
Höfundar:	Thijs Kreukels	*dags.:*	27.11.2025

1 Introduction and Purpose

This memo has been prepared on behalf of Útivistarsamtök Kársness, which expressed the need to explore opportunities to improve the local cycling network within Kársnes. The purpose of this document is not to present a detailed engineering design, but rather to:

- motivate the need for a safe and comfortable cycling network in Kársnes,
- identify which streets are most suitable for local cycling connections,
- assess what types of cycling infrastructure (blönduð umferð, hjólareinar, hjólastígar) could be appropriate
- review planning context, safety data, and spatial conditions

This memo operates at a conceptual and exploratory level. Further studies, including parking use, technical feasibility, alignment design, cost estimation and stakeholder engagement, will be required before any implementation decisions can be made.

2 Planning Context: Aðalskipulag Kópavogs 2019–2040

The development of a strengthened local cycling network in Kársnes is fully aligned with the strategic planning framework set out in Aðalskipulag Kópavogs 2019–2040[1].

The Aðalskipulag emphasises:

- strengthening sustainable mobility,
- reducing car dependence,
- ensuring safe and direct walking and cycling links between homes, schools, services and public transport,
- and supporting Borgarlína connections.

Kársnes is designated as a key development area, with approx. 1,390 new dwellings planned (approx. 3,400–3,500 new residents). This growth, along with increased density, increased services, and changing travel patterns, reinforces the need for a safe, well-connected and accessible cycling system.The introduction of Borgarlína, with three future stations planned in Kársnes and including the Fossvogsbrú, further boosts Kársnes' role as a mobility node. A local cycling network must therefore connect effectively with this regional infrastructure.

[1] Aðalskipulag Kópavogs 2019–2040 – stefnur og markmið um sjálfbærar samgöngur.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

3 Cycling Safety Analysis (2020–2025)

Accident data from Samgöngustofa[2] covering the years 2020–2025 shows that cycling safety in Kársnes requires attention. During this five-year period, 21 bicycle-related accidents were recorded. Of these, six resulted in serious injuries (alvarleg slys), typically occurring on streets with higher speeds or where cyclists were required to mix with motor traffic. A further seven incidents involved minor injuries (slys með litlum meiðslum), while eight cases were classified as non-injury collisions (óhapp án meiðsla)

Although many incidents did not involve injuries, they still indicate that cycling conditions in Kársnes are not fully safe or predictable and that improvements are needed to support safer day-to-day cycling.

The numbers below (Tafla 3-1) underlines the need for a safer, better-structured local cycling network.

Tafla 3-1 Number of incidents in Kársness[i]

	Number of incidents
Alvarleg slys	6
Slys með litlum meiðslum	7
Óhapp án meiðsla	8
Total	**21**

4 Review of Planned Cycling Projects

Two major cycling projects are currently underway around Kársnes, both of which primarily strengthen regional cycling connections rather than supporting everyday mobility within the neighbourhood itself.

On the southern side of Kársnes, the suggested coastal route (Skipulagsgátt 2025/1514[3]) will upgrade the coastal path and link with the future Fossvogsbrú, mainly improving the route for through-traffic and recreational cycling. On the eastern side, the upgraded stofnstígur along Kópavogsháls (Skipulagsgátt 2025/583[4]) will form a high-standard route parallel to Hafnarfjarðarvegur. Despite their value, both projects are situated along the outskirts of Kársnes and provide limited connection to local streets, schools and services.

As a result, they do not meet the objectives of Aðalskipulag, which emphasises strong, safe and direct cycling links within neighbourhoods as mentioned in chapter 2. Therefore, additional investments within Kársnes are needed to support safe and convenient everyday cycling.

[2] Samgöngustofa Slysakort - https://island.is/slysakort

[3] https://skipulagsgatt.is/issues/2025/1514

[4] https://skipulagsgatt.is/issues/2024/583

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

5 Need for a Local Cycling Network

When the strategic goals of Aðalskipulag Kópavogs 2019–2040, such as strengthening sustainable mobility, improving safety, and ensuring direct connections between homes, schools, services and public transport, are viewed alongside the planning context of Kársnes, a clear need for a local cycling network emerges. The area is expected to grow substantially, with new housing, more residents, expanding services and the future arrival of Borgarlína, all of which will increase local travel demand and place greater pressure on internal streets.

At the same time, the accident analysis reveals several conflict points where cyclists already face challenges, and the ongoing projects around the peninsula primarily serve regional travel rather than everyday mobility within the neighbourhood. Taken together, these factors show that Kársnes currently lacks a safe, well-connected and practical cycling network to support daily trips for residents of all ages.

For these reasons, the development of a safe, coherent and comfortable local cycling network is essential. Such a network should be easy to understand, direct, and aligned with everyday destinations, enabling residents of all ages to cycle safely and confidently.

6 Potential Corridors for a Local Network

Kársnes has a network of narrow residential streets, alleyways and one-way sections, most of which offer neither the width nor the clarity needed for strategic cycling routes. Within this urban structure, three streets stand out as the most logical route for a local bicycle network: Kársnessbraut, Kópavogsbraut and Urðarbraut (see mynd 1).

These streets offer more space than the surrounding roads and connect key destinations. Together, they have the potential to form a clear “inner ring” for cycling through Kársnes.

Kópavogsbraut directly serves one of the primary school buildings, a daycare and links with the improving north–south cycling corridor along Hafnarfjarðarvegur. Urðarbraut is also connected with one of the two school buildings, local shops at Hofgerði, the swimming pool and the southern route along the coast. Kársnessbraut, meanwhile, plays a crucial east–west role and carries the highest volumes of traffic entering and exiting Kársnes and is in direct connection with both Kópavogsbraut and Urðarbraut.

These aspects position the three streets as the most logical of a future local cycling network.

Current Conditions on Key Streets

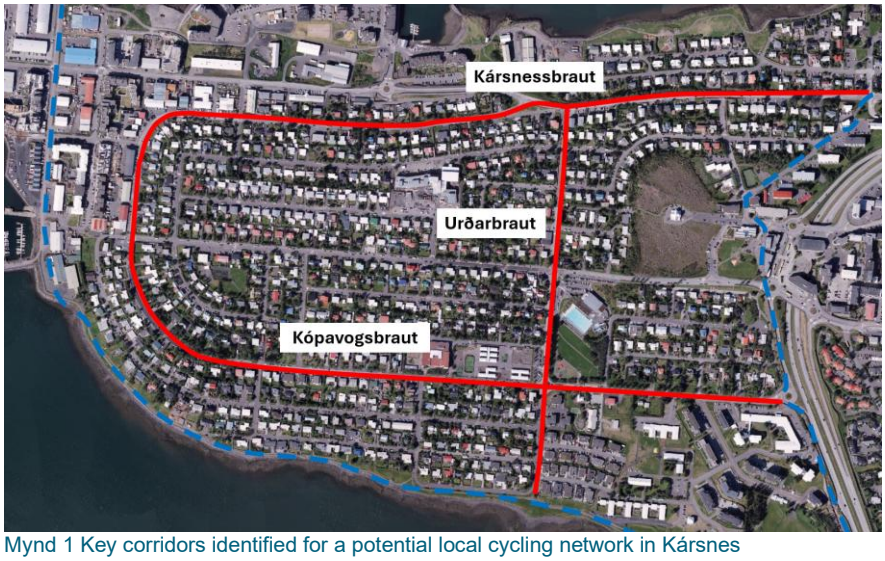
Although all these three streets currently function mainly as 30 km/h zones, their widths, traffic compositions, and roadside conditions vary significantly, and these differences directly influence which solutions are feasible.

Kársnessbraut is the widest of the three, with sections ranging from 7 to 10,5 metres. It accommodates the highest traffic volumes and speeds, given its role as a primary access road for Kársnes. The eastern part contains lightly used parallel parking, while the western part also includes perpendicular parking bays and numerous driveways.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Kópavogsbraut is narrower, between 6,5 and 7,5 metres, and is a more residential street, with many driveways and sections of parallel parking. Although speeds are generally lower, the number of access points and parking movements creates considerable interaction between cyclists and cars.

Urðarbraut has a width of roughly 7–7,5 metres and no on-street parking, making it different among these three corridors. It functions as a key north–south route with connections to several side streets. The absence of parking frees up more flexibility for reallocating space, including the option to convert green verge areas into dedicated cycling infrastructure if needed.



Mynd 1 Key corridors identified for a potential local cycling network in Kársnes

7 Design Considerations for Selecting Infrastructure Types

National design guidelines[5] outline the principles for choosing appropriate cycling facilities. The choice depends on factors such as traffic volume, speed, street function and adjacent land uses such as schools and playgrounds.

- Mixed traffic is appropriate only on low-volume, low-speed streets where cyclists can comfortably share the roadway. This is not the case on any of the three key corridors.
- Hjólarein require sufficient carriageway width and safe clearance from parked cars. Parking next to a hjólarein is discouraged. If parking is permitted, it should only be combined with a buffer strip.
- Protected cycle tracks, either one-way or two-way, offer the highest level of safety and comfort, especially in environments with schools, heavy turning movements or frequent driveways. They also require the most space.

These three principles form the basis for recommendations for each corridor.

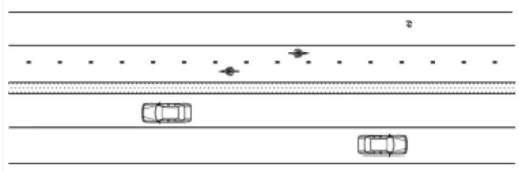
[5] Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar, 2019

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

8 Recommended Infrastructure per Corridor

Kársnessbraut

The eastern section of Kársnessbraut has enough space to accommodate a two-way protected cycle track on the north side. This provides a direct continuation of the existing cycle path and links seamlessly to the regional north–south route along Hafnarfjarðarvegur. It also creates a safe, welcoming entrance to Kársnes and can integrate with future cycling infrastructure planned along Vesturvör.



Mynd 2 Tvístefnu hjólastígur norðan við Kársnesbraut

Further west, where the street narrows, there is still considerable potential for cycling infrastructure if the parallel parking is reorganised or removed. In that case, the corridor could support several types of solutions, including hjólareinar, a one-way protected cycle track (einstefna hjólastígur) or even a two-way protected cycle track (tvístefna hjólastígur) depending on the chosen layout.

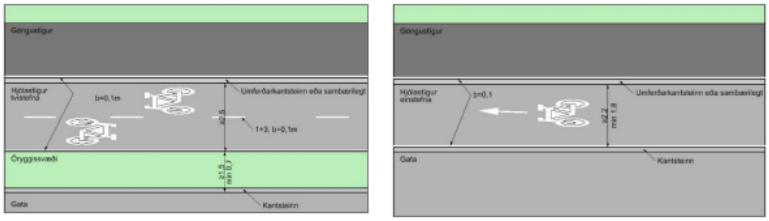
Kópavogsbraut

Kópavogsbraut also presents opportunities for cycling improvements, primarly if parallel parking can be reorganised or reduced. In that case, both hjólareinar and either a one-way or two-way protected cycle track (einstefna eða tvístefna hjólastígur) would be technically feasible.

Because the street has many driveways, further design work would be needed to ensure a safe design. With careful planning, Kópavogsbraut could become an important east–west link that supports school travel and connects directly to the improving north–south cycling corridor.

Urðarbraut

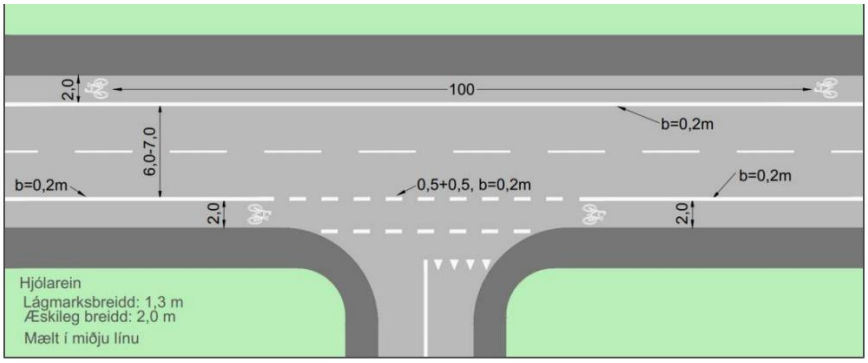
The absence of on-street parking, the limited number of driveways, and the presence of a green verge create favourable conditions for reallocating space. This makes it possible to design either a one-way or two-way protected cycle track, creating a safe and continuous north–south route that links key destinations such as schools, playgrounds, the swimming pool, local shops and the southern regional route.



Mynd 3 Tvístefnu og einstefnu hjólastígur

A hjólarein would also be a possible solution on Urðarbraut. However, this would also require a redesign of the street, as the current carriageway does not provide the necessary width to implement a standard hjólarein in accordance with guidelines (see mynd 4).

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026



Mynd 4 Hjólarein

9 Conclusion

Kársnes is undergoing a period of significant development and transformation. With population growth, new housing, expanding services and the future arrival of Borgarlína, the need for a safe and coherent local cycling network is clearer than ever. The accident analysis reinforces this, showing multiple conflict points that affect cyclists.

While new regional connections are being developed or proposed around Kársnes, these do not directly meet the internal mobility needs of residents. A local cycling network, connecting homes, schools, services and public transport, is therefore essential.

This memo identifies Kársnessbraut, Kópavogsbraut and Urðarbraut as the most logical and promising corridors for a future local cycling network within Kársnes. While preliminary recommendations have been outlined for each street, further investigation is required before a clear and final proposal can be developed. In particular, several of the potential solutions depend on spatial constraints, the availability of roadway width, and the possibility of reallocating parking or verge space.

To determine which variants are truly feasible, the next steps should include:

- detailed parking utilisation studies,
- technical feasibility assessments,
- alignment and cross-section development,
- community engagement,

The findings presented here offer a strategic foundation for Útivistarsamtök Kársness and Kópavogsbær to advance toward a safer, better-connected and more sustainable mobility future for Kársnes.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

World Health Organization
REGIONAL OFFICE FOR Europe

EUROPEAN ENVIRONMENT AND HEALTH PROCESS

Urban green spaces and health

A review of evidence



Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

World Health Organization

REGIONAL OFFICE FOR Europe

Urban green spaces and health

A review of evidence

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

ABSTRACT

This report summarizes the available evidence of beneficial effects of urban green spaces, such as improved mental health, reduced cardiovascular morbidity and mortality, obesity and risk of type 2 diabetes, and improved pregnancy outcomes. Mechanisms leading to these health benefits include psychological relaxation and stress alleviation, increased physical activity, reduced exposure to air pollutants, noise and excess heat. Characteristics of urban green spaces that are associated with specific mechanisms leading to health benefits, and measures or indicators of green space availability, accessibility and use that have been used in previous surveys are discussed from the perspective of their public health relevance and applicability for monitoring progress towards goals set in international commitments, such as the Parma Declaration in the WHO European Region and the global Sustainable Development Goals. The report also presents a suggested indicator of accessibility of green spaces with examples of its application in three European cities and a detailed methodological tool kit for GIS analysis of land use and population data.

Keywords

Urban Health

Cities

Environment

Address requests about publications of the WHO Regional Office for Europe to:

Publications

WHO Regional Office for Europe

UN City, Marmorvej 51

DK-2100 Copenhagen Ø, Denmark

Alternatively, complete an online request form for documentation, health information, or for permission to quote or translate, on the Regional Office web site (http://www.euro.who.int/pubrequest).

Citation advice:

Urban green spaces and health. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe, 2016.

Document number: WHO/EURO:2016-3352-43111-60341

© World Health Organization 2016

All rights reserved. The Regional Office for Europe of the World Health Organization welcomes requests for permission to reproduce or translate its publications, in part or in full.

The designations employed and the presentation of the material in this publication do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the World Health Organization concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries. Dotted lines on maps represent approximate border lines for which there may not yet be full agreement.

The mention of specific companies or of certain manufacturers' products does not imply that they are endorsed or recommended by the World Health Organization in preference to others of a similar nature that are not mentioned. Errors and omissions excepted, the names of proprietary products are distinguished by initial capital letters.

All reasonable precautions have been taken by the World Health Organization to verify the information contained in this publication. However, the published material is being distributed without warranty of any kind, either express or implied. The responsibility for the interpretation and use of the material lies with the reader. In no event shall the World Health Organization be liable for damages arising from its use. The views expressed by authors, editors, or expert groups do not necessarily represent the decisions or the stated policy of the World Health Organization.

Cover photo: OPENspace Research Centre

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Editors

Andrey I. Egorov [1, 2 *], Pierpaolo Mudu [1], Matthias Braubach [1] and Marco Martuzzi [1]

[1] World Health Organization, European Centre for Environment and Health, Bonn, Germany

[2] United States Environmental Protection Agency, National Health and Environmental Effects Research Laboratory, Chapel Hill, North Carolina, the United States

* AIE contributed to the report working at WHO and then at US EPA.

Primary authors

Section 2:
Catharine Ward Thompson and Eva Silveirinha de Oliveira
OPENspace Research Centre, University of Edinburgh, United Kingdom

Section 3:
Benedict W. Wheeler and Michael H. Depledge
European Centre for Environment and Human Health, University of Exeter Medical School, United Kingdom

Section 4:
Matilda Annerstedt van den Bosch
Swedish University of Agricultural Sciences, SLU, Alnarp, and Lund University, Sweden

Other contributors

The following individuals contributed their expertise to the development of recommendations on health-relevant WHO indicators of urban green space and commented on the draft report:

Mark Nieuwenhuijsen, Center for Research in Environmental Epidemiology (CREAL), Barcelona, Spain

Sjerp De Vries, Research Institute Alterra, Wageningen University, Wageningen, The Netherlands

Thomas Claßen, University of Bielefeld School of Public Health, Bielefeld, Germany

Jenny Roe, University of Virginia School of Architecture, Charlottesville, Virginia, the United States

Hanneke Kruize, Dutch National Institute for Public Health and the Environment (RIVM), Bilthoven, The Netherlands

Francesca Racioppi, WHO Regional Office for Europe, Copenhagen, Denmark

Tanja Wolf, WHO Regional Office for Europe, Bonn, Germany

Kristen Scott, Intern at the WHO Regional Office for Europe, Bonn, Germany

Anne Cleary, Intern at the WHO Regional Office for Europe, Bonn, Germany.

Acknowledgement

Glenn Rice, US Environmental Protection Agency, reviewed the report and made valuable comments.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Disclaimer

The views expressed in this report are those of the authors and do not necessarily reflect the views or policies of the U.S. Environmental Protection Agency. Mention of trade names or commercial products does not constitute endorsement or recommendation for use.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

List of abbreviations

ADHD	Attention Deficit Hyperactivity Disorder
BME (groups)	black and minority ethnic (groups)
CORINE	Coordination of Information on the Environment
EEA	European Environment Agency
EEG	Electroencephalography
EU	European Union
GIS	Geographic Information System
GPS	Global Positioning System
NDVI	Normalized Difference Vegetation Index
UV (light)	ultraviolet (light)
US EPA	United States Environmental Protection Agency
WHO	World Health Organization

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Table of contents

1. INTRODUCTION 1
2. EVIDENCE ON HEALTH BENEFITS OF URBAN GREEN SPACES 3
2.1 Definitions of urban green space 3
2.2 Pathways linking urban green space to improved health and well-being 3
2.2.1 Overview of pathways to health 3
2.2.2 Improved relaxation and restoration 4
2.2.3 Improved social capital 5
2.2.4 Improved functioning of the immune system 5
2.2.5 Enhanced physical activity, improved fitness and reduced obesity 5
2.2.6 Anthropogenic noise buffering and production of natural sounds 7
2.2.7 Reduced exposure to air pollution 8
2.2.8 Reduction of the urban heat island effect 8
2.2.9 Enhanced pro-environmental behaviour 8
2.2.10 Optimized exposure to sunlight and improved sleep 9
2.3 Evidence of health benefits of green spaces 9
2.3.1 Improved mental health and cognitive function 9
2.3.2 Reduced cardiovascular morbidity 10
2.3.3 Reduced prevalence of type 2 diabetes 11
2.3.4 Improved pregnancy outcomes 11
2.3.5 Reduced mortality 11
2.4 Mechanisms of potential pathogenic effects of green spaces 12
2.4.1 Increased exposure to air pollutants 12
2.4.2 Risk of allergies and asthma 12
2.4.3 Exposure to pesticides and herbicides 12
2.4.4 Exposure to disease vectors and zoonotic infections 13
2.4.5 Accidental injuries 13
2.4.6 Excessive exposure to UV radiation 13
2.4.7 Vulnerability to crime 13
2.5 Characteristics of urban green space associated with specific health benefits or hazards 14
2.5.1 Perceptions of green space accessibility and quality 14
2.5.2 Size of green space 15
2.5.3 Presence of specific facilities for certain activities 15
2.5.4 Tree cover and canopy density 15
2.6 Differential health benefits of green spaces in specific population groups 16
2.6.1 Women 16
2.6.2 Children and adolescents 17
2.6.3 Older adults 17
2.6.4 Deprived subpopulations and minority groups 18
2.6.5 Populations of various countries and geographic regions 19
2.7 Co-benefits of urban green spaces unrelated to health effects 19
3. INDICATORS OF URBAN GREEN SPACE AVAILABILITY, ACCESSIBILITY AND USAGE, AND ASSESSMENT OF THEIR HEALTH RELEVANCE 21
3.1 Classification of urban green space indicators 21

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

3.2 Green space characteristics that can be incorporated in definitions of indicators 21
3.3 Indicators of green space availability 22
3.3.1 Greenness, measured by Normalised Difference Vegetation Index (NDVI) 22
3.3.2 Density or percentage of green space by area 23
3.3.3 Measures of street trees and other streetscape greenery 24
3.4 Indicators of green space accessibility 25
3.4.1 Proximity to an urban park or geographically defined green space 25
3.4.2 Proportion of green space or greenness within a certain distance from residence 26
3.4.3 Perception-based measures of green space accessibility 27
3.5 Indicators of green space usage 28
3.6 Summary and recommendations for a health-relevant approach to selecting and using indicators of urban green space 29
3.6.1 Summary of considerations for selecting indicators 29
3.6.2 Recommendations for a primary indicator 30
3.6.3 Recommendations for secondary indicators 31
4. PROPOSED INDICATOR AND A DATA ANALYSIS TOOL KIT 32
4.1. Summary of indicator development and evaluation 32
4.2. Data requirements for a WHO Urban Green Space Indicator 33
4.2.1. Land use data for EU countries 33
4.2.2. Land cover/use data for non-EU countries 34
4.2.3 Population data 34
4.3. Methodology 34
4.3.1 General overview 34
4.3.2 Basic method 36
4.3.3. Complex method 38
4.4 Summary of the proposed indicator 39
5. CONCLUSIONS 40
6. LITERATURE 42

APPENDIX 1. Examples of definitions related to assessing green space availability or accessibility 64
APPENDIX 2. The availability of key urban land use data for the Member States of the WHO European Region 65
APPENDIX 3: A tool kit for assessing green space accessibility – detailed step-by-step procedure 67

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

1. INTRODUCTION

There is a recent revival of interest in the importance of green space to support healthy living in urban areas. Links between green space and health have been recognized throughout history, and were one of the driving forces behind the urban parks movement of the 19th century in Europe and North America (Schuyler, 1988).

However, many of the mechanisms behind such links were poorly understood or lacked rigorous scientific evidence. In the 21st century, new research techniques provide opportunities to study the mechanisms behind associations between green space and health with increasing sophistication and help satisfy contemporary scientific standards of evidence demanded to inform policy and practice. This refined understanding of the health promotion potential of urban green spaces can contribute to addressing major public health issues related to noncommunicable diseases. Across Europe and beyond, preventable noncommunicable diseases, such as mental illness, obesity, cardiovascular diseases, type 2 diabetes and cancer, remain major factors not only affecting health and well-being, but also driving up the cost of health care and reducing the productivity of the workforce. Many such illnesses are linked to chronic stress and lifestyle factors, such as insufficient physical activity (Shortt et al., 2014). Urban green spaces, as part of a wider environmental context, have the potential to help address problems 'upstream', in a preventative way – considered a more efficient approach than simply dealing with the 'downstream' consequences of ill health (Morris et al., 2006).

At the Fifth Ministerial Conference on Environment and Health in Parma, Italy (2010), the Member States of the WHO European Region made a commitment "…to provide each child by 2020 with access to healthy and safe environments and settings of daily life in which they can walk and cycle to kindergartens and schools, and to green spaces in which to play and undertake physical activity" (WHO, 2010b). Improving access to green spaces in cities is also included in the United Nations Sustainable Development Goal 11.7, which aims to achieve the following: "By 2030, provide universal access to safe, inclusive and accessible, green and public spaces, in particular for women and children, older persons and persons with disabilities" (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2014). Finally, the WHO Action Plan for the implementation of the European Strategy for the Prevention and Control of Noncommunicable Diseases in 2012−2016 includes a call to create health-supporting urban environments (WHO, 2012).

Previous WHO reports have already contributed evidence and guidance on access to green space in relation to public health benefits. A WHO report on urban planning, environment and health published in 2010 states that green spaces can positively affect physical activity, social and psychological well-being, improve air quality and reduce exposure to noise; however, they can also be associated with an increased risk of injury due to increased recreational and sport-related use (WHO, 2010d). Another WHO report evaluated the effects of green spaces on physical activity and their potential to reduce public health inequalities. It states that "… access to public open space and green areas with appropriate recreation facilities for all age groups is needed to support active recreation", but recognizes that multidisciplinary and intersectoral interventions may be needed to support disadvantaged groups where physical activity levels are lowest (WHO, 2013).

Recent studies have provided evidence of multiple benefits from urban green space, through various mechanisms, and with potentially differential impacts in various populations. Epidemiological studies have used a multitude of approaches to measure the effects of urban green space availability and accessibility on the health outcomes of study participants. Given the potential of urban green spaces to act as settings for health promotion it is therefore necessary to summarize the existing evidence identifying, where possible, the underlying mechanisms contributing to both the negative and positive health outcomes of urban green space. There is also a need to summarize existing understandings of the characteristics of urban green space that may differentially be associated with

Skjal sótt af '000000000000' dags: 19.08.2026

health outcomes, and to understand how different populations may be affected and benefit in different ways.

This report offers a review of the existing evidence on the health effects of green space in urban areas alongside a summary of health-relevant measures of green space availability, accessibility and usage. The report also presents a toolkit outlining an example of a Geographic Information System (GIS)-based approach to measuring urban green space that WHO has recently applied in three European cities (Annerstedt van den Bosch et al., 2016). The review is not systematic but, rather, an overview of previous WHO reports and other previously published reviews as well as selected recent research publications. The main objectives of this report are to inform public health specialists and policy-makers on the benefits of providing urban residents with green space access, and to provide cities with systematic approaches to quantifying and monitoring their green space access. In doing so this report advocates the implementation and evaluation of targeted, evidence-based green space interventions for the health promotion of urban residents.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

2. EVIDENCE ON HEALTH BENEFITS OF URBAN GREEN SPACES

This section summarizes the evidence of pathways to health and health benefits of urban green space focusing particularly on research published over the last 10 years. Potential mechanisms by which green space may affect public health are discussed first, followed by specific health benefits demonstrated by epidemiological studies and, finally, potential detrimental effects.

2.1 Definitions of urban green space

Currently, there is no universally accepted definition of urban green space, with regard to its health and well-being impacts. Urban green spaces may include places with 'natural surfaces' or 'natural settings', but may also include specific types of urban greenery, such as street trees, and may also include 'blue space' which represents water elements ranging from ponds to coastal zones. Typical green spaces in urban areas are public parks; other definitions may also include private gardens, woodlands, children's play areas, non-amenity areas (such as roadside verges), riverside footpaths, beaches, and so on. The definitions are nuanced and context-specific. For example, they can depend on particular environment-health pathways under consideration. Examples of green space definitions are presented in Appendix 1.

The following review of health benefits as well as discussion of green space measures and indicators in Section 3 of the report summarize all available evidence and experience based on various definitions of urban green space, reflecting varying ways in which it is described and defined in different studies.

Consideration of urban green space in different research usually includes public parks and gardens, but may or may not also include a range of other areas, such as other public open space, street trees, sports pitches and recreational facilities such as golf courses, private and semi-private gardens and other residential open space, roof gardens, urban agriculture, commercial forests, vegetated waste land, indeed any place where there is a natural surface or where trees are growing.

The most common definition of urban green space that has been used in studies in Europe is based on the definition from the European Urban Atlas (European Union, 2011). The Green Urban Areas as defined by Urban Atlas code 14100 include public green areas used predominantly for recreation such as gardens, zoos, parks, and suburban natural areas and forests, or green areas bordered by urban areas that are managed or used for recreational purposes. In policy terms, it is important to focus on urban green space that is open to the public particularly when considering universal green space access for all urban residents, regardless of socioeconomic circumstances. However, where relevant the overview includes studies that have used wider or more inclusive definitions of urban green space.

While the Urban Atlas excludes bodies of water from the definition of Green Urban Areas, we recognize that water is often part of urban green space and that the water edge, whether, for example, along a river or lake, a sea beach or a cliff, is often an important and attractive feature for people to use and enjoy. For this reason, we might consider the working definition for urban green space used in this overview to include 'green/blue' space which may be of benefit in its entirety, and where the riparian zone and access to water may be particularly valued and used by urban dwellers. This overview does not, however, include studies that are explicitly focused on the health benefits of water-based sports and recreation.

2.2 Pathways linking urban green space to improved health and well-being

2.2.1 Overview of pathways to health

The mechanisms underlying links between green space access and health are likely to be complex and interacting. Access to green space may produce health benefits through various pathways (mechanisms leading to health effects), some of which may have a synergistic effect. Various models

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

have been proposed to explain the observed relationship between green space and health. Hartig et al. (2014) suggested four principal and interacting pathways through which nature or green space may contribute to health: improved air quality, enhanced physical activity, stress reduction and greater social cohesion. Lachowycz & Jones (2013) emphasized physical activity, engagement with nature and relaxation, and social activities and interactions as major pathways to health. Villanueva et al. (2015) proposed a model that emphasizes respiratory health and resilience to heat-related illness, social capital and cohesion, and physical activity. Kuo (2015) suggests a central role for enhanced immune functioning as a pathway between nature and health, recognizing that there may be multiple pathways, some of which may interact and offer both direct and indirect benefits. Hartig et al. (2014) summarized the existing strong evidence for restorative psychological effects from interaction with green space or natural environments.

2.2.2 Improved relaxation and restoration

It has been recognized for centuries that contact with nature can be restorative and evidence of mental health benefits from having contact with nature and green spaces is well documented (Hartig, 2007; Hartig et al., 1991). There are two main theories that attempt to explain this:

a) *Psycho-physiological stress reduction theory* proposes that contact with nature (e.g. views of natural settings) can have a positive effect for those with high levels of stress, by shifting them to a more positive emotional state (Ulrich, 1983; Ulrich et al., 1991). As people are innately predisposed to find non-threatening natural stimuli relaxing, exposure to these stimuli triggers a parasympathetic nervous system response leading to feelings of enhanced well-being and relaxation.

b) *Attention Restoration Theory* suggests that involuntary attention given to interesting and rich stimuli in natural settings helps to improve performance in cognitively demanding tasks (Kaplan and Kaplan, 1989; Kaplan, 1995; Kaplan, 2001; Kaplan and Kaplan, 2011). People have two types of attention: directed attention, which requires effort and, therefore, is a limited resource, and fascination or effortless involuntary attention. Working on specific tasks requiring direct attention depletes this limited resource while involuntary attention, which is facilitated in natural environments, restores it and, therefore, improves cognitive performance.

Both are psycho-evolutionary theories, based on the biophilia hypothesis, which postulates that humans have an innate need to affiliate with the natural environment within which they have evolved (Wilson, 1984). Both theories suggest that interaction with the natural environment serve a restorative function but through different mechanisms (reviewed by Clatworthy et al., 2013).

Support for these theories has been provided by studies that demonstrate restorative physiological responses associated with viewing or being in green space, including reduced blood pressure (Hartig et al., 2003, Ottosson & Grahn, 2005, Ulrich et al., 1991), heart rate (Ottosson & Grahn, 2005, Ulrich et al., 1991), skin conductance and muscle tension (Ulrich et al., 1991). Evidence of psychoneuroendocrine responses to woodland environments are based on observed associations with lower concentrations of cortisol, lower pulse rate, lower blood pressure, greater parasympathetic nerve activity and lower sympathetic nerve activity when compared to city environments (Lee et al., 2011; Park et al., 2007).

Hartig et al. (2014) noted that “substantial evidence speaks to the potential benefits of contact with nature for avoiding health problems traceable to chronic stress and attentional fatigue”, but also pointed out that most previously conducted studies demonstrated only short-term restorative benefits of an episode of experiencing nature. For example, a study in the United Kingdom used wearable electroencephalography (EEG) devices to demonstrate the effects of a short walk in a green space on brain activity that might be associated with enhanced relaxation and restoration (Aspinall et al., 2015). It was also shown that walking in natural environments produces stronger short-term cognitive benefits than walking in the residential urban environment (Gidlow et al., 2016a). Using the diurnal cortisol pattern as a biomarker of chronic stress is an innovative approach that was applied in

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

the United Kingdom to demonstrate that exposure to green space reduces chronic stress in adults living in deprived urban neighbourhoods (Roe et al., 2013, Ward Thompson et al., 2012; Beil & Hanes 2013). Similar relationships between green space and stress reduction have been shown using hair cortisol as a biomarker of chronic stress (Honold et al., 2016; Gidlow et al., 2016b). Cortisol measures have also demonstrated the stress reducing effects of gardening (van den Berg & Custer, 2011) suggesting that such activities in green space may be particularly restorative. It has also been demonstrated that exposure to green spaces reduces neural activity in the subgenual prefrontal cortex and alleviates depression symptoms (Bratman et al., 2015).

2.2.3 Improved social capital

There is a well-known protective effect of social relationships on health and well-being, while social isolation is a known predictor of morbidity and mortality (Nieminen et al., 2010; Pantell et al., 2013; Yang et al, 2016). Green space can play an important role in fostering social interactions and promoting a sense of community (Kim and Kaplan, 2004). In a recent study in the Netherlands, de Vries et al. (2013) found an association between the quantity and, even more strongly, the quality of streetscape greenery and perceived social cohesion at the neighbourhood scale. In that study, social cohesion was defined as a sense of community, with a focus on trust, shared norms and values, positive and friendly relationships, and feelings of being accepted and belonging. The researchers developed an indicator of social cohesion based on questionnaire data. Conversely, a shortage of green space in the environment has been linked to feelings of loneliness and lack of social support (Maas et al., 2009a, Ward Thompson et al., 2016). Various types of urban green space have been shown to facilitate social networking and promote social inclusion in children and adolescents (Seeland et al., 2009).

Neuroscience has provided evidence that place constitutes a distinct dimension in neuronal processing and so ´sense of place´ and ´place identity´, in which the social and natural environment have particular roles, are important dimensions for human health (Lengen & Kistemann, 2012). Hartig et al. (2014) underlined that the relationships between social well-being and green space are complex and, while observational research may reveal associations, the underlying mechanisms are not easy to explore. Social well-being may not be beneficially affected by green and open space that is perceived as unsafe or where people engage in antisocial behaviour, although these problems can be addressed by proper management and maintenance. There is also some evidence that provision of new green spaces in disadvantaged neighbourhoods (e.g. greening of vacant lots) can reduce crime (Branas et al., 2011; Chong et al., 2013).

2.2.4 Improved functioning of the immune system

Japanese studies have demonstrated associations between visiting forests and beneficial immune responses, including expression of anti-cancer proteins (Li et al., 2008). This suggests that immune systems may benefit from relaxation provided by the natural environment or through contact with certain physical or chemical factors in the green space. It has been shown that children with the highest exposure to specific allergens and bacteria during their first year were least likely to have recurrent wheeze and allergic sensitization (Lynch et al., 2014). Another suggested immunological pathway is through exposure to diverse microorganisms in the natural environments (Rook, 2013), which can play an immunoregulatory role. Kuo (2015) suggested a central role for enhanced immune functioning in the pathway between nature and health.

2.2.5 Enhanced physical activity, improved fitness and reduced obesity

Physical inactivity is identified as the fourth leading risk factor for global mortality (WHO, 2010a). Physical inactivity is becoming increasingly common in many countries with major implications for the prevalence of noncommunicable diseases and the general health of the population worldwide (WHO, 2012). Several environmental factors are recognized as contributing to physical inactivity in

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

cities, such as high traffic volumes and lack of parks and footpaths. Hartig et al. (2014) found some evidence for an association between green space and levels of physical activity, suggesting that the relationship may vary considerably between population subgroups; they underline how walking for recreation may be supported by green environments in a different way than walking as a means of transport.

Several studies in various countries have demonstrated that recreational walking, increased physical activity and reduced sedentary time were associated with access to, and use of, green spaces in working age adults, children and senior citizens (Wendel-Vos et al., 2004; Epstein et al., 2006; Kaczynski & Henderson, 2007; Kaczynski et al., 2008; Sugiyama & Ward Thompson, 2008; Sugiyama et al., 2009; Cochrane et al., 2009; Astell-Burt et al., 2013; Schipperijn et al., 2013; Lachowycz and Jones, 2014; Sugiyama et al., 2014; Gardsjord et al., 2014; James et al., 2015).

Almanza et al. (2012) used satellite images coupled with Global Positioning System (GPS) and accelerometer data from children in the United States to demonstrate that exposure to green space measured by Normalized Difference Vegetation Index (NDVI), which reflects the light-absorbing capacity of vegetation derived from satellite data, was positively associated with moderate to vigorous physical activity (MVPA).

Björk et al. (2008) and De Jong et al. (2012) found a positive association between high quality green spaces in the neighbourhood and higher levels of physical activity, as well as improved self-assessed health. High quality green space was defined as having a comparatively high number of recreational attributes, out of a total of five assessed by experts, including qualities associated with historical and cultural associations, spaciousness, richness of natural species, peaceful qualities and wildness. In a United Kingdom study of children aged 10-11 years, Lachowycz et al. (2012) showed that time spent in green space contributed over a third of all outdoor MVPA occurring during weekday evenings, over 40% on Saturdays and almost 60% on Sundays. Furthermore, links between green space use and MVPA were consistent in all seasons. In a Spanish study, Dadvand et al. (2014a) found that living in greener residential areas and proximity to forests was associated with less sedentary time and reduced risks of children being overweight or obese.

One way in which green space may be linked to health is through the enhanced benefits of physical activity *in* green or natural places, as opposed to other contexts. 'Green exercise', defined as physical activity undertaken in green or natural environments (Barton & Pretty, 2010), has been suggested as being more beneficial than other types of exercise (Marselle et al., 2013). For example, running in a park is associated with a more restorative experience when compared to the same exercise in an urban environment (Bodin and Hartig, 2003). Barton & Pretty's (2010) analysis of ten United Kingdom studies showed multiple mental health benefits from physical activity in green environments. Mitchell's (2013) study of the Scottish population showed an association between physical activity in natural environments and reduced risk of poor mental health, while activity in other types of environment was not linked to the same health benefit.

Interest in associations between green space and physical activity has also focused on behaviour change, with certain green spaces potentially encouraging greater levels of physical activity. In an Australian context, Sugiyama et al. (2013) found that the presence of and proximity to neighbourhood green spaces helps to maintain recreational walking over time.

Physical activity has been shown to improve cardiovascular health, mental health, neurocognitive development, and general well-being and to prevent obesity, cancer, and osteoporosis (Owen et al., 2010). Providing attractive urban green space may encourage people to spend more time outdoors and facilitate physical activity (Bedimo-Rung et al., 2005). In particular, many older people find it very difficult to maintain moderate levels of physical activity; therefore, providing green spaces that encourage older people to be active, even if it is only at a light level, is important for public health. The quality of the urban green space and its proper maintenance may be important factors in green space usage by older adults (Aspinall et al., 2010). Sugiyama & Ward Thompson (2008) demonstrated

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

an association between the quality of neighbourhood open space and increased walking in older people in the United Kingdom. For people with mental illness living in urban areas, physical activity in green space may be particularly beneficial (Roe and Aspinall, 2011). Other populations or subgroups may benefit, in a similar way, from green space that makes outdoor activity enjoyable and easy, hence encouraging less sedentary lifestyles.

A systematic review of 60 studies from the United States, Canada, Australia, New Zealand and Europe on the relationships between green spaces and obesity indicators found that the majority (68%) of papers showed that green space is associated with reduced obesity; the relationships could be modified by age and socioeconomic status (Lachowycz & Jones, 2011).

There is some evidence that using green space for growing food may influence physical activity, social well-being and encourage a healthy diet, thereby reducing obesity. A pilot intervention study using community gardening and education in nutrition in the United States found that obese and overweight children had improved their Body Mass Index status by the end of the seven-week-long programme (Castro et al., 2013).

2.2.6 Anthropogenic noise buffering and production of natural sounds

Noise pollution is a major and increasing threat to human health, due to continuing urbanization, rising traffic volumes, industrial activities, and a decreasing availability of quiet places in cities. The range of disease burden from noise pollution is estimated at 1.0 – 1.6 million Disability Adjusted Life Years in the European Region (WHO, 2011). Evidence suggests that a well-designed urban green space can buffer the noise, or the negative perception of noise, emanating from non-natural sources, such as traffic, and provide relief from city noise (González-Oreja et al., 2010; Irvine et al., 2009).

Vegetation has been considered as a means to reduce outdoor noise pollution, mainly in areas with high volumes of traffic. A study in Uttar Pradesh, India (Pathak et al., 2008) showed significant reductions in traffic noise pollution from vegetation belts of 1.5 – 3 m width and a similar height range, with greater noise reduction as noise frequency increased (peak attenuation occurred between 2.5–5 KHz). This reinforces findings from a number of earlier studies in Europe and North America, indicating that a combination of land form and vegetation were most effective in attenuating traffic noise. For example, Huddart (1990) in the United Kingdom showed the effectiveness of 10 m wide tree belts. However, Yang et al. (2011) undertook experiments using EEG and showed that over half their participants overrated the ability of roadside vegetation to attenuate noise. The researchers suggest that, because almost all participants believed that a vegetation barrier could reduce noise, the plants affect people's emotional processing and that there is therefore a psychological mechanism at work in perceived noise reduction, and especially in the level of noise attenuation that vegetation effects. In a Swedish study, Gidlöf-Gunnarsson & Öhrström (2010) also showed that vegetated courtyards moderate the negative effects of traffic noise.

A different but not unrelated effect of green and blue space in relation to noise perception is the effect of other natural noises in masking noise pollution such as from traffic. In a Belgian study, Coensel et al. (2011) explored perceived loudness, pleasantness, and eventfulness of stimuli that combined road traffic noise with fountain or bird sound at different sound levels. Adding a fountain sound reduced the perceived loudness of road traffic noise only if the latter had low temporal variability. Conversely, adding bird sound significantly enhanced soundscape pleasantness and eventfulness, more so than for the fountain sound. The authors conclude that soundscape quality is influenced heavily by the meaning associated with the different sounds that are heard. Galbrun & Ali (2013) subsequently explored the perception of water sounds to mitigate road traffic noise and found that, to be effective, water sounds should be similar to, or not less than 3 dB below, the road traffic noise level (confirming previous research), and that stream sounds tend to be preferred to fountain sounds, which are in turn preferred to waterfall sounds.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

2.2.7 Reduced exposure to air pollution

Evidence of mitigating effects of urban green space on exposure to anthropogenic air pollutants in cities has been reviewed by various scholars. Vegetation (trees, shrubs, herbs and grass) can dampen the impacts of road traffic and industries and improve air quality in urban residential areas providing benefits for public health. Urban residents in different countries (Portugal and France) have recognized the role of green space in improving perception of air quality (Madureira et al., 2015). Trees and other vegetation can decrease levels of air pollutants and reduce atmospheric carbon dioxide through carbon storage and sequestration (Liu and Li, 2012, Nowak et al., 2006, Vailshery et al., 2013, Baró et al., 2014, Nowak et al., 2013, Calfapietra et al., 2016, Manes et al., 2012). Therefore, green spaces provide indirect health benefits in addition to those associated with direct contacts with greenery (Dadvand et al., 2012a). (Potential detrimental effects of green spaces due to trapping air pollutants are discussed in Section 2.4 below.)

2.2.8 Reduction of the urban heat island effect

Heat related morbidity in cities is a major public health concern (WHO and WMO, 2015). The Urban Heat Island effect can be a serious health hazard during heat waves and extreme heat events. It arises due to replacement of vegetation with impervious heat-absorbing surfaces in urban areas. Exposure to excessive heat is linked to increased morbidity and mortality, especially in vulnerable subpopulations, such as the elderly (Smargiassi et al., 2009; Basagaña et al., 2011). A systematic review and meta-analysis of literature on how urban parks affect the air temperature in urban areas showed an average cooling effect of approximately 1^{o} C (Bowler et al., 2010a). The study also suggested that parks may mitigate urban heat in wider surrounding urban areas, with data suggesting an effect up to 1 km from the park boundary. The inclusion of water bodies within the green space may offer greater cooling effects (Völker et al., 2013). Another review indicated that urban greenery, including parks, street trees and green roofs, mitigate Urban Heat Island effects (Shisegar 2014). In the United States, Harlan et al. (2006) showed that densely populated areas, sparse vegetation, and low levels of open space in the neighbourhood were significantly linked to higher temperatures and urban heat islands in Phoenix, Arizona. During warmer weather, trees can provide shade and reduce the demand for air conditioning and, especially, in warmer countries, they can provide comfortable outdoor settings and allow people to avoid heat stress (Lafortezza et al., 2009). Jenerette et al. (2011) emphasized the role that vegetation and green space play in reducing surface temperature in Phoenix and how more equitable access to urban green areas and vegetation would reduce income-associated inequality in exposure to extreme heat and protect vulnerable groups, such as elderly individuals. In cooler climates, trees can also provide shelter from wind and thereby reduce heating demand in the cold season.

2.2.9 Enhanced pro-environmental behaviour

Pro-environmental behaviour can be defined as “behaviour that consciously seeks to minimize the negative impact of one’s actions on the natural and built world” (Kollmuss & Agyeman, 2002). In the face of climate change, which is projected to have serious detrimental effects on health, an upstream approach to minimizing and mitigating its effects is to promote pro-environmental behaviour (Annerstedt van den Bosch & Depledge, 2015). The authors suggested that, as with many social behaviours, pro-environmental behaviour can be induced by external stimuli, particularly by experiencing natural environments. Recent research has supported this, showing that exposure to nature may increase cooperation and, when considering environmental problems as social dilemmas, sustainable intentions and behaviour (Zelenski et al., 2015). There is also evidence that childhood experiences in nature appear to enhance adult environmentalism (Wells and Lekies, 2006). If pro-environmental actions are widely adopted, people can contribute to substantially reducing carbon emissions (Dietz et al., 2009) thereby potentially preventing detrimental effects of climate change on health.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

2.2.10 Optimized exposure to sunlight and improved sleep

If access to green space supports greater time spent outdoors among the population, it is likely to be accompanied by increased exposure to sunlight, which can have positive effects as well as negative effects (the latter are discussed in section 2.4). Humans get most of their vitamin D from exposure to sunlight, and optimum levels of vitamin D are important for overall health and well-being, especially bone density, so access to green space may contribute to better levels of vitamin D and associated health benefits (Gillie, 2005). This may be especially important for northern Europeans whose environment lacks high level sunlight for significant parts of the year, and for older people, since the ability to synthesise Vitamin D decreases with age. However, there is lack of studies looking at the role of green space and levels of vitamin D. De Rui et al. (2014) explored how different pastimes influenced the levels of Vitamin D in older people. The authors found that vitamin D levels were significantly higher in those who engaged in outdoor activities, rather than for those who did not. The levels were particularly high for those who cycled or partook in gardening.

Natural light also contains a spectrum of light wavelengths, some of which may be beneficial or detrimental. Access to sunlight brings the risk of exposure to dangerous levels of ultraviolet (UV) light, especially in southern hemisphere countries such as Australia, as reported in section 2.4. However, recent research also suggests that UV-induced release of nitric oxide from skin may have unexpected health benefits, including lowering the incidence of hypertension and cardiovascular disease (CVD) that is particularly associated with lower latitudes and winter months (Liu et al., 2014).

Light exposure, particularly to blue light, is also recognized as way to stimulate alertness and cognition, and to promote healthy sleep. Exposure to blue light is implicated in metabolism and circadian rhythms, where naturally occurring patterns of daylight support healthy circadian rhythms but exposure to blue light at inappropriate times (e.g. at night) may suppress the secretion of hormones that influence such rhythms. However, there is some evidence that the beneficial effect of natural light on cognition may diminish with age (Daneault et al., 2014).

Adequate sleep is crucial for good health, while sleep deprivation has been linked to adverse health outcomes, such as metabolic syndrome, cardiovascular morbidity and mortality, and neurocognitive disorders, such as dementia (Schmid et al., 2015; Kohansieh & Makaryus, 2015; Miller, 2015). An Australian study showed that those living in a greener neighbourhood had lower risk of insufficient sleep (less than six hours) (Astell-Burt et al., 2013). In the United States, Grigsby-Toussaint et al. (2015) found that access to natural environments reduced the prevalence of self-reported insufficient sleep in adults, especially men. Therefore, green space access may benefit health through increasing people's exposure to natural patterns of daylight, hence helping to maintain circadian rhythms.

2.3 Evidence of health benefits of green spaces

2.3.1 Improved mental health and cognitive function

Studies of green spaces and health have demonstrated stronger evidence for mental health benefits, and for stress reduction, compared with other potential pathways to health (reviewed by de Vries, 2010; Gascon et al., 2015). An Australian study has shown perceived neighbourhood greenness to be more strongly associated with mental health than with physical health (Sugiyama et al., 2008) while a study in Spain (Triguero-Mas et al., 2015) found that greater exposure to green space was linked to improved physical and mental health across all socioeconomic strata and genders. The associations were stronger for surrounding greenness (measured by NDVI) than for distance to green space. Further analysis demonstrated that this association was not mediated by physical activity. Moving to greener areas has been associated with mental health improvements in the United Kingdom (Alcock et al., 2014). Individuals living in urban areas with more green space have been shown to have a reduced level of stress and improved well-being compared to controls with poorer availability of green space (White et al., 2013a). A study in the United States found that higher levels of

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

neighbourhood greenery were linked to lower levels of depression, anxiety and stress (Beyer et al., 2014), while a German study found mental well-being in city dwellers to be particularly associated with blue space (Völker & Kistemann, 2015). In a longitudinal study, researchers in Sweden found a significant association between gained access to 'serene' green space and improved mental health in women (van den Bosch et al., 2015). A cross-sectional study in England linked the quality of, and access to, green space with reduced psychological distress (Pope et al., 2015). Another recent cross-sectional study in Lithuania demonstrated that, among individuals who regularly use parks, closer proximity of their home to the nearest park was associated with reduced odds of self-reported symptoms of depression (Reklaitiene et al., 2014). In a study in four European cities, van den Berg et al. (2016) demonstrated that more time spent in green space is associated with improved mental health and vitality independent of cultural and climatic contexts. General therapeutic benefits of nature engagement among people with autism have also been demonstrated (Faber Taylor & Kuo, 2006).

There is accumulating evidence for the beneficial effects of green space on mental health and cognitive development in children, although some studies produced inconsistent results. In a Lithuanian study, Balseviciene et al. (2014) found that living closer to city parks was associated with improved mental health in children whose mothers had a lower education level; however, more residential greenness was associated with worse mental health in children whose mothers had a higher education level.

Greater usage of green and blue spaces, and greater residential surrounding greenness, have been linked with improved behavioural development (reduced difficulties, emotional symptoms and peer relationship problems) and reduced rate of Attention Deficit Hyperactivity Disorder (ADHD) in children (Amoly et al., 2014). Annual time spent at the beach was negatively associated with behavioural difficulties, in particular peer relationship problems, but positively associated with strength in prosocial behaviour. Dadvand et al. (2015) demonstrated that greater surrounding greenness at home and school was associated with improved cognitive development (better progress in working memory and reduced inattentiveness) in schoolchildren. The association was partly mediated by reduced exposure to air pollution. A number of other studies have demonstrated the positive impact of green space exposure on ADHD and related symptoms (Faber Taylor & Kuo, 2011; van den Berg and van den Berg, 2011; Markevych et al., 2014).

2.3.2 Reduced cardiovascular morbidity

A study in the United Kingdom (Mitchell and Popham, 2008) found an association between low quantities of neighbourhood green space and elevated risk of circulatory disease. A study in Lithuania found that distance to green spaces has little or no influence on levels of known cardiovascular risk factors or the prevalence of coronary heart disease and stroke. However, there were significant associations between a more intense use of green space and reduced risk of cardiovascular disease (Tamosiunas et al., 2014). In a Lithuanian intervention study, Grazuleviciene et al. (2015b) found that walking in the park had a greater effect on reducing heart rate and diastolic blood pressure than walking in a busy urban street. They suggest that walking in a green space (such as a park) could be encouraged as rehabilitation from coronary artery disease.

Pereira et al. (2012) also found an inverse association between the levels and variability of neighbourhood greenness, which was assessed using NDVI data, and coronary heart disease or stroke in Australia. The odds of hospitalization and self–reported heart disease were lower for those living in neighbourhoods with highly variable greenness, compared to those with low variability in greenness. This effect was independent of the absolute levels of neighbourhood greenness. There was weaker evidence for associations with the mean level of neighbourhood greenness. The authors hypothesized that greater variability in neighbourhood greenness reflects two potential promoters of physical activity – an aesthetically pleasing natural environment and access to urban destinations.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

2.3.3 Reduced prevalence of type 2 diabetes

It is well-known that type 2 diabetes mellitus can be prevented by life-style interventions that improve physical activity and reduce obesity. Therefore, it is plausible that access to green spaces can prevent diabetes by promoting more active lifestyles. Cross-sectional observational studies in The Netherlands, Australia and the United Kingdom demonstrated significant associations between neighbourhood greenness and reduced odds of having type 2 diabetes mellitus (Astell-Burt et al., 2014a; Maas et al., 2009b; Bodicoat et al., 2014). A study in Germany demonstrated an inverse association between neighbourhood greenness (measured by NDVI) and insulin resistance in adolescents (Thiering et al., 2016). The authors concluded that this apparent protective effect was due to vegetation reducing exposure to traffic-related air pollutants.

2.3.4 Improved pregnancy outcomes

A systematic review and meta-analysis (Dzhambov et al., 2014) showed that access to green space in close proximity to the homes of pregnant women was positively associated with birth weight. Birth weight is a useful indicator of health in early life: low birth weight is one of the major predictors of neonatal and infant mortality, as well as long-term adverse effects in childhood and beyond. Recent studies in Israel, Germany and England (Agay-Shay et al., 2014; Markevych et al., 2014; Dadvand et al., 2014b) also found a positive association between residential greenness measured by NDVI and birth weight. A study in Lithuania demonstrated that a larger distance to a city park from the homes of pregnant women was associated with increased risk of preterm birth and reduced gestational age at birth (Grazuleviciene et al., 2015a). However, a study in southern California in the United States showed only a weak relationship between green space and preterm births (Laurent et al., 2013). No association was found between greenness and preeclampsia (Agay-Shay et al., 2014; Laurent et al., 2013).

2.3.5 Reduced mortality

Evidence that exposure to urban green space is linked to reduced mortality rates is accumulating (reviewed by Gascon et al., 2016). Studies in Japan have shown that the five-year survival rate in individuals aged over 70 was positively associated with having access to more space for walking and with parks and tree-lined streets near the residence (Takano et al., 2002). Another study of pre-retirement age population in England showed evidence of the influence of the amount of green space in the neighbourhood on all-cause mortality (Mitchell and Popham, 2008). The study reinforced earlier findings based on the 2001 census population of England, which found that a higher proportion of green space in an area was associated with better self-reported health (Mitchell & Popham, 2007).

A recent longitudinal study of approximately 575,000 adults in Canada found that increased residential green space was associated with a reduction in mortality (Villeneuve et al., 2012); the strongest effect was on mortality from respiratory diseases. It should be noted that such findings may also reflect the type of urban development and availability of public transport or walkable streets. In Spain, Xu et al. (2013) showed that *perceived greenness* of neighbourhoods was associated with lower mortality risk during heat waves.

A recent systematic review demonstrated that the majority of previously conducted studies showed a reduction of the risk of cardiovascular disease (CVD) mortality in areas with higher residential greenness; results of meta-analysis supported the hypothesis that living in areas with higher amounts of green space reduces CVD mortality, while evidence of a reduction of all-cause mortality is more limited (Gascon et al., 2016). In the United States, residential proximity to green space has been associated with a reduced risk of stroke mortality (Hu et al., 2008) and with higher survival rates after ischemic stroke (Wilker et al., 2014). In contrast to the above findings, Richardson et al. (2012) did not find an association between availability of green spaces and overall mortality in the 49 largest US

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

cities. The authors suggested this might be due to the sprawling nature of US cities and higher levels of car dependency than in most European cities.

2.4 Mechanisms of potential pathogenic effects of green spaces

The evidence on adverse effects of urban green space or neighbourhood greenery on health is scarcer in comparison to the evidence of beneficial effects. An overview of some of these detrimental effects and their mechanisms is provided below (Lõhmus & Balbus, 2015).

2.4.1 Increased exposure to air pollutants

The interaction between trees, airflow and pollution is complex. While trees and vegetation may be effective in buffering airborne pollutants, in some cases, trees may trap and contain air pollution near busy roads when a closed canopy impedes the localized dispersion of vehicular emissions (Jin et al., 2014). However, it is possible to optimise urban greenery in order to avoid air pollution trapping by urban street trees (Jin et al., 2014).

Attractive nearby parks and open spaces may be associated with increased levels of physical exercise such as walking, as studies in England (Foster et al., 2004) and Australia (Giles-Corti & Donovan, 2003) have shown. However, where green space is adjacent to sources of pollution such as heavily trafficked roads, physical activity can be associated with elevated exposure to particulate matter, ozone, nitrogen dioxide, sulphur dioxide and other pollutants, especially under certain weather conditions (Carlisle & Sharp, 2001). Nonetheless, depending on urban air pollution levels, the benefits of physical exercise may still outweigh detrimental effects of exposure to pollutants. A study in more than 50,000 people aged 50-65 years, living in Denmark, showed that exposure to high levels of traffic-related air pollution did not modify associations between activity levels and mortality, demonstrating beneficial effects of physical activity on mortality even in the presence of air pollution (Andersen et al., 2015).

2.4.2 Risk of allergies and asthma

Evidence of associations between urban greenery, allergies and asthma is rather inconclusive. Lovasi et al. (2008) found that children living in areas with more street trees in New York City had lower asthma prevalence. A later cohort study involving minority children in New York City failed to show a hypothesized protective effect and, in fact, demonstrated a positive association between tree cover and allergic sensitization to tree pollen and asthma in children (Lovasi et al., 2013). Another study conducted in the United States reported that pollen associated with urban parks and trees was listed among the self-reported triggers of asthma in Philadelphia (Keddem et al., 2015). A study in Sabadell, Spain has not found an association between residential greenness and asthma; however, the same study showed that closer proximity to parks was linked with elevated prevalence of asthma (Dadvand et al., 2014a). Fuertes et al. (2014) used two birth cohorts (followed from birth to 10 years) in northern and southern Germany, and found that the relationship between greenness and allergies differed across their two study areas. In the urban south area, greenness was positively associated with allergic rhinitis and eyes and nose symptoms while in the rural north area, greenness appeared to have a protective effect.

2.4.3 Exposure to pesticides and herbicides

Living close to green spaces may be associated with elevated exposure to pesticides and herbicides especially if they are used in inappropriate ways and at excessive levels. The insecticides malathion and diazinon and the herbicide glyphosate, which is used to control weeds in urban parks, may be carcinogenic in humans (Guyton et al., 2015). The International Agency for Research on Cancer classified these compounds as *probably carcinogenic to humans* (IARC, 2015).

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

2.4.4 Exposure to disease vectors and zoonotic infections

Health risks from green space include vector-borne diseases, which are transmitted by arthropods, such as ticks (e.g. tick-borne encephalitis, Lyme disease), mosquitoes (e.g. Chikungunya fever, Dengue fever), or sandflies (e.g. visceral leishmaniasis). Lyme disease in particular has increased in Europe in the 21st century, and this has been associated with urban green space and increased animal hosts populations, such as deer, as well as with climate change and milder winters in northern Europe (Medlock and Leach, 2015).

Another health concern that often gains public attention is the contamination of urban green space with dog or cat faeces. Ingestion of dog faeces by young children can lead to toxocariasis (infections with *Toxocara canis*), with serious illness and blindness possible in rare circumstances. While well-managed parks and green space encourage dog walkers to remove dog faeces, limiting dog access to children's play areas is also important in order to control this disease (Despommier, 2003). Users of poorly maintained green spaces and playgrounds may also be exposed to *Toxoplasma gondii* in soil contaminated with cat faeces (Du et al., 2012; Afonso et al., 2008). This protozoan parasite of felines can also infect humans (as dead-end intermediate hosts) and cause severe neurological damage in children born to mothers who were infected for the first time during pregnancy.

2.4.5 Accidental injuries

Although physical activity in green spaces can have many positive benefits, as have been described earlier, it can also be associated with an increased risk of accidents and injuries, such as falls and drowning (Laosee et al., 2012). A study in the United Kingdom (Kendrick et al., 2005) showed that Accident and Emergency hospital admission rates were higher in wards with a greater number of parks and play areas per child under five years of age. Ball (2004) conducted a retrospective analysis of injury and fatality statistics associated with playgrounds in the United Kingdom. Most playground equipment related injuries occur in public urban green space, but the risk of serious injury in United Kingdom playgrounds is small, perhaps helped by the introduction of artificial, impact-absorbing surfaces.

2.4.6 Excessive exposure to UV radiation

While optimal levels of exposure to sun light are linked to health benefits (see section 2.2.10), greater time spent outdoors in green and open spaces may result in excessive exposure to sunlight and elevated risk of skin cancer. Astell-Burt et al. (2014b) showed that, in Australia, the odds of having skin cancer were higher for those living in a greener environment. The balance of risks or benefits for different levels of sunlight exposure is difficult to assess for various subpopulations. It should be noted that optimally designed green spaces and tree canopies can also provide protection against excessive exposure to UV radiation (Boldemann et al., 2006; Boldemann et al., 2011). In addition, the negative effects can largely be avoided or mitigated by simple means such as appropriate clothing, hats and sun block creams.

2.4.7 Vulnerability to crime

Crime against the person and anti-social behaviour are perceived risks from green spaces, as reported in some studies. However, this does not necessarily reflect recorded crime incidence (Bogar & Beyer, 2015). In a systematic review of fear of crime in urban green spaces, Sreetheran and van den Bosch (2014) found that the majority of the studies highlighted individual factors (such as gender and past experience) as more influential than social and physical factors in evoking fear of crime. They state that certain groups of people, particularly older people, women and ethnic minorities, tend to be more fearful because of their vulnerability or past experiences of crime.

There are varying relationships between green space and recorded crime found in reports from the United States. Groff and McCord's (2012) study in Philadelphia showed that neighbourhood parks were associated with increased levels of crime. However, certain characteristics of parks (such as the

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

presence of playing fields and courts) were associated with lower crime levels. In contrast, Troy et al. (2012), in a study of Baltimore, found a strong inverse relationship between urban tree canopy and violent crime.

2.5 Characteristics of urban green space associated with specific health benefits or hazards

Despite the growing research in this area, there is comparatively little evidence demonstrating differential health benefits associated with specific characteristics of green space. Varying configurations of green space, built environment and topographical features near a person's residence may offer different opportunities for physical activities and mental restoration, depending on the person's age, gender and individual preferences. An urban green space may have varying qualities that offer different opportunities for quiet relaxation, engagement with the natural environment, children's play, physical exercise and athletic activities or getting away from unpleasant aspects of the urban environment, such as noise or heat. More research is needed to identify attributes of green space that are associated with specific health benefits (Wheeler et al., 2015).

2.5.1 Perceptions of green space accessibility and quality

Research on the quality of green space associated with health benefits has often focussed on the physical activity mechanism (Giles-Corti et al., 2005; Hillsdon et al., 2006). A qualitative analysis (McCormack et al., 2010) revealed that attributes of green spaces, such as safety, aesthetics, amenities, maintenance and proximity to home, are important for supporting physical activity outdoors. Aspects such as concerns over safety, violence, graffiti, vandalism, litter, noise, pollution, and dog fouling had negative associations with park use and physical activity.

An Australian study suggested that higher levels of walking were associated with access to attractive, large public open spaces (Giles-Corti et al., 2005). A Dutch study (Van Dillen et al., 2012) assessed the quantity and quality of green space and their links to self-rated health. The quality, measured using characteristics such as accessibility, maintenance, absence of litter and safety, was positively associated with general health. The authors suggested that the quality of green space predicted health outcomes independently of the quantity of the greenspace. Sugiyama et al. (2013), in an Australian study, found no associations between initiation of walking and green space quality (defined as "pleasant natural features") and proximity. However, proximity of green spaces, and access to a comparatively large sized green space within 1.6 km of a person's home, were associated with maintenance of walking. The attractiveness of green space has also been associated with increased recreational walking (Sugiyama et al., 2010).

Also working in Australia, Wang et al. (2015) found that positive attitudes to the experience of visiting green space and perceptions of its accessibility appear to matter more than independently measured geographic attributes in predicting green space use.

In Sabadell, Spain, Dadvand et al. (2014a) found greener residential areas, as measured by NDVI, and proximity to forests were associated with lower prevalence of being overweight or obese in children. As noted in section 2.3.2, Pereira et al. (2012), working in Australia, found that a greater variability in greenness has a protective effect on coronary heart disease or stroke in adults. People living in neighbourhoods with greater variability in greenness are likely to have access to aesthetically pleasing natural environment and also to urban destinations – both factors stimulating walking.

The qualities of green space in terms of allowing *relaxation* and *recreation* have been described as important factors in improving mental well-being (Pope et al., 2015). It was shown that the quality of public open spaces (including parks and gardens) in the neighbourhood is more relevant to mental health, than their quantity (Francis et al., 2012). Grahn & Stigsdotter (2010) identified eight perceived sensory dimensions of urban parks or urban open spaces: *Serene*, *Space, Nature, Rich in Species, Refuge, Culture, Prospect* and *Social.* Among these, the dimensions *Refuge* and *Nature* were

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

strongly negatively correlated with stress. *Refuge* was defined as a place surrounded by bushes and higher vegetation where people feel safe, play and can observe other people being active; *Nature* was defined by the feeling of "being in nature". Two longitudinal studies (Annerstedt et al., 2012; Van den Bosch et al., 2015) have shown that access to the *Serene* dimension was associated with a significantly decreased risk of mental illness in women. *Serene* has been previously defined by Grahn & Stigsdotter (2010) as "a holy and safe place, which is a calm environment, undisturbed and silent" (p. 271).

2.5.2 Size of green space

The size of green space is likely to influence the levels and types of activity people undertake within it. Sugiyama et al. (2010) suggested that the attractiveness of a space and the options for activity that the space provides may be more relevant for physical activity than the number of open spaces available. This Australian study considered parks with a size range of approximately 1-10 ha. The authors proposed that, when planning and designing green space to encourage physical activity, it might be better to consider provision of one large park in the neighbourhood rather than many smaller parks. A study of young people in the United States (Epstein et al., 2006) supported this view and showed substantial increases in estimated time in moderate to vigorous physical activity for youth who lived near large parks.

There is a need for more evidence on the effects of configuration and connectivity of green space on health outcomes. What green space offers in terms of facilities, programmes of events, formal game pitches, health trails, cycling, walking and jogging routes, opportunities to be used en route to daily destinations such as school, work or shops, etc. will be affected not only by design and management of green space but also by its size, shape, topography and/or configuration in relation to broader infrastructure and the distribution of different land uses in the urban area (Robertson et al., 2012).

2.5.3 Presence of specific facilities for certain activities

What the environment offers can enable or deter outdoor activities. A study in Ontario, Canada, (Kaczynski et al., 2008) found that park facilities such as a paved trail, water area, and playground were more important for physical activity than park amenities such as a drinking fountain, picnic area, and restroom; paved trails in particular were strongly associated with physical activity.

Schipperijn et al. (2013) reported that levels of physical activity in the nearest urban green space were positively related to features such as walking/cycling routes, wooded areas, water features, lights, pleasant views, a bike rack, and a parking lot. A study in the US (Oreskovic et al., 2015) demonstrated that playground use was associated with higher levels of physical activity among adolescents aged 11-14 years.

In a study involving older women, Chastin et al. (2014) found that the lack of resting places outside the home strongly limited participants' motivation or confidence to be active. Most said they would walk more if they could find resting places at staggered intervals in public spaces, enabling them to rest when needed and giving them increased confidence to venture further outside. This confirms other research that has identified the value of trees and greenery as attractors for older people to use the outdoor environment, but also the importance of seating and facilities such as toilets to enable older people's access to and enjoyment of public green space (Aspinall et al., 2010).

2.5.4 Tree cover and canopy density

It has been claimed that urban greenery can contribute to a substantial reduction in the urban heat island effect (Tan et al., 2015). However, in a study of all-cause mortality during heat waves in Barcelona, Spain, greater percentage of tree cover was *not* associated with reduced mortality risk (Xu et al., 2013), although residents' perception of little surrounding greenness *was* significantly associated with mortality.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

In a laboratory environment in the United States, Jiang et al. (2014b) assessed the role of tree canopy density in self-reported stress recovery by showing study participants 3-D videos containing different levels of tree canopy in an urban environment. The authors found a positive linear association, indicating that higher levels of tree density were associated with greater self-reported stress reduction. By measuring the participants' physiological stress reaction by salivary cortisol and skin conductance, Jiang et al. (2014a) found that men had a greater stress reduction from moderate tree density cover, rather than high or low levels; the same was not found for women.

The presence of nearby trees and grass visible from apartment buildings has been shown to lower levels of aggression and mental fatigue in residents, in comparison to those living in buildings overlooking barren vistas (Kuo and Sullivan, 2001). Also, the absence of green elements near housing has been shown to impact negatively on the management of major life issues (Kuo, 2001). However, some qualities of green spaces associated with tree cover, especially when overgrown or unmanaged, may increase levels of anxiety due to fear of crime, resulting in a negative impact on people's well-being (Kuo et al., 1998). In Baltimore, tree canopy has also been identified as having a potential beneficial effect towards increased social capital (Holtan et al., 2015).

2.6 Differential health benefits of green spaces in specific population groups

While the studies described above have shown that urban green spaces provide health benefits for a variety of populations, many studies also showed differing health outcomes dependent on demographic factors, including gender, age, ethnicity and socioeconomic status (Charreire et al., 2012; Dadvand et al., 2012b; Lachowycz and Jones, 2011; Lachowycz and Jones, 2014; Maas et al., 2009b; Xu et al., 2013). The section below focuses on studies where particular subgroups have been shown to experience differential health benefits from green space.

2.6.1 Women

As indicated in earlier sections, there is evidence that women and men experience and respond to urban green space in different ways. A systematic review (Sreetheran & van den Bosch, 2014) summarizing findings from many studies demonstrated that women, through perceiving themselves to be more vulnerable, were more fearful in urban green spaces than men. Conversely, Krenichyn's (2006) study of women's use of a large, green park in New York City found that they enjoyed exercise in the park compared to exercising in the street because of the beautiful scenery and its therapeutic or spiritual qualities. By contrast with the harassment (catcalls and male comments) experienced when exercising in the street, the park afforded a traffic-free environment where women felt freer to dress comfortably and less susceptible to unwelcome remarks. Thus, appropriately managed green space may offer women opportunities to be more physically active than in other urban contexts.

Positive associations between green space and mental health have also been found for women differentially from men. For example, van den Bosch et al. (2015) found a significant relationship between access to 'serene' green space and improved mental health in women but not men. Using measures of diurnal salivary cortisol secretion as a biomarker of stress, Roe et al. (2013) found that effects of green space exposure on patterns and levels of cortisol were different in men and women. More green space in the residential area was associated with a steeper decline in salivary cortisol from three to nine hours post-awakening (healthier diurnal cortisol pattern) in both genders. However, women with lower exposure to green space were found to have a higher rate of hypocortisolemia (low cortisol level at three hours post-awakening), indicating long-term dysregulation of the psychoneuroendochrine system. In men, post-awakening cortisol levels were not associated with green space; instead, men living is less green areas had a shallower decline in cortisol level through the day, resulting in elevated cortisol levels at six and nine hours post-awakening, also indicating psychoneuroendocrine dysregulation.

There is considerable evidence of beneficial effects of access to green space for the health of pregnant women. Specifically, studies in Europe showed positive associations between access to

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

nearby green space and both reduced blood pressure and reduced depression in pregnant women, with a stronger effect for reduced depression in disadvantaged groups (McEachan et al., 2016; Grazuleviciene et al., 2014).

Such findings suggest it is important to take gender into account when considering any associations between urban green space and health, since both physiological and psychological responses to green space may differ.

2.6.2 Children and adolescents

It has been shown that exposure to green spaces during pregnancy has beneficial effects on *in-utero* development. Studies in Israel, Germany and England (Agay-Shay et al., 2014; Markevych et al., 2014; Dadvand et al., 2014b) and a systematic review and meta-analysis (Dzhambov et al., 2014) demonstrated links between better access to green space during pregnancy and increased birth weight.

Adequate exposure to green space in children may not only facilitate healthy development in childhood but also provide long-term health benefits through adulthood. It has been shown that socio-environmental risk factors in prenatal life, infancy and childhood also have an effect over the entire life-course (Gluckman and Pinal, 2001; Gluckman, 2012; Gluckman et al., 2007). In general terms, if access to green space can stimulate the development of gross and fine motor skills as well as cognitive, emotional, social and physical development in children (Strife & Downey, 2009), then these may lead to better health and better ability to maintain healthy lifestyles in adulthood.

There is some evidence that exposure to green space can influence cognitive development in children. Dadvand et al. (2015) showed a beneficial association between exposure to green space (surrounding greenness at home and school and during commuting) and measures of cognitive development in primary schoolchildren. This association was partly mediated by reduction in exposure to air pollution. Other studies have also demonstrated that green spaces are linked to improved development, reduced problematic behaviour and reduced risk of ADHD (Amoly et al., 2014; Faber Taylor & Kuo, 2011; van den Berg & van den Berg, 2011; Markevych et al., 2014).

According to research in Switzerland, public urban green spaces play an important role in children's and young people's social networks, including friendships across cultures, promoting social inclusion (Seeland et al., 2009).

More generally, understanding links between green space and children's health includes consideration of risks and the importance of learning to manage risk as children develop into adults. Research in the United Kingdom has shown that there is a great attraction in risky and adventurous activity, especially for adolescent boys. Wild or natural environments that offer challenge within an accessible context can help satisfy this need for risky and adventurous behaviour among adolescents (Natural England, 2010b). Opportunities to develop skills in risk management and coping with uncertainty, important attributes for adulthood, are often unavailable to teenagers and young people unless they are introduced to wilder areas and risky situations (Natural England, 2010b). Green space of certain types can offer this even in an urban environment and may be the only accessible option for many.

2.6.3 Older adults

A positive relationship between the amount of green space and self-reported health in senior adults was demonstrated in the Netherlands (de Vries et al., 2003). The beneficial effect of green space was stronger in senior citizens and in housewives than in the general population, perhaps due to these groups' greater dependence on the local living environment.

Toussaint et al. (2015) explored the role of green spaces in sleep deficiency and found a stronger protective effect for people aged 65 and older, compared to younger adults.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Sedentary behaviour is an important health hazard in older adults, who are often the most sedentary segment of society. A recent systematic review found that, when measured objectively, 67% of adults aged 60 years and over spent more than 8.5 hours of their waking day sedentary (Harvey et al., 2013). Evidence of beneficial effects of green spaces on physical activity in individuals aged 60 years or older is summarized by Broekhuizen et al. (2013).

Older adults living in inner-city neighbourhoods also benefit from the presence and use of green spaces, which appears to promote social ties and a sense of community (Kweon et al., 1998). Social contact is known to be important for health and well-being, especially for older people, where social isolation has been significantly associated with increased mortality (Steptoe et al., 2013).

2.6.4 Deprived subpopulations and minority groups

There is accumulating evidence showing that urban green space may be 'equigenic' (Mitchell et al., 2015), i.e. that the health benefits linked with access to green space may be strongest among the lowest socioeconomic groups, including minority ethnic groups.

Mitchell & Popham's (2008) study of the association between green space and mortality rates in England found that populations exposed to the greenest environments had the lowest level of health inequality related to income deprivation.

Lachowycz & Jones's (2014) study in the United Kingdom confirmed an association between green space access and reduced cardiovascular mortality found previously (Mitchell and Popham, 2008; Villeneuve et al., 2012) but only amongst the most socioeconomically deprived groups. Pope et al. (2015) identified significant associations between reported access to, and better quality of, green space and reduced psychological distress in a deprived urban population in the US. In a large European epidemiological study, Mitchell et al. (2015) found that socioeconomic inequality in mental well-being was 40% narrower among respondents reporting good access to green space, compared with those with poorer access.

One way in which good access to green space may contribute to reduced health inequalities in income-deprived communities is through frequency of and/or time spent in outdoor activities. As stated earlier, evidence suggests that activities in green space may offer psychological, physical and social health benefits. Improvements in access to woodland green space near deprived urban communities in Scotland, United Kingdom, positively impacted on green space use and may have contributed to improvements in activity levels and perceived quality of life (Ward Thompson et al., 2013).

There is a common tendency for the most deprived urban communities to experience the poorest air quality, as has been shown for the United Kingdom (Grant et al., 2012) and Norway (Naess et al., 2007). This can contribute to excess mortality in deprived neighbourhoods. Thus, urban green space in deprived areas may reduce health disparities by mitigating air pollution.

In the United States, Harlan et al. (2006) showed that individuals of lower socioeconomic status and minority groups in Phoenix, Arizona, were more likely to live in neighbourhoods with greater exposure to heat stress. Jenerette et al. (2011) suggest that such lower income populations have less means to cope with extreme temperatures. While wealthier people may have access to cooling systems, the low income population relies more on what is publicly available. Therefore, the role of vegetation in cooling urban areas may be especially important for the urban poor.

Sreetheran and van den Bosch (2014), in a systematic review of English language literature, found that being an ethnic minority and living in low income neighbourhoods affects feelings of security in urban green spaces. It seems that those minority respondents who feared visiting parks or playgrounds had experienced previous direct or indirect victimization in their local urban green spaces. Dadvand et al. (2014b) found a positive association between levels of surrounding greenness during pregnancy and babies' birth weight in a white British population but not for those of Pakistani

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

origin, suggesting a difference between ethnic groups that may reflect wider perceptions and use of green space.

Many minority ethnic groups living in European cities suffer socioeconomic deprivation and comparatively poor health. One study on black and minority ethnic (BME) groups in England (CABE 2010a) showed that many BME people live in the most deprived census wards in the United Kingdom and that such wards had, on average, only a fifth of the area of green space that is available to the most affluent wards. The study also showed that in areas most densely populated by BME groups (i.e. comprising 40% plus of population), the available green space is of poorer quality. A second study (CABE 2010b) found that the quality of, access to, and use of urban green space was a significant predictor of general health for African Caribbean, Bangladeshi, Pakistani and other BME groups, who were also those with the poorest health (Roe et al., 2016). Thus, provision and maintenance of appropriate green space in urban areas may make an important contribution to reducing health inequalities.

2.6.5 Populations of various countries and geographic regions

Some findings, such as the stress reduction opportunities that urban green space affords, have been replicated in multiple studies conducted in different countries. However, most of the epidemiological studies cited above have been conducted in high income countries (mainly in western and northern Europe, as well as in North America, Australia and Japan). There is a need for more research on urban green space and health in the eastern parts of the WHO European Region. Such research is essential for assessing health benefits of urban green spaces in middle and low income countries and in cities with different urban design characteristics.

2.7 Co-benefits of urban green spaces unrelated to health effects

There are many co-benefits that may arise from good planning, design and management of urban green spaces in addition to improved public health. While this review focuses on health benefits of urban green spaces, potential additional benefits are briefly summarized below.

The European Commission (European Union, 2015) calls for attention to ensuring sustainable urbanization through promoting nature-based solutions including provision of accessible green spaces. The economic importance of, and return on, investment in urban green space is a budgetary issue for urban planners, social services, and other professionals. Co-benefits of investment in green space may include enhanced economic competitiveness of cities, where quality of life is important for attracting and retaining a skilled workforce (KPMG, 2012a). An attractive and usable green environment near residential areas is likely to increase property values (Wachter & Bucchianeri, 2008) and create ‘liveable’ urban areas that attract new residents and investment, and facilitate economic sustainability (KPMG, 2012b). Equally urban green space has been shown to benefit economically deprived urban communities more than others, creating more equal socioeconomic conditions (CABE, 2004). A recent study concluded that investing in green infrastructure in cities, might not only be ecologically and socially desirable, but also quite often, economically advantageous (Elmqvist et al., 2015).

A green urban environment that supports health in general may also produce healthier workforces, enhancing people’s quality of life as well as their productivity and earning potential. Losses of productivity due to obesity and depression are major cost factors affecting businesses. Thus, improving access to green space can improve mental and physical health and produce major economic benefits through reduced absenteeism and improved productivity. Also, investment in green space may also create green jobs and offer the potential to enhance tourism (Cianga & Popescu, 2013).

A recent review showed that urban parks function as biodiversity hotspots (Busse-Nielsen, 2013). Well-designed urban green space can also benefit hydrological systems and enhance sustainable

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

urban drainage, help prevent and mitigate flooding and create and extend new habitats for plant and animal species (Gill et al., 2007). Green space may also offer opportunities for environmental education and engagement with nature at every age category, from young children to senior adults (Dadvand et al., 2015; Natural England, 2010b; Sugiyama et al., 2009).

Green spaces can also improve urban ecosystem health by reducing the effects of weather extremes and air pollution (LRTAP Working Group on Effects, 2013). Similarly, noise reduction by green space may benefit species other than human (Francis et al., 2009).

The use of urban green space for low-carbon commuting, e.g. by walking or cycling to school or to work, can reduce greenhouse gas emissions and contribute to mitigating global climate change. Urban green space can make active travel attractive and thereby encourage and support new, environmentally friendly behaviours (Scottish Government, 2016).

In addition to general opportunities for social cohesion, urban green space may also offer the chance to develop individual and community capital. Public green places, for example, offer opportunities for bigger groups to gather than is possible in the home. Urban green spaces that can also be adapted for different temporary uses, such as festivals and cultural events. Finally, urban green space may play an important role in enhancing community resilience and helping communities cope with natural disasters and extreme weather events (Tidball & Krasny, 2014).

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

3. INDICATORS OF URBAN GREEN SPACE AVAILABILITY, ACCESSIBILITY AND USAGE, AND ASSESSMENT OF THEIR HEALTH RELEVANCE

3.1 Classification of urban green space indicators

A key aspect of understanding links between green space and health is understanding how people's exposure to green space is *conceptualised* and *measured*. As with consideration of any health outcomes associated with an environmental exposure, how the exposure is measured is important in determining what relationships are apparent, and what causal pathways and mechanisms can be inferred (Nieuwenhuijsen, 2015). Studies of green space and health to date have used a variety of measures and indicators. This section of the report summarizes in brief key measures which have been reported in the literature, and used in some exemplar national governmental policies. It describes and discusses possible data sources for a health-related green space indicator for the WHO European Region, and discusses challenges around the application of such an indicator.

A key defining feature of green space measures used in health research and policy is whether they consider the availability, accessibility or usage of green spaces. These types of measures are not always mutually exclusive; for example, some measures could be described as indicating availability or accessibility, and usage is always related to the quantity, quality and characteristics of green space. Definitions of indicators of availability and accessibility can also incorporate specific characteristics of green spaces (e.g. accessibility of green space of at least 1 ha size). *Availability* measures quantify neighbourhood green space without distinguishing between that which is publicly accessible and that which is not, and without any consideration of the proximity of specific areas of green space to individual residences or communities.

Measures of *accessibility* may consider any or all of:

a) the proximity of specific green spaces to residences or communities (using either linear distance or walking distance);
b) green spaces that are publicly accessible (with or without entry fee); and
c) specific points of access to green spaces (e.g. gateways, paths, car parks).

Usage measures go beyond these considerations to reflect actual use of green space by individuals or communities. Measures of usage might be objective (e.g. observed park use, or location tracking of individuals) or self-reported (e.g. based on visit surveys).

Examples of these different types of measures and how they are relevant to public health and well-being are presented in Section 3.3 to 3.5.

3.2 Green space characteristics that can be incorporated in definitions of indicators

Green space *characteristics* refer to type, size and quality of green spaces and the use functions that they allow. It has been demonstrated that different health effects can be linked to different characteristics of green spaces, and that specific characteristics can be linked with health benefits in specific population groups (Wheeler et al., 2015, de Vries et al., 2003, Annerstedt et al., 2012; White et al., 2013b; White et al., 2014; Elliott et al., 2015). Key green space characteristics that have been considered in the literature include:

- size of green space (Giles-Corti et al., 2005; Nordh et al., 2009);
- land cover type e.g. grass or woodland (Wheeler et al., 2015; Alcock et al., 2015; Votsi et al., 2013);
- presence of water or coastline (blue space) (White et al., 2010; Völker and Kistemann, 2011);

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

- recreational types e.g. open sports area, children's play areas, 'natural', formal gardens (Lachowycz et al., 2012; Mitchell, 2013); and
- environmental qualities e.g. biodiversity, 'wildness' (Annerstedt et al., 2012; Dallimer et al., 2012; Lovell et al., 2014).

There is also evidence on the role of 'social qualities' of public green space such as amenities (e.g. the presence of benches, car parks, public lavatories) and environmental incivilities (e.g. the presence of litter, graffiti, dog waste). Data on these characteristics are in general not readily available, but have to be collected through specially designed environmental audits using a range of tools (Gidlow et al., 2012; Rosenberg et al., 2009).

A study of green space 'quantity and quality' and health in the Netherlands used a green space audit tool to measure various facets of green space quality, such as litter, naturalness, maintenance and safety. This study found positive associations between both quantity measures of green space and the composite quality indicator, with general self-reported health, a mental health inventory and selected acute health complaints (van Dillen et al., 2012).

Whilst it is increasingly recognized that qualities and characteristics of green space are important, the majority of the existing evidence on green space and health does not consider these aspects (Hartig et al., 2014; Bowler et al., 2010b; Jorgensen & Gobster, 2010). Given the lack of a substantive, consistent evidence base, the focus here is therefore on a more generic conceptualization of green space; the potential value of more nuanced consideration of natural environments in urban areas is discussed in Section 3.6..

As described above, this report is not based on an exhaustive, systematic review of the literature, but on expert knowledge and assessment of the evidence base. This section outlines the key measures or indicators of urban green space that have been used to assess association of green space exposure with health and well-being. For each indicator we consider the potential mechanisms at play; examples of studies that have implemented the indicator; and the data requirements and applicability as a WHO indicator.

3.3 Indicators of green space availability

3.3.1 Greenness, measured by Normalised Difference Vegetation Index (NDVI)

Description

The Normalised Difference Vegetation Index (NDVI) is a measure of how much live, green vegetation is present in an area – an indicator of an area's 'greenness'. It is derived through remote sensing, usually from satellite imagery, and is based on estimating the proportion of photosynthetically active wavelengths of light (i.e. that are absorbed by chlorophyll in plants) that is absorbed by the ground cover (Pettorelli et al., 2005; Myneni & Hall, 1995). The NDVI is a ratio of a difference and a sum of the spectral reflectance measurements acquired in the visible red and near-infrared regions. These measurements are themselves ratios of the reflected radiation over the incoming radiation in each spectral band which can vary between 0 and 1. Thus, the NDVI can range from -1 to +1. Values of approximately zero indicate barren areas with very sparse or no vegetation; more positive values indicate more living vegetation; more negative values generally indicate the presence of free-standing water, clouds or snow. As a measure of living green vegetation, NDVI is very sensitive to the time of year and weather conditions at the time of imagery, which must be taken into account when using satellite data to calculate NDVI.

Examples of application in research and surveillance

A number of studies have investigated relationships between measures of NDVI and health and well-being outcomes. Typically the mean NDVI for an area is calculated based on high resolution imagery, and is used as an indicator of the average 'greenness'. The area may be either a statistical or

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

administrative area, or the "buffer" zone of set distance from an individual's residence location, or the centroid of a geographical area.

Studies have linked NDVI with a wide range of other health and well-being outcomes including: increased walking (Sarkar et al., 2015); lower Body Mass Index in children (Bell et al., 2008); lower rates of depression, anxiety and stress symptomology (Beyer et al., 2014); and lower mortality due to causes such as respiratory diseases and cardiovascular disease (Villeneuve et al., 2012).

Data requirements and applicability as a WHO indicator

Satellite imagery enabling calculation of NDVI at a relatively high resolution is readily available on a global basis from various sources. A key source that has been used in previous research is Landsat 7 Enhanced Thematic Mapper Plus[1] available from NASA/US Geological Survey[2]. These data are at 30 m x 30 m resolution, sufficient for most applications in this area, and are available for relatively frequent time series, permitting selection of most relevant times of year (e.g. the 'greenest' period (Dadvand et al., 2012b)). A key advantage of these data is their global availability and frequency of update, permitting geographically consistent indicators and monitoring of change over time. NDVI may be most relevant to considering the green space and health pathways that are related to psychological processes (stress reduction, attention restoration), and wider ecosystem services such as urban heat island mitigation (Bowler et al., 2010a).

3.3.2 Density or percentage of green space by area

Description

Indicators of green space based on area density have also been widely used in epidemiological studies. As with NDVI, these indicators are also usually calculated for statistical areas (e.g. census output areas), or within buffers around residential locations or centroids of postal areas. Various geographical data sources have been used to define green space density. Indicator values can be based on remotely-sensed satellite imagery or aerial photography classified to indicate land cover types, or may be derived from cartographic databases of land parcels, classified by land use or land cover. The land use or land cover data are overlaid with the statistical boundaries or buffer zones, and the proportion of the area covered with green space (however defined) is calculated.

Examples of application in research and surveillance

A range of health and well-being outcomes have been studied using green space density measures. For example, Mitchell & Popham (2007) used a small area green space indicator based on the English Generalised Land Use Database (a high resolution cartographic land parcel classification) to investigate the association between green space density and mortality. This study indicated that areas with a higher percentage of green space land use tended to have lower mortality rates, and also suggested that the socioeconomic disparities in mortality were lower in greener areas, suggesting a potentially 'equigenic' effect (Mitchell et al., 2015). This same land use based green space indicator for England has been used in studies of mental health (Alcock et al., 2014), physical activity (Mytton et al., 2012), general self-reported health (Mitchell & Popham, 2007) and childhood obesity (Cetateanu & Jones, 2014).

In representing the general quantity of available green space, availability indicators may be relevant to health effect pathways including provision of opportunity and motivation for physical activity; opportunity for stress recovery and attention restoration; and provision of other ecosystem services such as air pollution amelioration.

[1] http://landsat.gsfc.nasa.gov/?p=3225
[2] http://landsatlook.usgs.gov/

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Data requirements and applicability as a WHO indicator

Many studies using indicators of green space density have done so using national or local land use/land cover datasets, which are not applicable for use as a consistent WHO indicator. However, some have used international data, such as the Coordination of Information on the Environment (CORINE) Land Cover data, which classifies land cover using satellite imagery, and is available across Europe (see Appendix 2 for coverage across the WHO European Region), at resolution down to 100 m grid cells[3]. CORINE has some limitations in that it only includes larger green spaces (those at least 25 hectares), so misses many of the smaller green spaces in urban areas. However, some research has indicated that a green space measure based on CORINE data is fairly strongly correlated with a measure based on a more detailed national cartographic database (Mitchell et al., 2011).

Other international data sources that could be used to develop indicators of urban green space density include:

- **Global Land Cover dataset**: 30 m resolution land cover map data for years 2000 and 2010 released by the Chinese government[4].
- **Urban Atlas:** European urban land cover map data, for urban zones with population greater than 100,000[5] (see Appendix 2 for coverage across the WHO European Region).
- **Cartographical data sources:** Open Street Map[6] is a global, open cartographic database derived from citizen contributors and open licence data sources. It could be used to extract green space geographical data, with the proviso that data quality and definition is potentially geographically variable due to the nature of the data.

An important aspect of using any of these datasets to derive a green space indicator is that it is necessary to consider a definition of what is included (and excluded) as 'green space' in order to select the relevant land use/land cover classes. For example, Urban Atlas includes a class named "green urban areas", as well as several other potentially relevant categories, such as "sport and leisure facilities", "agricultural areas, semi-natural areas and wetlands" and "forests" (these are further discussed in Section 4). Another consideration is the statistical unit to which the data are allocated for integration with population and health data. Ideally these units should be at a fairly high resolution (i.e. small area), but may be defined according to some criteria.

3.3.3 Measures of street trees and other streetscape greenery

The indicators of green space availability described above generally reflect all types of greenery in a specific area. Specifically, NDVI is a measure of total greenery including isolated elements of vegetation. At the same time, there is merit in considering other specific aspects of urban nature, such as street trees, green walls and roofs and other types of streetscape greenery. Trees planted along streets and roads may dampen noise and air pollution levels in residential houses, and mitigate adverse health effects of proximity to busy roads. These aspects may form an important part of urban ecosystems, and there is some evidence of health and well-being benefit. For example, one ecological study of London Boroughs found that those with higher street tree density had lower rates of antidepressant prescriptions (Taylor et al., 2015). Experimental, laboratory studies using 3D imagery of street scenes have suggested that urban trees may promote stress-recovery (self-reported) and positive impacts on stress as measured by salivary cortisol (Jiang et al., 2014a; Jiang et al., 2014b). Another study in the Netherlands has investigated the quantity and quality of streetscape greenery based on a street audit, and found associations with perceived general health, mental health, and acute health complaints (de Vries et al., 2013).

[3] http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/corine-land-cover-2006-raster-3
[4] http://www.globallandcover.com
[5] http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/urban-atlas
[6] http://www.openstreetmap.org

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

3.4 Indicators of green space accessibility

Indicators of green space accessibility take into account the distribution of the population (individuals, households or communities) in terms of their proximity to green space. They may also include consideration of whether the green space is publicly accessible, and if so, where access points and routes are located.

3.4.1 Proximity to an urban park or geographically defined green space

Description

A key indicator of accessibility is proximity to green space from a residence or neighbourhood to the nearest green space. The distance may be expressed as simple linear (straight line) distance, travel distance (by road/path network) or converted into estimated travel time. At the population level, these types of indicators can be summarized, for example to assess the percentage of a population living within a certain distance of a green space (of some minimum size or other selection criteria). These indicators may still include proximity to green space that is not publicly accessible, depending on the nature of the data available. An array of distances has been used in the literature considering access to urban green spaces, and there is no universally accepted guidance on a distance threshold that defines 'accessible'. Another consideration is using distance to a boundary of green space vs. distance to a defined entrance or trail head.

These types of indicators can be used to establish national or subnational green space accessibility standards. For example, Natural England set an Accessible Natural Greenspace Standard for England (Natural England, 2010a). This recommends that everyone, wherever they live, should have an accessible green space:

- of at least 2 hectares in size, no more than 300 m linear distance (5 minutes' walk) from home;
- at least one accessible 20 hectare (ha) site within two kilometres of home;
- one accessible 100 ha site within five kilometres of home;
- one accessible 500 ha site within ten kilometres of home; and
- a minimum of one ha of statutory Local Nature Reserves per thousand population.

The European Common Indicator of local public open areas does not set a target and is not specifically focused on green space, but is based on a similar metric – the percentage of citizens living within 300 m from a public open area of minimum size 0.5 hectares (Ambiente Italia Research Institute, 2003). There is no clear agreement on the use of a distance that represents accessibility – while the Natural England standard suggests 300 m to be a 5 minute walk, the European Common Indicators suggest this distance to approximate a 15 minute walk.[7] The Natural England and European Common Indicator definitions of accessible green space are given in Appendix 1 for reference.

The online tool EnviroAtlas [8] provided by the US Environmental Protection Agency (US EPA) includes various indicators of green space availability and accessibility, such as green space per capita, total residential population within 500 m walking distance along walkable roads and pathways of a park entrance and percentage of residential population within 500 m walking distance of a park entrance at a census block level (Pickard et al., 2015).

[7] *"The European Environment Agency, DG Regional Policy and ISTAT (Italian Istituto Nazionale di Statistica) all use the concept 'within 15 minutes' walk' to define accessibility. It may reasonably be assumed that this corresponds to around 500 m walking distance along roads or pathways on foot for an elderly person, which in turn may be equivalent to 300 m linear distance used in the European Common Indicators* (Ambiente Italia Research Institute, 2003. Pages 79 and 185.).

[8] https://www.epa.gov/enviroatlas

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Examples of application in research and surveillance

Many studies of green space and health have used proximity metrics to estimate accessibility of green spaces. For example, a study in Tel Aviv, Israel used residence within 300 m of the boundary of a green space of at least 0.5 ha as an indicator of proximity to demonstrate beneficial effect of green spaces on birth outcomes (Agay-Shay et al., 2014). The same study also used NDVI as a neighbourhood greenness or green space availability measure. The authors hypothesised that greenness would be more indicative of mechanisms involving reduction of psychophysiological stress, and modifying the impact of air pollution, noise and temperature, while proximity to a major green space would be more indicative of mechanisms involving physical activity.

One study of physical activity and proximity to green space in Bristol, United Kingdom used a minimum green space area of 2 ha, defined by the authors as a minimum to support physical activity. The study suggested that people living closer to green spaces were more likely to engage in levels of physical activity that met government recommendations (Coombes et al., 2010). An ecological study of mortality in Florida in the United States calculated a county-level measure of green space accessibility based on average constituent census tract proximity to nearest green space (without apparent size threshold). This study suggested no association between a simple average distance to green space and mortality, but did find an association with a more complex proximity-based measure of accessibility based on "cumulative opportunity" (Coutts et al., 2010).

Data requirements and applicability as a WHO indicator

At population scale, an indicator of green space accessibility requires both a geographical green space dataset (with the inclusion criteria for green spaces clearly defined), and a population dataset with appropriate geographical resolution. Most commonly, population data are available for small geographical areas, such as postal districts or census data reporting areas. The two datasets should be approximately comparable in terms of time period covered. There are some suggestions that size of green space may influence the type of usage and health and well-being outcomes afforded. Whilst there is no conclusive evidence on a critical size threshold for specific health and well-being outcomes, it is suggested here that international indicators should measure small size green spaces, as these may be more amenable to local and national policy interventions.

A number of green space datasets are available that could theoretically be used for this type of indicator in the region, as described in Section 3.3.2.2. NDVI, Global Land Cover and CORINE datasets do not include delineation of specific parcels of land, but could theoretically be configured and analysed to approximate defined 'green spaces'. However, CORINE only includes land parcels greater than 25 ha, making it unsuitable to use for a health-related indicator which should include smaller neighbourhood green spaces. Urban Atlas covers urban areas in the European Union but does not include countries in the eastern part of the WHO European Region. It does delineate specific green spaces, and identify publicly accessible spaces. This is described further in Section 4.

3.4.2 Proportion of green space or greenness within a certain distance from residence

Description

The proportion of overall greenness or green space within a certain radius around a residence can be a useful measure in research projects addressing specific health outcome pathways. These indicators have been widely used in epidemiological studies. Indicator values can be estimated for a range of buffer zones to explore the strength of associations with specific health effects.

Examples of application in research and surveillance

A longitudinal study of green space and childhood obesity in California used municipality data on land use to calculate an indicator of park acreage within a 500 m buffer of study participants' homes (Wolch et al., 2011). Higher availability of green space according to this density measure was

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

associated with reduced risk of obesity and being overweight by the time the study participants reached the age of 18.

Remotely sensed land cover data have been used in similar studies. An example in the Netherlands used the National Land Cover Classification database, which classifies the land use of 25 m grid cells across the country (Maas et al., 2009b). These data were used to calculate green space area density within 1 km and 3 km buffers of home postal code locations of individuals included on primary care databases. The study demonstrated a strong protective effect of green space on depression and anxiety.

Several recent studies have also investigated the relationship between birth outcomes and neighbourhood greenness using NDVI. Dadvand et al. (2012b) used data from four Spanish cohorts, and calculated average NDVI for three buffer zones at 100 m, 250 m and 500 m from the residence address location of mothers at time of delivery. The findings suggested that those living in greener areas were more likely to have heavier babies (lower likelihood of Low Birth Weight). Studies using similar methods have been carried out in the United States and Israel (Hystad et al., 2014; Agay-Shay et al., 2014) and have shown links between surrounding greenness and positive pregnancy outcomes.

Data requirements and applicability as a WHO indicator

NDVI is useful in determining general greenness within a defined distance from home, and has the advantage of global availability and frequent update. Global Land Cover is another potentially useful database. European Urban Atlas can also be used to calculate the proportion of geographically defined green space within a buffer zone around each residence. National or municipal high resolution land use databases can also be used in combination with geocoded population data. The application of this type of indicator usually requires high resolution geocoded data on individual residences. In the context of a WHO indicator, data analysis can be computationally intensive while requirements for high resolution data would limit the applicability of these indicators.

3.4.3 Perception-based measures of green space accessibility

Description

Perceived accessibility can also be a useful measure supplementing distance-based accessibility. One issue for consideration is the potential mismatch between perceived and objectively measured accessibility. It is possible that perceived proximity may be an important driver of use especially if objectively measured proximity is not consistently related to perceived proximity across population subgroups. There is limited evidence of this, but one study in Glasgow, United Kingdom compared participants' perception of the distance to their nearest park and the actual distance measured via both a road network and as straight line distance (Macintyre et al., 2008). The study found limited agreement between perceived and objective measures, and importantly suggested that this agreement was poorer amongst people of lower social class and in more deprived areas.

Examples of application in research and surveillance

One study used data from the European Quality of Life Survey to investigate associations between self-reported green space accessibility and mental health inequalities. The question used to assess perceived accessibility was *"Thinking of physical access, distance, opening hours and the like, how would you describe your access to the following service? [recreational/green areas]"* (Mitchell et al., 2015). The study found socioeconomic inequalities in mental health to be substantially lower amongst people reporting good access to recreational/green areas compared to those with poorer access.

Data requirements and applicability as a WHO indicator

Perception-based green space accessibility indicators can be useful as broad measures of quality of life or in local investigations in support of targeted policy measures. The European Quality of Life Survey is conducted every four years in the European Union countries (other European countries may

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

also participate)[9]. The data are collected from randomly selected individuals across each participating country and may not be sufficient for characterizing green space accessibility at municipal level. Local data are not readily available and needs to be collected using specially designed survey tools. This would make a broad and sustained international application of an indicator based on perception-based measures in the WHO European Region rather problematic.

3.5 Indicators of green space usage

Description

Health and well-being benefit may be gained without actual physical use of green space; for example, there may be psychological effects of simply viewing green space, even if it is not publicly accessible (e.g. private gardens). However, several of the pathways from green space to health and well-being require that individuals actually spend time in the green space in order to gain benefit (e.g. through physical activity). Indicators of green space usage are useful in terms of a) understanding relationships with health and well-being outcomes and b) understanding how and to what extent green spaces are actually used by local resident and visiting populations. These indicators may help to provide information on, for example, green spaces that are underutilized or that have potential for diversification of use and users. There are several ways in which usage might be measured.

- From the population perspective, surveys can establish how often individuals visit their local green spaces, which ones they visit and which characteristics attract visits, on a self-reported basis.
- From an individual perspective, mobility tracking using Global Positioning System technology can be used to assess exactly which green spaces are used, duration of visits, and so on.
- From the green space point of view, observation, gate count and survey data can be used to establish how much a specific space is used, and what it is used for. This method focuses on the contribution of a single area. Therefore, it is difficult to link it with health benefits. However, this approach can be helpful for assessing effects of policy measures aimed at improving green space use.

These methods can potentially be used in combination to build understanding of how, when and by whom green spaces are used, and to assess health and well-being outcomes related to usage.

Examples of application in research and surveillance

Green space usage may be physically active or passive, and could lead to health and well-being benefits through various mechanisms described above, depending on the type of space and the activities afforded. For example, one study in the Netherlands established usage extent and characteristics through a postal questionnaire survey. The 'Vitamin G' study developed a series of questions to establish patterns and experience of green space use. These survey questions ask about various aspects of use of local green areas: "distance from home, frequency of visitation, duration of visits, activities performed during visits, accompanying persons, interactions with other people during visits" (Groenewegen et al., 2006; Groenewegen et al., 2012). Other studies have used data on self-reported visits to natural environments (including urban green space), relating the characteristics of the individuals, the environment visited and the nature of the visit to perceived stress reduction, mental restoration and physical activity (White et al., 2013b; White et al., 2014; Elliott et al., 2015).

A number of studies have used GPS receivers to track individuals' movements and to map and analyse their use of green spaces. For example, a study of around 1,300 schoolchildren in Bristol, United Kingdom used GPS data in combination with accelerometry (measuring physical activity). The study found that children (especially boys) were more likely to be physically active at the level above the Moderate-Vigorous Physical Activity thresholds in green spaces compared to other types of urban environments (Wheeler et al., 2010).

[9] https://www.eurofound.europa.eu/surveys/european-quality-of-life-surveys

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

A study in the United States used a standardised observation tool (the System for Observing Play and Recreation in Communities) to observe physical activity behaviour in eight parks; the authors concluded that visitors to rural parks tended to be less physically active than visitors to urban parks (Shores and West, 2010).

Data requirements and applicability as a WHO indicator

Green space usage data are not collected on an international basis, with the exception of self-reported measures included in the European Quality of Life Survey, mentioned above, and some Eurobarometer surveys. For example, Eurobarometer data were used to compare the quality of life in 79 cities, including an indicator of "satisfaction with green spaces such as parks and gardens" (European Commission, 2013). These data may help to inform nations or localities about public perceptions and usage of their green spaces, but are dependent on the geographical areas covered by the surveys.

3.6 Summary and recommendations for a health-relevant approach to selecting and using indicators of urban green space

3.6.1 Summary of considerations for selecting indicators

Little research has directly compared different indicators of green space. Some research (Mitchell et al., 2011) has compared green space measures based on detailed cartographic databases and coarser data from CORINE, and suggested that they are broadly comparable, but with some important differences (especially due CORINE's exclusion of smaller green spaces). A recent systematic review of the mental health benefits of long-term exposure to green and blue spaces suggested some differentials between relationships with measures of: surrounding greenness; access to green spaces; quality of green spaces; and blue spaces (Gascon et al., 2015). However, the evidence base was highlighted as being limited or inadequate, and further research is required to establish whether there are true differences between these conceptualizations of local urban green space. Various studies have highlighted the importance of:

- nuanced consideration of different types and qualities of green space;
- the various mechanisms through which a wide range of health and well-being outcomes could arise; and
- the likelihood that there will be variation in response to any particular green space 'exposure' according to population and individual characteristics including age, sex, socioeconomic status, local/regional cultural norms, life course experience and so on (Bell et al., 2014; Mitchell and Popham, 2008; Gascon et al., 2015; Hartig et al., 2014; Annerstedt et al., 2012).

It is therefore worth summarizing some of key questions and uncertainties. These could be considered by those implementing and using the indicators to give context, and to promote opportunities to develop more bespoke indicators based on locally available data sources:

- What are the most important/relevant potential exposure pathways and health outcomes (see Section 1)?
- Does size of green space matter? Different sized patches of green space may be important for pathways leading to different health benefits.
- Does land cover type of the green space matter? What about water (blue space) or other locally relevant land cover types?
- What is the degree of 'wild' or 'tamed' nature in the green space? What is the actual and perceived biodiversity value of the green space? Culture and context – Is urban green space different in different cities and regions, does it mean different things in different cultures, and does it have connections with health via different pathways?
- Are any of the following characteristics particularly relevant to the locality/region?
    - perceptions of environmental quality

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

- safety issues (such as lighting)
- attractiveness
- maintenance
- cleanliness
- diversity of environments
- diversity of user groups and potential conflicts of use
- biodiversity, wildlife, vegetation
- facilities e.g. catering, lavatories, car parking
- dog ownership/restrictions on access for dogs
- identity, culture and community significance
- land ownership
- pesticide use and other potential hazards
- tree species, especially with regard to allergen levels.

In conclusion, while there is a rapidly growing evidence base regarding the potential health and well-being benefits of urban green space, the effects are heterogeneous and, therefore, they cannot be summarized in a simple fashion as a straightforward exposure-outcome relationship. A single green space measure is unlikely to be able to capture and summarize all of these complexities. However, there is considerable merit in developing comparable, general indicators of health-relevant urban green space across the European Region for a variety of purposes, with utility at local, national and international scales.

Alongside reasonable evidence that the indicator represents a health-relevant measure of urban green space, a number of other factors need to be taken into consideration for pragmatic implementation and use:

- Are the data readily available?;
- How frequently will the data be updated? It should be noted that any future changes in the way the green space or population data are produced or applied could influence the indicator, and therefore impact on capacity to monitor change over time;
- At what spatial scale and resolution are data available?; and
- Is there comparable data coverage internationally across the European Region?

A balanced, health-relevant approach to a WHO urban green space indicator for the European Region should be based on consideration of these factors and the evidence and approaches described above. It should utilize existing data that are readily available and should not require new data collection.

3.6.2 Recommendations for a primary indicator

A proximity-based indicator of green space accessibility, using the European Urban Atlas as the most appropriate and feasible international source of urban green space data in the EU Member States (all EU Member States contribute data for cities with more than 100 000 inhabitants) or comparable sources of land use data in other countries of the WHO European Region is a realistic approach which would produce data pertinent to the Parma Declaration commitment "…to provide each child with… green spaces to play and undertake physical activity" (WHO, 2010b). The focus on physical activity calls for an indicator reflecting accessibility to green spaces suitable for this purpose.

Based on the existing evidence and the rationale presented above, the following approach is suggested:

1. Type of indicator: Accessibility indicator based on residential proximity to green spaces (defined green spaces combined with population distribution data).
2. Green space data source: European Urban Atlas because of its level of spatial detail, its availability in a majority of European Member States and appropriate spatial resolution. Comparable national or municipal data sources would need to be identified outside the Urban Atlas coverage area.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

3. Green space definition: As per Urban Atlas Class 1.4.1 Green Urban Areas (see Box 2.1), with two minimum sizes of 0.5 ha (core indicator) or 1.0 ha (additional indicator to allow flexibility). Recommend reporting results for both minimum sizes. Testing of even larger minimum green space sizes can be recommended to facilitate more in-depth policy analysis and provide data in support of interventions.
4. Population data: To be obtained at the finest spatial resolution possible (variable source according to location). European population estimates are available for 100 m grid, which is an appropriate intra-city scale (e.g. the Eurostat 2006 grid[10] is appropriate for combination with the 2006 Urban Atlas data). Future updates could use updated population grids, or local census small area data.
5. To measure proximity, population unit (e.g. census area) centroid linear distance from green space edge is a reasonable proxy for the walking distance to the park entrance. Network distance may be more accurate and reflect variation in local access routes but is also more complex to calculate; linear distance is an appropriate proxy.
6. A linear distance of 300 m is reasonable as it corresponds to approximately 5 min walking distance along walkable roads or pathways. Testing of different linear distances may be recommended to facilitate more in-depth policy analysis and provide data in support of interventions. However, meaningful analysis at small distances requires high resolution land use and population data.
7. Depending on the availability of data at a city level, local public health authorities may be advised to conduct further analyses based on the proposed proximity-based indicator – for example calculating accessibility measures for specific population subgroups.

Section 4 of this report presents a detailed methodological approach to a proximity based indicator and an analysis tool kit.

3.6.3 Recommendations for secondary indicators

Other indicators addressing availability of overall greenness should also be considered in order to address other pathways to health, such as psychological relaxation. Further indicators would also provide additional context and information for informed policy analysis. Key indicators considered to be of merit are:

- Green space availability indicator based on NDVI – mean value to indicate average 'greenness' at city scale, or for small areas within a city to indicate distribution across the population. To enable inter-city and temporal comparisons, the seasonal nature of this measure has to be taken in account (e.g. timing of measurements standardized).
- Perception-based indicator based on local/national surveys to establish green space usage and perceptions. Such surveys could implement questions such as those used in the European Quality of Life Surveys [11] and in the regular European Union's public opinion survey EuroBarometer (European Commission, 2013) for consistency and comparability.

[10] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Population_grids
[11] https://www.eurofound.europa.eu/surveys/european-quality-of-life-surveys

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

4. PROPOSED INDICATOR AND A DATA ANALYSIS TOOL KIT

4.1. Summary of indicator development and evaluation

In order to monitor progress towards the commitment "…to provide each child by 2020 with access to healthy and safe environments and settings of daily life in which they can walk and cycle to kindergartens and schools, and green spaces in which to play and undertake physical activity" (WHO, 2010b) which the Member States of the WHO European Region made at the 5th Ministerial Conference on Environment and Health in Parma, Italy (2010), an indicator tool, which can be applied on a municipal level in the European Region, is required. At a WHO technical meeting in 2010 a preliminary indicator definition and method was suggested (WHO, 2010c). The recommendation was to develop an indicator based on analysis of GIS data on land use and population reflecting proximity of population to urban green spaces. The linear distance of 300 m was suggested as corresponding to approximately 5 min walk along walkable pathways. It should be noted that while 300 m is a commonly used distance cut-off, currently there is no consensus on the residential proximity to green space that is linked with physical activity and relaxation-related health benefits (reviewed by Ekkel & de Vries, 2017). Future epidemiological studies are expected to provide new insights on the spatial shapes of associations between proximity to green space and specific health effects in certain population groups.

In order to test the suggested indicator and further develop its methodology, three case studies have been conducted in Utrecht (the Netherlands), Kaunas (Lithuania), and Malmö (Sweden). An initial outline of indicator methodology was developed by The National Institute for Public Health and the Environment (RIVM), the Netherlands, including two alternative methods for estimating the indicator value. The case studies used European Urban Atlas data on land use, as well as local data on land use and population (Annerstedt van den Bosch et al., 2016). The case studies involved testing various definitions of green spaces based on Urban Atlas classifications, minimum sizes of green spaces ranging from 0.25 ha to 5 ha, and buffer zones from 100 m to 500 m. The case studies also compared results produced using spatially aggregated population data and high resolution population data on individual houses.

The lessons learned highlighted potential challenges with acquiring house-level population data in the context of an international study. The results also showed that using a buffer zone (linear distance to a park) which is comparable to the grid size of land use or population data resulted in statistical instability of indicator values. On the other hand, using greater distances produced estimates of population proportion residing within the buffer zone close to 100% and lower inter-city variability of the indicator values.

This section presents a revised indicator definition and fully developed methodology for estimating the indicator value based on results of the pilot surveys and addresses recommendations from international experts who attended the WHO meeting on green spaces and health in Bonn, Germany in May 2015. It starts with describing the data requirements for a WHO Urban Green Space Indicator in section 4.2 before and then outlines two methods for estimating the indicator value. These methods, hereafter called "basic" and "complex" method, have been tested in three case studies (Annerstedt van den Bosch et al., 2016). Both methods use the same kind of land use data. The basic method uses population data aggregated at the census block level and is discussed further in Section 4.3.2. The complex (and more precise) method requires geocoded data on individual residences and is discussed further in Section 4.3.3. A detailed, step-to-step guide with instructions on how to conduct the analysis is provided in Appendix 3.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

4.2. Data requirements for a WHO Urban Green Space Indicator

4.2.1. Land use data for EU countries

The application of an Urban Green Space Indicator requires harmonised and comparable land use data available at an international level. Urban Atlas is currently the most up-to-date land use database for cities in the Member States of the EU (European Union, 2011). It is the biggest international database in the WHO European Region currently covering 27 EU countries representing over half of the 53 regional Member States. Urban Atlas data are freely available through the European Environment Agency (EEA)[12] and are delivered in vector format in topologically correct GIS-files. The update frequency is to be determined.

Urban Atlas has a high thematic resolution with a classification system focusing on interurban areas. In total, the classification system contains four major units: (1) Artificial surfaces, (2) Agricultural areas, semi-natural areas and wetlands, (3) Forests, and (4) Water. The minimum overall thematic accuracy for unit 1 is 85% and the geometric resolution is 0.25 ha. For the remaining units the thematic accuracy is 80%, while the geometric resolution is 1 ha. The position pixel accuracy is less than 5 m for all units.

Unit 1, artificial surfaces, is further subdivided into subunits, defining specific artificial urban land use types, such as roads, green urban areas, sports and leisure facilities and residential areas of various density. For the indicator, the subunits "green urban areas" (Urban Atlas code 14100) and "sports and leisure facilities" (code 14200) could be considered, as well as the non-artificial units "agricultural areas, semi-natural areas and wetlands" (code 20000) and "forests" (code 30000). The conclusion after case studies and consultations with WHO technical experts was to use the subunit "green urban areas" for the indicator's definition of urban green spaces. More detailed information on the definition is provided in Box 4.1.

Box 4.1 European Urban Atlas Class 1.4.1 (vector data code 14100): Green Urban Areas (European Commission, 2011)

Minimum mapping resolution 0.25 ha, Minimum width: 10 m

Included:

- Public green areas for predominantly recreational use such as gardens, zoos, parks, castle parks.
- Suburban natural areas that have become and are managed as urban parks.
- Forests or green areas extending from the surroundings into urban areas are mapped as green urban areas when at least two sides are bordered by urban areas and structures, and traces of recreational use are visible.

Not included:

- Private gardens within housing areas
- Cemeteries
- Buildings within parks, such as castles or museums
- Patches of natural vegetation or agricultural areas enclosed by built-up areas without being managed as green urban areas

[12] http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/urban-atlas; http://dataservice.eea.europa.eu/map/UrbanAtlasbeta/

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

4.2.2. Land cover/use data for non-EU countries

Detailed urban land use data for non-EU countries are currently not systematically mapped and not freely available internationally. However, varied global map services are developed or under development for open access, such as Global Land Cover dataset and Open Street Map. These data, or local or regional equivalents, are recommended to be used where Urban Atlas data are not available. The same methodology, as outlined in this section, should be applicable. In addition the urban green space definition used should aim to be as similar as possible to that of the Urban Atlas definition.

Various land use data sources are described and discussed in Section 3 of this report.

4.2.3 Population data

Local scale population data about place of residence in GIS layers are needed. Population distribution data are usually freely available from local sources, such as municipalities. These data may be on individual or, for example, census block level. The finest spatial resolution possible should be obtained. While the proposed indicator is designed to measure the overall accessibility of green spaces, additional information on socioeconomic and demographic characteristics of census blocks or other spatial units can be used to stratify the population, to estimate indicator values for specific population strata, and assess potential inequality in access to green space.

Comparable European population estimates are available for 100 m grids, which is an appropriate intra-city scale. For example, the Eurostat 2006 grid[13] is appropriate for combination with the 2006 Urban Atlas data.

For EU countries, another possible option is the Population density disaggregated dataset, provided by EEA[14] (Gallego, 2010). These are raster data on population density using CORINE land cover data from 2000, and is available free of charge EU-wide. For non-EU countries, input data from local sources would be an option.

Due to factors like data protection, non-synchronised data collection, or financial costs, it is not expected that harmonised, individual residential data will be easily and freely available across the member countries of the WHO European Region.

For the basic version of the indicator method, census block population distribution data or similar spatial resolution scale are adequate. EU countries should use local data or EU-synchronised population data from, for example, Eurostat or EEA. Non-EU countries will have to rely on data from local sources.

To conduct the complex version, individual population data are required. Therefore, the basic version is the general recommendation to use for reporting the Urban Green Space Indicator, but when individual population data are available the complex version may be tested.

4.3. Methodology

4.3.1 General overview

A spatial analysis tool is required for estimating values of the indicator. Several alternative methods are possible, all relying on GIS data. A common GIS software (ArcGIS for Desktop[15]) was used for analysis of data from case studies. ArcMap, the primary component of ArcGIS, was applied to estimate values of the indicator. This report describes the application of ArcGIS software version 10.1.

[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Population_grids

[14] http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/population-density-disaggregated-with-corine-land-cover-2000-2

[15] http://www.esri.com/software/arcgis/arcgis-for-desktop/index.html

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

It is presented here as an example only. The same methodological principles and similar expressions apply in other software options, such as the freely available QuantumGIS (QGIS).

Main tools used in the ArcMap are from the Proximity and Query applications, which by chosen expressions select a subset of features and table records. Query expressions in ArcGIS adhere to standard Structured Query Language.

The Urban Green Space Indicator will be based on linear distance estimates of accessible green spaces, which are assumed to offer a proxy for walking distance to the border of a green space. As described in Section 3 of this report, network analysis, including roads and other barriers to accessibility, may be more accurate to measure real walking distance. However, this requires higher analysis skills as well as additional, detailed data. Therefore, it is not recommendable at this stage of indicator implication.

The indicator defines the proportion of an urban population living within a specified distance from a public urban green space, according to the following formula:

$$\textit{Urban Green Space Indicator} = \frac{N_{ACC}}{N_{TOTAL}} x\ 100$$

Note: N_{ACC}=number of inhabitants living with 300 m from nearest Urban Green Space of specified minimum size; N_{TOTAL}=total number of inhabitants within the area of interest; Urban Green Space Indicator=percentage of residents living within 300 m from nearest Urban Green Space of specified minimum size.

The two different alternatives of the GIS method both perform a proximity analysis, but in two different ways (buffer analysis or individual distance analysis). For both methods the input is feature data and the proximity tool is vector data. The work flow diagrams for the analysis process in GIS for both methods are outlined in Figures 4.1 and 4.2.

The feature-based tools vary in the types of output they produce. The basic method is based on a buffer tool, which produces polygon features output to be used as input to overlay, or alternatively spatial selection tools (such as “Select Layer By Location” in ArcGIS). The tool creates a buffer with a specified distance to the borders of a delineated green space, in accordance with the definition. For a step-to-step analysis-outline of the basic method, please see Appendix 3.

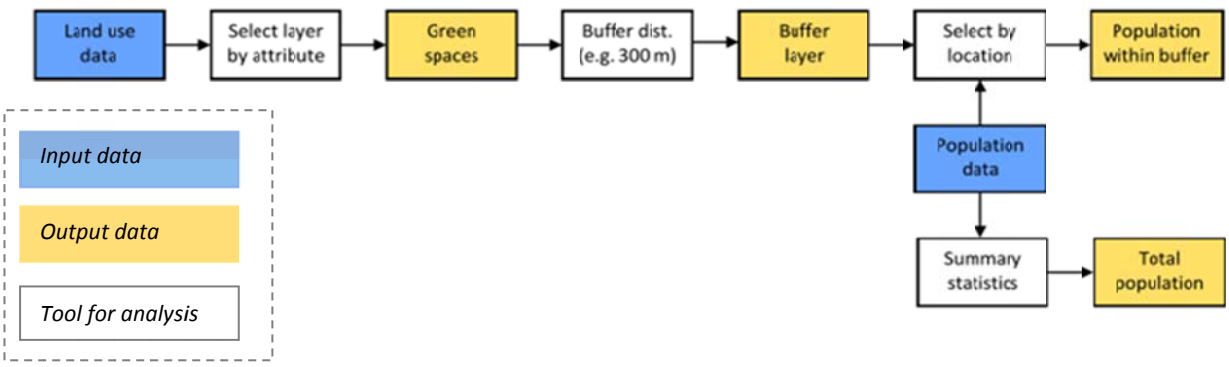


Fig. 4.1 GIS flow chart for the basic method (ArcGIS)

The complex method is based on a ‘*Near*’ tool that adds a distance measurement attribute (corresponding to the distance between each resident and the border of green space) to the input data, in this case the individual residences.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

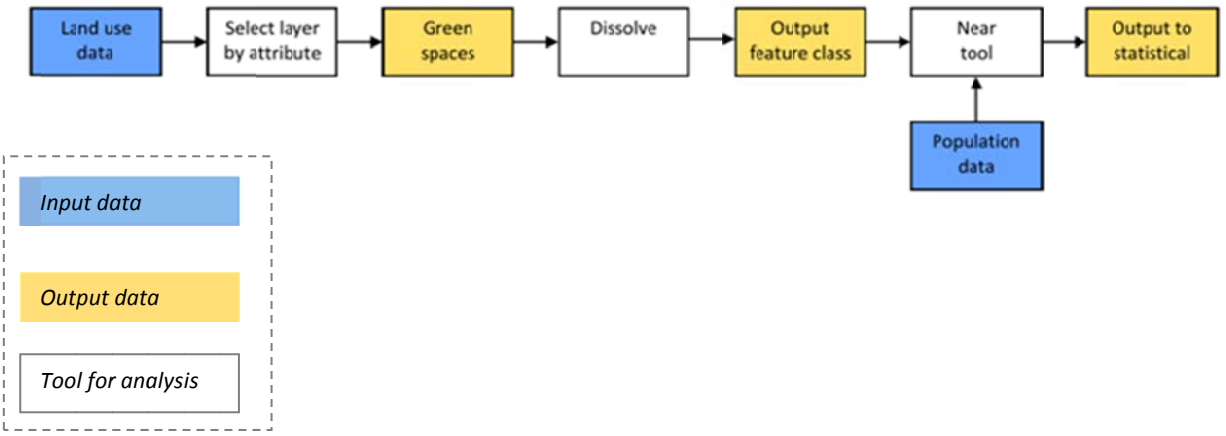


Fig. 4.2. GIS flow chart for the complex method

Land use and population data from appropriate sources should be acquired and set into the same projection and coordinate system. For the basic version both individual level and census level population data are applicable. For the complex version, individual level population data are required. Land use data are derived from Urban Atlas or equivalent for non-EU countries.

4.3.2 Basic method

Step 1 Selecting of green spaces

The Clip tool in ArcMap Toolbox can be used to get the land use data within the municipality borders. Thereafter, depending on what land use data are used, appropriate units for green spaces are selected by an analysis tool in the software. In ArcGIS, the '*Select by Attributes'* tool can be used.

When Urban Atlas is used, "*Green Urban Areas",* code 14100, should be selected.

Step 2 Creating buffers around green spaces of defined size

Creating buffer zones around green spaces can be done by performing a buffer analysis using the previously selected green space attribute as input data. The buffer size and corresponding maximum distance to the green space border can hereafter be chosen as well as the minimum size of the green space area.

Based on the results of case studies (Annerstedt van den Bosch et al., 2016) and discussions at the WHO meeting on green spaces and health in May 2015, is was decided to uphold the initial recommendation (WHO, 2010c) to define the indicator as proportion of population living within 300 m linear distance to the boundary of green space. Two recommended alternative minimum sizes of green space for the indicator are 0.5 ha and 1 ha. It is also recommended to perform additional analysis using various maximum distances (for example 200 m and 500 m). Once the land use and population data are in place, performing additional analyses requires little extra effort.

Step 3 Selecting population within buffer

The '*Select by Location'* tool in ArcGIS can be used to identify the size of the population within the buffer zone. In ArcGIS, several alternatives for spatial selection of population layer are at hand, such as "*intersect*", "*completely within*", or "*centroid*. Using census block or disaggregated population data will all render approximate values of the population size within the buffer zone. The *intersect* option would give overestimations of the Urban Green Space Indicator, as the entire population within any polygon merely touching a green space border will be included, although large parts of the residents in that polygon may live outside the buffer zone and thus at a larger distance than what is specified

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

(Fig. 4.3). The *completely within* option provides underestimations, as residents in the polygons that are not entirely within the buffer will be omitted, although parts of the polygon's population may, in fact, be within the buffer (Fig. 4.4).

The *centroid* option should also give an approximation. However, theoretically it may be closer to the individual data result and the real situation, since it will include the population of polygons with the centroid within the buffer zone, while still not including every polygon, and corresponding population, touching the buffer border (Fig. 4.5).

The centroid option, or equivalent, should be applied for the indicator.

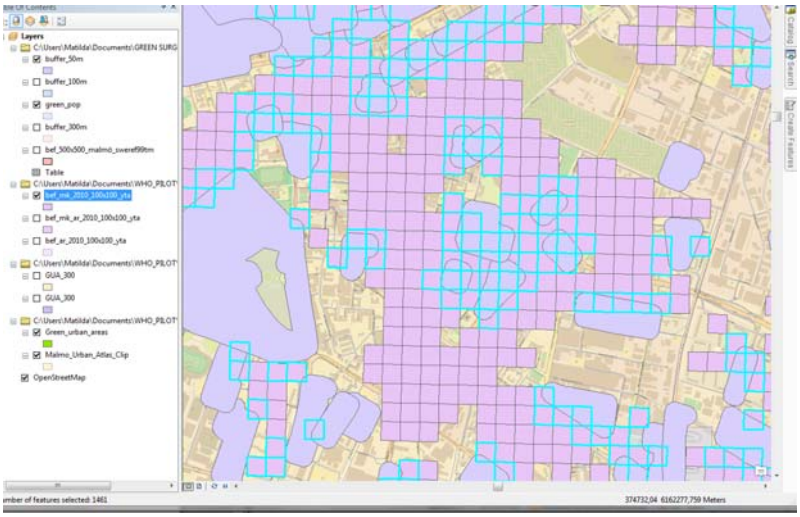


Fig. 4.3. Inclusive option ("intersect the source layer feature" in the GIS-selection)

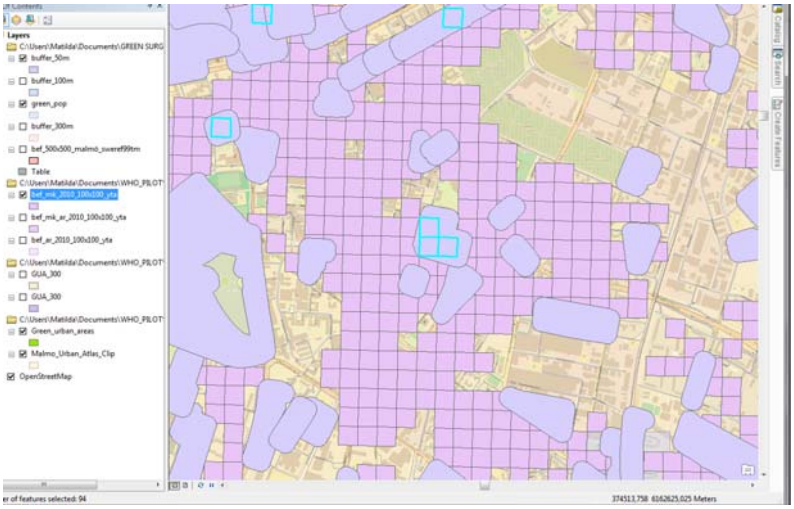


Fig. 4.4. Exclusive option ("completely with the source layer feature" in the GIS-selection)

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

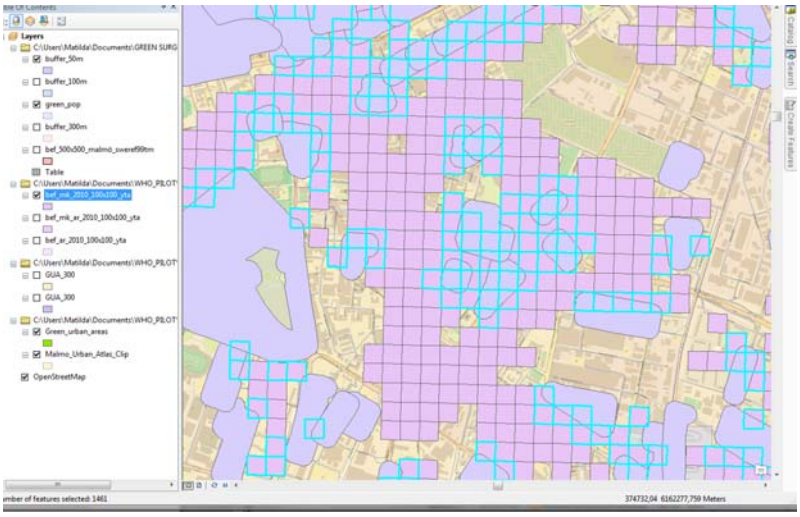


Fig. 4.5. Centroid option ("centroid in the source layer feature" in GIS-selection)

Step 4 Estimating total population within the buffer zone

In ArcGIS, the '*Statistic'* tool can be used to sum the population within the buffer.

Step 5 Calculating the indicator value

Apply the formula from section 4.3.1 to estimate the Urban Green Space Indicator value as the ratio of the number of people who live within 300 m from the nearest green space to the total number of residents of the city or area of interest, multiplied by 100%.

4.3.3. Complex method

Step 1 Selecting green spaces

The selection of green spaces is made by the same procedure as in the basic method. The selection should then be exported to a new layer by the selection option *Create Layer of Selected Feature* in ArcGIS. The *Dissolve* tool is used to dissolve the boundaries in between the polygons. Equivalent tools shall be selected in alternative GIS software.

Step 2 Selecting population in study area

Population data at individual level are selected as input data.

Step 3 Calculating individual distance to nearest green area

To estimate the number of inhabitants living at a certain distance to nearest urban green space, the proximity tool *Near*, or equivalent, can be used. The tool can measure the distance between each feature and its nearest neighbourhoods' location, in the Urban Atlas case the selected *"Green Urban Areas"*. A distance measurement attribute (300 m) is added to the input features attribute table.

Step 4 Estimating the total population within the buffer zone

The '*Statistic*' tool can be used to sum the population within the buffer.

Step 5 Calculating the Urban Green Space Indicator

Apply the formula from section 4.3.1 to estimate the Urban Green Space Indicator value as the ratio of the number of people who live within 300 m from the nearest green space to the total number of residents of the city or area of interest, multiplied by 100%.

Skjal sótt af '000000000000' dags: 19.08 2026

Step 6 Processing output in statistical programme

The distance measurement fields that are added to the attribute table can be exported to a general statistical programme, such as SPSS, SAS, or the freely available R. This allows for deepened statistical explorations, for example relating a city's green space accessibility to socioeconomic conditions or other social indicators and potential relation to health outcomes.

4.4 Summary of the proposed indicator

The indicator approach outlined above was developed in collaboration between WHO and several research institutes. Case studies to test the initially suggested definitions and analysis methods were performed in three middle-sized European cities in the Netherlands, Lithuania, and Sweden. Based on these case studies and discussions and agreements by participants at a WHO expert meeting, the method described in this section and in Appendix 3 was established for defining public green space accessibility in the cities of the Member States of the WHO European Region.

Specific requirements and recommendations for the core indicator are as follows.

- Land use data are derived from Urban Atlas or equivalent database with classified GIS-data of urban areas, including delineation of green spaces.
- Population data shall be obtained from local sources at finest spatial resolution possible, or from EU-wide aggregated population density datasets.
- Urban green spaces are defined in accordance with the Urban Atlas definition of green urban areas and with a minimum size of 0.5 ha. It is recommended to perform additional analysis for a minimum green space size of 1.0 ha. The Urban Atlas definition will serve as a template for defining urban green spaces in other land use databases
- The maximum distance to the border of green spaces is 300 m, measured as linear distance.
- The GIS-method is based on a proximity-analysis, where the size of a city's population living within a buffer zone of 300 m around green spaces of at least 0.5 ha is calculated. This provides a number for estimating the proportion of a city's total population with recommended access to green spaces.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

5. CONCLUSIONS

Urban planners, managers and policy-makers face conflicting demands to promote more compact cities with greater population density in order to create critical mass to support and justify public and private service provision, and, on the other hand, to provide green space and to improve urban ecosystem services. Built form may create difficult environments, with poor or turbulent airflows, heat island effects and increased surface water runoff. Increasing densification of cities may also result in removal or degradation of existing green space in ways that will be difficult to reverse. Loss and degradation of urban green space can contribute to the burden of disease exacerbating the effects of other adverse factors in the urban environment, such as inequalities, air pollution, noise, chronic stress and insufficient physical activity. Reducing the health risks as well as promoting health benefits of urban living requires stronger interactions and collaborations between urban planners and public health workers.

The informed work of landscape architects, planners and urban designers is important in contributing professional expertise to ensure that health benefits as well as environmental and economic co-benefits of green spaces are maximized and future opportunities are not lost through short-sighted urban development decisions.

The evidence shows that urban green space has health benefits, particularly for economically deprived communities, children, pregnant women and senior citizens. It is therefore essential that all populations have adequate access to green space, with particular priority placed on provision for disadvantaged communities. While details of urban green space design and management have to be sensitive to local geographical and cultural conditions, the need for green space and its value for health and well-being is universal.

The importance of green spaces for health is recognized in the Parma Declaration (WHO 2010b) with a commitment "…to provide each child by 2020 with access to healthy and safe environments and settings of daily life in which they can walk and cycle to kindergartens and schools, and to green spaces in which to play and undertake physical activity". Similar visions are expressed in the United Nations Sustainable Development Goal 11.7 and the WHO Action Plan for the implementation of the European Strategy for the Prevention and Control of Noncommunicable Diseases in 2012−2016 (WHO, 2012).

To put these visions into practice and make a green urban environment an asset for all populations, policy-makers need to rely on objective and comparable measures and indicators reflecting urban green space provision across multiple communities and countries, and helping to identify areas where targeted interventions are necessary. The application of harmonized indicators to measure green space provision may also help to evaluate the effects of targeted policy interventions. Such indicators shall be evidence-based, unanimously defined, and universally applicable across various populations and environmental conditions. The implementation of such indicators requires the development of harmonized definitions, data collection methods and analytical tool kits, which are suitable for local public health specialists and municipal agencies with limited experience in GIS data analysis.

This report summarized the existing evidence of health effects of urban green spaces to conclude that there are many public health benefits through diverse pathways, such as psychological relaxation and stress reduction, enhanced physical activity, and mitigation of exposure to air pollution, excessive heat, and noise as well as other harmful factors in the urban environment. These numerous benefits strongly outweigh potential detrimental effects of green spaces such as exposure to allergenic pollen and to infections carried by insect vectors. In addition, most detrimental effects are associated with poorly maintained green spaces; they can be reduced or prevented through proper planning, organization and maintenance of green urban areas.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

The report also evaluated and compared previously developed indicators of green space availability, accessibility and usage from the point of view of their public health relevance and practical applicability. The report identifies urban green space indicators which are suitable for wide-scale application in the European Region and proposes an indicator definition and data analysis tool kit for universal use. The proposed indicator is based on previous work conducted by WHO in selected countries. It involves measuring the proportion of city population living within 300 m of a green space with a defined minimum size. The indicator is intended for monitoring the implementation of Parma commitment “to provide each child… with access to… green spaces to play and undertake physical activity.”

The proposed indicator measures accessibility of green spaces of defined minimum sizes suitable for physical activity as well as mental relaxation. The available evidence suggests that there is also a need for small, local green spaces very close to where people live and spend their day, as well as large green spaces, offering formal provisions such as playing fields, and opportunities to experience contact with nature and relative solitude.

Further development and application of urban green space indicators that reflect various known mechanisms of beneficial health effects, such as viewing greenery, is warranted in order to provide city planners with broader information that can support the development of targeted interventions aimed at specific population subgroups.

A city of well-connected, attractive green spaces that offer safe opportunities for urban residents for active mobility and sports as well as for stress recovery, recreation and social contact, is likely to be more resilient to extreme environmental events, such as heat waves (due to the mitigation of urban heat island effect) and extreme rainfall (due to reduced surface run-off). Such a city is also likely to have healthier citizens, reducing demands on health services and contributing to a stronger economy.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

6. LITERATURE

AFONSO, E., LEMOINE, M., POULLE, M., RAVAT, M., ROMAND, S., THULLIEZ, P., VILLENA, I., AUBERT, D., RABILLOUD, M., RICHE, B. & GILOT-FROMONT, E. 2008. Spatial distribution of soil contamination by *Toxoplasma gondii* in relation to cat defecation behaviour in an urban area. *International Journal for Parasitology*, 38, 1017-1023.

AGAY-SHAY, K., PELED, A., CRESPO, A. V., PERETZ, C., AMITAI, Y., LINN, S., FRIGER, M. & NIEUWENHUIJSEN, M. J. 2014. Green spaces and adverse pregnancy outcomes. *Occupational & Environmental Medicine*, 71, 562-569.

ALCOCK, I., WHITE, M. P., WHEELER, B. W., FLEMING, L. E. & DEPLEDGE, M. H. 2014. Longitudinal effects on mental health of moving to greener and less green urban areas. *Environmental Science & Technology*, 48, 1247-1255.

ALCOCK, I., WHITE, M. P., LOVELL, R., HIGGINS, S. L., OSBORNE, N. J., HUSK, K. & WHEELER, B. W. 2015. What accounts for 'England's green and pleasant land'? A panel data analysis of mental health and land cover types in rural England. *Landscape and Urban Planning*, 142, 38-46.

ALMANZA, E., JERRETT, M., DUNTON, G., SETO, E. & ANN PENTZ, M. 2012. A study of community design, greenness, and physical activity in children using satellite, GPS and accelerometer data. *Health & Place*, 18, 46–54.

AMBIENTE ITALIA RESEARCH INSTITUTE. 2003. European Common Indicators: Towards a Local Sustainability Profile. Final Report. Milano, Italy. Available at: http://www.cityindicators.org/Deliverables/eci_final_report_12-4-2007-1024955.pdf (accessed on 19 May 2016).

AMOLY, E., DADVAND, P., FORNS, J., LOPEZ-VICENTE, M., BASAGANA, X., JULVEZ, J., ALVAREZ-PEDREROL, M., NIEUWENHUIJSEN, M. J. & SUNYER, J. 2014. Green and blue spaces and behavioral development in Barcelona schoolchildren: the BREATHE project. *Environmental Health Perspectives*, 122, 1351-1358.

ANDERSEN, Z. J., DE NAZELLE, A., MENDEZ, M. A., GARCIA-AYMERICH, J., HERTEL, O., TJØNNELAND, A., OVERVAD, K., RAASCHOU-NIELSEN, O. & NIEUWENHUIJSEN, M. J. 2015. A study of the combined effects of physical activity and air pollution on mortality in elderly urban residents: the Danish diet, cancer, and health cohort. *Environmental Health Perspectives*, 123, 557-563.

ANNERSTEDT, M., ÖSTERGREN, P.-O., BJORK, J., GRAHN, P., SKÄRBÄCK, E. & WÄHRBORG, P. 2012. Green qualities in the neighbourhood and mental health – results from a longitudinal cohort study in Southern Sweden. *BMC Public Health*, 12, 337.

ANNERSTEDT VAN DEN BOSCH, M. & DEPLEDGE, M. 2015. Healthy people with nature in mind. *BMC Public Health,* 15**,** 1232.

ANNERSTEDT VAN DEN BOSCH, M., MUDU, P., USCILA, V., BARRDAHL, M., KULINKINA, A., STAATSEN, B., SWART, W., KRUIZE, H., ZURLYTE, I. & EGOROV, A.I. 2016. Development of an urban green space indicator and the public health rationale. *Scandinavian Journal of Public Health*, 44, 159-167.

ASPINALL, P., MAVROS, P., COYNE, R. & ROE, J. 2015. The urban brain: analysing outdoor physical activity with mobile EEG. *British Journal of Sports Medicine*, 49, 272-276.

Skjal sótt af '000000000000' dags: 19.08.2026

ASPINALL, P. A., THOMPSON, C. W., ALVES, S., SUGIYAMA, T., BRICE, R. & VICKERS, A. 2010. Preference and relative importance for environmental attributes of neighbourhood open space in older people. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 37, 1022-1039.

ASTELL-BURT, T., FENG, X. & KOLT, G. S. 2013. Does access to neighbourhood green space promote a healthy duration of sleep? Novel findings from a cross-sectional study of 259 319 Australians. *British Medical Journal Open*, 3.

ASTELL-BURT, T., FENG, X. & KOLT, G. S. 2014a. Is neighborhood green space associated with a lower risk of type 2 diabetes? Evidence from 267,072 Australians. *Diabetes Care*, 37, 197-201.

ASTELL-BURT, T., FENG, X. & KOLT, G. S. 2014b. Neighbourhood green space and the odds of having skin cancer: multilevel evidence of survey data from 267072 Australians. *Journal of Epidemiology & Community Health*, 68, 370-374.

BALL, D. J. 2004. Policy issues and risk-benefit trade-offs of 'safer surfacing' for children's playgrounds. *Accident Analysis & Prevention*, 36, 661-670.

BALSEVICIENE, B., SINKARIOVA, L., GRAZULEVICIENE, R., ANDRUSAITYTE, S., UZDANAVICIUTE, I., DEDELE, A. & NIEUWENHUIJSEN, M. 2014. Impact of residential greenness on preschoolchildren's emotional and behavioral problems. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 11, 6757.

BARÓ, F., CHAPARRO, L., GÓMEZ-BAGGETHUN, E., LANGEMEYER, J., NOWAK, D. J. & TERRADAS, J. 2014. Contribution of ecosystem services to air quality and climate change mitigation policies: the case of urban forests in Barcelona, Spain. AMBIO, 43, 466-479.

BARTON, J. & PRETTY, J. 2010. What is the best dose of nature and green exercise for improving mental health? A Multi-Study Analysis. *Environmental Science & Technology*, 44, 3947-3955.

BASAGAÑA, X., SARTINI, C., BARRERA-GÓMEZ, J., DADVAND, P., CUNILLERA, J., OSTRO, B., SUNYER, J. & MEDINA-RAMÒN, M. 2011. Heat waves and cause-specific mortality at all ages. *Epidemiology*, 2, 765-772.

BEDIMO-RUNG, A. L., MOWEN, A. J. & COHEN, D. A. 2005. The significance of parks to physical activity and public health: a conceptual model. *American Journal of Preventive Medicine*, 28, 159-168.

BEIL, K. & HANES, D. 2013. The influence of urban natural and built environments on physiological and psychological measures of stress—a pilot study. *International Journal of Environmental Research & Public Health,* 10, 1250-1267.

BELL, J. F., WILSON, J. S. & LIU, G. C. 2008. Neighborhood greenness and 2-year changes in body mass index of children and youth. *American Journal of Preventive Medicine*, 35, 547-553.

BELL, S. L., PHOENIX, C., LOVELL, R. & WHEELER, B. W. 2014. Green space, health and wellbeing: making space for individual agency. *Health & Place*, 30, 287-292.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

BEYER, K. M., KALTENBACH, A., SZABO, A., BOGAR, S., NIETO, F. J. & MALECKI, K. M. 2014. Exposure to neighborhood green space and mental health: evidence from the survey of the health of Wisconsin. *International Journal of Environmental Research & Public Health*, 11, 3453-72.

BJORK, J., ALBIN, M., GRAHN, P., JACOBSSON, H., ARDO, J., WADBRO, J., OSTERGREN, P.-O. & SKARBACK, E. 2008. Recreational values of the natural environment in relation to neighbourhood satisfaction, physical activity, obesity and wellbeing. *Journal of Epidemiology & Community Health*, 62(4), e2-e2.

BODICOAT, D.H., O'DONOVAN, G., DALTON, A.M., GRAY, L.J., YATES, T., EDWARDSON, C., HILL, S., WEBB, D.R., KHUNTI, K., DAVIES, M.J. & JONES, A.P. 2014. The association between neighbourhood greenspace and type 2 diabetes in a large cross-sectional study. *British Medical Journal Open*, 4, e006076.

BODIN, M. & HARTIG, T. 2003. Does the outdoor environment matter for psychological restoration gained through running? *Psychology of Sport and Exercise*, 4, 141-153.

BOGAR, S. & BEYER, K.M. 2015. Green space, violence, and crime: A systematic review. *Trauma, Violence & Abuse,* 17, 160-171.

BOLDEMANN, C., BLENNOW, M., DAL, H., MÅRTENSSON, F., RAUSTORP, A., YUEN, K. & WESTER, U. 2006. Impact of preschool environment upon children's physical activity and sun exposure. *Preventive Medicine*, 42, 301-308.

BOLDEMANN, C., DAL, H., MÅRTENSSON, F., COSCO, N., MOORE, R., BLENNOW, M., PAGELS, P., RAUSTORP, A., WESTER, U. & SÖDERSTRÖM, M. 2011. Preschool outdoor play environment may combine promotion of children´s physical activity and sun protection: Further evidence from Southern Sweden and North Carolina. *Science & Sports* 26, 72-82.

BOWLER, D. E., BUYUNG-ALI, L., KNIGHT, T. M. & PULLIN, A. S. 2010a. Urban greening to cool towns and cities: A systematic review of the empirical evidence. *Landscape and Urban Planning*, 97, 147-155.

BOWLER, D. E., BUYUNG-ALI, L. M., KNIGHT, T. M. & PULLIN, A. S. 2010b. A systematic review of evidence for the added benefits to health of exposure to natural environments. *BMC Public Health*, 10, 456.

BRANAS, C. C., CHENEY, R. A., MACDONALD, J. M., TAM, V. W., JACKSON, T. D. & TEN HAVE, T. R. 2011. A difference-in-differences analysis of health, safety, and greening vacant urban space. *American Journal of Epidemiology*, 174, 1296-1306.

BRATMAN, G.N., HAMILTON, J.P., HAHN, K.S., DAILY, G.C. & GROSS, J.J. 2015. Nature experience reduces rumination and subgenual prefrontal cortex activation. *Proceedings of the National Academy of Sciences USA*, 112, 8567-8572.

BROEKHUIZEN, K., DE VRIES, S. & PIERIK, F. 2013. Healthy aging in a green living environment: a systematic review of the literature. TNO Leiden. Available at: https://www.tno.nl/media/1647/2013-tno-r10154-healthy-aging-in-a-green-living-environment-def-samenvatting-2.pdf (accessed on 19 May 2016).

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

BUSSE-NIELSEN, A., ANNERSTEDT, M., MARUTHAVEERAN, S. & KONIJNENDIJK VAN DEN BOSCH, C. 2013. Species richness in urban parks and its drivers: A review of empirical evidence. *Urban Ecosystems,* 16.

CABE. 2010a. Urban green nation: Building the evidence base. London: Commission for Architecture and the Built Environment (CABE).

CABE. 2010b. Community Green: Using Local Spaces to Tackle Inequality and Improve Health. London: Commission for Architecture and the Built Environment (CABE).

CABE. 2004. The value of public space: how high quality parks and public spaces create economic, social and environmental value. London: Commission for Architecture and the Built Environment (CABE).

CALFAPIETRA, C., MORANI, A., SGRIGNA, G., DI GIOVANNI, S., MUZZINI, V., PALLOZZI, E., GUIDOLOTTI, G., NOWAK, D. & FARES, S. 2016. Removal of ozone by urban and peri-urban forests: evidence from laboratory, field, and modeling approaches. Journal of Environmental Quality, 45, 224–233.

CARLISLE, A.J. & SHARP, N.C.C. 2001. Exercise and outdoor ambient air pollution. *British Journal of Sports,* 35, 214-222.

CASTRO, D. C., SAMUELS, M. & HARMAN, A. E. 2013. Growing healthy kids: a community garden-based obesity prevention program. *American Journal of Preventive Medicine*, 44, S193-9.

CETATEANU, A. & JONES, A. 2014. Understanding the relationship between food environments, deprivation and childhood overweight and obesity: Evidence from a cross sectional England-wide study. *Health & Place*, 27, 68-76.

CHARREIRE, H., WEBER, C., CHAIX, B., SALZE, P., CASEY, R., BANOS, A., BADARIOTTI, D., KESSE-GUYOT, E., HERCBERG, S. & SIMON, C. 2012. Identifying built environmental patterns using cluster analysis and GIS: Relationships with walking, cycling and body mass index in French adults. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 9, 59.

CHASTIN, S. F. M., FITZPATRICK, N., ANDREWS, M. & DICROCE, N. 2014. Determinants of sedentary behavior, motivation, barriers and strategies to reduce sitting time in older women: a qualitative investigation. *International Journal of Environmental Research & Public Health*, 11, 773-791.

CHONG, S., LOBB, E., KHAN, R., ABU-RAYYA, H., BYUN, R. & JALALUDIN, B. 2013. Neighbourhood safety and area deprivation modify the associations between parkland and psychological distress in Sydney, Australia. *BMC Public Health*, 13, 422.

CIANGA, N. & POPESCU, A.C. 2013. Green spaces and urban tourism development in Craiova municipality in Romania. *European Journal of Geography*, 4, 34-45.

CLATWORTHY, J., HINDS J. M. & CAMIC, P. M. 2013. Gardening as a mental health intervention: a review. *Mental Health Review Journal,* 18, 214-225.

COCHRANE, T., DAVEY, R. C., GIDLOW, C., SMITH, G. R., FAIRBURN, J., ARMITAGE, C. J., STEPHANSEN, H. & SPEIGHT, S. 2009. Small area and individual level predictors of physical activity in urban communities: A multi-level study in Stoke-on-Trent, England. *International Journal of Environmental Research and Public Health,* 6**,** 654-677.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

COENSEL, B. D., VANWETSWINKEL, S. & BOTTELDOOREN, D. 2011. Effects of natural sounds on the perception of road traffic noise. *The Journal of the Acoustical Society of America*, 129, EL148-EL153.

COOMBES, E., JONES, A. P. & HILLSDON, M. 2010. The relationship of physical activity and overweight to objectively measured green space accessibility and use. *Social Science & Medicine*, 70, 816-822.

COUTTS, C., HORNER, M. & CHAPIN, T. 2010. Using geographical information system to model the effects of green space accessibility on mortality in Florida. *Geocarto International*, 25, 471-484.

DADVAND, P., DE NAZELLE, A., TRIGUERO-MAS, M., SCHEMBARI, A., CIRACH, M., AMOLY, E., FIGUERAS, F., BASAGANA, X., OSTRO, B. & NIEUWENHUIJSEN, M. 2012a. Surrounding greenness and exposure to air pollution during pregnancy: an analysis of personal monitoring data. *Environmental Health Perspectives*, 120, 1286-1290.

DADVAND, P., SUNYER, J., BASAGANA, X., BALLESTER, F., LERTXUNDI, A., FERNANDEZ-SOMOANO, A., ESTARLICH, M., GARCIA-ESTEBAN, R., MENDEZ, M. A. & NIEUWENHUIJSEN, M. J. 2012b. Surrounding greenness and pregnancy outcomes in four Spanish birth cohorts. *Environmental Health Perspectives*, 120, 1481-1487.

DADVAND, P., VILLANUEVA, C. M., FONT-RIBERA, L., MARTINEZ, D., BASAGANA, X., BELMONTE, J., VRIJHEID, M., GRAZULEVICIENE, R., KOGEVINAS, M. & NIEUWENHUIJSEN, M. J. 2014a. Risks and benefits of green spaces for children: a cross-sectional study of associations with sedentary behavior, obesity, asthma, and allergy. *Environmental Health Perspectives*, 122, 1329-1335.

DADVAND, P., WRIGHT, J., MARTINEZ, D., BASAGAÑA, X., MCEACHAN, R. R. C., CIRACH, M., GIDLOW, C. J., DE HOOGH, K., GRAŽULEVIČIENĖ, R. & NIEUWENHUIJSEN, M. J. 2014b. Inequality, green spaces, and pregnant women: Roles of ethnicity and individual and neighbourhood socioeconomic status. *Environment International*, 71, 101-108.

DADVAND, P., NIEUWENHUIJSEN, M. J., ESNAOLA, M., FORNS, J., BASAGANA, X., ALVAREZ-PEDREROL, M., RIVAS, I., LOPEZ-VICENTE, M., DE CASTRO PASCUAL, M., SU, J., JERRETT, M., QUEROL, X. & SUNYER, J. 2015. Green spaces and cognitive development in primary schoolchildren. *Proceedings of the National Academy of Sciences USA*, 112, 7937-7942.

DALLIMER, M., IRVINE, K. N., SKINNER, A. M. J., DAVIES, Z. G., ROUQUETTE, J. R., MALTBY, L. L., WARREN, P. H., ARMSWORTH, P. R. & GASTON, K. J. 2012. Biodiversity and the Feel-Good Factor: Understanding Associations between Self-Reported Human Well-being and Species Richness. *Bioscienc*e, 62, 47-55.

DANEAULT, V., HÉBERT, M., ALBOUY, G., DOYON, J., DUMONT, M., CARRIER, J. & VANDEWALLE, G. 2014. Aging reduces the stimulating effect of blue light on cognitive brain functions. *Sleep*, 37, 85-96.

DE JONG, K., ALBIN, M., SKÄRBÄCK, E., GRAHN, P. & BJÖRK, J. 2012. Perceived green qualities were associated with neighborhood satisfaction, physical activity, and general health: Results from a cross-sectional study in suburban and rural Scania, southern Sweden. *Health & Place,* 18**:** 1374-1380.

DE RUI, M., TOFFANELLO, E. D., VERONESE, N., ZAMBON, S., BOLZETTA, F., SARTORI, L., MUSACCHIO, E., CORTI, M. C., BAGGIO, G., CREPALDI, G., PERISSINOTTO, E., MANZATO, E. & SERGI, G. 2014.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vitamin D deficiency and leisure time activities in the elderly: are all pastimes the same? *PLoS One*, 9, e94805.

DE VRIES, S. 2010. Nearby nature and human health: Looking at the mechanisms and their implications. In: WARD THOMPSON, C., ASPINALL, P. & BELL, S. (eds.) Innovative Approaches to Researching Landscape and Health. Abingdon: Routledge.

DE VRIES, S., VERHEIJ, R. A., GROENEWEGEN, P. P. & SPREEUWENBERG, P. 2003. Natural environments – healthy environments? An exploratory analysis of the relationship between greenspace and health. *Environment and Planning A*, 35, 1717-1731.

DE VRIES, S., VAN DILLEN, S. M. E., GROENEWEGEN, P. P. & SPREEUWENBERG, P. 2013. Streetscape greenery and health: Stress, social cohesion and physical activity as mediators. *Social Science and Medicine*, 94, 26-33.

DESPOMMIER, D. 2003. Toxocariasis: clinical aspects, epidemiology, medical ecology, and molecular aspects. *Clinical Microbiology Reviews*, 16, 265-272.

DIETZ, T., GARDNER, G. T., GILLIGAN, J., STERN, P. C. & VANDENBERGH, M. P. 2009. Household actions can provide a behavioral wedge to rapidly reduce US carbon emissions. *Proceedings of the National Academy of Sciences,* 106**,** 18452-18456.

DU, F., FENG, H. L., NIE, H., TU, P., ZHANG, Q. L., HU, M., ZHOU, Y. Q. & ZHAO, J. L. 2012. Survey on the contamination of *Toxoplasma gondii* oocysts in the soil of public parks of Wuhan, China. *Veterinary Parasitology*, 184, 2–4, 141–146.

DZHAMBOV A.M., DIMITROVA, D.D. & DIMITRAKOVA, E.D. 2014. Association between residential greenness and birth weight: Systematic review and meta-analysis*. Urban Forestry & Urban Greening* 13, 621-629.

EDWARDS, B., GRAY, M. & HUNTER, B. 2015. The Impact of Drought on Mental Health in Rural and Regional Australia. *Social Indicators Research*, 121, 177-194.

EKKEL, E. D. & DE VRIES, S. 2017. Nearby green space and human health: Evaluating accessibility metrics. *Landscape and Urban Planning,* 157, 214-220.

ELLIOTT, L. R., WHITE, M. P., TAYLOR, A. H. & HERBERT, S. 2015. Energy expenditure on recreational visits to different natural environments. *Social Science & Medicine*, 139, 53-60.

ELMQVIST, T., SETÄLÄ, H., HANDEL, S. N., VAN DER PLOEG, S., ARONSON, J., BLIGNAUT, J. N., GÓMEZ-BAGGETHUN, E., NOWAK, D. J., KRONENBERG, J. & DE GROOT, R. 2015. Benefits of restoring ecosystem services in urban areas. *Current Opinion in Environmental Sustainability,* 14**,** 101-108.

EPSTEIN, L. H., RAJA, S., GOLD, S. S., PALUCH, R. A., PAK, Y. & ROEMMICH, J. N. 2006. Reducing Sedentary Behavior: The relationship between park area and the physical activity of youth. *Psychological Science,* 17**,** 654-659

EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL. No date. Climate change [Online]. Available at: http://ecdc.europa.eu/en/healthtopics/climate_change/pages/index.aspx (accessed on 19 May 2016). EUROPEAN COMMISSION. 2011. Mapping guide for a European Urban Atlas. Available at: http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/urban-atlas (accessed on 19 May 2016).

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

EUROPEAN COMMISSION. 2013. Flash Eurobarometer 366: “Quality of life in Cities: Perception survey in 79 European cities”. Luxembourg: Publications Office of the European Union. Available at: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/survey2013_en.pdf (accessed on 19 May 2016).

EUROPEAN UNION. 2011. Mapping Guide for a European Urban Atlas. European Environment Agency, EEA, Copenhagen, Denmark.

EUROPEAN UNION. 2015. Towards an EU Research and Innovation policy agenda for Nature-Based Solutions & Re-Naturing Cities. Final Report of the Horizon 2020 Expert Group on ‘Nature-Based Solutions and Re-Naturing Cities’. Luxembourg: Directorate-General for Research and Innovation.

FABER TAYLOR, A. F. & KUO, F. E. M. 2011. Could exposure to everyday green spaces help treat ADHD? Evidence from children’s play settings. *Applied Psychology: Health and Well-Bring,* 3**,** 281-303.

FABER TAYLOR, A. & KUO, F.E. 2006. “Is contact with nature important for healthy child development? State of the evidence”. In *Children and their environments: learning, using and designing spaces*, Edited by: Spencer, C. and Blades, M. 124–140. Cambridge: Cambridge University Press.

FERNANDEZ, A., BLACK, J., JONES, M., WILSON, L., SALVADOR-CARULLA, L., ASTELL-BURT, T. & BLACK, D. 2015. Flooding and mental health: a systematic mapping review. *PLoS ONE*, 10, e0119929. doi:10.1371/journal.pone.0119929.

FLOYD, M. F., SPENGLER, J. O., MADDOCK, J. E., GOBSTER, P. H. & SUAU, L. J. 2008. Park-based physical activity in diverse communities of two U.S. cities. An observational study. *American Journal of Preventive Medicine*, 34, 299-305.

FOSTER, C., HILLSDON, M. & THOROGOOD, M. 2004. Environmental perceptions and walking in English adults. *Journal of Epidemiology & Community Health*, 58, 924-928.

FRANCIS, J., WOOD, L. J., KNUIMAN, M. & GILES-CORTI, B. 2012. Quality or quantity? Exploring the relationship between Public Open Space attributes and mental health in Perth, Western Australia. *Social Science & Medicine*, 74, 1570-1577.

FRANCIS, C.D., ORTEGA, C.P. & CRUZ, A. 2009. Noise pollution changes avian communities and species interactions. *Current Biology,* 19, 1415–1419.

FUERTES, E., MARKEVYCH, I., VON BERG, A., BAUER, C. P., BERDEL, D., KOLETZKO, S., SUGIRI, D. & HEINRICH, J. 2014. Greenness and allergies: evidence of differential associations in two areas in Germany. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 68, 787-790.

GALBRUN, L. & ALI, T. T. 2013. Acoustical and perceptual assessment of water sounds and their use over road traffic noise). *The Journal of the Acoustical Society of America*, 133, 227-237.

GALLEGO, F. J. 2010. A population density grid of the European Union. *Population and Environment*, 31, 460-473.

GARDSJORD, H. S., TVEIT, M. S. & NORDH, H. 2014. Promoting Youth’s Physical Activity through Park Design: Linking Theory and Practice in a Public Health Perspective. *Landscape Research,* 39**,** 70-81.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

GASCON, M., TRIGUERO-MAS, M., MARTÍNEZ, D., DADVAND, P., ROJAS-RUEDA, D., PLASÈNCIA, A. & NIEUWENHUIJSEN, M.J. 2016. Residential green spaces and mortality: a systematic review. *Environment International*, 86, 60-67.

GASCON, M., TRIGUERO-MAS, M., MARTINEZ, D., DADVAND, P., FORNS, J., PLASENCIA, A. & NIEUWENHUIJSEN, M. J. 2015. Mental health benefits of long-term exposure to residential green and blue spaces: a systematic review. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 12, 4354-4379.

GIDLÖF-GUNNARSSON, A. & ÖHRSTRÖM, E. (2010). Attractive "Quiet" Courtyards: A Potential Modifier of Urban Residents' Responses to Road Traffic Noise? *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 7, 3359–3375.

GIDLOW, C. J., JONES, M. V., HURST, G., MASTERSON, D., CLARK-CARTER, D., TARVAINEN, M. P., SMITH, G. & NIEUWENHUIJSEN, M. 2016a. Where to put your best foot forward: Psycho-physiological responses to walking in natural and urban environments. Journal of Environmental Psychology, 45, 22–29.

GIDLOW, C. J., RANDALL, J., GILLMAN, J., SMITH, G.R. & JONES, M.V. 2016b. Natural environments and chronic stress measured by hair cortisol. *Landscape and Urban Planning,* 148, 61-67.

GIDLOW, C. J., ELLIS, N. J. & BOSTOCK, S. 2012. Development of the Neighbourhood Green Space Tool (NGST). *Landscape and Urban Planning*, 106, 347-358.

GILES-CORTI, B., BROOMHALL, M. H., KNUIMAN, M., COLLINS, C., DOUGLAS, K., NG, K., LANGE, A. & DONOVAN, R. J. 2005. Increasing walking: how important is distance to, attractiveness, and size of public open space? *American Journal of Preventive Medicine*, 28, 169-76.

GILES-CORTI, B. & DONOVAN, R. J. 2003. Relative influences of individual, social environmental, and physical environmental correlates of walking. *American Journal of Public Health*, 93, 1583-1589.

GILL S.E., HANDLEY J.F., ENNOS A.R. & PAULEIT S. 2007. Adapting cities for climate change: the role of the green infrastructure*. Built Environment* 33, 115-133.

GILLIE, O. (Editor). 2005. Sunlight, Vitamin D and Health. Health Research Forum occasional reports no. 2, London, UK. Available at: http://www.stjornusol.is/hfj/images/stories/greinar/sunbook.pdf (accessed on 19 May 2016).

GONZÁLEZ-OREJA, J. A., BONACHE-REGIDOR, C. & DE LA FUENTE-DÍAZ-ORDAZ, A. A. 2010. Far from the noisy world? Modelling the relationships between park size, tree cover and noise levels in urban green spaces of the city of Puebla, Mexico. *Interciencia,* 35**,** 486-492

GRAHN, P. & STIGSDOTTER, U. K. 2010. The relation between perceived sensory dimensions of urban green space and stress restoration. *Landscape and Urban Planning*, 94, 264-275.

GRANT, M., BIRD, C. & MARNO, P. 2012. Health inequalities and determinants in the physical urban environment: Evidence briefing. Bristol: WHO Collaborating Centre for Healthy Urban Environments, University of the West of England.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

GRAZULEVICIENE, R., DANILEVICIUTE, A., DEDELE, A., VENCLOVIENE, J., ANDRUSAITYTE, S., UZDANAVICIUTE, I. & NIEUWENHUIJSEN, M. J. 2015a. Surrounding greenness, proximity to city parks and pregnancy outcomes in Kaunas cohort study. *International Journal of Hygiene and Environmental Health*, 218, 358-365.

GRAZULEVICIENE, R., VENCLOVIENE, J., KUBILIUS, R., GRIZAS, V., DEDELE, A., GRAZULEVICIUS, T., CEPONIENE, I., TAMULEVICIUTE-PRASCIENE, E., NIEUWENHUIJSEN, M. J., JONES, M. & GIDLOW, C. 2015b. The Effect of Park and Urban Environments on Coronary Artery Disease Patients: A Randomized Trial. *BioMed Research International*, 2015, 9.

GRAZULEVICIENE, R., DEDELE, A., DANILEVICIUTE, A., VENCLOVIENE, J., GRAZULEVICIUS, T., ANDRUSAITYTE, S., UZDANAVICIUTE, I. & NIEUWENHUIJSEN, M.J. 2014. The Influence of Proximity to City Parks on Blood Pressure in Early Pregnancy. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 11, 2958-2972

GRIGSBY-TOUSSAINT, D. S., TURI, K. N., KRUPA, M., WILLIAMS, N. J., PANDI-PERUMAL, S. K. & JEAN-LOUIS, G. 2015. Sleep insufficiency and the natural environment: Results from the US Behavioral Risk Factor Surveillance System Survey. *Preventive Medicine*, 78, 78-84.

GROENEWEGEN, P. P., VAN DEN BERG, A. E., DE VRIES, S. & VERHEIJ, R. A. 2006. Vitamin G: effects of green space on health, well-being, and social safety. *BMC Public Health*, 6, 149.

GROENEWEGEN, P. P., VAN DEN BERG, A. E., MAAS, J., VERHEIJ, R. A. & DE VRIES, S. 2012. Is a Green Residential Environment Better for Health? If So, Why? *Annals of the Association of American Geographers*, 102, 996-1003.

GROFF, E. & MCCORD, E. S. 2012. The role of neighborhood parks as crime generators. *Security Journal*, 25, 1-24.

GUYTON, K. Z., LOOMIS, D., GROSSE, Y., EL GHISSASSI, F., BENBRAHIM-TALLAA, L., GUHA, N., SCOCCIANTI, C., MATTOCK, H. & STRAIF, K. 2015. Carcinogenicity of tetrachlorvinphos, parathion, malathion, diazinon, and glyphosate. *The Lancet Oncology*, 16, 490-491.

HARLAN, S. L., BRAZEL, A. J., PRASHAD, L., STEFANOV, W. L. & LARSEN, L. 2006. Neighborhood microclimates and vulnerability to heat stress. *Social Science & Medicine*, 63, 2847-63.

HARTIG, T. 2007. Three steps to understanding restorative environments as health resources. In: THOMPSON, C. W. & TRAVLOU, P. (eds.) Open Space: People Space. Abingdon: Taylor & Francis.

HARTIG, T., EVANS, G. W., JAMNER, L. D., DAVIS, D. S. & GÄRLING, T. 2003. Tracking restoration in natural and urban field settings. *Journal of Environmental Psychology*, 23, 109-123.

HARTIG, T., MANG, M. & EVANS, G. W. 1991. Restorative Effects of Natural Environment Experiences. *Environment and Behavior*, 23, 3-26.

HARTIG, T., MITCHELL, R., DE VRIES, S. & FRUMKIN, H. 2014. Nature and Health. *Annual Review of Public Health*, 35, 207-228.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

HARVEY, J. A., CHASTIN, S. F. M. & SKELTON, D. A. 2013. Prevalence of sedentary behavior in older adults: A systematic review. *International Journal of Environmental Research and Public Hea*lth, 10, 6645-6661.

HILLSDON, M., PANTER, J., FOSTER, C. & JONES, A. 2006. The relationship between access and quality of urban green space with population physical activity. *Public Health*, 120, 1127-1132.

HOLTAN, M. T., DIETERLEN, S. L. & SULLIVAN, W. C. 2015. Social life under cover: Tree canopy and social capital in Baltimore, Maryland. *Environment and Behavior*, 47, 502-525.

HONOLD, J., LAKES, T., BEYER, R. & VAN DER MEER, E. 2016. Restoration in urban spaces: Nature views from home, greenways, and public parks. *Environment and Behavior,* 48: 796-825.

HU, Z., LIEBENS, J. & RAO, K. R. 2008. Linking stroke mortality with air pollution, income, and greenness in northwest Florida: an ecological geographical study. *International Journal of Health Geographics*, 7, 20.

HUDDART, L. 1990. The use of vegetation for traffic noise screening. Department of Transport, Vehicles and Environment Division, Vehicle Group, Transport and Road Research Laboratory. Crowthorne, United Kingdom.

HYSTAD, P., DAVIES, H. W., FRANK, L., VAN LOON, J., GEHRING, U., TAMBURIC, L. & BRAUER, M. 2014. Residential greenness and birth outcomes: evaluating the influence of spatially correlated built-environment factors. *Environmental Health Perspectives*, 122, 1095-102.

IARC. 2015. Some Organophosphate Insecticides and Herbicides: Diazinon, Glyphosate, Malathion, Parathion, and Tetrachlorvinphos. IARC Monograph Vol. 112. International Agency for Research on Cancer. Lyon, France. Available at: http://monographs.iarc.fr/ENG/Monographs/vol112/index.php (accessed on 19 May 2016).

IRVINE, K. N., DEVINE-WRIGHT, P., PAYNE, S. R., FULLER, R. A., PAINTER, B. & GASTON, K. J. 2009. Green space, soundscape and urban sustainability: An interdisciplinary, empirical study. *Local Environment,* 14**,** 155-172

JAMES, P., BANAY, R.F., HART, J.E. & LADEN, F. 2015. A review of the health benefits of greenness. *Current Epidemiology Reports*, 2, 131-142.

JENERETTE, G. D., HARLAN, S. L., STEFANOV, W. L. & MARTIN, C. A. 2011. Ecosystem services and urban heat riskscape moderation: water, green spaces, and social inequality in Phoenix, USA. *Ecological Applications*, 21, 2637-2651.

JIANG, B., CHANG, C.-Y. & SULLIVAN, W. C. 2014a. A dose of nature: Tree cover, stress reduction, and gender differences. *Landscape and Urban Planning*, 132, 26-36.

JIANG, B., LI, D., LARSEN, L. & SULLIVAN, W. C. 2014b. A dose-response curve describing the relationship between urban tree cover density and self-reported stress recovery. *Environment and Behavior*, 48, 607-629.

JIN, S.J., GUO, J.K., WHEELER, S., KAN, L.Y. & CHE S.Q. 2014. Evaluation of impacts of trees on PM2.5

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

dispersion in urban streets. *Atmospheric Environment*, 99, 277–287.

JORGENSEN, A. & GOBSTER, P. H. 2010. Shades of Green: Measuring the ecology of urban green space in the context of human health and well-being. *Nature + Culture*, 5, 338-363.

KACZYNSKI, A. T. & HENDERSON, K. A. 2007. Environmental correlates of physical activity: A review of evidence about parks and recreation. *Leisure Sciences,* 29**,** 315-354.

KACZYNSKI, A. T. & HENDERSON, K. A. 2008. Parks and recreation settings and active living: a review of associations with physical activity function and intensity. *Journal of Physical Activity & Health,* 5**,** 619.

KACZYNSKI, A. T., POTWARKA, L. R. & SAELENS, B. E. 2008. Association of park size, distance, and features with physical activity in neighborhood parks. *American Journal of Public Health*, 98, 1451-1456.

KAPLAN, R. & KAPLAN, S. 1989. The experience of nature: A psychological perspective, Cambridge University Press.

KAPLAN, R. & KAPLAN, S. 2011. Well‐being, Reasonableness, and the Natural Environment. *Applied Psychology: Health and Well‐Being,* 3, 304-321.

KAPLAN, S. 1995. The restorative benefits of nature: Toward an integrative framework. *Journal of environmental psychology*, 15, 169-182.

KAPLAN S. 2001. Meditation, Restoration, and the Management of Mental Fatigue. *Environment and Behavior,* 33, 480-506.

KEDDEM, S., BARG, F. K., GLANZ, K., JACKSON, T., GREEN, S. & GEORGE, M. 2015. Mapping the urban asthma experience: Using qualitative GIS to understand contextual factors affecting asthma control. *Social Science & Medicine*, 140, 9-17.

KENDRICK, D., MULVANEY, C., BURTON, P. & WATSON, M. 2005. Relationships between child, family and neighbourhood characteristics and childhood injury: a cohort study. *Social Science & Medicine*, 61, 1905-15.

KIM, J. & KAPLAN, R. 2004. Physical and psychological factors in sense of community: new urbanist kentlands and nearby orchard village. *Environment and Behavior*, 36, 313-340.

KOHANSIEH, M. & MAKARYUS, A.N. 2015. Sleep deficiency and deprivation leading to cardiovascular disease. *International Journal of Hypertension,* Article ID 615681, 5 pp.

KOLLMUSS, A. & AGYEMAN, J. 2002. Mind the Gap: Why do people act environmentally and what are the barriers to pro-environmental behavior? *Environmental Education Research*, 8, 239-260.

KPMG. 2012a. The Economics of Ecosystems and Biodiversity for Business –The Netherlands. Ministry of Economic Affairs, Agriculture and Innovation, The Netherlands.

KPMG. 2012b. Green, healthy and productive**,** The Economics of Ecosystems and Biodiversity (TEEB NL), Green space and health. Ministry of Economic Affairs, Agriculture and Innovation, The Netherlands.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

KRENICHYN, K. 2006. “The only place to go and be in the city”: women talk about exercise, being outdoors and the meanings of a large urban park. *Health & Place, 12*, 631–643.

KUO, F. E. 2001. Coping with Poverty: Impacts of Environment and Attention in the Inner City. *Environment and Behavior*, 33, 5-34.

KUO M. 2015. How might contact with nature promote human health? Promising mechanisms and a possible central pathway. *Frontiers of Psychology,* 25, 1093.

KUO, F. E., BACAICOA, M. & SULLIVAN, W. C. 1998. Transforming Inner-City Landscapes: Trees, Sense of Safety, and Preference. *Environment and Behavior*, 30, 28-59.

KUO, F. E. & SULLIVAN, W. C. 2001. Aggression and Violence in the Inner City: Effects of Environment via Mental Fatigue. *Environment and Behavior*, 33, 543-571.

KWEON, B.-S., SULLIVAN, W. C. & WILEY, A. R. 1998. Green common spaces and the social integration of inner-city older adults. *Environment and Behavior*, 30, 832-858.

LACHOWYCZ, K. & JONES, A. P. 2011. Greenspace and obesity: a systematic review of the evidence. *Obesity Reviews*, 12, e183-e189.

LACHOWYCZ, K. & JONES, A. P. 2013. Towards a better understanding of the relationship between greenspace and health: Development of a theoretical framework. *Landscape and Urban Planning*, 118, 62-69.

LACHOWYCZ, K. & JONES, A. P. 2014. Does walking explain associations between access to greenspace and lower mortality? *Social Science & Medicine*, 107, 9-17.

LACHOWYCZ, K., JONES, A. P., PAGE, A. S., WHEELER, B. W. & COOPER, A. R. 2012. What can global positioning systems tell us about the contribution of different types of urban greenspace to children’s physical activity? *Health & Place*, 18, 586-594.

LAFORTEZZA, R., CARRUS, G., SANESI, G. & DAVIES, C. 2009. Benefits and well-being perceived by people visiting green spaces in periods of heat stress. *Urban Forestry & Urban Greening*, 8, 97-108.

LAOSEE, O.C., GILCHRIST, J. & RUDD, R. 2012. Drowning – Unites States, 2005-2009. *Morbidity and Mortality Weekly Report*, 61, 344-347. Available at: http://www.cdc.gov/mmwr/preview/mmwrhtml/mm6119a4.htm (accessed on 19 May 2016).

LAURENT, O., WU, J., LI, L. & MILESI, C. 2013. Green spaces and pregnancy outcomes in Southern California. *Health & Place*, 24, 190-195.

LEE, J., PARK, B.-J., TSUNETSUGU, Y., OHIRA, T., KAGAWA, T. & MIYAZAKI, Y. 2011. Effect of forest bathing on physiological and psychological responses in young Japanese male subjects. *Public Health*, 125, 93-100.

LENGEN, C. & KISTEMANN, T. 2012. Sense of place and place identity: review of neuroscientific evidence. *Health & Place,* 18, 1162-1171.

LIU, D., FERNANDEZ, B.O., HAMILTON, A., LANG, N.N., GALLAGHER, J.M., NEWBY, D.E., FEELISCH, M. & WELLER, R.B. 2014. UVA irradiation of human skin vasodilates arterial vasculature and lowers

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

blood pressure independently of nitric oxide synthase. *Journal of Investigative Dermatology*, 134, 1839-1846.

LI, Q., MORIMOTO, K., KOBAYASHI, M., INAGAKI, H., KATSUMATA, M., HIRATA, Y., HIRATA, K., SUZUKI, H., LI, Y. & WAKAYAMA, Y. 2008. Visiting a forest, but not a city, increases human natural killer activity and expression of anti-cancer proteins. *International Journal of Immunopathology and Pharmacology*, 21, 117-127.

LIU, C. & LI, X. 2012. Carbon storage and sequestration by urban forests in Shenyang, China. *Urban Forestry & Urban Greening*, 11, 121-128.

LOHMUS M & BALBUS J. 2015. Making green infrastructure healthier infrastructure. *Infection Ecology and Epidemiology* 5: 30082

LOVASI, G. S., O'NEIL-DUNNE, J. P., LU, J. W., SHEEHAN, D., PERZANOWSKI, M. S., MACFADEN, S. W., KING, K. L., MATTE, T., MILLER, R. L., HOEPNER, L. A., PERERA, F. P. & RUNDLE, A. 2013. Urban tree canopy and asthma, wheeze, rhinitis, and allergic sensitization to tree pollen in a New York City birth cohort. *Environmental Health Perspectives*, 121, 494-500.

LOVASI, G. S., QUINN, J. W., NECKERMAN, K. M., PERZANOWSKI, M. S. & RUNDLE, A. 2008. Children living in areas with more street trees have lower asthma prevalence. *Journal of Epidemiology and Community Health,* 62, 647-649.

LOVELL, R., WHEELER, B. W., HIGGINS, S. L., IRVINE, K. N. & DEPLEDGE, M. H. 2014. A Systematic Review of the Health and Well-Being Benefits of Biodiverse Environments. *Journal of Toxicology and Environmental Health*, Part B, 17, 1-20.

LRTAP Working Group on Effects (2013). Benefits of air pollution control for biodiversity and ecosystem services. Long-range Transboundary Air Pollution (LRTAP) Working Group on Effects. Available at: http://www.syke.fi/download/noname/%7B62B1FBA0-3047-4985-8353-ACD85678A617%7D/75996 (accessed on 19 May 2016).

LYNCH, S. V., WOOD, R. A., BOUSHEY, H., BACHARIER, L. B., BLOOMBERG, G. R., KATTAN, M., O'CONNOR, G. T., SANDEL, M. T., CALATRONI, A., MATSUI, E., JOHNSON, C. C., LYNN, H., VISNESS, C. M., JAFFEE, K. F., GERGEN, P. J., GOLD, D. R., WRIGHT, R. J., FUJIMURA, K., RAUCH, M., BUSSE, W. W. & GERN, J. E. 2014. Effects of early-life exposure to allergens and bacteria on recurrent wheeze and atopy in urban children. *Journal of Allergy and Clinical Immunology*, 134, 593-601.e12.

MAAS, J., VAN DILLEN, S. M. E., VERHEIJ, R. A. & GROENEWEGEN, P. P. 2009a. Social contacts as a possible mechanism behind the relation between green space and health. *Health & Place*, 15, 586-595.

MAAS, J., VERHEIJ, R. A., DE VRIES, S., SPREEUWENBERG, P., SCHELLEVIS, F. G. & GROENEWEGEN, P. P. 2009b. Morbidity is related to a green living environment. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 63, 967-973.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

MACINTYRE, S., MACDONALD, L. & ELLAWAY, A. 2008. Lack of agreement between measured and self-reported distance from public green parks in Glasgow, Scotland. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 5, 26.

MADUREIRA, H., NUNES, F., OLIVEIRA, J. V., CORMIER, L. & MADUREIRA, T. 2015. Urban residents' beliefs concerning green space benefits in four cities in France and Portugal. *Urban Forestry & Urban Greening,* 14, 56-64.

MANES, F., INCERTI, G., SALVATORI, E., VITALE, M., RICOTTA, C. & COSTANZA, R. 2012. Urban ecosystem services: tree diversity and stability of tropospheric ozone removal. *Ecological Applications*, 22, 349–360.

MARKEVYCH, I., FUERTES, E., TIESLER, C.M., BIRK, M., BAUER, C.P., KOLETZKO, S., VON BERG, A., BERDEL, D. & HEINRICH, J. 2014. Surrounding greenness and birth weight: results from the GINIplus and LISAplus birth cohorts in Munich. *Health & Place,* 26, 39-46.

MARSELLE, M.R., IRVINE, K.N. & WARBER, S.L. 2013. Walking for well-being: are group walks in certain types of natural environments better for well-being than group walks in urban environments? *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 10, 5603-5628.

MCCORMACK, G. R., ROCK, M., TOOHEY, A. M. & HIGNELL, D. 2010. Characteristics of urban parks associated with park use and physical activity: a review of qualitative research. *Health & Place*, 16, 712-726.

MCEACHAN, R.R., PRADY, S.L., SMITH, G., FAIRLEY, L., CABIESES, B., GIDLOW, C., WRIGHT, J., DADVAND, P., VAN GENT, D. & NIEUWENHUIJSEN, M.J. 2016. The association between green space and depressive symptoms in pregnant women: moderating roles of socioeconomic status and physical activity. *Journal of Epidemiology and Community Health,* 70, 253-259.

MEDLOCK, J. M. & LEACH, S. A. 2015. Effect of climate change on vector-borne disease risk in the United Kingdom. *The Lancet Infectious Diseases*, 15, 721-730.

MILLER, M. A. 2015. The Role of Sleep and Sleep Disorders in the Development, Diagnosis, and Management of Neurocognitive Disorders. *Frontiers in Neurology*, *6*, 224.

MITCHELL, R. 2013. Is physical activity in natural environments better for mental health than physical activity in other environments? Social Science and Medicine, 91, 130-134.

MITCHELL, R., ASTELL-BURT, T. & RICHARDSON, E. A. 2011. A comparison of green space indicators for epidemiological research. *Journal of Epidemiology and Community Health,* 65, 853-858.

MITCHELL, R. & POPHAM, F. 2007. Greenspace, urbanity and health: relationships in England. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 61, 681-683.

MITCHELL, R. & POPHAM, F. 2008. Effect of exposure to natural environment on health inequalities: an observational population study. *Lancet*, 372, 1655-1560.

MITCHELL, R. J., RICHARDSON, E. A., SHORTT, N. K. & PEARCE, J. R. 2015. Neighborhood Environments and Socioeconomic Inequalities in Mental Well-Being. *American Journal of Preventive Medicine*, 49, 80-84.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

SHORTT, N. K., RIND, E., PEARCE, J. & MITCHELL, R. 2014. Integrating environmental justice and socioecological models of health to understand population-level physical activity. *Environment and Planning A,* 46, 1479–1495.

MYNENI, R. B. & HALL, F. G. 1995. The interpretation of spectral vegetation indexes. *Geoscience and Remote Sensing, IEEE Transactions on*, 33, 481-486.

MYTTON, O. T., TOWNSEND, N., RUTTER, H. & FOSTER, C. 2012. Green space and physical activity: An observational study using Health Survey for England data. *Health & Place*, 18, 1034-1041.

NAESS, O., PIRO, F. N., NAFSTAD, P., SMITH, G. D. & LEYLAND, A. H. 2007. Air pollution, social deprivation, and mortality: a multilevel cohort study. *Epidemiology*, 18, 686-94.

NATIONAL CAPITAL POISON CENTRE. No date. Poison Statistics, National Data 2013 [Online]. Available at: http://www.poison.org/poison-statistics-national (accessed on 19 May 2016).

NATURAL ENGLAND 2010a. Nature nearby: Accessible Natural Greenspace Guidance. Sheffield: Natural England.

NATURAL ENGLAND 2010b. Wild Adventure Space: Its Role in Teenagers' Lives. Natural England Commissioned Report NECR025.

NIEMINEN, T., MARTELIN, T., KOSKINEN, S., ARO, H., ALANEN, E. & HYYPPÄ, M. 2010. Social capital as a determinant of self-rated health and psychological well-being. *International Journal of Public Health*, 55, 531-542.

NIEUWENHUIJSEN, M. J. 2015. Exposure assessment in environmental epidemiology, Oxford; New York, Oxford University Press.

NORDH, H., HARTIG, T., HAGERHALL, C. M. & FRY, G. 2009. Components of small urban parks that predict the possibility for restoration. *Urban Forestry and Urban Greening*, 8, 225-235.

NOWAK, D. J., CRANE, D. E. & STEVENS, J. C. 2006. Air pollution removal by urban trees and shrubs in the United States. *Urban Forestry and Urban Greening*, 4, 115-123.

NOWAK, D. J., GREENFIELD, E. J., HOEHN, R. E. & LAPOINT, E. 2013. Carbon storage and sequestration by trees in urban and community areas of the United States. *Environmental Pollution*, 178, 229–236.

ORESKOVIC, N. M., PERRIN, J. M., ROBINSON, A. I., LOCASCIO, J. J., BLOSSOM, J., CHEN, M. L., WINICKOFF, J. P., FIELD, A. E., GREEN, C. & GOODMAN, E. 2015. Adolescents' use of the built environment for physical activity. *BMC Public Health*, 15, 251.

OTTOSSON, J. & GRAHN, P. 2005. A comparison of leisure time spent in a garden with leisure time spent indoors: on measures of restoration in residents in geriatric care. *Landscape Research*, 30, 23-55.

OWEN, N., HEALY, G. N., MATTHEWS, C. E. & DUNSTAN, D. W. 2010. Too much sitting: the population-health science of sedentary behavior. *Exercise and Sport Sciences Reviews*, 38, 105-113.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

PANTELL, M., REHKOPF, D., JUTTE, D., SYME, S. L., BALMES, J. & ADLER, N. 2013. Social Isolation: A Predictor of Mortality Comparable to Traditional Clinical Risk Factors. *American Journal of Public Health*, 103, 2056–2062.

PARK, B.-J., TSUNETSUGU, Y., KASETANI, T., HIRANO, H., KAGAWA, T., SATO, M. & MIYAZAKI, Y. 2007. Physiological effects of Shinrin-yoku (taking in the atmosphere of the forest)-using salivary cortisol and cerebral activity as indicators. *Journal of Physiological Anthro*pology, 26, 123-128.

PATHAK, V., TRIPATHI, B. D. & MISHRA, V. K. 2008. Dynamics of traffic noise in a tropical city Varanasi and its abatement through vegetation. *Environmental Monitoring and Assessment*, 146, 67-75.

PEREIRA, G., FOSTER, S., MARTIN, K., CHRISTIAN, H., BORUFF, B. J., KNUIMAN, M. & GILES-CORTI, B. 2012. The association between neighborhood greenness and cardiovascular disease: an observational study. *BMC Public Health*, 12, 466-466.

PETTORELLI, N., VIK, J. O., MYSTERUD, A., GAILLARD, J.-M., TUCKER, C. J. & STENSETH, N. C. 2005. Using the satellite-derived NDVI to assess ecological responses to environmental change. *Trends in Ecology & Evolution*, 20, 503-510.

PICKARD, B.R., DANIEL, J., MEHAFFEY, M., JACKSON, L.E. & NEALE, A. 2015. EnviroAtlas: A new geospatial tool to foster ecosystem services science and resource management. *Ecosystem Services*, 14, 45–55.

POPE, D., TISDALL, R., MIDDLETON, J., VERMA, A., VAN AMEIJDEN, E., BIRT, C. & BRUCE, N. G. 2015. Quality of and access to green space in relation to psychological distress: results from a population-based cross-sectional study as part of the EURO-URHIS 2 project. *European Journal of Public Health* pii: ckv094 [Epub ahead of print].

REKLAITIENE, R., GRAZULEVICIENE, R., DEDELE, A., VIRVICIUTE, D., VENSLOVIENE, J., TAMOSIUNAS, A., BACEVICIENE, M., LUKSIENE, D., SAPRANAVICIUTE-ZABAZLAJEVA, L., RADISAUSKAS, R., BERNOTIENE, G., BOBAK, M. & NIEUWENHUIJSEN, M.J. 2014. The relationship of green space, depressive symptoms and perceived general health in urban population. *Scandinavian Journal of Public Health*, 42, 669-676.

RICHARDSON, E. A., MITCHELL, R., HARTIG, T., DE VRIES, S., ASTELL-BURT, T. & FRUMKIN, H. 2012. Green cities and health: a question of scale? *Journal of Epidemiology and Community Health*, 66, 160-165.

ROBERTSON, L. B., WARD THOMPSON, C., ASPINALL, P., MILLINGTON, C., MCADAM, C. & MUTRIE, N. 2012. The influence of the local neighbourhood environment on walking levels during the walking for wellbeing in the West: Pedometer-based community intervention. *Journal of Environmental and Public Health*, *2012*, 974786.

ROE, J. & ASPINALL, P. 2011. The restorative benefits of walking in urban and rural settings in adults with good and poor mental health. *Health & Place* 17, 103-113.

ROE, J. J., ASPINALL, P. A., WARD THOMPSON, C. 2016. Understanding Relationships between Health, Ethnicity, Place and the Role of Urban Green Space in Deprived Urban Communities. Int. J. Environ. Res. *Public Health*, 13, 681.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

ROE, J. J., THOMPSON, C. W., ASPINALL, P. A., BREWER, M. J., DUFF, E. I., MILLER, D., MITCHELL, R. & CLOW, A. 2013. Green space and stress: Evidence from cortisol measures in deprived urban communities. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 10, 4086-4103.

ROOK, G. 2013. Regulation of the immune system by biodiversity from the natural environment: An ecosystem service essential to health. *Proceedings of the National Academy of Sciences U*SA, 110, 18360-18367.

ROSENBERG, D., DING, D., SALLIS, J. F., KERR, J., NORMAN, G. J., DURANT, N., HARRIS, S. K. & SAELENS, B. E. 2009. Neighborhood Environment Walkability Scale for Youth (NEWS-Y): reliability and relationship with physical activity. *Preventive Medicine*, 49, 213-218.

SARKAR, C., WEBSTER, C., PRYOR, M., TANG, D., MELBOURNE, S., ZHANG, X. & JIANZHENG, L. 2015. Exploring associations between urban green, street design and walking: Results from the Greater London boroughs. *Landscape and Urban Planning*, 143, 112-125.

SCHIPPERIJN, J., BENTSEN, P., TROELSEN, J., TOFTAGER, M. & STIGSDOTTER, U. K. 2013. Associations between physical activity and characteristics of urban green space. *Urban Forestry & Urban Greening*, 12, 109-116.

SCHMID, S.M., HALLSCHMID, M. & SCHULTES, B. 2015. The metabolic burden of sleep loss. *The Lancet Diabetes and Endocrinology,* 3, 52-62.

SCHUYLER, D. 1988. The New Urban Landscape: The Redefinition of City Form in Nineteenth-Century America. Johns Hopkins University Press, Baltimore, MD, United States.

SCOTTISH GOVERNMENT 2016. National Walking Strategy Overview. Paths for All on behalf of the National Walking Strategy Delivery Forum, Edinburgh: Scottish Government.

SEELAND, K., DÜBENDORFER, S. & HANSMANN, R. 2009. Making friends in Zurich's urban forests and parks: The role of public green space for social inclusion of youths from different cultures. *Forest Policy and Economics*, 11, 10-17.

SHISEGAR, N. 2014. The impact of green areas on mitigating urban heat island effect: A review. *International Journal of Environmental Sustainability*, 9, 119-130.

SHORES, K. A. & WEST, S. T. 2010. Rural and urban park visits and park-based physical activity. *Preventive Medicine*, 50 Suppl 1, S13-S17.

SHORTT, N. K., RIND, E., PEARCE, J. & MITCHELL, R. 2014. Integrating environmental justice and socioecological models of health to understand population-level physical activity. *Environment and Planning A,* 46, 1479–1495.

SMARGIASSI, A., GOLDBERG, M. S., PLANTE, C., FOURNIER, M., BAUDOUIN, Y. & KOSATSKY, T. 2009. Variation of daily warm season mortality as a function of micro-urban heat islands. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 63, 659-664.

SREETHERAN, M. & VAN DEN BOSCH, C. C. K. 2014. A socio-ecological exploration of fear of crime in urban green spaces – A systematic review. *Urban Forestry & Urban Greening*, 13, 1-18.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

STEPTOE, A., SHANKAR, A., DEMAKAKOS, P. & WARDLE, J. 2013. Social isolation, loneliness, and all-cause mortality in older men and women. *Proceedings of the National Academy of Sciences USA*, 110, 5797-5801.

STRIFE, S. & DOWNEY, L. 2009. Childhood Development and Access to Nature: A New Direction for Environmental Inequality Research. *Organization & Environment*, *22*(1), 99–122

SUGIYAMA, T., CERIN, E., OWEN, N., OYEYEMI, A. L., CONWAY, T. L., VAN DYCK, D., SCHIPPERIJN, J., MACFARLANE, D. J., SALVO, D., REIS, R. S., MITÁŠ, J., SARMIENTO, O. L., DAVEY, R., SCHOFIELD, G., ORZANCO-GARRALDA, R. & SALLIS, J. F. 2014. Perceived neighbourhood environmental attributes associated with adults [U+05F3] recreational walking: IPEN Adult study in 12 countries. *Health and Place,* 28**,** 22-30

SUGIYAMA, T., FRANCIS, J., MIDDLETON, N. J., OWEN, N. & GILES-CORTI, B. 2010. Associations between recreational walking and attractiveness, size, and proximity of neighborhood open spaces. *American Journal of Public Health*, 100, 1752-1757.

SUGIYAMA, T., GILES-CORTI, B., SUMMERS, J., DU TOIT, L., LESLIE, E. & OWEN, N. 2013. Initiating and maintaining recreational walking: A longitudinal study on the influence of neighborhood green space. *Preventive Medicine*, 57, 178-182.

SUGIYAMA, T., LESLIE, E., GILES-CORTI, B. & OWEN, N. 2008. Associations of neighbourhood greenness with physical and mental health: do walking, social coherence and local social interaction explain the relationships? *Journal of Epidemiology and Community He*alth, 62, e9.

SUGIYAMA, T., THOMPSON, C. W. & ALVES, S. 2009. Associations between neighborhood open space attributes and quality of life for older people in Britain. *Environment and Behavior*, 41, 3-21.

SUGIYAMA, T. & WARD THOMPSON, C. 2008. Associations between characteristics of neighbourhood open space and older people's walking. *Urban Forestry & Urban Greening*, 7, 41-51.

TAKANO, T., NAKAMURA, K. & WATANABE, M. 2002. Urban residential environments and senior citizens' longevity in megacity areas: the importance of walkable green spaces. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 56, 913-918.

TAMOSIUNAS, A., GRAZULEVICIENE, R., LUKSIENE, D., DEDELE, A., REKLAITIENE, R., BACEVICIENE, M., VENCLOVIENE, J., BERNOTIENE, G., RADISAUSKAS, R., MALINAUSKIENE, V., MILINAVICIENE, E., BOBAK, M., PEASEY, A. & NIEUWENHUIJSEN, M. J. 2014. Accessibility and use of urban green spaces, and cardiovascular health: findings from a Kaunas cohort study. *Environmental Health*, 13, 20.

TAN, Z., LAU, K. K.-L. & NG, E. 2015. Urban tree design approaches for mitigating daytime urban heat island effects in a high-density urban environment. *Energy and Buildings*, 114, 265-274.

TAYLOR, M. S., WHEELER, B. W., WHITE, M. P., ECONOMOU, T. & OSBORNE, N. J. 2015. Research note: Urban street tree density and antidepressant prescription rates—a cross-sectional study in London, UK. *Landscape and Urban Planning*, 136, 174-179.

THIERING, E., MARKEVYCH, I., BRÜSKE, I., FUERTES, E., KRATZSCH, J., SUGIRI, D., HOFFMANN, B., VON BERG, A., BAUER, C. P., KOLETZKO, S., BERDEL, D. & HEINRICH, J. 2016. Associations of residential

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

long-term air pollution exposures and satellite-derived greenness with insulin resistance in German adolescents. *Environmental Health Perspectives*, [Epub ahead of print].

TIDBALL, K.G. & KRASNY, M.E. 2014. Greening in the Red Zone: Disaster, Resilience and Community Greening. Springer Netherlands.

TRIGUERO-MAS M., DADVAND P., CIRACH M., MARTÍNEZ D., MEDINA A., MOMPART A., BASAGAÑA X., GRAŽULEVIČIENĖ R. & NIEUWENHUIJSEN M. J. 2015. Natural outdoor environments and mental and physical health: relationships and mechanisms. *Environment International*, 77, 35-41.

TROY, A., GROVE, J. M. & O'NEIL-DUNNE, J. 2012. The relationship between tree canopy and crime rates across an urban–rural gradient in the greater Baltimore region. *Landscape & Urban Planning*, 106, 262-270.

ULRICH, R. S. 1983. Aesthetic and Affective Response to Natural Environment. In: ALTMAN, I. & WOHLWILL, J. F. (eds.) Human Behavior & Environment: Advances in Theory & Research. New York: Plenum.

ULRICH, R. S., SIMONS, R. F., LOSITO, B. D., FIORITO, E., MILES, M. A. & ZELSON, M. 1991. Stress recovery during exposure to natural and urban environments. *Journal of Environmental Psychology*, 11, 201-230.

UNITED NATIONS DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS. 2014. Open Working Group proposal for Sustainable Development Goals [Online]. Available at: https://sustainabledevelopment.un.org/sdgsproposal.html (accessed on 19 May 2016).

VAILSHERY, L. S., JAGANMOHAN, M. & NAGENDRA, H. 2013. Effect of street trees on microclimate and air pollution in a tropical city. *Urban Forestry & Urban Greening,* 12, 408–415.

VAN DEN BERG, A.E. & CUSTERS, M.H.G. 2011. Gardening Promotes Neuroendocrine and Affective Restoration from Stress. *Journal of Health Psychology*, 16, 3-11.

VAN DEN BERG, A. E. & VAN DEN BERG, C. G. 2011. A comparison of children with ADHD in a natural and built setting. *Child Care Health and Development,* 37**,** 430-439.

VAN DEN BERG, M., VAN POPPEL, M., VAN KAMP, I., ANDRUSAITYTE, S., BALSEVICIENE, B., CIRACH M., DANILEVICIUTE A., ELLIS N., HURST G., MASTERSON D., SMITH G., TRIGUERO-MAS M., UZDANAVICIUTE I., WIT P. D., MECHELEN W. V., GIDLOW C., GRAZULEVICIENE R., NIEUWENHUIJSEN M. J., KRUIZE H. & MAAS J. 2016. Visiting green space is associated with mental health and vitality: A cross-sectional study in four European cities. *Health Place*, 38, 8-15.

VAN DEN BOSCH, M. A., ÖSTERGREN, P. O., GRAHN, P., SKÄRBÄCK, E. & WÄHRBORG, P. 2015. Moving to serene nature may prevent poor mental health – results from a Swedish longitudinal cohort study. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 12, 7974-7989.

VAN DILLEN, S. M., DE VRIES, S., GROENEWEGEN, P. P. & SPREEUWENBERG, P. 2012. Greenspace in urban neighbourhoods and residents' health: adding quality to quantity. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 66, e8.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

VILLANUEVA, K., BADLAND, H., HOOPER, P., KOOHSARI, M. J., MAVOA, S., DAVERN, M., ROBERTS, R., GOLDFELD, S. & GILES-CORTI, B. 2015. Developing indicators of public open space to promote health and wellbeing in communities. *Applied Geography*, 57, 112-119.

VILLENEUVE, P. J., JERRETT, M., G. SU, J., BURNETT, R. T., CHEN, H., WHEELER, A. J. & GOLDBERG, M. S. 2012. A cohort study relating urban green space with mortality in Ontario, Canada. *Environmental Research*, 115, 51-58.

VÖLKER, S. & KISTEMANN, T. 2011. The impact of blue space on human health and well-being – Salutogenetic health effects of inland surface waters: a review. *International Journal of Hygiene and Environmental Health*, 214, 449-60.

VÖLKER, S. & KISTEMANN, T. 2015. Developing the urban blue: Comparative health responses to blue and green urban open spaces in Germany. *Health & Place*, 35, 196–205.

VÖLKER, S., BAUMEISTER, H., CLASSEN, T., HORNBERG, C. & KISTEMANN, T. 2013. Evidence for the temperature-mitigating capacity of urban blue space – a health geographic perspective. *Erdkunde,* 67, 355–371.

VOTSI, N.-E. P., MAZARIS, A. D., KALLIMANIS, A. S., DRAKOU, E. G. & PANTIS, J. D. 2013. Landscape structure and diseases profile: associating land use type composition with disease distribution. *International Journal of Environmental Health Research*, 24, 176-187.

WACHTER, S.M. & BUCCHIANERI, G.W. 2008. What is a Tree Worth? Green-City Strategies, Signaling and Housing Prices. *Real Estate Economics*, 36, 213-239.

WANG, D., BROWN, G., LIU, Y. & MATEO-BABIANO, I. 2015. A comparison of perceived and geographic access to predict urban park use. *Cities*, 42, Part A, 85-96.

WARD THOMPSON, C., ROE, J., ASPINALL, P., MITCHELL, R., CLOW, A. & MILLER, D. 2012. More green space is linked to less stress in deprived communities: Evidence from salivary cortisol patterns. *Landscape and Urban Planning*, 105, 221-229.

WARD THOMPSON, C., ROE, J. & ASPINALL, P. 2013. Woodland improvements in deprived urban communities: What impact do they have on people's activities and quality of life*? Landscape and Urban Planning*, 118, 79-89.

WARD THOMPSON, C., ASPINALL, P., ROE, J., ROBERTSON L. & MILLER, D. 2016. Mitigating Stress and Supporting Health in Deprived Urban Communities: The Importance of Green Space and the Social Environment. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 13, 440.

WELLS, N. M. & LEKIES, K. S. 2006. Nature and the Life Course: Pathways from Childhood Nature Experiences to Adult Environmentalism. *Children, Youth and Environments,* 16**,** 1-24.

WENDEL-VOS, G. C., SCHUIT, A. J., DE NIET, R., BOSHUIZEN, H. C., SARIS, W. H. & KROMHOUT, D. 2004. Factors of the physical environment associated with walking and bicycling. *Medicine & Science in Sports & Exercise,* 36**,** 725-730.

WHEELER, B., LOVELL, R., HIGGINS, S., WHITE, M., ALCOCK, I., OSBORNE, N., HUSK, K., SABEL, C. & DEPLEDGE, M. 2015. Beyond greenspace: an ecological study of population general health and

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

indicators of natural environment type and quality. *International Journal of Health Geographics*, 14, 17.

WHEELER, B. W., COOPER, A. R., PAGE, A. S. & JAGO, R. 2010. Greenspace and children's physical activity: a GPS/GIS analysis of the PEACH project. *Preventive Medicine*, 51, 148-52.

WHITE, M., SMITH, A., HUMPHRYES, K., PAHL, S., SNELLING, D. & DEPLEDGE, M. 2010. Blue space: The importance of water for preference, affect, and restorativeness ratings of natural and built scenes. *Journal of Environmental Psychology*, 30, 482-493.

WHITE, M. P., ALCOCK, I., WHEELER, B. W. & DEPLEDGE, M. H. 2013a. Would you be happier living in a greener urban area? A fixed-effects analysis of panel data. *Psychology Science*, 24, 920-928.

WHITE, M. P., PAHL, S., ASHBULLBY, K., HERBERT, S. & DEPLEDGE, M. H. 2013b. Feelings of restoration from recent nature visits. *Journal of Environmental Psychology*, 35, 40-51.

WHITE, M. P., WHEELER, B. W., HERBERT, S., ALCOCK, I. & DEPLEDGE, M. H. 2014. Coastal proximity and physical activity: Is the coast an under-appreciated public health resource? *Preventive Medicine*, 69, 135-140.

WILSON, E. O. 1984. Biophilia. Harvard University Press, Cambridge, MA.

WHO. 2010a. Global Recommendations on Physical Activity for Health. Geneva, Switzerland: World Health Organization. Available at: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44399/1/9789241599979_eng.pdf (accessed on 19 May 2016).

WHO. 2010b. Parma declaration on Environment and Health. Fifth Ministerial Conference on Environment and Health "Protecting children's health in a changing environment". Copenhagen: WHO Regional Office for Europe.

WHO. 2010c. Tools for the monitoring of Parma Conference commitments. Report of the meeting 25-26 November 2010, Bonn, Germany. Copenhagen, Denmark: WHO Regional Office for Europe.

WHO. 2010d. Urban Planning, Environment and Health: From Evidence to Policy Action. Meeting Report. Copenhagen, Denmark: WHO Regional Office for Europe.

WHO. 2011. Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe.

WHO. 2012. Action plan for implementation of the European strategy for the prevention and control of noncommunicable diseases 2012−2016. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe.

WHO. 2013. Physical activity promotion in socially disadvantaged groups: principles for action (PHAN Work Package 4 Final Report). Copenhagen: WHO Regional Office for Europe. Available at: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0005/185954/E96817eng.pdf?ua=1 (accessed on 19 May 2016).

WHO & World Meteorological Organization (WMO). 2015. Heatwaves and Health: Guidance on Warning-System Development. Geneva: World Meteorological Organization and World Health Organization.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

WILKER, E. H., WU, C.-D., MCNEELY, E., MOSTOFSKY, E., SPENGLER, J., WELLENIUS, G. A. & MITTLEMAN, M. A. 2014. Green space and mortality following ischemic stroke. *Environmental Research*, 133, 42-48.

WOLCH, J., JERRETT, M., REYNOLDS, K., MCCONNELL, R., CHANG, R., DAHMANN, N., BRADY, K., GILLILAND, F., SU, J. G. & BERHANE, K. 2011. Childhood obesity and proximity to urban parks and recreational resources: A longitudinal cohort study. *Health & Place*, 17, 207-214.

XU, Y., DADVAND, P., BARRERA-GÓMEZ, J., SARTINI, C., MARÍ-DELL'OLMO, M., BORRELL, C., MEDINA-RAMÓN, M., SUNYER, J. & BASAGAÑA, X. 2013. Differences on the effect of heat waves on mortality by sociodemographic and urban landscape characteristics. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 67, 519-525.

YANG, F., BAO, Z. Y. & ZHU, Z. J. 2011. An assessment of psychological noise reduction by landscape plants. *International Journal of Environmental Research & Public Health*, 8, 1032-48.

YANG, C.Y., BOEN, C., GERKEN, K., LI, T., SCHORPP, K. & HARRIS, K.M. 2016. Social relationships and physiological determinants of longevity across the human life span. *Proceedings of the National Academy of Sciences USA*, 113, 578–583.

ZELENSKI, J. M., DOPKO, R. L. & CAPALDI, C. A. 2015. Cooperation is in our nature: Nature exposure may promote cooperative and environmentally sustainable behavior. *Journal of Environmental Psychology,* 42**,** 24-31.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

APPENDIX 1. Examples of definitions related to assessing green space availability or accessibility

European Common Indicators – Availability of local public open areas and services

Public open areas are defined as:

- public parks, gardens or open spaces, for the exclusive use of pedestrians and cyclists, except green traffic islands or dividers, graveyards (unless the local authority recognizes their recreational function or natural, historical or cultural importance);
- open-air sports facilities, accessible to the public free of charge;
- private areas (agricultural areas, private parks), accessible to the public free of charge.

To allow a more complete data analysis, the indicator must be calculated twice: first, relating to areas greater than 5,000 m^2, and second for all areas used by the public for leisure and open air activities, regardless of their dimension (Ambiente Italia Research Institute, 2003).

Urban Atlas in the European Union

The Green Urban Areas as defined by Urban Atlas (code 14100) include public green areas used predominantly for recreation such as gardens, zoos, parks, and suburban natural areas and forests, or green areas bordered by urban areas that are managed or used for recreational purposes (European Union, 2011). For more detailed information on the definition of green space in the Urban Atlas see Box 4.1 in Section 4.2.1.

Natural England's Accessible Natural Green Space Standard 16

Accessible greenspace – places that are available for the general public to use free of charge and without time restrictions (although some sites may be closed to the public overnight and there may be fees for parking a vehicle). The places are available to all, meaning that every reasonable effort is made to comply with the requirements under the Disability Discrimination Act (DDA 1995). An accessible place will also be known to the target users, including potential users who live within the site catchment area.

Natural greenspace – Places where human control and activities are not intensive so that a feeling of naturalness is allowed to predominate. Natural and semi-natural greenspace exists as a distinct typology but also as discrete areas within the majority of other greenspace typologies.

European Environment Agency 17

Green space is defined as a plot of vegetated land separating or surrounding areas of intensive residential or industrial use and devoted to recreation or park uses.

United States Environmental Protection Agency's (US EPA) EnviroAtlas 18

US EPA's EnviroAtlas (Pickard et al., 2015) defines green space as all vegetated land, including agriculture, lawns, forests, wetlands, and gardens. Barren land and impervious surfaces such as concrete and asphalt are excluded.

[16] http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20160714000001/http://publications.naturalengland.org.uk/publication/40004

[17] http://glossary.eea.europa.eu/terminology/concept_html?term=green%20space

[18] https://www.epa.gov/enviroatlas

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

APPENDIX 2. The availability of key urban land use data for the Member States of the WHO European Region

WHO European Member	European Urban Atlas (2006)*	CORINE Land Cover (2006)**
Albania		Available
Andorra		
Armenia		
Austria	Available	Available
Azerbaijan		
Belarus		
Belgium	Available	Available
Bosnia and Herzegovina		Available
Bulgaria	Available	Available
Croatia		Available
Cyprus	Available	Available
Czech Republic	Available	Available
Denmark	Available	Available
Estonia	Available	Available
Finland	Available	Available
France	Available	Available
Georgia		
Germany	Available	Available
Greece	Available	
Hungary	Available	Available
Iceland		Available
Ireland	Available	Available
Israel		
Italy	Available	Available
Kazakhstan		
Kyrgyzstan		
Latvia	Available	Available
Lithuania	Available	Available
Luxembourg	Available	Available
Malta	Available	Available

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Monaco		
Montenegro		Available
Netherlands	Available	Available
Norway		Available
Poland	Available	Available
Portugal	Available	Available
Republic of Moldova		
Romania	Available	Available
Russian Federation		
San Marino		
Serbia		Available
Slovakia	Available	Available
Slovenia	Available	Available
Spain	Available	Available
Sweden	Available	Available
Switzerland		Available
Tajikistan		
The former Yugoslav Republic of Macedonia		Available
Turkey		Available
Turkmenistan		
Ukraine		
United Kingdom	Available	Available
Uzbekistan		

* Covering most cities with population >100,000

**CORINE 2006 includes Liechtenstein

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

APPENDIX 3: A tool kit for assessing green space accessibility – detailed step-by-step procedure

This guide provides an example of the indicator methodology. The illustrations are drawn from a case study performed in the Swedish municipality Malmö. Land use data are from Urban Atlas, population data are locally acquired, and the GIS-software is ArcGIS, version 10.1. The same principal procedure is applicable in other European cities with corresponding data supply, using ArcGIS or similar software.

Data preparation

Setting the projection of the data frame

Start a blank ArcGIS file. Prior to bringing any layers into the file, set the coordinate system of the data frame to the projected coordinate system typically used for map files in the area. In the case of Malmö, it is ETRS_1989_LAEA.

To set the projected coordinate system of the data frame, right click on *layers* (*Fig. A.3.1*) and go down to *properties*.

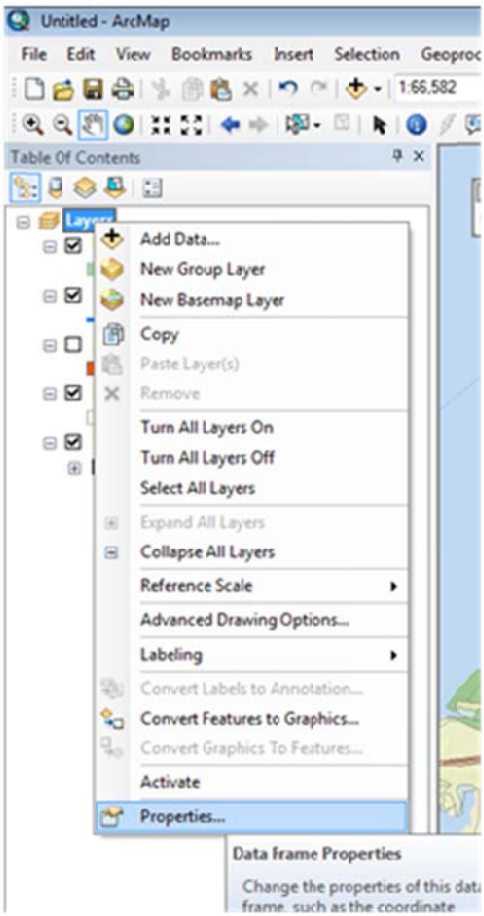


Fig. A.3.1.

Select the *coordinate system* tab and find the appropriate coordinate system under *Projected coordinate systems (*Fig. *A.3.2).*

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

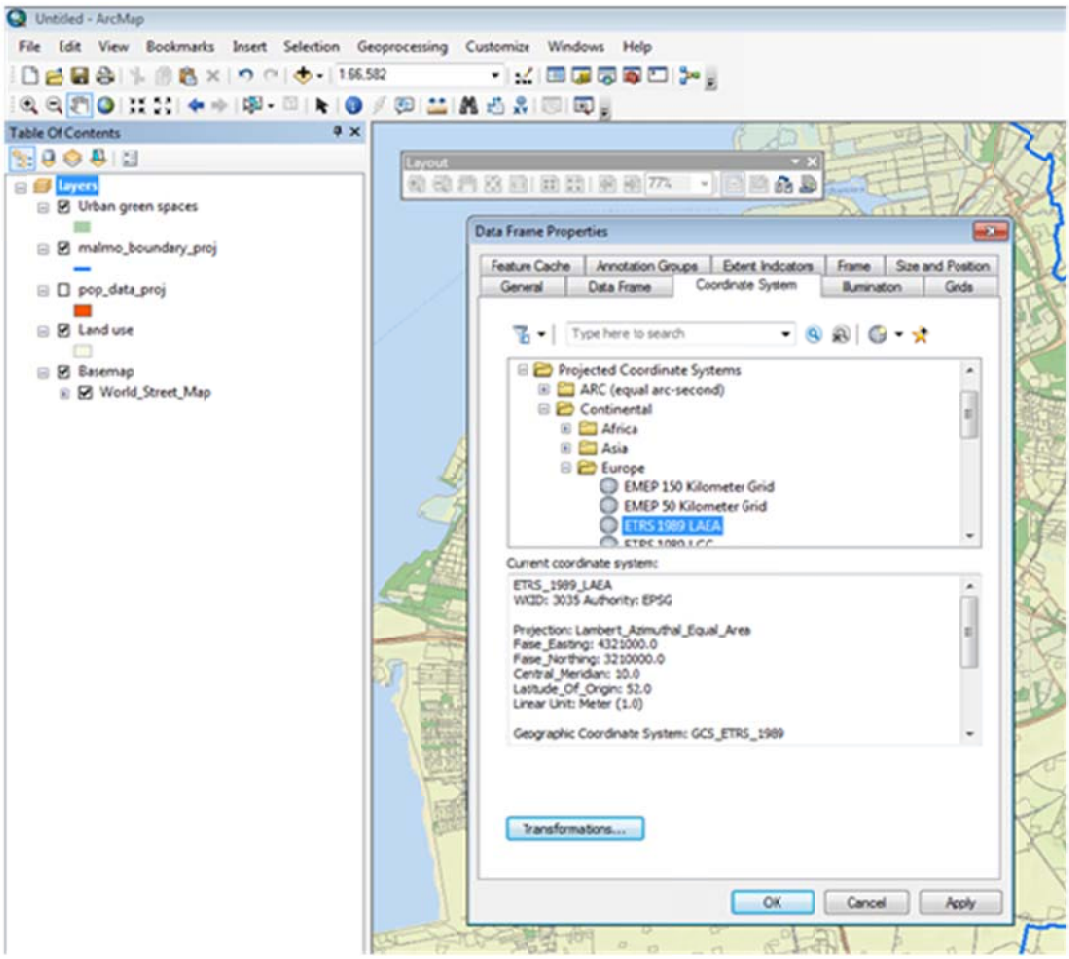


Fig. A.3.2.

Now you can bring in the layers necessary for the analysis. All of these layers need to be projected to the same coordinate system for spatial analysis. The land use data, downloaded from Urban Atlas, sometimes come without a spatial reference. It is important to find out what this spatial reference is through back up literature on the web site about the layer or through contacting Urban Atlas.

Bringing in necessary layers

You can bring in the layers by going to *File* → *Add data* (Fig. *A.3.3*) and then navigating to the folder where your layers are stored. You can check the current coordinate system and projection of a shape-file by right clicking on it, going to *Properties* → *Source tab.*

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

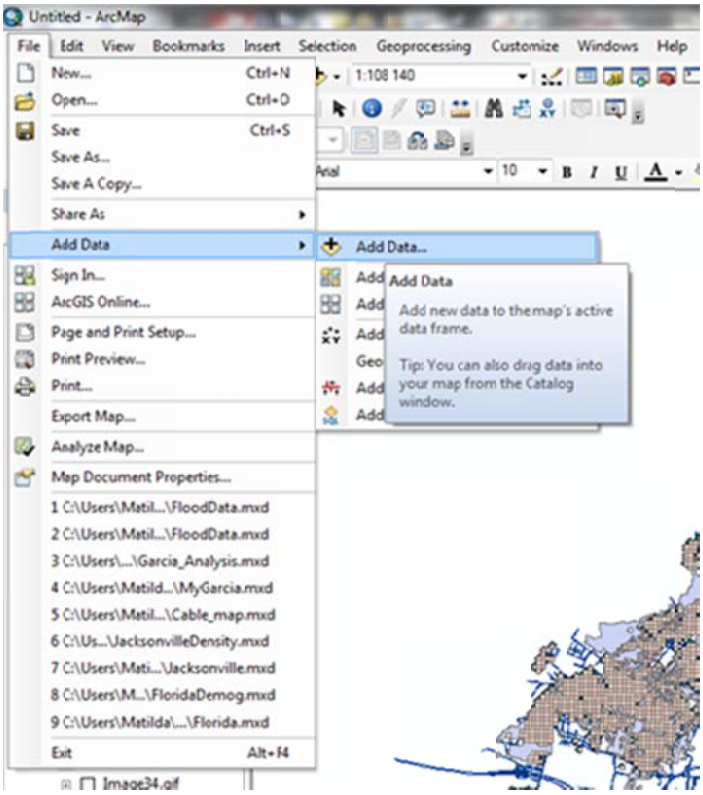


Fig. A.3.3.

Projecting the layers

When the layers are in the map file, project them to the same coordinate system you projected the data frame. To do this, find the **Arc Toolbox** and navigate to *Data management tools* → *Projections and transformations* → *Feature* → *Project* (Fig. *A.3.4*). Then you can select the layer you want to project, choose where you want to save the new projected shape-file, and select the output coordinate system (in XY coordinate systems, you can navigate to it the way you did for the data frame; alternatively, you can click on *Layers*, which lists all the coordinate systems that have already been used in the file and select it from there).

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

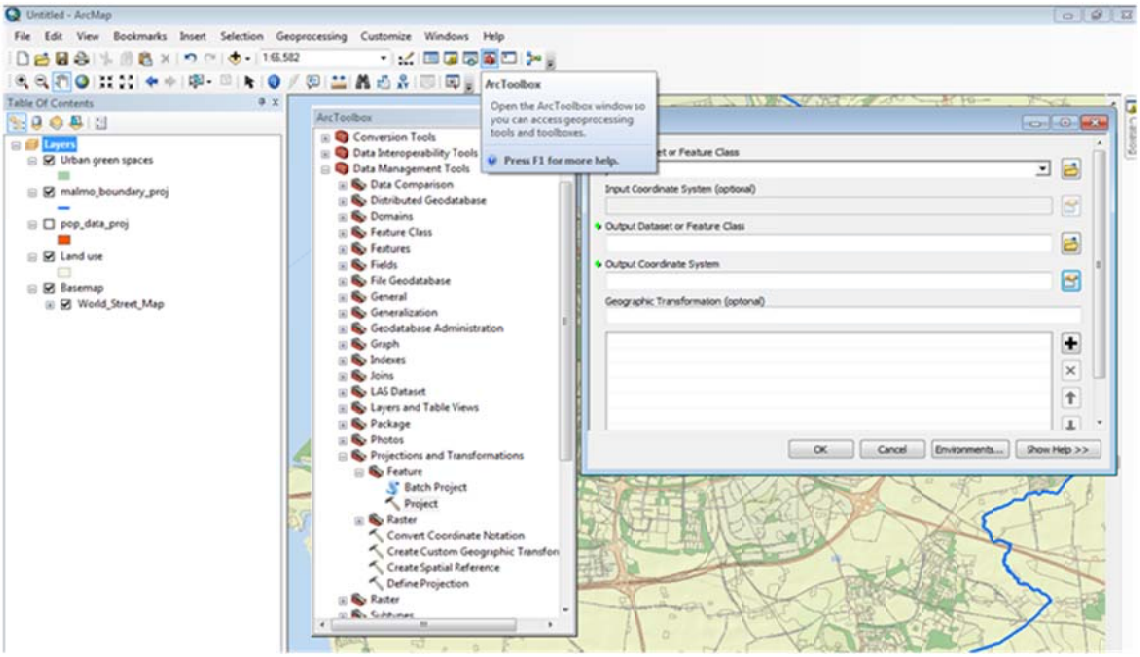


Fig. A.3.4.

If the Urban Atlas land use file came with an undefined spatial reference, you will not be able to project it the way described above. For this layer, first export it by right clicking on the layer, going to *Data* → *Export data* (Fig. *A.3.5*) and leaving the default options: *Export all features*; *use the same coordinate system as this layer's source data* (Fig. *A.3.6*). Then navigate to the folder where you want this layer to be saved and rename the file.

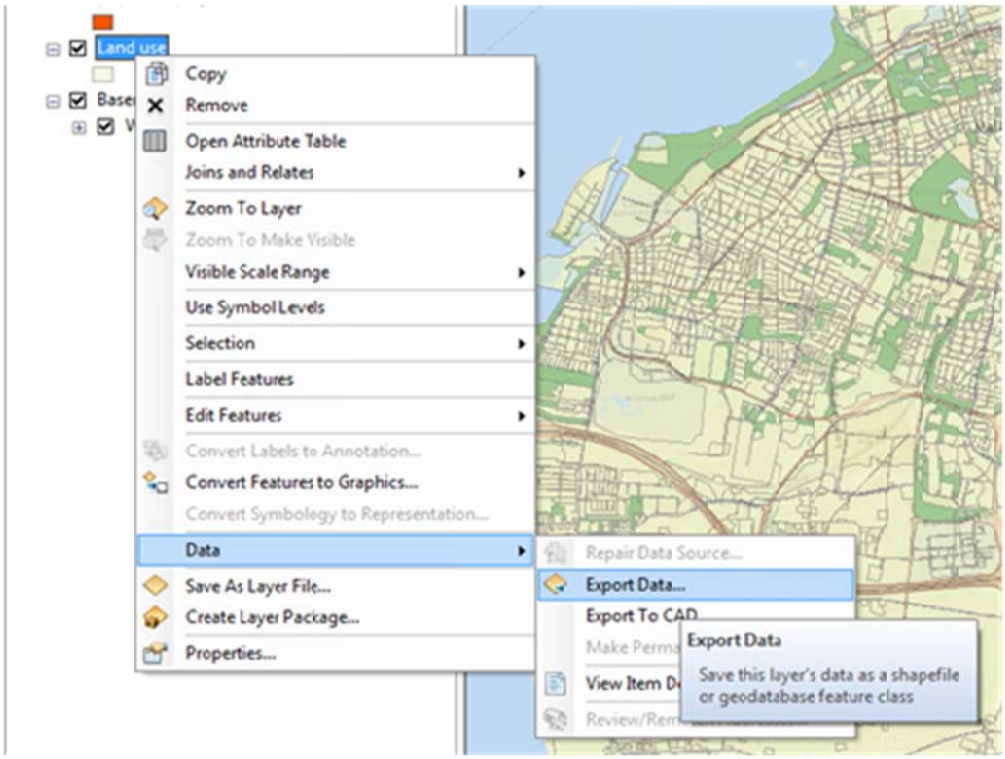


Fig. A.3.5.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

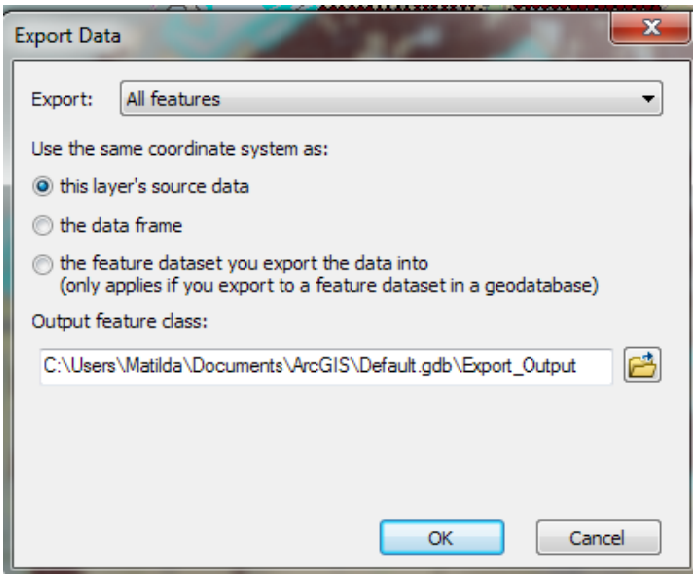


Fig. A.3.6.

Now you can navigate to the **Arc catalog**, find the layer there, right click on it and go to *Properties* → *XY coordinate system* and choose the appropriate projected coordinate system under *Layers* (Fig. *A.3.7*).

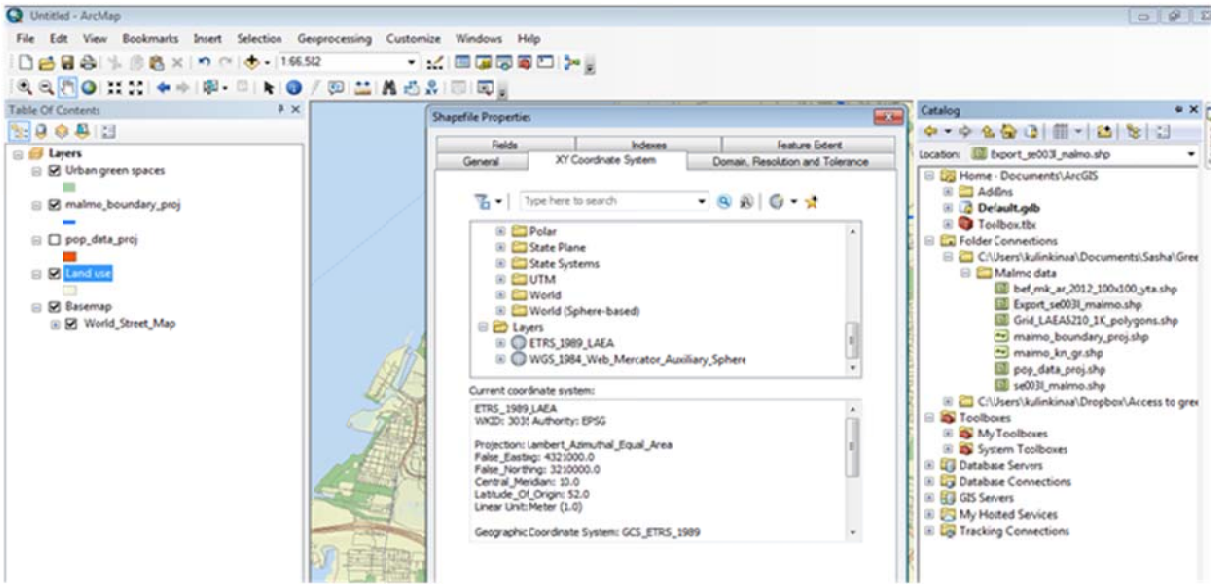


Fig. A.3.7.

When all of the layers are in the same coordinate system, go back to the data frame and reset it to the projected coordinate system if it has changed. Now all of the layers in your map should align.

Checking the integrity of the projection

To test that the map aligns correctly, bring in a basemap (for cities, any street map is good, for example *Open Street Map*) by going to *File* → *Add data* → *Add basemap* (Fig. *A.3.8*).

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

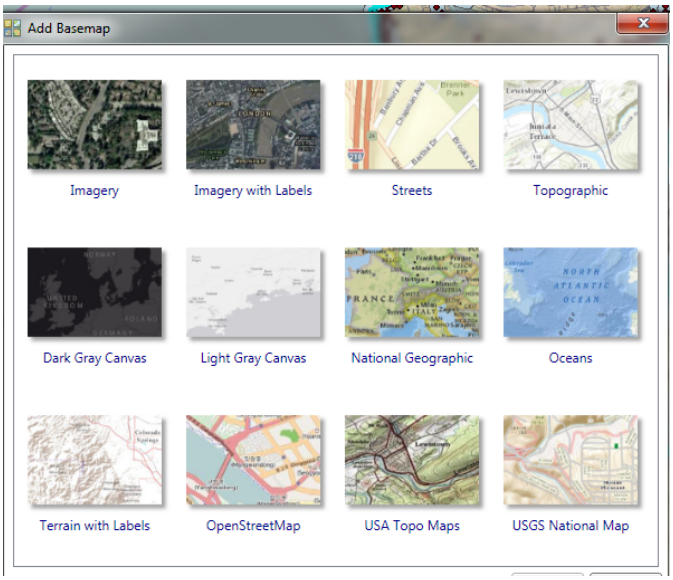


Fig. A.3.8.

Scroll around the map to see that your land use data and population data line up logically with each other and with the base map.

Data analysis

Selecting green spaces

The land use data file comes with specific codes. In Urban Atlas, the code for Green Urban Areas is 14100. Green Urban Areas are the definition of urban green spaces for the indicator.

To export Green Urban Areas as a layer, go to *Selection* → *Select by attributes*. In the drop down menu, select *Land use* (to manually name the layers to what you find the most convenient and recognisable just click on the layer in the table of contents and type in the name you desire). Next, double click on the field "*CODE*", click the "*=*" button and then the "*Get unique values*" button. A list of codes will appear. Double click on the *14100* code to complete the equation (Fig. *A.3.9*). Click *OK*. Now the areas defined as urban green spaces are selected.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

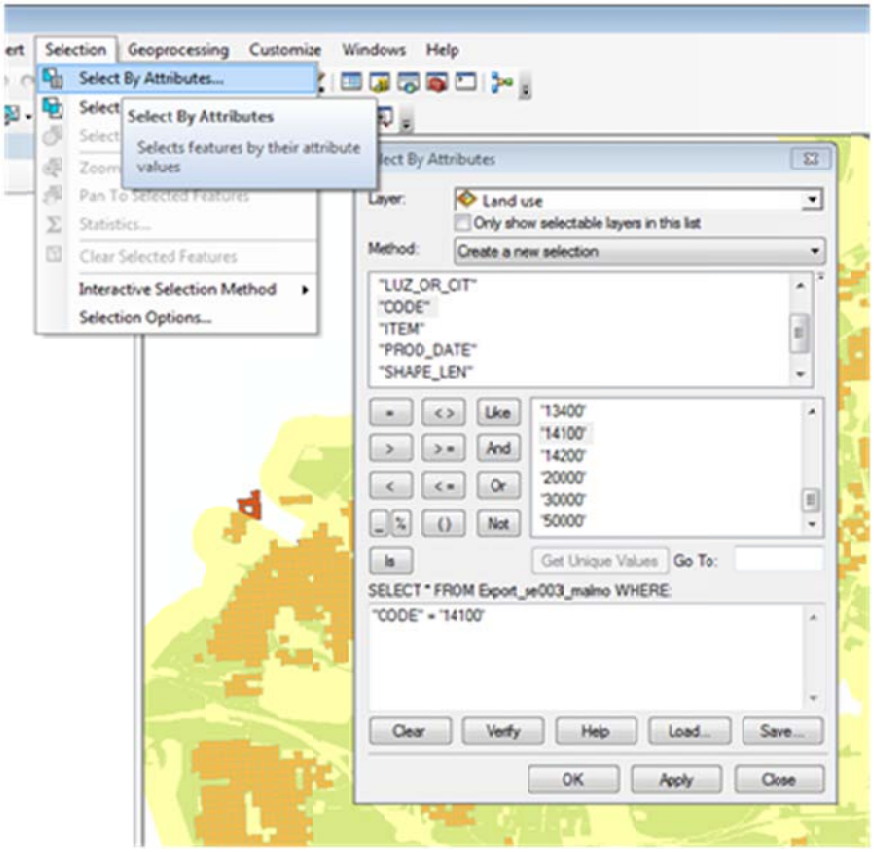


Fig. A.3.9.

To export them as a layer, go back to the table of contents, right click on the *Land use* layer, go to *Selection* → *Create layer from selected features* (Fig. *A.3.10*).

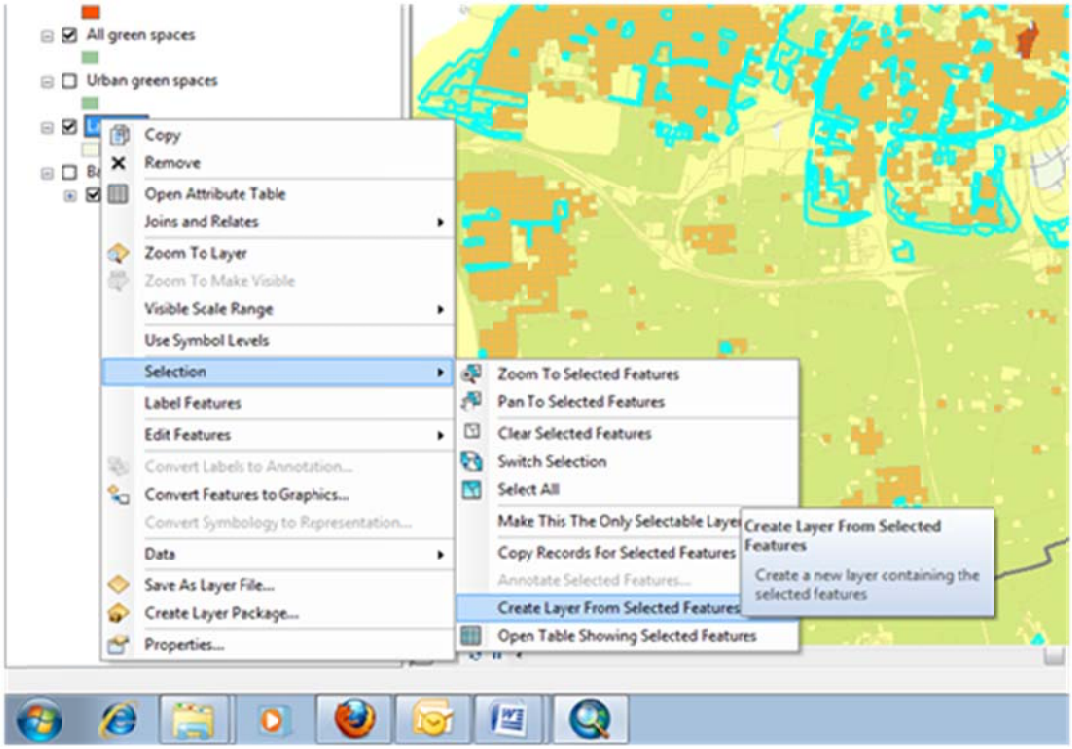


Fig. A.3.10.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

This will save these features as a separate layer. You can then rename the layer to something like "*Urban green spaces*" and select a colour of your choice for the layer. To change the colour, you can simply click on the symbol underneath the layer name and a window for the symbol selection will appear (Fig. *A.3.11*).

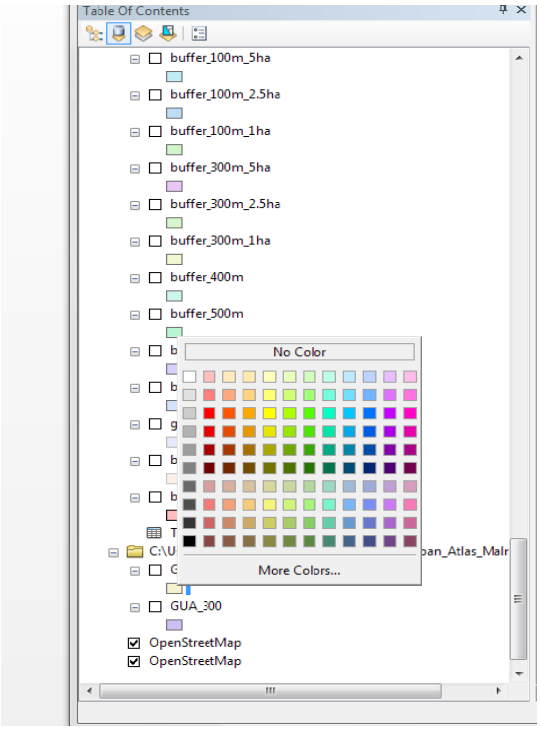


Fig. A.3.11.

It is important to clear the selection after you are done exporting it as a layer and start new selection procedures from scratch. To do this you can click on the "*Clear selected features*" icon (Fig. *A.3.12*).

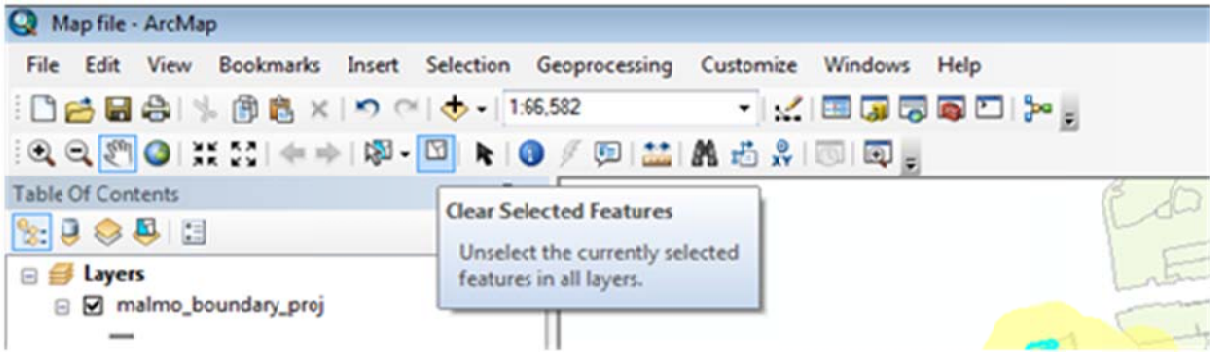


Fig. A.3.12

Selecting green spaces of a certain size

The 1 ha size is presented as an example. Same steps can be performed for any size desired.

To select green spaces of a certain size, go again to *Selection* → *Select by attributes.* Make sure that you have cleared the previous selection and create a new selection from the "Urban green spaces" layer. From the drop down menu select *SHAPE_AREA* and double click. Then click the "≥" and type

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

10 000 to select the minimum green space size of 1 ha (or 5 000 to select the size of 0.5 ha), and complete the formula (Fig. *A.3.13*). Click *OK*.

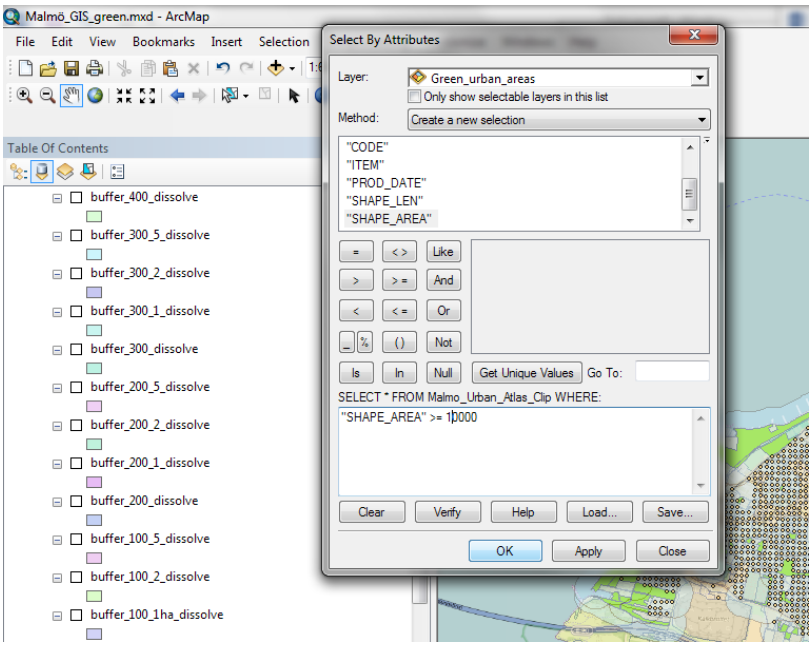


Fig. A.3.13.

You have now selected the urban green spaces with an area of 1 ha or larger. To export them as a layer, follow the same procedure as previous; go back to the table of contents, right click on the Land use layer, go to *Selection* → *Create layer from selected features* (Fig. *A.3.10*). You can then rename the layer to something like "G*reen spaces_1ha*" and select a colour of your choice for the layer, as described earlier.

Creating buffer around green spaces

The 300 meter buffer size around green spaces being 1 ha or larger is presented as an example. Same steps can be performed for any buffer distance desired and around any size limit.

To create the buffer, go to *Geoprocessing* → *Buffer*. Select your previously created layer "*Green spaces_1ha*" from the drop down menu as the *input feature*. In the *output feature class*, click on the open folder icon on the right and navigate to the folder where all your shape files are stored. Give this layer a name such as "*green spaces 1 ha_300m buffer*". Next, specify *300 Meters* as the linear distance. Lastly, click *OK* (Fig. *A.3.14*).

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

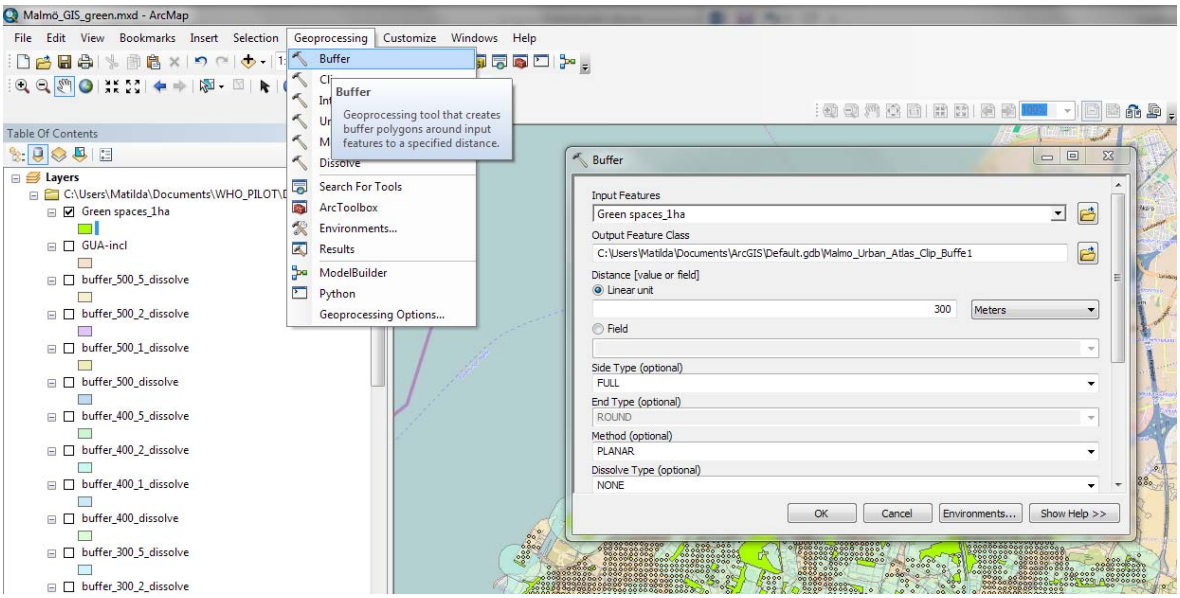


Fig. A.3.14.

The programme will run for a couple of minutes and create a buffer layer that will appear in the Table of Contents. You can rename it here and edit the symbol as previously described. It is often nice to set the layer to be transparent so that you can see the features underneath. You can set the transparency by right clicking on the layer, going to *Properties → Display → Transparency 40%.*

For the Malmö example, the result of this could look like the following (Fig. *A.3.15*):

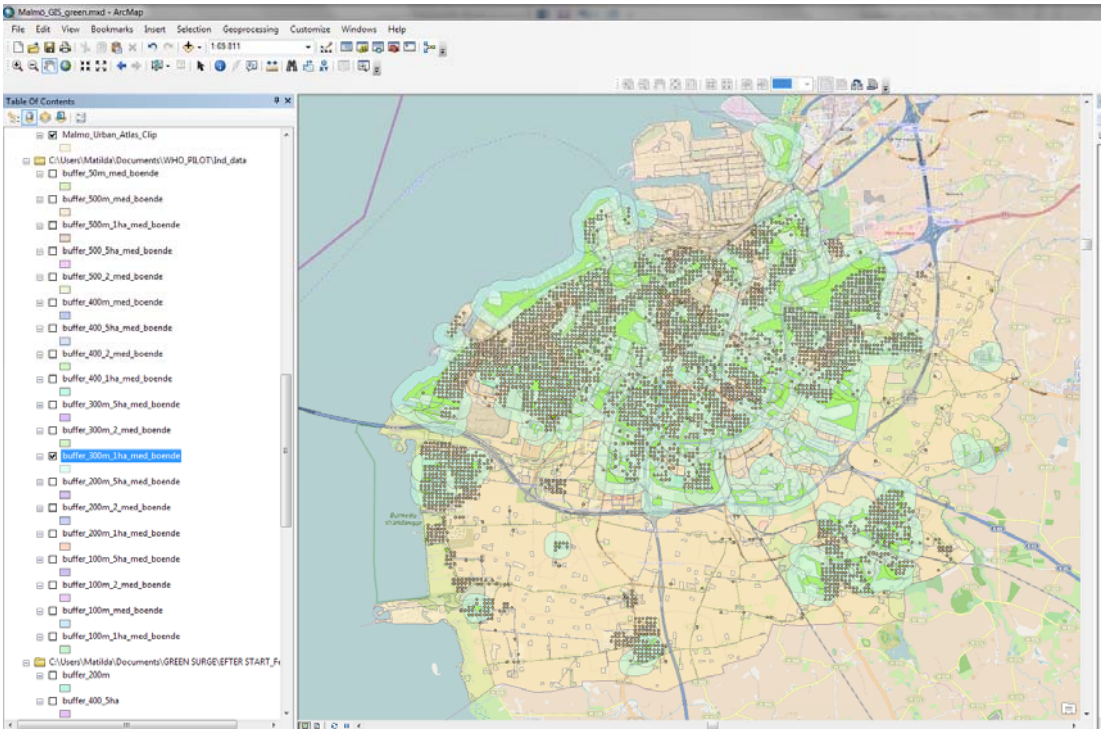


Fig. A.3.15.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

To change the display, you can move the layers up and down. They layer in the order they appear in the table of contents. You can also de-select some of the layers so they are not all displayed simultaneously.

Determining percent of population having access to green spaces

The next step is to determine what percentage of the population is within the 300 m buffer of green spaces with a minimum size of 1 ha (these are the criteria for the current analysis. The same procedure can be applied to any buffer distance and green space size.).

Make sure the previous selection has been cleared. Then go to *Selection* → *Select by location*. The selection method should say "*select features from*". If the previous selection has not been cleared, then you have the option to "*add to current selection*" or "*select from currently selected*", etc. The *target layer* should be the population data layer. The source layer is the 300 m buffer around green spaces of 1 ha or more (named e.g. *"green spaces 1 ha_300m buffer*). In the last step you decide the "*spatial selection method for target layer features"*. Select "*have their centroid in the source layer feature*" (Fig. A.3.16).

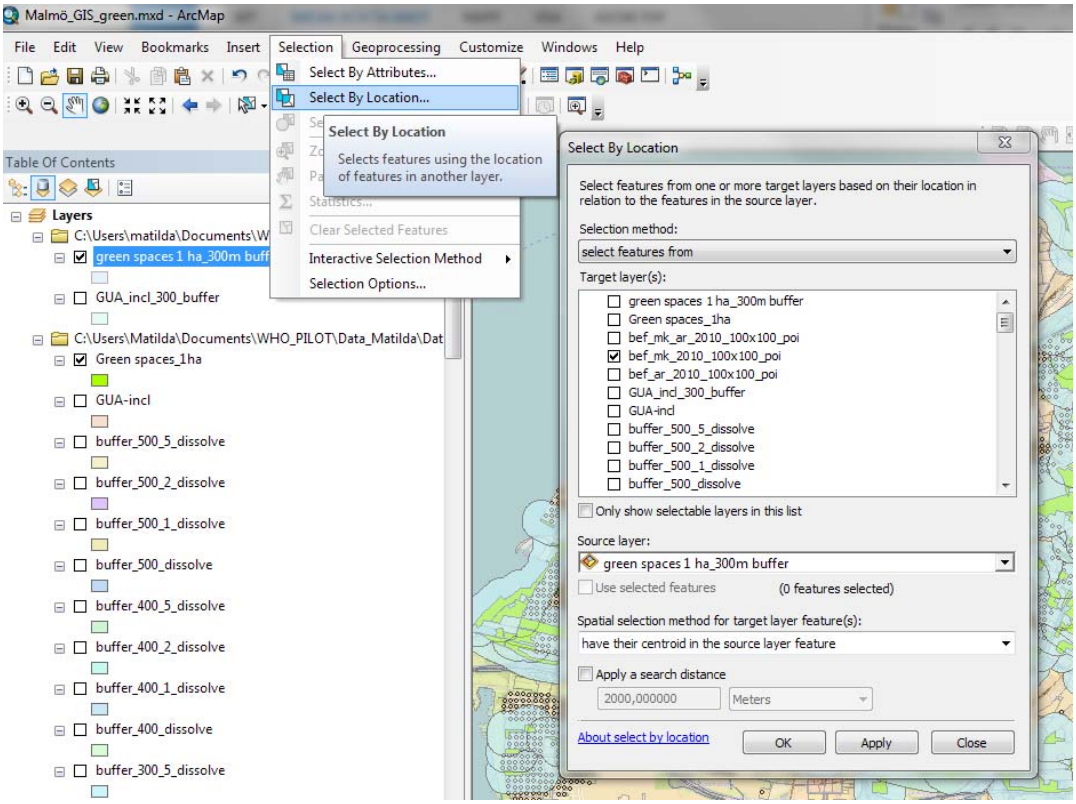


Fig. A.3.16.

After the selection has been made, you can either export it as a new layer (as previously described) or summarize the selection by right clicking on the Population data layer and opening the *attribute table* (Fig. *A.3.17*).

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

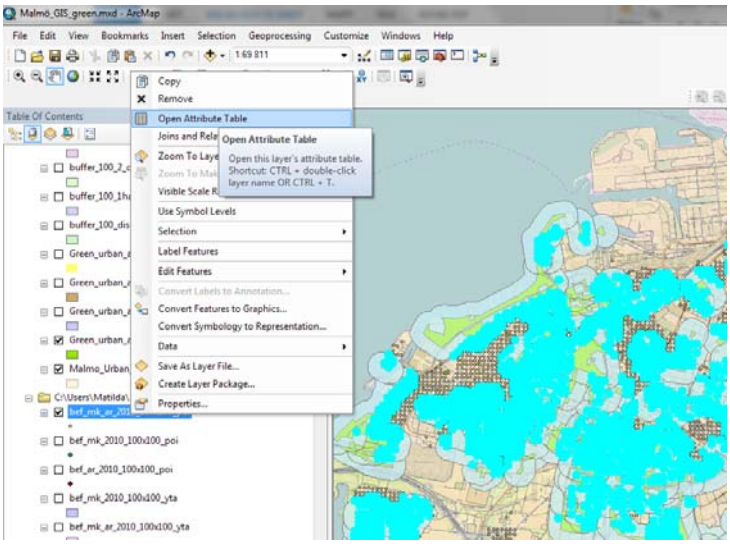
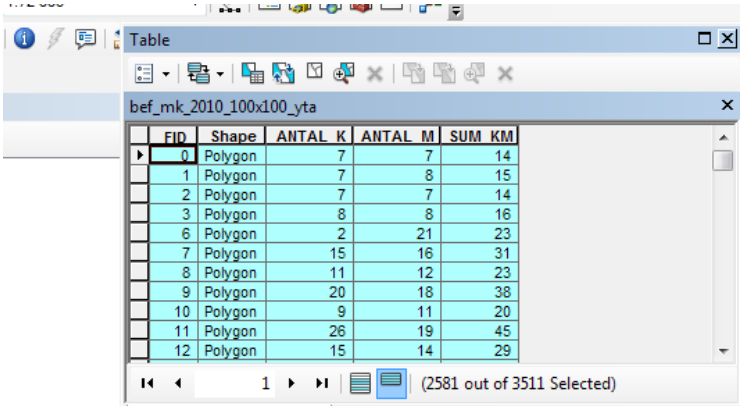


Fig. A.3.17.

Here you have the option of viewing just the selected features by clicking on "*show selected records*" at the bottom of the screen (Fig. *A.3.18*).



FID	Shape	ANTAL_K	ANTAL_M	SUM_KM
0	Polygon	7	7	14
1	Polygon	7	8	15
2	Polygon	7	7	14
3	Polygon	8	8	16
6	Polygon	2	21	23
7	Polygon	15	16	31
8	Polygon	11	12	23
9	Polygon	20	18	38
10	Polygon	9	11	20
11	Polygon	26	19	45
12	Polygon	15	14	29

Fig. A.3.18.

In the Malmö example, the data are divided by gender. Each cell is populated with the number of people indicated. The last column to the right is the summation of both genders (i.e. total population of the census tract). By right clicking on the title of the "*SUMMA*" column and going to *Statistics*, you will get the summary of the selection (Fig. A.3.19).

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

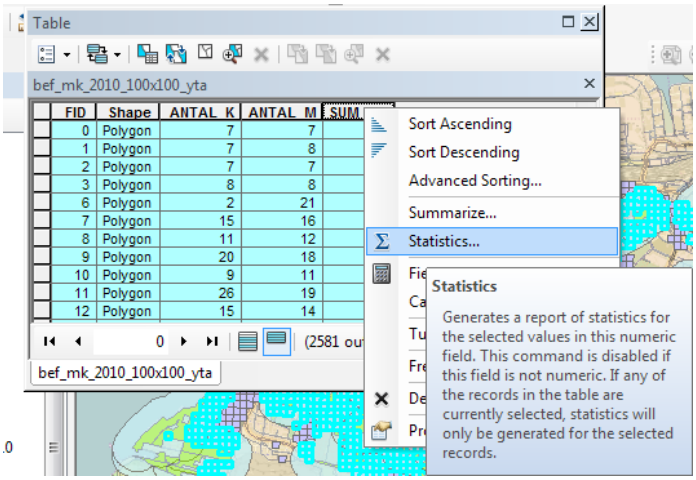


Fig. A.3.19.

The results will be demonstrated as a frequency distribution (Fig. *A.3.20*).

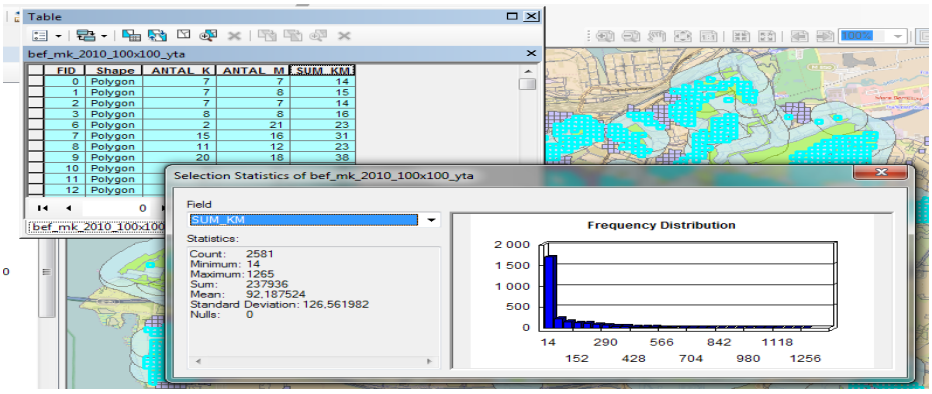


Fig. A.3.20.

The sum of 237, 936 indicates the number of people living within the 300 m buffer zone of green spaces with a minimum size of 1 ha. The percentage can be calculated by obtaining the total number of people living in Malmö. You can do this by clearing the selection (Fig. *A.3.21*), right clicking on the population layer and opening the *attribute table* again.

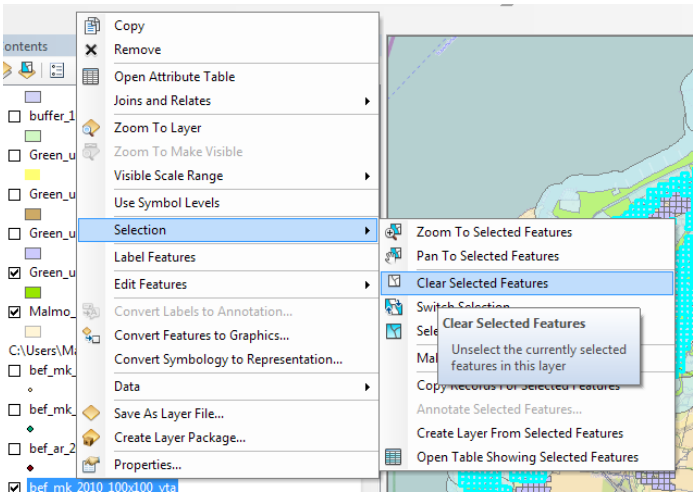


Fig. A.3.21

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Make sure that all records are displayed by making the proper selection in the bottom left corner of the screen. Right click on the "*SUMMA*" column of the attribute table again and select it. The result indicates that the total population of Malmo is 297 616 people.

The last step is to calculate the% of people living within the 300 m buffer around green spaces with a minimum size of 1 ha using the following formula:

$$\frac{\textit{population living within 300 m buffer (1 ha)}}{\textit{total population}} = \frac{237936}{297616} * 100 = 79.9\%$$

The urban green space indicator in Malmö for a linear distance of 300 m to the border of green spaces with an area of at least 1 ha is 79.9%.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

The WHO Regional Office for Europe

The World Health Organization (WHO) is a specialized agency of the United Nations created in 1948 with the primary responsibility for international health matters and public health. The WHO Regional Office for Europe is one of six regional offices throughout the world, each with its own programme geared to the particular health conditions of the countries it serves.

Member States

Albania
Andorra
Armenia
Austria
Azerbaijan
Belarus
Belgium
Bosnia and Herzegovina
Bulgaria
Croatia
Cyprus
Czech Republic
Denmark
Estonia
Finland
France
Georgia
Germany
Greece
Hungary
Iceland
Ireland
Israel
Italy
Kazakhstan
Kyrgyzstan
Latvia
Lithuania
Luxembourg
Malta
Monaco
Montenegro
Netherlands
Norway
Poland
Portugal
Republic of Moldova
Romania
Russian Federation
San Marino
Serbia
Slovakia
Slovenia
Spain
Sweden
Switzerland
Tajikistan
The former Yugoslav Republic of Macedonia
Turkey
Turkmenistan
Ukraine
United Kingdom
Uzbekistan

Original: English

This report summarizes the available evidence of beneficial effects of urban green spaces, such as improved mental health, reduced cardiovascular morbidity and mortality, obesity and risk of type 2 diabetes, and improved pregnancy outcomes.

Mechanisms leading to these health benefits include psychological relaxation and stress alleviation, increased physical activity, reduced exposure to air pollutants, noise and excess heat.

Characteristics of urban green spaces that are associated with specific mechanisms leading to health benefits, and measures or indicators of green space availability, accessibility and use that have been used in previous surveys are discussed from the perspective of their public health relevance and applicability for monitoring progress towards goals set in international commitments, such as the Parma Declaration in the WHO European Region and the global Sustainable Development Goals.

The report also presents a suggested indicator of accessibility of green spaces with examples of its application in three European cities and a detailed methodological tool kit for GIS analysis of land use and population data.

WHO/EURO:2016-3352-43111-60341

World Health Organization
Regional Office for Europe
UN City, Marmorvej 51 DK-2100 Copenhagen Ø, Denmark
Tel.: +45 45 33 70 00 | Fax: +45 45 33 70 01
Email: postmaster@euro.who.int
Website: www.euro.who.int

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég tel að fjölfarin hjólastígur eigi alls ekki heima þarna meðfram ströndinni sem er eitt fallegasta útivistarsvæði borgarinnar. Ég elska að hlaupa þarna meðfram strandlengjunni í kyrrðinni og væri sorglegt að sjá á eftir þessu frábæra svæði og náttúruperlu.

Höfundur: Þorgerður Ósk Jónsdóttir

Sent inn þann: 20.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Andmæli vegna tillögu um hjólreiðastíg á sunnanverðu Kársnesi – mál nr. 2025/1514
Ég, íbúi á Þinghólsbraut andmæli fyrirhugaðri lagningu aðal-hjólreiðastígs neðan við húsalóðir við Þinghólsbraut. Tillagan hefur veruleg og neikvæð grenndaráhrif sem ganga gegn markmiðum skipulagslaga um að tryggja íbúum heilnæmt, öruggt og vistvænt umhverfi.

Höfundur: Jónína Sigurðardóttir

Sent inn þann: 20.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem foreldri á Kársnesi er ég alfarið á móti því að samgöngu stofnhjólastígur sé lagður við ströndina, við förum þarna iðulega fjölskyldan og njótum náttúrunnar, fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi.

Höfundur: María Ósk Sverrisdóttir

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Strandlengja Kársness er rólegt útivistarsvæði við friðlýsta strandlengju Kársness. Sem íbúi við stíginn **mótmæli ég fyrirhuguðum stórframkvæmdum og tvöföldun malbikaðs stígs** á sunnanverðu nesinu. Vil ég hér helst nefna eftirfarandi:

1. **Hlutverk stígsins:**
Stofnstígur við ströndina myndi einkum þjóna því hlutverki að beina samgönguhjólaumferð frá nærsveitum um þessa náttúruvin en ekki gagnast íbúum svæðisins í þeim tilgangi. Ég tel að frekar ætti að beina hraðari samgönguhjólreiðum meðfram umferðargötum t.d. Kópavogsbraut, eða um opin göng við Kópavogsháls líkt og gert hefur verið í Garðabæ við Arnarnesshæð. Það myndi jafnframt gagnast þeim betur sem eru að fara til norðurs eða austurs.

Það ber að hafa í huga að þó það geti verið veðursælt við ströndina á góðum dögum þá er þar líka mjög misviðrasamt með sterkum vindi og miklum sjógangi.
Stígurinn er núna langmest notaður af gangandi einstaklingum. Hætta og óþægindi stafi af hraðri hjólaumferð hvort sem strik er á stígnum eða ekki og hafa bæjarstarfsmenn haft á orði að þar sem ekki sé hægt að fylgja eftir neinum hámarkshraða þyrfti að setja undirlag og sveigjur til að hægja á umferðinni sem eðli málsins væri þversögn á samgöngustíg. Ég tel að hjólaumferð á stígnum eigi að vera víkjandi og vélknúin ökutæki bönnuð.

2. **Umhverfið:**
Tvöföldun stígsins sem yrði um 7 metrar að breidd myndi hafa mikil neikvæð áhrif á íbúabyggð og náttúru við stíginn. Svæðið er þröngt á köflum og lítið rými til að breikka stíginn við friðaða fjöru. Hús sem voru byggð við ströndina fyrir yfir 50 árum á sjávarlóðum voru sum byggð mjög nálægt sjónum þó svo að stígur hafi síðar verið settur á landfyllingu fyrir sunnan þau og samtímis grjótgarður lagður við lóðirnar í samráði við bæinn til varnar fyrir ágangi sjávar. Húsin voru ekki hönnuð með það í huga að bein sýn yrði inn í þau úr suðri. Einnig er hætt við ljósmengun fyrir fólk og fugla því stígurinn þyrfti væntanlega að vera vel lýstur og það væri bæði hljóðmengun af umferð og efnamengun af vetrarþjónustu.

3. **Samráð:**
Samkvæmt skipulagslögum nr 123/2010 einkum greinum 1, 12 og 13 ber sveitarfélögum skylda til að tryggja að skipulag byggist á heildstæðu mati á áhrifum framkvæmda og að tekið sé tillit til hagsmuna þeirra sem fyrir áhrifum verða. Ég tel að þær álitsgerðir sem Kópavogsbær fékk hafi verið einsleitar með samgönguhjólreiðar í huga og tengingu við Borgarlínuna. Álitsgjafi verkfræðistofu sagði á fundi með íbúum 26.nóvember 2025 að hún gerði ráð fyrir að fleiri sjónarmið þyrfti að skoða sem ég óska eftir að verði gert. Það er í gildi samkomulag frá 1993 við íbúa aðlægt stígnum að ekki verði farið í frekari raskanir á svæðinu og það ber að virða.

Víðast hvar á höfuðborgarsvæðinu eru fjölfarnir göngu- og hjólastígar sem eru svipaðir að breidd þeim stíg sem núna er á Kársnesi, stígar þar sem hjólaumferð er leidd frá gangandi líkt og í Skerjafirði eða stígar frekar lagðir með göngum eins og við Arnarnesháls og það er sérkennilegt að þvinga fram breytingar við náttúruperlu Kópavogs í mikilli ósátt við íbúa í grenndinni.

Ég óska því eftir að horfið verði frá núverandi áformum og umbætur á stígnum verði innan marka sem eru eðlileg fyrir nærumhverfið, ég óska eftir samráði og ég lýsi yfir vilja til að vinna með bænum að farsælli lausn.

Ingibjörg Guðmundsdóttir

Höfundur: Ingibjörg Jóna Guðmundsdóttir

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem amma nýti ég Suðurströnd Kársness mikið með barnabörnunum mínum sem búa á Kársnesi til ýmisskonar útivistar og náttúruskoðunar.
Margföld aukning hjólaumferðar og líklega aukinn hraði mun draga úr öryggisupplifun og hafa neikvæð áhrif á kyrrð, dýralíf og náttúru upplifun , og skerða þau gæði sem svæðið hefur uppá að bjóða.
Sem náttúru unnandi finnst mér þessi hugmynd galin.
Róleg útivistarsvæði með tengingu við náttúru og dýralíf eru af skornum skammti.
Strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf ber að vernda til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er stoltur aðili að. Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skilað umsögn um tillöguna þar sem fram kemur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu.
Það væri á skjön við Heimsmarkmiðin að samþykkja slíka fórn þegar aðrar vistvænni útfærslur eru í boði fyrir samgönguhjólastíg.

Höfundur: Soffía Rut Hallgrímsdóttir

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Sem foreldri á Kársnesi er ég alfarið á móti því að samgöngu stofnhjólastígur sé lagður við ströndina, við förum þarna iðulega fjölskyldan og njótum náttúrunnar, fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi.

Höfundur: Sigrún Edda Halldórsdóttir

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem náttúruunnanda sem geng oft meðfram strandlengjunni finnst mér þessi hugmynd galin. Róleg útivistarsvæði með tengingu við náttúru og dýralíf eru af skornum skammti. Strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf ber að vernda til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er stoltur aðili að. Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skilað umsögn um tillöguna þar sem fram kemur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Það væri á skjön við Heimsmarkmiðin að samþykkja slíka fórn þegar aðrar vistvænni útfærslur eru í boði fyrir samgönguhjólastíg.

Höfundur: Anna Rún Atladóttir

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég er fylgjandi því að halda í notalegt rólegt útivistarsvæði með ströndinni. Borgarlínu-hrað- hjólabraut á ekki við þar, finnum annann farveg fyrir hana.

Gangandi börn og eldri borgarar i forgangi, takk.??
Létt hjólabraut fjölskyldna með lágum hámarkshraða er allt annað mál.
Ekki eyðileggja dásemdina við sjóinn.??

Höfundur: Lilja Kristjánsdóttir

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég er Kársnesbúi og nýt þess að ganga eftir strandlengjunni á Kópavogsströnd og fylgjast með stórkostlegu fuglalífi sem breytist eftir sjávarföllum og árstíðum. Eykur það enn á gleðina að fylgjast með gróðri s.s. gullkolli, rauðfífli, blóðbergi, smára og gullmöðru ásamt öðrum gróðri sem þessi strandlengja skartar. Það sem truflar ánægjuna er umferð rafskúta eða mótorhjóla og hraðskreiðra rafmagnshjóla (ég hef dottið þegar slík farartæki þeysa hjá) og verði áform Kópavogsbæjar að veruleika mun umferð aukast mikið og friðurinn úti, bæði fyrir menn og fugla auk þess sem fallegum gróðri verður fórnað.
Ég skora því á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna þessari útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins og varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Finna þess í stað samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Höfundur: Elísabet Waage

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Helgi Sigurðsson

Athugasemdir vegna vinnslu-tillagna um mögulegar breytingar á göngustíg (Kársnesstíg) fyrir neðan lóðir að Þinghólsbraut 53-73.

Ég undirritaður Helgi Sigurðsson hef búið í Kópavogi í yfir 65 ár, þar af yfir 50 ár við sjávarsíðuna á Kársnesinu, síðan 1968. Fyrst í foreldrahúsum að Þinghólsbraut 53, ennfremur eftir að við hjónin Ingunn Vilhjálmsdóttir og Helgi Sigurðsson eignuðumst sjávarlóð að Þinghólsbraut 59 árið 1979, sem þá var erfðafestuland með samningi frá 1950. Við reistum á lóð okkar glæsilegt hús árið 1989 og höfum búið þar síðan.

Árið 1993 var að frumkvæði Bæjaryfirvalda í Kópavogi hafin gerð Kársnes-veitu. Í fyrstu var gert ráð fyrir því að frárennslis-leiðslan yrði í fjörunni með dælustöð fyrir neðan Þinghólsbraut 53-55. Við áttum frumkvæði að því að óska eftir að leiðslan yrði flutt úr fjörunni og inn í bakkann á lóðum okkar, til þess að hylja leiðsluna, en einkum þó til að hlífa fjörunni og sem betur fer var það gert. Í framhaldi fór Sigurður Björnsson þá bæjarverkfræðingur fram á það við okkur og fleiri landeigendur að erfðafestu-samningum yrði breytt í lóðarleigusamninga, enda væri eðlileg krafa að Kópavogsbær ætti landið undir Kársnes-veitu, sem ella væri á landareign okkar.

Við og fleiri lóðareigendur gengum að því að erfðafestu-samningum yrði breitt í lóðarleigusamninga, eftir að Kópavogsbær samþykkti skilyrði frá okkar hálfu til að tryggja ásýnd og verndun fjörunnar til framtíðar, og verða rakin hér fyrir neðan. Fyrir hönd Kópavogsbæjar skrifuðu undir samninginn Sigurður Björnsson þá bæjarverkfræðingur og vottar voru hátt settir bæjarstarfsmenn, Gísli Norðdahl og Birgir H. Sigurðsson. Þetta samkomulag okkar var síðan tekið fyrir, samþykkt og staðfest á bæjarráðsfundi 27. Apríl 1993.

Í þessum samningnum okkar við Kópavogsbæ er hvergi fjallað um að göngustígurinn sé stofnbraut eða hjólastígur né heldur að hann sé bundinn slitlagi eða upplýstur.

Sérstök ákvæði í samningnum um fjöruna og gönguleiðina.
"Væntanleg gönguleið …skal lögð …eins lágt í landinu og unnt er …vegna sjávarfalla"
"Kópavogsbær mun láta gera göngubraut þessa líkt og þá stíga sem Reykjavíkurborg er að gera í Öskjuhlíð þ.e. Úr blöndu af sandi, leir og lítilsháttar mold, sem síðan er sáð í, þannig að fram komi gróinn harðbali"
"Göngubraut þessi, niður undan lóðunum, verður ekki lögð bundnu slitlagi án samþykkis leigutaka"
"Jafnframt lýsa bæjaryfirvöld því yfir að eftir gerð Kársnesveitu er lokið þá eru frekari framkvæmdum við strandlengjuna niður undan lóðunum að Þinghólsbraut 53-73 ekki fyrirhugaðar, og mun fjörunni á þessum svæði haldið ósnortinni um ókomna tíð"

Við undirrituð höfnum breytingum á göngustígnum á Kársnesinu og sérstaklega fyrir neðan lóðirnar að Þinghólsbraut 53-73 og ítrekum að þær tillögur sem nú liggja fyrir eru klárlega endurtekið brot á samningi sem við gerðum við Kópavogsbæ árið 1993. Stígurinn, eins og hann er í dag, er í raun brot á þeim samning, þrátt fyrir endurtekin mótmæli okkar bæði munnlega og skriflega.

Enn fremur eru, að okkar mati, fyrirhugaðar breytingar á göngustígnum ekki Kópavogsbæ sæmandi, þar sem Kársnesstígurinn er hluti af vernduðu útivistarsvæði fyrir almenning og mikilvægt að börn og aðstandendur þeirra séu þar í öruggu umhverfi.

Þinghólsbraut 59, 21.janúar 2026

- **Helgi Sigurðsson Ingunn Vilhjálmsdóttir**

Höfundur: Helgi Sigurðsson

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Höfundur: Linda Jónsdóttir

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.
Mér líst illa á tillöguna, aukið manngert yfirbragð mun hafa neikvæð áhrif á náttúru upplifunina og ásýnd strandlengjunnar. Aðskilnaðurinn milli gangandi og hjólandi er of lítill til þess að hægt sé að halda því fram að þessi framkvæmd sé til þess fallin að bæta öryggi á sama tíma og það er verið að spá margfaldri aukningu á umferð hjóla, léttbifhjóla og annarra smáfarartækja. Líklega verður hraðinn meiri enn áður þegar hjólin fá sér akrein. Það verður erfitt að koma í veg fyrir hraðakstur á stígnum, það er enginn hámarkshraði á hjólastíg en á blönduðum göngustígum ber hjólum að víkja fyrir gangandi skv. umferðarlögum. Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi.

Höfundur: Guðrún Agnarsdóttir

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég er náttúruunnandi og mótmæli eindregið tvöföldun stígsins og spjöllum á umhverfinu. Róleg útivistarsvæði með tengingu við náttúru eru af skornum skammti. Strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf ber að vernda til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er aðili að. Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skilað umsögn um tillöguna þar sem fram kemur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og heilsueflingar. Ef lagður er aðskilinn hjólastígur sýnir reynslan að það eykur hraða því það verður erfitt að framfylgja hraðatakmörkunum. Stofnstígur á ekki heima þarna.

Höfundur: Þorbjörg Kolbrún Kjartansdóttir

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég andmæli fyrirhuguðum framkvæmdum/breytingum á útivistarstíg, Kársnesstíg, fyrir neðan Sunnubraut og tel þetta vera skipulagsslys ef af verður. Mér finnst að eingöngu sé litið til reiðhjólafólks og skoðanir allra sem nota þennan útivistarstíg til heilsubótar og útiveru skipti engu máli. Ég hef ekkert á móti hjólreiðum en að sterkustu rökin fyrir þessum breytingum sé að þetta sé eina leiðin fyrir hjólafólk - allar aðrað leiðir svo erfiðar. þetta er með öllu óskiljanlegt, og maður spyr sig hvernig getur fólk sem býr td í efri byggðum Kópavogs notað hjól því það kæmist þá aldrei heim þar sem það er uppí móti. Það þarf að skoða hjólastígakerfið heilstætt og fyrst og fremst sem góða samgöngubót fyrir fólkið á Kársnesinu sem tenging heimila og skóla/sundlaug/söfn. Fórnum ekki einstakri útivistarperlu því það hljóta að vera aðrar lausnir til.

Höfundur: Fríða Garðarsdóttir

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sjá meðfylgjandi athugasemdir LEX, dags. 21. janúar 2026 auk fylgiskjals, sem er erindi LEX til skipulags- og umhverfisráðs, dags. 31. október 2025.

Höfundur: Óskar Sigurðsson

Sent inn þann: 21.01.2026

Viðhengi:

61.1.2026 01 21 - Viðbótarathugasemdir LEX.pdf

61.2.2025 10 31 - Bréf til Kópavogsbæjar.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

LEX
LÖGMANNSSTOFA

Skipulags- og umhverfisráð Kópavogsbæjar
Digranesvegi 1
200 Kópavogi

Reykjavík, 21. janúar 2026

Efni: Fyrirhuguð skipulagsgerð og framkvæmdir vegna hjólastígs á Kársnesi – Viðbótarathugasemdir lóðarhafa að Sunnubraut 41

Vísað er til erindis undirritaðs f.h. Berglindar Aðalsteinsdóttur, kt. 210980-3509, og Arnars Þórs Emilssonar, kt. 110679-2119, lóðarhafa að Sunnubraut 41, til skipulags- og umhverfisráðs dags. 31. október 2025. Í erindinu var athugasemdum umbj. minna komið á framfæri að því er varðar áform sveitarfélagsins um uppbyggingu stofnstígs fyrir hjólandi umferð á vestanverðu Kársnesi með tilheyrandi skerðingu á eignarréttindum umbj. minna. Erindi mínu hefur enn ekki verið svarað efnislega af hálfu sveitarfélagsins. Umbj. mínir árétta þær athugasemdir og er erindið fylgiskjal með bréfi þessu.

Umbj. mínir, auk undirritaðs, sátu fund með fulltrúum sveitarfélagsins þann 6. janúar sl. Umbj. mínir fengu send drög að fundargerð í kjölfar fundar og komu á framfæri athugasemdum við fundargerðina með tölvupósti dags. 14. janúar sl. Fundurinn var hljóðritaður með samþykki sveitarfélagsins.

Til viðbótar fyrri athugasemdum vilja umbj. mínir koma því á framfæri að af upplýsingum sem fram komu á fyrrnefndum fundi gengur fyrirliggjandi tillaga mun lengra en nauðsyn ber til í átt að því markmiði sveitarfélagsins að koma upp stofnstíg fyrir hjólreiðar milli Fossvogsbrúar og Kópavogsbotns. Ljóst er að tillagan gengur lengst af öðrum valkostum, sem sveitarfélagið hefur haft til skoðunar, að því er varðar skerðingu á eignarréttindum aðliggjandi lóða. Er það þvert á það sem fram kom á fundinum af hálfu fulltrúa sveitarfélagsins að áhersla hafi verið lögð á að halda raski aðliggjandi lóðarhafa í lágmarki. Árétta umbj. mínir að þeir telja lóðina að Sunnubraut 41 ná að grjóthleðslugarði og falli öll undir gildandi lóðarleigusamning. Framkvæmdir á grundvelli tillögunnar hefði verulega neikvæð áhrif á eignarréttindi umbj. minna. Rífa þyrfti upp mannvirki sem reist hafa verið athugasemdalaust á lóðinni auk þess sem garður fasteignarinnar myndi nánast verða að engu með tilheyrandi áhrifum á verðmæti fasteignarinnar. Telja umbj. mínir jafnframt að tillagan myndi raska varðveislugildi húsanna að Sunnubraut samkvæmt hverfisvernd. Í þessu sambandi vísast einnig til þess að hönnun núverandi tillögu gerir ráð fyrir hraða allt að 25-30 km/klst en af fram komnum upplýsingum er ekki ætlunin að hafa slíkan umferðarhraða á svæðinu. Komið hefur fram að pláss sé það lítið á svæðinu að ekki sé unnt að aðgreina göngu- og hjólastíg með grasi eða gróðri. Telja umbj. mínir að slíkur hraði án aðskilnaðar milli gangandi og hjólandi auki verulega slysahættu á svæðinu og raski útivistargildi þess. Óbreytt tillaga fer því gegn markmiði bæjarins um að halda niðri hraða hjólandi umferðar á svæðinu.

Að mati umbj. minna eru ekki komin fram rök um að nauðsynlegt sé að fara þá leið sem lagt er til og er valkostagreining sveitarfélagsins ófullgerð. Þvert á móti liggja fyrir aðrir valkostir sem eru til þess fallnir að ná markmiðum sveitarfélagsins og hafa ekki í för með sér framangreinda skerðingu á stjórnarskrárvörðum eignarréttindum.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Fyrirliggjandi tillaga gerir jafnframt ráð fyrir að um heildarframkvæmd sé að ræða frá Urðarbraut í austri að Bakkabraut í vestri. Umbj. mínir vekja athygli á samningum sveitarfélagsins við lóðarhafa við Þinghólsbraut frá apríl 1993 sem gerðir voru í tilefni af lagningu Kársnesræsis. Í samningum þessum kemur fram að eftir að framkvæmdum er lokið við umrætt ræsi séu engar frekari framkvæmdir fyrirhugaðar við strandlengjuna niður undan lóðunum að Þinghólsbraut 53-73 og mun fjörunni á þessu svæði haldið ósnortinni um ókomna tíð. Umbj. mínir vita ekki betur en að þessir samningar séu enn í fullu gildi. Ekki fæst séð hvernig fyrrnefnd heildarframkvæmd geti fengið framgang sunnan lóðanna að Þinghólsbraut gegn þessum samningum. Er því alls óljóst hvort forsendur fyrirliggjandi tillögu um legu hjólastígs standist gerða samninga af hálfu sveitarfélagsins.

Að síðustu myndi fyrirliggjandi tillaga leiða til þess að nýtingarhlutfall lóðar umbj. minna yrði langt umfram heimildir aðalskipulags. Lóðin er nú þegar með allra minnstu einbýlishúsalóðum á Kársnesi og með hærra nýtingarhlutfalli en nærliggjandi lóðir. Myndi lóðin minnka enn frekar yrði tillagan að veruleika. Tillaga sveitarfélagsins myndi því gera það að verkum að lóð umbj. minna bryti í bága við gildandi skipulagsáætlanir.

Með vísan til alls framangreinds fara umbj. mínir fram á það að sveitarfélagið falli frá fram kominni tillögu um staðsetningu hjólastígs á sunnanverðu Kársnesi. Jafnframt taki sveitarfélagið aðra valkosti til ítarlegri skoðunar sem samræmist betur markmiðum sveitarfélagsins og eignarréttindum lóðarhafa á svæðinu.

Umbj. mínir áskilja sér allan rétt til að koma að frekari sjónarmiðum, málsástæðum og gögnum við meðferð málsins hjá Kópavogsbæ.

Virðingarfyllst,
LEX Lögmannsstofa

Óskar Sigurðsson hrl.

Hjálagt:

Erindi LEX lögmannsstofu til skipulags- og umhverfisráðs, dags. 31. október 2025.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

LEX
LÖGMANNSSTOFA

Skipulags- og umhverfisráð Kópavogsbæjar
b.t. Hjördísar Ýrar Johnson formanns
Digranesvegi 1
200 Kópavogi

Reykjavík, 31. október 2025

Efni: Fyrirhuguð skipulagsgerð og framkvæmdir vegna hjólastígs á Kársnesi

Til LEX hafa leitað Berglind Aðalsteinsdóttir, kt. 210980-3509, og Arnar Þór Emilsson, kt. 110679-2119, þinglýstir eigendur fasteignarinnar að Sunnubraut 41, Kópavogsbæ og falið undirrituðum lögmanni að gæta hagsmuna þeirra gagnvart Kópavogsbæ vegna skipulagsmála á Kársnesi sem varða hugmyndir að hugsanlegri lagningu hjólastígs á sunnanverðu nesinu.

Tilefni þessa er að umbj. mínir hafa fengið af því fregnir að leggja eigi fram tillögu að breytingu á deiliskipulagi svæðisins vegna umrædds hjólastígs fyrir skipulags- og umhverfisráð. Umbj. mínir eru alfarið mótfallin tillögu um að samgöngustígur fyrir hjólreiðar verði tengdur útivistarstígnum enda hefði slíkt í för með sér umtalsverða skerðingu á stjórnarskrárvörðum eignarréttindum umbj. minna. Sem tilefni þessa erindis er vísað til þess að íbúi fékk í tölvupósti, dags. 20. júní 2025, svar Kópavogsbæjar við fyrirspurn sinni um stíginn. Þar kom fram að breyta þurfi deiliskipulagi og einnig að taka til baka land sem lóðarhafar hafi eignað sér með stækkun á görðum út fyrir lóðamörk.

Jafnframt vekja umbj. mínir athygli á því að um er að ræða svæði þar sem íbúar í nærumhverfi hafa sóst eftir náND við svæði á náttúruminjaskrá til að upplifa friðsæld og sálfræðilega endurheimt. Aukinn ferðahraði hjólreiðafólks um svæðið myndi hafa neikvæð áhrif á þá einstöku upplifun.

Lóð umbj. minna var úthlutað árið 1963 og liggur fyrir lóðarleigusamningur frá desember sama ár. Er þar m.a. að finna uppdrátt af lóðinni að Sunnubraut 41 og er þar einnig lína sem sýnir fjöru enda var um sjávarlóð að ræða. Allt frá þessum tíma hafa eigendur Sunnubrautar 41 haft athugasemdalaus afnot að landi fram að sjó en oft gekk sjór langt upp á lóðir við ströndina á þessum tíma með tilheyrandi hættu og tjóni. Á árunum 1967 til 1969 var byggður grjótvarnargarður milli lóðarinnar og sjávar til að verjast þeim ágangi. Seinna var gerð landfylling sunnan við varnargarðinn og göngustígur gerður á henni auk frekari grjótvarna móts við sjó til að verja stíginn.

Allt frá þessum tíma hefur Kópavogsbær fest í sessi lóðarmörk með þeim hætti að lóðin að Sunnubraut liggur að grjótvarnargarði. Má þar vísa til þeirra framkvæmda sem fólust í fyrrgreindri landfyllingu þannig að lóðirnar héldu sér. Samkvæmt umbj. mínum var jafnframt gert samkomulag við íbúa á svæðinu um að áframhaldandi aðgengi að sjó yrði tryggt fyrir lóðirnar, s.s. í tengslum við bátaskýli. Auk þess hafi Kópavogsbær sinnt lagfæringum á lóðamörkum og grjóthleðslum eftir þörfum í tengslum við ofangreindar framkvæmdir. Aldrei á meira en hálfri öld hafa komið fram kröfur frá Kópavogsbæ um eignaréttarlegt tilkall til lóðanna þrátt fyrir afnot umbj. minna af þeim, sem og annarra íbúa á svæðinu.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Nýr lóðarleigusamningur var gerður um lóðina árið 2017. Umbj. mínir eru reyndar ekki sáttir við hvernig staðið var að þeirri samningsgerð enda voru þeim nánast settir afarkostir við undirritun samningsins. Í 16. gr. samningsins er þó framangreint staðfest. Þar segir m.a. að lóðarhafa séu heimiluð á hans ábyrgð afnot þess lands sem lóðarhafi *hafi helgað sér*. Felst í ákvæðinu viðurkenning á því að umbj. mínir njóti eignarréttarlegs tilkalls til lóðarinnar allt að sjávarmörkum. Hefur svæði þetta því orðið með formlegum hætti hluti af lóðarleigu-samningnum og verða eignarréttindi umbj. minna ekki skert án þess að fullar bætur komi fyrir, sbr. 1. mgr. 72. gr. stjórnarskrár.

Hyggist Kópavogsbær raska framangreindum eignarréttindum umbj. minna, s.s. með því að taka til sín hluta af lóð þeirra, er á það bent að sveitarfélaginu ber að hefja sérstakt og lögformlegt ferli í því skyni enda eru umbj. mínir, sem og nágrannar þeirra, búnir að setja upp ýmsa aðstöðu þar og mannvirki. Engar athugasemdir hafa verði gerðar við þá aðstöðu af hálfu sveitarfélagsins. Þessu til viðbótar þurfa hugsanlegar ráðstafanir að byggjast á viðeigandi skipulagsferli og ráðast þyrfti í fullnægjandi kynningar á framkvæmdaráformum og leggja þyrfti fullnægjandi mat á þá hagsmuni sem í húfi eru sem og valkosti. Vekja umbj. mínir einnig athygli á því að gæta þarf að réttum viðbrögðum með tilliti til sjóvarna. Í málsmeðferð verður að gæta að meginreglum stjórnsýsluréttar, s.s. rannsóknarreglu, meðalhófsreglu og meginreglu um andmælarétt. Sveitarfélagið þyrfti jafnframt að sýna fram á nauðsyn mögulegrar skerðingar á eignarréttindum sem og sýna fram á nauðsyn þess að taka til sín hluta af lóðum á svæðinu fyrir samgöngustíg sem og gæta meðalshófs við skerðingu eignarréttinda lóðarhafa. Auk þess ber sveitarfélaginu að hefja samtal við alla þá eigendur á svæðinu sem eiga lóðarréttindi sem kunna að raskast við þessi skipulags- og framkvæmdaráform. Gæta þarf samræmis í þeim viðræðum svo ekki verði brotið gegn jafnræðisreglu. Einnig þarf að liggja fyrir á hvaða forsendum, lagagrundvelli eða skipulagsheimildum slíkt geti komið til.

Með vísan til alls framangreinds andmæla umbj. mínir hugsanlegum skipulagsáformum sem virðast vera í undirbúningi vegna hjólastígs framhjá lóð umbj. minna. Þá áskilja umbj. mínir sér rétt til að gera bótakröfur ef fyrirætlanir sveitarfélagsins verða að veruleika. Er óskað eftir því að erindi þetta verði tekið fyrir innan umhverfis- og skipulagsráðs og fært þar til bókar. Jafnframt óskast eftir því að sveitarfélagið upplýsi undirritaðan um framgang málsins.

Undirritaður veitir allar frekari upplýsingar verði þess óskað.

Virðingarfyllst,
LEX Lögmannsstofa

Óskar Sigurðsson hrl.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem eldri borgari sækist ég eftir að ganga meðfram friðsælli strandlengjunni til að njóta náttúru og kyrrðar. Ég myndi kjósa fleiri áningarstaði, s.s. huggulega bekki. Margföld aukning hjólaumferðar mun hafa neikvæð áhrif á kyrrð, dýralíf, náttúru upplifun og skerða öryggistilfinningu. Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi.

Höfundur: Jónas H Marteinsson

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhljólaleið höfuðborgarsvæðisins. Kópavogsbær verður að varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir all sem vilja njóta útivistar og náttúru. Sem eldri borgari geng ég meðfram friðsælli strandlengjunni til að njóta náttúru og kyrrðar í hverri viku. Margföld aukning hjólaumferðar mun hafa neikvæð áhrif á kyrrð, dýralíf, náttúru upplifun og skerða öryggistilfinningu mjög mikið. Það má finna sambönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið. Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi.

Höfundur: Anna Þórdís Bjarnadóttir

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er athugsemd við fyrirhugaða legu Kársnesstígs.

Höfundur: Helgi Ólafsson

Sent inn þann: 21.01.2026

Viðhengi:

64.1.Umsögn Helgi Olafsson.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Athugasemd vegna máls nr. 2025/1514

Sem íbúi á Kársnesi geri ég athugasemdir við lagningu stofnstígs meðfram suðurströnd Kársness.

1. Friðsælt útivistarsvæði og friðlýst stönd

Ströndin með fram fyrirhuguðum stofnstíg er friðlýst og í friðlýsingargögnum er sérstaklega vísað til þess að svæðið hafi alþjóðlegt verndargildi vegna farfuglategunda. Leirur skipta í þessu samhengi lykilmáli, enda eru þær viðkvæmar fyrir jarðraski, þjöppun og breytingum á vatnafræði. Rask á slíku svæði getur haft óafturkræf áhrif á smádýralíf í seti, sem er grundvöllur fæðunáms vaðfugla. Af þeim sökum er almennt gerð rík krafa um varfærni gagnvart nýjum mannvirkjum og aukinni umferð á friðlýstum fjörusvæðum. Svæðið er þröngt þannig að það er erfitt að sjá fyrir sér að framkvæmdir á þessu svæði munu ekki hafa áhrif á fjöruna. Vert er að benda á að markmiðið með friðlýsinginn er m.a. að vernda útivistar- og fræðslugildi svæðisins.

Svæðið meðfram suðurströndinni er eitt af fáum náttúrulegurm útivistarsvæðum á Kársnesi og mikið notað af íbúum Kársnes og annara til að komast í snertingu við friðsæla náttúru innan borgarmarkanna. Mikilvægi þess fyrir andlega heilsu er alltaf að koma betur og betur í ljós. Í fyrirliggjandi gögnum frá Kópavogsbæ varðandi deiliskipulagið er ekki séð að itið til þess hvernig svæðið er nýtt í dag. Valkostagreining sneiðir hjá öllum þær miklu breytingar sem þessi röskun mun á svæðinu

Breikkun stígsins og uppfærsla í stofnleið fyrir hjólandi mun óhjákvæmilega hafa áhrif á upplifun á svæðinu með breyttri ásýnd, aukinni umferð mismunandi farartækja sem leyfð eru á stofnstígum.

2. Hraði, falskt öryggi og óraunhæfar áætlanir um notagildi

Hönnunarforsendur fyrir stofnstíginn skv. fyrirliggjandi gögnum eru að leyfilegur hraði verði 25 km/klst. Til samanburðar þá er hámarkshraði á Kópavogsbraut sem er ein mesta umferðargatan á Kársnesi 30 km/klst. Áform um að halda niðri hraða eru óraunhæfar og tillögur til ekki til þess fallnar að auka öryggi vegfarenda, hvorki hjólreiðafólks né gangandi vegfarenda. Samkvæmt hönnunarleiðbeinginum Vegagerðarinnar á ekki að vera þörf á því að draga úr hraða á sérstökum hjólastígum, enda slíkir stígar hannaðir fyrir samgöngur en ekki útivist. Það er því ljóst að hjólastígur ætlaður fyrir samgöngur á ekki heimavið hliðina á útivistarstíg. Fyrirliggjandi tillaga er villandi bæði fyrir hjólreiðamenn sem telja sig vera að fá góða samgöngubót, og eins gangandi vegfarendur sem telja sig fá aukið öryggi. Tillagan gefur óraunhæfa mynd af notagildi stígsins fyrir alla aðila.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

3. Villandi framsetning við mat á valkostum

Framsetning skipulagsgagna eru að mestu byggð á sjónarhorni hjólandi umferðar, hvergi er að finna mat á notkun svæðisins í dag og hvernig notagildið muni skerðast. Í valkostagreiningu er borin saman sérhannaður stígur á móti öðrum kostum í óbreyttri mynd. Ef að það á að skoða aðra valkosti fyrir alvöru þá þarf að huga að því hvernig er hægt að leysa áskoranir við alla valkosti, ekki bara einn. Eðlilegt væri að líta til borga í Evrópu sem bjóða upp á góðar samgönguæðar fyrir hjólreiðar, og hafa fundið leiðir til þess að setja hjólasítga meðfram umferðargötum.

Við mat á valkostum ætti að auki að vera markmið að finna lausn sem nýtist bæði íbúum Kársness fyrir sjálfbærar samgöngur í daglegu amstri sem og umferð sem fer í gegnum sveitarfélagið. Núverandi tillaga einblínir á notagildi fyrir íbúa utan hverfisins sem fara um Kársnes á leið til Reykjavíkur.

4. Villandi framsetning á stuðningi við Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna

Talað er um að með stofnstíg sé verið að styðja við heimsmarkmiðin með því að stuðla að umhverfisvænum samgöngum, en ekki er minnst á að á sama tíma þá er verið að skerða aðgengi fólks að náttúru við friðaða strandlengju og fórna grænum svæðum. Að sama skapi er ekki er tekið tillit til samfélagslegra þátta. Þessi framkvæmd fer gegn grundvallarmarkmiði sjálfbærar þróunar um réttlát umskipti, þ.e. að ein breyta sem styður við sjálfbærni á ekki á sama tíma að eyðileggja það sem er fyrir og styður þá þegar við sjálfbæra þróun.

5. Tenging við Fossvogsbrú ekki skýr

Tillagan sýnir aðeins hönnun á stígnum út að Bakkabraut 2. Þar sem að meginforsenda fyrir framkvæmdinni er tenging við Fossvogsbrú er eðlileg krafa að hönnun stígsins út að Fossvogsbrú liggi fyrir.

6. Aðalskipulag

Eins er vert að vekja athygli á að í aðalskipulagi Kópavogs er þetta svæði skilgreint sem grænt útivistarsvæði.

Með vísan til alls framangreinds er það niðurstaða undirritaðs að verulegir ágallar séu á tillögunni að deiliskipulagi Kársnesstígs á sunnanverðu Kársnesi, verulega vanti upp á mat á notkun svæðisins og að rökstuðningi sé ábótavant. Ég tel að tillagan eins og hún er kynnt feli í sér verulega áhættu fyrir gæði, notkun og upplifun svæðisins til framtíðar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Því er farið fram á að:

1. Forsendur skipulagsins verði endurskoðaðar í heild, með greiningu á núverandi notkun og sálfélagslegum áhrifum.
2. Stofnleið hjólreiða verði færð af strandlengjunni og leidd um hentugri götur innan Kársness.
3. Suðurströnd Kársness verði áfram mótuð sem útivistar- og dvalarsvæði þar sem ró, öryggi og aðgengi eru í forgangi.

Helgi Ólafsson

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem náttúruunnanda sem geng oft meðfram strandlengjunni finnst mér þessi hugmynd galin. Róleg útivistarsvæði með tengingu við náttúru og dýralíf eru af skornum skammti. Strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf ber að vernda til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er stoltur aðili að. Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skilað umsögn um tillöguna þar sem fram kemur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Það væri á skjön við Heimsmarkmiðin að samþykkja slíka fórn þegar aðrar vistvænni útfærslur eru í boði fyrir samgönguhjólastíg.

Höfundur: Guðbjörg Benjamínsdóttir

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Stofnhjólastígur í útivistarsvæði – grundvallarbreyting á hlutverki svæðisins
Kópavogsbær kynnir hér tillögu að stofnhjólastíg sem á að liggja í gegnum útivistarsvæði og friðland. Slík staðsetning stígs felur í sér grundvallarbreytingu á eðli og notkun svæðisins.
Eðli stofnhjólastíga og óhjákvæmilegar afleiðingar fyrir hraða og notkun
Stofnhjólastígur er í eðli sínu hraðvirk samgönguleið, sambærileg stofnbraut fyrir bílaumferð, sem ætlað er að flytja mikla umferð milli byggða á sem greiðastan hátt. Á slíkum stígum gera hjólandi ráð fyrir breiðum stíg og miklum ferðahraða. Almennt er miðað við að þar fari rafmagnshjól, létt bifhjól og hjól sem auðveldlega ná 40 km hraða, og slík hraðageta mótar óhjákvæmilega eðli og hönnun stofnleiða hjólreiða.
Ósamræmi milli hraðvirkrar samgönguleiðar og kyrrláts útivistarsvæðis við friðlýsta fjöru
Af þessum sökum er ekki raunhæft að samræma hraðvirka stofnleið hjólreiða og kyrrlátt útivistarsvæði. Reynsla sýnir að þar sem slíkir stígar liggja í návígi við gangandi vegfarendur skapast togstreita, óöryggi og skerðing á upplifun beggja hópa.
Í þeirri tillögu sem hér er lögð fram er ekki tryggður nauðsynlegur aðskilnaður gangandi og hjólandi; þess í stað er mjög hraðri hjólaumferð beint inn á svæði sem ætlað er til útivistar, náttúruupplifunar og hægferðar. Hætta er á að erfitt reynist að draga úr hraða hjólandi við slíkar aðstæður, enda væri það í andstöðu við eðli og hlutverk stofnhjólastíga sem hraðvirkra samgönguleiða.
Á stofnhjólastíg má gera ráð fyrir umferð hjóla, rafmagnshjóla auk léttbifhjóla í flokki 1 og flokki 2, en léttbifhjól eru vélknúin ökutæki á tveimur, þremur eða fjórum hjólum, bæði raf- og bensíndrifin. Létt bifhjól hafa hámarksafl, mest 50 cc bensínvél eða 4 kW rafmagnsmótor, og skiptast í tvo flokka, eftir hönnunarhraða hjóls.
Létt bifhjól í flokki I - hafa hönnunarhraða allt að 25 km/klst.
Létt bifhjól í flokki II - hafa hönnunarhraða allt að 45 km/klst.
Mengun fyrir lífríkið, salt, sandur, hljóðmengun og ljósmengun
Hvernig sér Kópavogsbær fyrir sér að halda hraða niðri á stígnum ef hönnun með hraðatakmörkunum dugir ekki til?
Verður umferðareftirlit til framtíðar?
Hvernig sér Kópavogsbær fyrir sér að draga úr hljóðmengun sem fylgir umferð léttbifhjóla sem gefa frá sér hávaða?
Hvernig sér Kópavogsbær fyrir sér að hægt sé að koma í veg fyrir að selta og sandur nú í margföldu magni berist ofan í fjöruna með tilheyrandi áhrifum á viðkvæmt lífríki fjörunnar?
Ósamræmi við landnotkun samkvæmt aðalskipulagi Kópavogs
Svæðið sem um ræðir er skilgreint sem grænt útivistarsvæði í aðalskipulagi Kópavogs. Með lagningu stofnhjólastígs um svæðið er vegið að þessum skipulagsforsendum og dregið úr þeim gæðum sem svæðið á að veita íbúum, bæði hvað varðar frið, öryggi og náttúruvernd. Slík nálgun samræmist illa yfirlýstum markmiðum um sjálfbærni, þar sem vernd útivistarsvæða og lífsgæði íbúa eru lykilþættir.
Samgöngulausn sem þjónar hlutverki sínu án röskunar á friðlýstu svæði
Fyrir liggur að raunhæfur valkostur er að leggja stofnleið hjólreiða um Kópavogsbraut innan byggðar á Kársnesi, þar sem umferð hjólandi er beint inn á stíg í samspili við rólega bílaumferð. Á Kópavogsbraut eru aðstæður þess eðlis að unnt er að beita nútímalegum hönnunarviðmiðum sem tryggja greiða og örugga leið, án návígis við grjóthleðslur og steypta stoðveggi.
Á Kópavogsbraut er jafnframt hægt að leggja áherslu á skýra rýmisaðgreiningu hjólandi, umhverfishönnun sem stuðlar að lágum hraða ökutækja, forgang hjólandi á gatnamótum, greiða sjónlínu og fyrirsjáanlegt umferðarmynstur.
Með því að færa legu stigsins á Kópavogsbraut fengist örugg og skilvirk tenging við skóla, þjónustu og almenningssamgöngur, jafnframt því sem tryggð væri nauðsynleg aðkoma viðbragðsaðila ef slys verða. Um leið yrði til raunverulegur samgöngustofnhjólastígur sem þjónar hlutverki sínu án þess að ganga á friðlýsta fjöru og útivistarsvæði Kópavogsbúa.
Í ljósi ofangreindra atriða lýsi ég mig andvíga þessari tillögu.

Höfundur: Elísabet Ásta Guðjónsdóttir

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu. Nýr vegur frá nýju brúnni ætti að fylgja kópavogsbraut að enda og sameinast þar hjólreiðastíg sem liggur meðfram kópavogstúni í átt að Garðabæ. Róleg útivistarsvæði með tengingu við náttúru og dýralíf eru af skornum skammti. Strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf ber að vernda til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er stoltur aðili að. Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skilað umsögn um tillöguna þar sem fram kemur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Það væri á skjön við Heimsmarkmiðin að samþykkja slíka fórn þegar aðrar vistvænni útfærslur eru í boði fyrir samgönguhjólastíg.

Höfundur: Skjöldur Kristjánsson Anderiman

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi.

Sem hlaupari fer ég um Kársnesið því það er svo endurnærandi að skokka meðfram strandlengjunni, sérstaklega meðfram Suðurströndinni sem er að mínu mati eitt fallegasta og kyrrlátasta útivistarsvæði borgarinnar í tengslum við einstakt lífríki í fjörunnar. Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi.

Sem manneskja myndi ég kjósa að strandlengjan væri svona “slow living” svæði þar sem enginn þarf að stressa sig á neinu, hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi.

Sem hjólari myndi ég frekar velja Kópavogsbraut frekar enn strandlengjuna á hraðferð til og frá vinnu því hún er svo bein og greið og býður upp á meira flæði. Ég myndi vilja sjá Kópavogsbæ búa til góðan aðskilinn hjólastíg á Kópavogsbraut en mér finnst ekki rétt að hafa stofnhjólaleið í gegnum vinsælt útivistarsvæði upp á öryggi, árekstrahættu og ánægju allra. Ég tel að hjólavísar myndu ekki hjálpa m.t.t. að bæta aðstæður á Kópavogsbraut fyrir hjólandi umferð.

Höfundur: Jóna Björg Jónsdóttir

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Þvílík endemis vitleysa að byggja þessa hraðbraut í gegnum hverfið. Fólk með gæludýr og börn eiga fótum sínum fjör að launa eins og er vegna breyttra rafskútna sem ná 100km hraða og hjólreiðafólks á fleygiferð. Ekki mun nú hraðinn minnka á hraðbrautinni, býður bara uppá alvarleg slys á svona þröngum kafla. Í guðanna bænum eyðið peningnum i eitthvað vitsamlegra.

Höfundur: Aron Þór Leifsson

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um sérstakan hjólreiðarstíg við stranlengju Kársnes. Strandlengjan er fullkomin eins og hún er í dag, þar sem gott er að ganga/hlaupa og njóta kyrrðar, náttúrufegurðar og dýralífs. Vinsamlega endurskoðið tillöguna.

Höfundur: Anna Sigríður Aðalbjörnsdóttir

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem frítímahjólari hef ég valið að hjóla Kópavogsbrautina fekar en strandlengjuna sl sumar þegar hjóla frá Reykjavík til Hafnafjarðar. Kópavogsbrautin er bein, greið og býður upp á gott flæði. Að mínu mati er strandlengjan fyrst og fremst útivistarsvæði sem hentar vel til göngu og hlaupa, og mikilvægt er að tryggja þar góða upplifun og öryggi allra sem nýta svæðið.

Ég tel því ekki heppilegt að leggja stofnhjólaleið um slíkt útivistarsvæði, þar sem hætta er á aukinni árekstrahættu og minni ánægju fyrir bæði gangandi, hlaupandi og hjólandi. Skynsamlegra væri að styrkja hjólreiðainnviði á Kópavogsbraut sjálfri. Hjólastika eða hjólavísar einir og sér munu ekki bæta aðstæður nægilega; nauðsynlegt er að þar verði komið upp vönduðum, aðskildum hjólastíg sem styður við öruggar og skilvirkar hjólreiðar.

Höfundur: Heiða Jónsdóttir

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Hugleiðingar okkar hjóna um þær áætlanir Kópavogsbæjar að breyta friðsælum göngustíg í fallegu umhverfi, í fjölfarna samgönguæð sem þjónar nær eingöngu íbúum sveitafélaga sunnan Kópavogs, þegar að annar og mun betri kostur er í boði, að okkar mati og fjölda annarra. Athugasemdir okkar eru byggðar á 30 ára reynslu af hjólreiðum til vinnu og skemmtunar á Stór Reykjavíkursvæðinu en einnig sem hlaupandi og gangandi íbúar og stígfarar á Kársnesinu jafn lengi.
Kársnesfjaran er að miklum hluta eina náttúrulega fjöruumhverfið sem íbúum Kópavogs stendur til boða til útiveru og afþreyingar og því afar dýrmæt. Eini gallinn við hana er rokið með brimsaltri rigningu sem gerir hana nánast ófæra til útiveru á köflum.
Tvöföldun Kársnesstígsins myndi eyðileggja þessa útivistarperlu vegna umferðarþunga, skerts aðgengis og mögulegra skemmda á friðaðri fjöru, vafann skal túlka náttúrunni í vil.
Tvöfaldur stígur með litlu eða jafnvel engu bili milli gangandi og hjólandi skapar falskt öryggi og tölum við að fenginni reynslu af uppákomum og slysum á slíkum stígum. Hraði hjólandi umferðar eykst mjög á slíkum stígum samanborið við einfalda stíga, auk þess mun umferð um þennan stíg mun margfaldast vegna breytts hlutverks hans. Börn og hundar eru óútreiknanleg og skapa því hættu, bæði fyrir sig og hjólandi ef þau “ganga laus”, sem er reyndar eitt það skemmtilegasta sem þau gera í gönguferðum. Erfitt er að gefa þeim lausan tauminn eins og hjólaumferð er um stíginn nú, en útilokað ef hann er tvöfaldaður og umferðin margfaldast. Iðulega eru gangandi/hlaupandi á hjólastíg og hjólandi á göngustíg á þessari gerð stíga, því ekki átta sig allir á, hvað er hvað, það skapar hættu. Nokkuð öruggt er að ef samgöngustígurinn færi annað, yrði hjólaumferð um fjörustíginn minni og hann því öruggari og allir Kópavogsbúar myndu njóta góðs af.
Á 30 ára hjólaferli okkar höfum við upplifað mjög aukinn skilning og bætt viðmót bifreiðastjóra og hjólreiðafólks í garð hvors annars, þannig að í dag teljum við okkur mun öruggari hjólandi á götum, þar sem hámarkshraði er 30 km/klst en á gangstéttum með gangandi fólki á öllum aldri, í báðar áttir, þótt leyfilegt sé.
Kópavogsbraut er breið og bein og höfum við hjólað hana í báðar áttir í og úr vinnu öll árin, aldrei lent í vandræðum þar, hvorki vegna bílaumferðar, bíla á leið úr innkeyrslum eða yfir gatnamót. Með smávægilegri aðlögun væri hún því tilvalin kostur fyrir stofnstíg, bæði fyrir Kársnesinga og aðra, auk þess að þar er mun meira skjól en á strandstígnum.
Brekkur eru varla vandamál hjólandi fólks í dag, þeim, sem finnst þær erfiðar fá sér rafmagnshjól, hinir fagna þeim sem æfingatæki, sjálf vorum við í þeim hópi, en síðustu árin hafa brekkurnar heldur þyngst og erum við nú komin á rafmagn.
Þinghólsbraut 59, Kópavogi 21. Janúar 2026
Ingunn Vilhjálmsdóttir Helgi Sigurðsson

Höfundur: Helgi Sigurðsson

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Andmæli vegna tillögu um hjólreiðastíg á sunnanverðu Kársnesi !

Það þarf ekki annað en að lesa í gegnum fjöldann allan af þeim andmælum er komið hafa fram hér í skipulagsgátt til að átta sig á því að tillaga þessi er þvert á vilja stórs hluta íbúa hverfisins. Að ráðast í þessar aðgerðir með tilheyrandi hnjaski á friðsælli náttúruperlu sem er einstök á höfuðborgarsvæðinu er galin hugmynd. Staðsetning stígs um sunnanvert Kársnes gagnast nær engum íbúa hverfisins en að stærstum hluta yrðu notendur stígsins aðilar úr nágrannasveitarfélögum. Mun nær væri að hugsa heildstæðari lausn með tengingu við tilvonandi borgarlínu sem þá yrði meira miðsvæðis í hverfinu sem þá myndi nýtast íbúum hverfisins mun betur.

Fjölmargir alvarlegir vankantar eru við núvarandi tillögu og eins og lesa má í öðrum andmælum hér á skipulagsgátt virðist einnig vera sem Kópavogsbær sé ekki meðvitaður um áður gerða löggilda samninga um svæðið þar sem framkvæmdin er fyrirhuguð. Ég vil lista upp nokkra hluti til viðbótar hér að neðan sem vert er að hafa í huga:

Í skýrslu Umhverfissviðs Kópavogsbæjar kemur m.a. fram:
“Gert er ráð fyrir að með opnun Fossvogsbrúar verði Kársnesstígur einn allra umferðarþyngsti hjólastígur höfuðborgarsvæðisins”
“Búast má við að með tilkomu Fossvogsbrúar aukist hjólaumferð um stíginn það mikið að á álagstímum verði gangandi umferð í víkjandi stöðu”

Strandlengjan er skilgreind sem “grænt svæði” og útivistarsvæði skv. aðalskipulagi Kópavogs

Er ásættanlegt að útivistargildi og náttúruupplifun við þessa perlu sem er friðuð á náttúruminjaskrá víki fyrir hraðhjólaumferð og ýmsum tilheyrandi raf- og vélknúnum fararskjótum?

Lög um náttúruvernd eiga tryggja rétt almennings til að fara um landið í þeim tilgangi að njóta náttúrunnar og stuðla að almennri útivist í sátt við náttúru, landsmönnum til heilsubótar og velsældar.

Væri ekki nær að styrkja útivistargildi svæðisins þannig að fólk á öllum aldri geti notið náttúrunnar og nálægðar við sjóinn? Að það sé möguleiki að ganga strandlengjuna afslappað með t.d. börn og að þau geti leikið sér á öruggan hátt á einu af fáum útivistarsvæðum hverfisins? Að börn okkar læri að upplifa náttúruna sem er okkur næst? Að fólk með hund í taumi geti slakað á?

Væri ekki nær að beina þungum gegnumstraumi hjólreiðamanna aðra leið á vel afmörkuðum hjólastíg meðfram umferðaræðum í skjóli frá veðri og vindum og á sama tíma byggja upp hjólastíganet innan Kársnessins með tengingu við t.d. skóla, sundlaug og almenningssamgöngur?

Höfundur: Ævar Örn Úlfarsson

Sent inn þann: 21.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Sem náttúruunnanda sem geng oft meðfram strandlengjunni finnst mér þessi hugmynd galin. Róleg útivistarsvæði með tengingu við náttúru og dýralíf eru af skornum skammti. Strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf ber að vernda til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er stoltur aðili að. Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skilað umsögn um tillöguna þar sem fram kemur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Það væri á skjön við Heimsmarkmiðin að samþykkja slíka fórn þegar aðrar vistvænni útfærslur eru í boði fyrir samgönguhjólastíg.

Sem manneskja sem þarf að hlaða batteríin myndi ég kjósa að strandlengjan væri svona “slow living” svæði þar sem enginn þarf að stressa sig á neinu, hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi.

Höfundur: Guðrún Lilja Eysteinsdóttir

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Um er að ræða eina fallegustu gönguleið á höfuðborgasvæðinu og hana bera að vernda frá frekara álagi og umferð.

Höfundur: Hilmar Jónasson

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '000000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Höfundur: Ingvar Atli Sigurðsson

Sent inn þann: 22.01.2026 , **Fyrir hönd:** Náttúrufræðistofnun

Viðhengi:

78.1.Umsogn_Natt_Karsnesstígur_dsk.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Náttúrufræðistofnun

Kópavogsbær
Karlotta Helgadóttir
Digranesvegi 1
200 KÓPAVOGUR

Garðabær, 22. janúar 2026
Málsnúmer: 202511-0026
IAS

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Efni: Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi. Nýtt deiliskipulag – vinnslutillaga.

Vísað er til erindis Kópavogsbæjar frá 13. nóvember 2025 þar sem óskað er umsagnar Náttúrufræðistofnunar um vinnslutillögu að nýju deiliskipulagi Kársnesstígs á sunnanverðu Kársnesi.

Í greinargerð kemur fram að viðfangsefni deiliskipulagsins er endurbætur á Kársnesstíg á sunnanverðu Kársnes með áherslu á að bæta aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Í því samhengi er lagt til að komið verði fyrir aðgreindum hjólastíg sem stuðlar að skýrari aðgreiningu ferðamáta og eykur öryggi allra vegfarenda. Skipulagssvæðið nær yfir Kársnesstíg og nærliggjandi svæði á milli Bakkabrautar 2 og Urðarbrautar og er í samræmi við stefnu og markmið aðalskipulags Kópavogs 2019–2040.

Náttúrufræðistofnun hefur kynnt sér tillöguna og gerir eftirfarandi athugasemdir.

Skipulagssvæðið liggur við friðlandið Skerjafjörður innan bæjarmarka Kópavogs. Markmiðið með friðlýsingu Skerjafjarðar er að vernda lífríki við ströndina, í fjöru og á grunnsævi, einkum og sér í lagi með tilliti til fugla. Jafnframt er það markmið að vernda útivistar- og fræðslugildi svæðisins sem felst í líffræðilegri fjölbreytni og samrýmist verndun búsvæða fugla.

Þó að deiliskipulagssvæðið liggi ekki innan friðlandsins og litlar líkur eru á að beint rask verði innan marka þess við áætlaðar framkvæmdir við stígagerð er líklegt að breytingarnar komi til með að hafa áhrif á friðlandið. Opið svæði við friðlandið mun skerðast og ásýnd þess breytast, umferð hjóla og umferðarhraði mun líklega aukast sem getur haft áhrif á upplifun fólks af svæðinu. Einnig er mögulegt að aukinn hraði og meiri umferð, meiri þjónusta og meiri lýsing geti haft truflandi áhrif á fuglalíf svæðisins í það minnsta næst áætluðum stofnstígum. Náttúrufræðistofnun telur mikilvægt að taka tillit til þess við valkostagreiningu og frekari hönnun og framkvæmd.

Pláss til athafna er víða mjög lítið þannig að afar brýnt er að við framkvæmdir sem og viðhald og rekstur nýrra stíga sem eru nálægt friðlandsmörkum, að hugað sé að því að koma í veg fyrir óþarfa rask t.d. á fjörukambinum þar sem grjóthleðsla er ekki til staðar, og farið varlega við umferð vinnuvéla og meðferð mengandi efna.

Nauðsynlegt er að taka tillit til áhrifa af ágengi brims þegar slíkar aðstæður skapast sem og mögulegu sjávarrofi, hvort og hvar þörf er á frekari styrkingum vegna þessa og meta hvort það feli í sér áhættu á raski á fjörum.

Smiðjuvöllum 28 | 300 Akranesi
natt.is | Sími 430 9000

Æskilegt væri að fylgjast með áhrifum á fuglalíf og hvort breytingar verði sem rekja megi til aukinnar truflunar og horfa til mótvægisaðgerða eins og við á t.d. með tilliti til lýsingar, hávaðatruflunar og mögulegrar efnamengunar.

Virðingarfyllst,



Ingvar Atli Sigurðsson

jarðfræðingur

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Umsögn Blindrafélagsins vegna máls nr. 2025/1514 Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi.

Blindrafélagið leggur áherslu á að við skipulagningu og framkvæmdir verði umferðaröryggi blindra, sjónskertra og annarra fatlaðra tryggt, bæði á framkvæmdatíma og til framtíðar. Mikilvægt er að aðgreining sé skýr og greinileg á milli gangstíga og hjólreiðastíga, svo blindir og sjónskertir vegfarendur geti auðveldlega greint á milli þeirra. Forðast skal lausnir þar sem gangandi, hjólreiðafólk og notendur rafskúta deila óskilgreindu rými, enda eykur slíkt slysahættu, einkum fyrir blinda og sjónskerta.
Með vaxandi hjólreiðamenningu og notkun rafhlaupahjóla hefur reynslan staðfest að það fer illa saman við gangandi umferð. Sérílagi hefur það ásamt slæmri umgengni með rafhlaupahjólin skapað blindu og sjónskertu fólki slysahættu.
Mikilvægt er að öll hönnun og útfærsla framkvæmda taki mið af öryggi blindra og sjónskertra vegfarenda svo að allir geti verið öruggir í sínu nær umhverfi.

Virðingarfyllst,

Sigþór U. Hallfreðsson,
Formaður Blindrafélagsins.

Kristinn Halldór Einarsson
Framkvæmdastjóri Blindrafélagsins

Höfundur: Kristinn Halldór Einarsson

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Höfundur: Hörður Þorsteinsson

Sent inn þann: 22.01.2026 , **Fyrir hönd:** Heilbrigðiseftirlit Garðabæjar, Hafnarfjarðar, Kópavogs, Mosfellsbæjar og Seltjarnarness

Viðhengi:

82.1.Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi - umsögn HEF.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

HEILBRIGÐISEFTIRLIT

Garðabær • Hafnarfjörður • Kópavogur
Mosfellsbær • Seltjarnarnes

Skipulag Kópavogs
https://skipulagsgatt.is/issues/2025/1514

Kópavogur, 22. janúar 2026
Tilvísun: K-21546

Efni: Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi

Um er að ræða tillögu að nýju deiliskipulagi Kársnesstígs sem forkynnt er á vinnslustigi. Viðfangsefni deiliskipulagsins eru endurbætur á Kársnesstíg á sunnanverðu Kársnesi með áherslu á að bæta aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Í því samhengi er lagt til að komið verði fyrir aðgreindum hjólastíg sem stuðlar að skýrari aðgreiningu ferðamáta og eykur öryggi allra vegfarenda. Skipulagssvæðið nær yfir Kársnesstíg og nærliggjandi svæði á milli Bakkabrautar 2 og Urðarbrautar.

Heilbrigðiseftirlitið hefur kynnt sér þessa tillögu. Vel er gert grein fyrir fyrirhugaðri framkvæmd í meðfylgjandi gögnum.
Heilbrigðiseftirlitið gerir ekki athugasemd við framkvæmdina.

Virðingarfyllst,
f.h. Heilbrigðiseftirlitsins

Hörður Þorsteinsson

Hörður Þorsteinsson
framkvæmdastjóri HEF

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið.

Höfundur: Aðalsteinn Kristján Guðmundsson

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '000000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Stofnhjólastígur í útivistarsvæði – grundvallarbreyting á hlutverki svæðisins
Kópavogsbær kynnir hér tillögu að stofnhjólastíg sem á að liggja í gegnum útivistarsvæði og friðland. Slík staðsetning stígs felur í sér grundvallarbreytingu á eðli og notkun svæðisins. Stöndin er friðlýst og er sérstaklega vísað til þess að svæðið hafi alþjóðlegt verndargildi vegna farfuglategunda. Að auli er markmiðið með vernduninni að vernda útivistar- og fræðslugildi svæðisins**.**
Eðli stofnhjólastíga og útivistarsvæðis ólík – neikvæð áhrif fyrir báða hópa
Stofnhjólastígur er í eðli sínu hraðvirk samgönguleið, sambærileg stofnbraut fyrir bílaumferð, sem ætlað er að flytja mikla umferð milli staða á sem greiðastan hátt. Hönnunarforsendur fyrir stofnstíginn skv. fyrirliggjandi gögnum eru að leyfilegur hraði verði 25 km/klst. Til samanburðar þá er hámarkshraði á Kópavogsbraut sem er ein mesta umferðargatan á Kársnesi 30 km/klst. Áform um að halda niðri hraða eru óraunhæfar og tillögur til ekki til þess fallnar að auka öryggi vegfarenda, hvorki hjólreiðafólks né gangangi vegfarenda.
Þessi framkvæmd myndi því hvorki nýtast hjólreiðafólks sem vill komast hratt og örugglega á milli staða né íbúum sem vilja vera í kyrrlátu umhverfi í nánd við náttúru.
Mat á valkostum ófullnægjandi og villandi
Framsetning skipulagsgagna virðist að mestu byggð á sjónarhorni hjólandi umferðar, hvergi er að finna mat á notkun svæðisins í dag og hvernig notagildið muni skerðast, né mikilvægi þess að hafa að haf aðgang að grænum svæðum og náttúri í tengslum við lýðheilsu. Í valkostagreiningu er borin saman sérhannaður stígur á móti öðrum kostum í óbreyttri mynd. Til að mat á valkostum sé fullnægjandi þarf að huga að því hvernig væri hægt að leysa áskoranir við alla valkosti. Við mat á valkostum ætti að markmið að vera að finna lausn sem nýtast bæði íbúum Kársness fyrir sjálfbærar samgöngur fyrir daglegt líf og umferð sem fer í gegnum sveitarfélagið út að Fossvogsbrú. Núverandi tillaga einblínir á notagildi fyrir íbúa utan hverfisins sem fara um Kársnes á leið til Reykjavíkur. Það er galið að bæjaryfirvöld séu tilbúin að fórna ströndinni við voginn sem bæjarfélagið heitir eftir og dýrmætt útivistarsvæði íbúa fyrir gegnumstreymisumferð**.**
Samgöngulausn sem þjónar hlutverki sínu án röskunar á friðlýstu svæði
Fyrir liggur að raunhæfur valkostur er að leggja stofnleið hjólreiða um Kópavogsbraut innan byggðar á Kársnesi, þar sem umferð hjólandi væri beint inn á stíg í samspili við bílaumferð sem er með nánast sömu hraða viðmið. Á Kópavogsbraut eru aðstæður þess eðlis að unnt er að beita nútímalegum hönnunarviðmiðum sem tryggja greiða og örugga leið, án návígis við grjóthleðslur og steypta stoðveggi.
Á Kópavogsbraut er jafnframt hægt að leggja áherslu á skýra rýmisaðgreiningu hjólandi, greiða sjónlínu og fyrirsjáanlegt umferðarmynstur. Með því að útbúa aðskilda hjólarein á Kópavogsbraut fengist örugg og skilvirk tenging við skóla, þjónustu og almenningssamgöngur, jafnframt því sem tryggð væri nauðsynleg aðkoma viðbragðsaðila ef slys verða. Á sama tíma yrði til raunverulegur samgöngustofnstígur sem þjónar hlutverki sínu sem tenging annara sveitarfélaga við Fossvogsbrú.
Villandi framsetning á stuðningi við Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna
Kópavogsbær telur sig vera að styðja við heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna með því að stuðla að umhverfisvænum samgöngum. Ekkert er minnst á að á sama tíma er verið að skerða aðgengi að náttúru og að grænu svæði. Einnig er ekki er tekið tillit til samfélagslegra þátta. Þessi framkvæmd fer gegn grundvallarmarkmiði sjálfbærar þróunar um réttlát umskipti, þ.e. að ein breyta sem styður við sjálfbærni á ekki á sama tíma að eyðileggja það sem er fyrir og styður þá þegar við sjálfbæra þróun.
Aðalskipulag
Vert að vekja athygli á að í aðalskipulagi Kópavogs er þetta svæði skilgreint sem grænt útivistarsvæði.
Í framtíðarsýn Kópavogs kemur fram að Kópavogsbær er borgarsamfélag í nánum tengslum við náttúruna enda sýnir bærinn umhverfislega og samfélagslega ábyrgð. Ekki er séð að þessi fyrirhugaða framkvæmd sé í takt við framtíðarsýn bæjarins.

Höfundur: Arnar Leó Helgason

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem miklum útivistar unnanda finnst mér þessi hugmynd galin. Róleg útivistarsvæði með tengingu við náttúru og dýralíf eru af skornum skammti. Strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf ber að vernda til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er stoltur aðili að. Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skilað umsögn um tillöguna þar sem fram kemur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Það væri á skjön við Heimsmarkmiðin að samþykkja slíka fórn þegar aðrar vistvænni útfærslur eru í boði.

Höfundur: Katrín Ósk Guðmundsdóttir

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem íbúi á Kársnesi skora ég á Kópavogsbæ að falla frá lagningu Kársnesstígar og vernda strandlengjuna okkar. Náttúruverndarstofnun hefur skilað umsögn um tillöguna þar sem fram kemur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins. Ströndin er ein af fáu rólegu grænu svæðum sem eftir er á Kársnesi.

Höfundur: Unnur Þóra Högnadóttir

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Aukin umferðarhraði og væntanleg umferðaraukning mun óhjákvæmilega hafa neikvæð áhrif á umferðaröryggi á því svæði þar sem hjólastígar og göngustígar verða lagðir samhliða; sérstaklega ef stígarnir verða ekki aðgreindir með beinum hindrunum.
Vaxandi og hraðari hjólumferð dregur úr friðsæld og upplifunargildi núverandi strandstígs, og gæti hugsanlega haft truflandi áhrif á fuglalíf og náttúruverndargildi Kópavogsins, sbr. umsögn Náttúrufræðistofnunar frá 16. janúar 2026.

Af framangreindu má ráða að gagnrýni á núverandi áform er rökstudd og málefnaleg.
Því er nauðsynlegt að kanna vel alla möguleika til að taka á móti væntanlegri vaxandi umferð hjólandi og sem verður á mun meiri hraða en í dag. Það hefur verið gert samkvæmt framlögðum gögnum. Spurning hvort ekki er tilefni til að skoða það betur. Ég tel það nauðsynlegt í ljósi þess hve þetta deiluefni er eldfimt.

Bendi sérstaklega á síðustu myndirnar þar sem fjallað er um mögulega tengingu Kársnessstígs við menningu- og sögu Kópavogs.

Hér fylgja athugasemdir mínar og myndir sem ég hef tekið á svæðinu.
Tryggvi Felixson

Höfundur: Tryggvi Felixson

Sent inn þann: 22.01.2026

Viðhengi:

87.1.Strandstígur á sunnanverðu Kársnesi desember 2025 Athugasemdir Tryggva Felixsonar.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Tryggvi Felixson, Reynihvammi 25, Kópavogi

Strandstígur á sunnanverðu Kársnesi

Athugasemdir og hugleiðing vegna áforma sem kynnt hafa verið í Samráðsgátt

Gæði og verðmæti strandstígs á sunnaverðu Kársnesi felast m.a. í eftirfarandi þáttum:

a) Góðu aðgengi úr mörgum áttum í nágrenni við fjölmenna byggð,
b) útsýni til fjöru, sjávar og Bessastaða (landslagsáhrif),
c) lífríki á leirunum og fuglalífi,
d) sögulegu gildi Þinghólsins, Kópavogsbæjarins, gamla Heilsuhælisins og gamla bátaskýlisins við enda Sunnubrautar,
e) tengingu við Kópavogsdal,
f) öruggri og nokkuð friðsælli gönguleið,
g) tengingu við Kópavogshöfn,
h) og í framtíðinni brú yfir Fossvog og þar með tengingu til Reykjavíkur.

Áformaður stofnhjólastígur meðfram ströndinni mun hafa neikvæð áhrif á nokkur framangreind gæði (b, c og f) auk þess sem hann mun hafa áhrif neikvæð á gæði íbúðarhúsa sem liggja að stígnum. Þessum sjónarmiðum til stuðnings má benda á umsögn Náttúrufræðistofnunar frá 16. janúar sl. Erfitt deilumál virðist vera í uppsiglingu.

Viðfangsefnið sem blasir við er að ná ásættanlegri niðurstöðu um tvö mikilvæg atriði í þróun Kópavogsbæjar; annarsvegar að greiða fyrir væntanlegri vaxandi umferð á reiðhjólum um Kársnesið með tilkomu Fossvogsbrúar og almennt vaxandi áhuga á að nýta reiðhjól sem samgöngutæki, og hins vegar að koma til móts við hug íbúa til útvistar, friðsældar, náttúruskoðunar og náttúruverndar við strönd Kópavogs.

Frá Hafnarfjarðarvegi að Sunnubraut liggur nú þegar aðgreindur hjólastígur. Hann er gallaður að því leyti að göngustígurinn liggur fjær ströndinni og á kafla liggja báðir stígar saman án hindrana á milli. Þrátt fyrir aðgreiningu er lausnin ekki góð, en möguleikar til að bæta á þessum kafla.

Frá byrjun Sunnubrautar og vestur að Kópavogshöfn fer hjólaumferð og gangandi eftir sama stíg. Hjól verða að víkja fyrir gangandi skv. umferðarreglum og á skilti er hjólreiðafólki ráðlagt að halda hraða undir 10 km/klst. Þetta gengur svo lengi sem hjólumferðin er bæði lítil og hægfara, og hjólafólk víkur ætíð fyrir gangandi.

Í kynningu á Skipulagsgátt á fyrirliggjandi áformum liggja stígarnir þétt samhliða frá Sunnubraut vestur að Kópavogshöfn. Á kynningarfundi um þessi áform í árslok 2025 miðast hönnun stígsins við að hjólin fari eftir stígnum á allt að 25 km/klst. Beita á „stígtæknilegum aðgerðum“ til að draga úr hraða ef ég hef skilið framsögumenn á fundinum rétt. Má því segja að áformað sé að útbúa hjólastíg sem þó uppfyllir ekki skilyrði sem gerð eru til lögformlegs stofnhjólastígs. Boðuð framkvæmd virðist því hvorki vera fugl né fiskur.

Aftur um gallana:

Aukin umferðarhraði og væntanleg umferðaraukning mun óhjákvæmilega hafa neikvæð áhrif á umferðaröryggi á því svæði þar sem hjólastígar og göngustígar verða lagðir samhliða; sérstaklega ef stígarnir verða ekki aðgreindir með beinum hindrunum.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vaxandi og hraðari hjólumferð dregur úr friðsæld og upplifunargildi núverandi strandstígs, og gæti hugsanlega haft truflandi áhrif á fuglalíf og náttúruverndargildi Kópavogsins, sbr. umsögn Náttúrufræðistofnunar frá 16. janúar 2026.

Af framangreindu má ráða að gagnrýni á núverandi áform er rökstudd og málefnaleg.

Því er nauðsynlegt að kanna vel alla möguleika til að taka á móti væntanlegri vaxandi umferð hjólandi og sem verður á mun meiri hraða en í dag. Það hefur verið gert samkvæmt framlögðum gögnum. Spurning hvort ekki er tilefni til að skoða það betur. Ég tel það nauðsynlegt í ljósi þess hve þetta deiluefni er eldfimt.

Í framlögðum gögnum á Skipulagsgátt er Borgarholtsbraut valkostur. Kópavogsbraut kæmi einnig til greina. Í gögnum segir að þessir kostir séu ekki eins góðir og strandstígur vegna öryggis hjólreiðarfólks gagnvart annarri umferð. Þetta vekur spurningu stærðargráðu; aukið öryggi á reiðhjólum og minna öryggi þeirra sem ganga um strandstíginn, líka hunda og barna, við hlið vaxandi hjólaumferðar. Eru til gögn til að bera þessa tvo áhættuþætti saman, eða eru fullyrðingar, jafnvel þó þær komi frá aðkeyptum ráðgjöfum, getgátur einar? Mér virðist að um getgátur geti verið að ræða og tilefni sé að skoða þessa valkosti betur.

Í raun opnar þessi umræða á þá spurningun hvort ekki sé skynsamlegt að skoða hjólastíga fyrir tvö elstu hverfi bæjarins sem heild; hjólastíga fyrir innri umferð sem tengja skólana (MK, Kópavogsskóla, Álfhólsskóla og Kársnesskólana) við íbúðahverfin sem og sundlaugina við Rútstún. **Væri ekki ráð að leita að lausnum sem bæta bæði innanbæjar hjólaumferð og gegnum umferð hjólandi úr Garðabæ/Hafnarfirði og efri byggðum Kópavogs?**

Megin niðurstaða mín er að skynsamlegt sé að skoða stíginn sem heild frá Kópavogstúni og að höfninni og áfram að nýju brúnni yfir Fossvog og í samhengi við heildar endurbætur á stígakerfi um Digranesið og Kársnesið. Ég óttast að með því að einblína á það svæði sem nú er gert, þ.e. frá Sunnubraut og vestur að Kópavogshöfn, förum við á mis við betri og haldbærari lausnir sem gagnast bæði íbúunum á svæðinu og þeim sem nýta sér stígakerfið til að komast úr efri byggðum Kópavogs og nágranna bæjarfélögum til og frá höfuðborginni. Það kann að vera að heildstæð nálgun leiði okkur á lausnir sem draga úr þörf fyrir hjólastíg samhliða vinsælum útvistarstíg meðfram ströndinni. Það væri að sjálfsögðu besta lausnin fyrir alla Kópavogsbúa; hjólafólk sem göngu- og útivistargarpa og náttúruunnendur.

Eitt atriði enn finnst mér rétt að tilgreina. Er það ekki öfugsnúið að fórna gæðum útvistarsvæðis til að bæta aðstæður til að hjóla. Má finna ásættanlega leið fyrir hjólin með því að hliðra umferð einkabíl fremur en að þrengja að göngufólki á útivistarsvæði? Hvað fellur best að svo kölluðum heimsmarkmiðum sem Kópavogur hefur lagt nafn sitt við?

Svo leyfi ég mér að spyrja hvort ekki sé **ráðlegt að leita til erlendra sérfræðinga** sem hafa meiri þekkingu og reynslu en okkar fagfólk á Íslandi. Það myndi ekki saka að hafa samband við vinabæ Kópavogs í Danmörku, Óðinsvé, og heyra um reynsluna þar af því að bæta aðstæður fyrir hjólafólk. Óðinsvé, eins og sést á kortum yfir bæjarfélagið, býr yfir afar víðtæku reiðhjólastígakerfi. Ég reikna með að fagþekking og reynsla þar geti komið að gagni í Kópavogi.

Hér á eftir fara nokkrar hugleiðingar um stíginn með myndum. Bendi sérstaklega á síðustu myndirnar þar sem fjallað er um mögulega tengingu Kársnessstígs við menningu- og sögu.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Mynd 1. Hér má sjá að gangandi fer eftir hjólastígnum framan við gamla Kópavogshælið þar sem hann liggur nær fjörunni og bíður því upp á meiri upplifun, og friðsæld.



Mynd 2. Sunnan við Kópavogstúnið liggja stígarnir samhliða. Breidd stígsins á Kópavogstúni hefur neikvæð áhrif á upplifun. Þar sem stígarnir liggja fast upp að hvor öðrum er eflaust nokkur slysahætta. Þá er hjólastígurinn nær fjörukambinum, þar sem færi betur að hafa göngustíginn.



Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Mynd 3. Hér sést hjólamaður á vinstri hjólagrein rétt austan við Sunnubraut. Með vaxandi hjólumferð má búast við að hjólreiðafólk mætist í vaxandi mæli og þá verði hjólað þétt við göngustíginn. Það skapar hættu, sérstaklega fyrir börn og hunda, og spillir útivistarupplifun.



Mynd 4. Hér sést hjólstígur nær fjörukambinum þegar komið er á móts við Sunnubraut. Hér mætti hugsanlega færa göngustíginn nær fjörukambinum og skilja á milli með gróðri til að bæta öryggi og upplifun.



Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Mynd 5. Hér við austurenda Sunnubrautar enda aðskildir stígar. Hér er skilti sem vísar til þessa að hjólafólk haldi hraða undir 10 km/klst. Hér mætti, ef ekki finnst betri lausn, lengja hjólastíginn til vesturs með því að færa hann að hluta til inn á akveginn og láta runnana skilja á milli göngustígs og hjólastígs.



Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

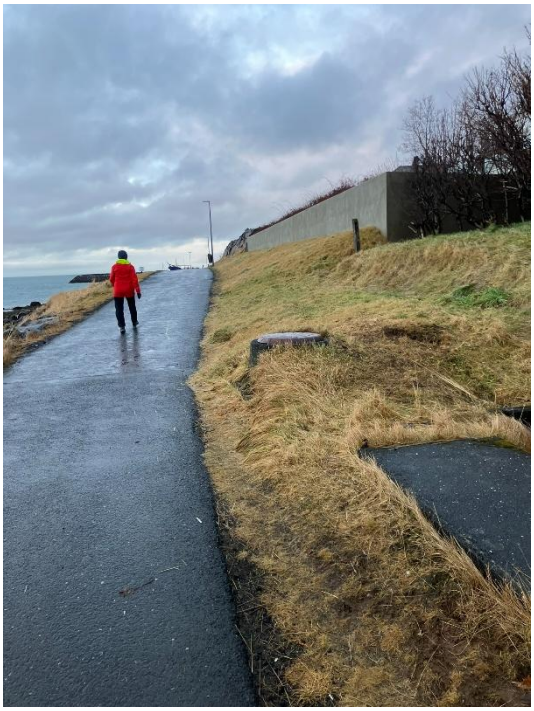
Myndir 6 og 6a. Hér beygir Sunnubrautin frá ströndinni og vestar þrengist verulega að möguleikum til að leggja hjólastíg. Mætti beina hjólunum upp brekkuna og vestur um Sunnubraut (sjá mynd) og svo upp á Kópavogsbraut? Eða ætti hjólastígurinn að liggja að liggja um Kópavogsbraut allt frá gamla Kópavogsbænum?





Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Myndir 7a og b. Hér erum við komin vestur undir höfnina og hér yrði afar þröngt um tvo samhliða stíga og notalegt grænt svæði myndi tapast undir malbik. Með því að bæta við 3 til 4 metrum af malbiki innan við göngustíginn er í raun verið að gengisfella útvistargildi stígsins; það yrði gengið gróflega á gæði svæðisins fyrir göngufólk og friðsæld.





Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Myndir 8a og b

Tvö söguleg hús við stíginn sem þarf að finna verðugt hlutverk og menningartengdan tilgang. Báturinn hans Haraldar, elsti núverandi bátur Kópavogs, væri verðugur íbúi í bátaskýlinu og góð tenging við fyrri tíma. Hann er nú á leið í Kópavog nýuppgerður. Hressingarhælið myndi njóta sín sem samkomuhús og safn um sögu Kópavogs og náttúru vogsins sem bæjarfélagið er kennt við. Nýlega uppgerður Kópavogsbærinn hefur fengið mannbætandi hlutverk og þar mætti gera enn betur með hlöðuna og fjósið, og liðstyrk Lionsmanna og -kvenna. Gamli þingstaðurinn við Þinghól er mikilvægur sögustaður á landsvísu. Tækifærið blasir við: Kárnesstígur, sem í dag gengir mikilvægu hlutverki til úvistar og til að njóta náttúru við voginn góða, í framtíðinni sögustígur Kópavogs.





Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég geng þarna iðulega með hundinn minn og barnabörn og hugnast alls ekki að hjólaumferð margfaldist og hraði aukist, hönnunarhraði 25-30 km/klst er alltof mikill hraði, það verður líklega erfiðara en áður að koma í veg fyrir hraðakstur. Takmarkaður aðskilnaður milli gangandi og hjólandi skapar falskt öryggi.
Stofnhjólastígur ætti ekki að vera í svona mikill nálægð við friðland, það væri betra og öruggara fyrir alla að finna honum annan stað.

Höfundur: Auður Arna Eiríksdóttir

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Höfundur: Óttar Orri Óttarsson

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem eldri borgari sækist ég eftir að ganga meðfram friðsælli strandlengjunni til að njóta náttúru og kyrrðar. Margföld aukning hjólaumferðar mun hafa neikvæð áhrif á kyrrð, dýralíf, náttúru upplifun og skerða öryggistilfinningu. Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi.
Róleg útivistarsvæði með tengingu við náttúru og dýralíf eru af skornum skammti. Strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf ber að vernda til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er stoltur aðili að. Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skilað umsögn um tillöguna þar sem fram kemur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Það væri á skjön við Heimsmarkmiðin að samþykkja slíka fórn þegar aðrar vistvænni útfærslur eru í boði fyrir samgönguhjólastíg.

Höfundur: Björg B Marisdóttir

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég vil mótmæla tvöföldun Kársnesstígs. Eftir breikkunina verður stígurinn mjög nálægt svefnherbergi mínu og það verður sjónlína frá stígnum inn í herbergið sem er ekki núna og einnig aukinn hávaði. Húsið er margra áratuga gamalt og við hönnun þess var bara sjórinn fyrir neðan.

Höfundur: Agnar Guðmundur Kristjánsson

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Andmæli vegna tillögu um hjólreiðastíg á sunnanverðu Kársnesi
mál nr. 2025/1514

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins. Strandlengjuna ber að varðveita sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra hentugri leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.
Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi. Suðurströnd Kársness verði notuð sem útivistar og dvalarsvæði þar sem kyrrð, öryggi og aðgengi fyrir alla eru í forgangi. Þetta er eitt fallegasta og kyrrlátasta útivistarsvæði bæjarins í góðum tengslum við einstakt lífríki fjörunnar. Strandlengjuna ber að vernda svo að fjaran haldist ósnortin um ókomna tíð fyrir komandi kynslóðir.

Höfundur: Sigrún Ólöf Jónatansdóttir

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Andmæli vegna tillögu um hjólreiðastíg á sunnanverðu Kársnesi
mál nr. 2025/1514

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins. Strandlengjuna ber að varðveita sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra hentugri leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.
Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi. Suðurströnd Kársness verði notuð sem útivistar og dvalarsvæði þar sem kyrrð, öryggi og aðgengi fyrir alla eru í forgangi. Þetta er eitt fallegasta og kyrrlátasta útivistarsvæði bæjarins í góðum tengslum við einstakt lífríki fjörunnar. Strandlengjuna ber að vernda svo að fjaran haldist ósnortin um ókomna tíð fyrir komandi kynslóðir.

Höfundur: Gestur Björnsson

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins. Þess í stað varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir þá sem vilja njóta útivistar og náttúru og finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið.

Ég nýti suðurströnd Kársness mikið með barnabörnum mínum sem búa á Kársnesi til útivistar, leikja og náttúruskoðunar.
Mikil aukning hjólaumferðar og aukinn hraði mun draga úr öryggisupplifun og hafa neikvæð áhrif á upplifun, dýralíf og kyrrð.

Útivistarsvæði með tengingu við náttúru og dýralíf eru mikilvæg. Strandlengjuna og umhverfi hennar ber að vernda til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er aðili að. Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skilað umsögn um tillöguna þar sem fram kemur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Það væri á skjön við Heimsmarkmiðin að samþykkja slíka fórn þegar aðrar vistvænni útfærslur eru í boði fyrir samgönguhjólastíg.

Fórnum ekki einstakri útivistarperlu á suðurströnd Kársness

Höfundur: Auður Helga Jónatansdóttir

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Undanfarin ár hef ég notað stígakerfi Höfuðborgarsvæðisins, bæði gangandi en einnig á reiðhjóli. Eftir að hafa kynnt mér fyrirliggjandi gögn um gerð reiðhjólastígs um sunnanvert Kársnes vil ég koma á framfæri athugasemd um að veruleg slysahætta verður af nálægð við umferð gangandi vegfaranda á samliggjandi stíg. Þetta á sér í lagi við um börn sem stökkva af stað þegar eitthvað spennandi ber fyrir augu í umhverfinu og hætta er á að hvorki foreldrar eða reiðhjólafólk hafi tíma til að bregðast við í tíma. Sama gildir um hunda sem eru í bandi. Mun æskilegra væri að umferð gangandi og hjóla sé vel aðskilin og því væri hjólastígur um Kópavogsbraut betri kostur. Núverandi tillaga er hvorki góð fyrir gangandi vegfarendur né reiðhjólafólk. Upplifun gangandi vegfarenda af fallegri náttúru Kársnessins um núverandi stíg verður alltaf betri án hjólandi umferðar á samliggjandi stíg.

Höfundur: Óskar Davíð Gústavsson

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Andmæli vegna tillögu um hjólreiðastíg á sunnanverðu Kársnesi
mál nr. 2025/1514

Sem íbúðareigandi á Kársnesi nýti ég hvert tækifæri sem gefst til útivistar til gönguferða um Kársnesið, ekki síst sunnanvert, enda er það sannkölluð náttúruperla í núverandi mynd. Aukin umferð um þetta svæði myndi óneitanlega hafa áhrif á náttúru og dýralíf.
Þá hugnast mér tillagan ekki síður illa af þeirri ástæðu að ég óttast að hætta stafi af umferðarhraða hjólandi vegfarenda, þrátt fyrir fögur fyrirheit um hraðatakmarkanir. Nær væri að bæta aðstæður til hjólreiða á Kópavogsbraut enda myndi sú leið nýtast betur þeim sem hjóla til og frá vinnu/skóla.
Ég skora á Kópavogsbæ að finna aðra og betri leið sem hugnast íbúum þessa svæðis betur.

Höfundur: Sigurhanna Friðþórsdóttir

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég, íbúi á Þinghólsbraut andmæli fyrirhugaðri lagningu aðal-hjólreiðastígs neðan við húsalóðir við Þinghólsbraut. Tillagan hefur veruleg og neikvæð grenndaráhrif sem ganga gegn markmiðum skipulagslaga um að tryggja íbúum heilnæmt, öruggt og vistvænt umhverfi.

Höfundur: Guðmundur Tómas Axelsson

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem íbúi í 200 Kópavogi skora ég á bæjaryfirvöld að falla frá áætlun sinni um hjólreiðastíga og aukna hjólreiðaumferð eftir strandlengju Kársnessins og leggja heldur áherslu á að fleiri geti notið strandlengjunnar á sem rólegastann hátt með gangandi umferð, dýraumferð og aðstæðum fyrir börn til að leika sér á öruggann hátt. Þetta náttúrperla sem fleiri mættu njóta og geta notið en það er alls ekki gert með hraðri hjólaumferð sem á betur heima annarstaðar.

Höfundur: Jóhanna Ósk Jensdóttir

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem náttúruunnanda sem geng oft meðfram strandlengjunni finnst mér þessi hugmynd galin. Róleg útivistarsvæði með tengingu við náttúru og dýralíf eru af skornum skammti. Strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf ber að vernda til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er stoltur aðili að. Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skilað umsögn um tillöguna þar sem fram kemur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Það væri á skjön við Heimsmarkmiðin að samþykkja slíka fórn þegar aðrar vistvænni útfærslur eru í boði fyrir samgönguhjólastíg.

Höfundur: Lára Stefánsdóttir

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru.

Höfundur: Gréta Amby Lárusdóttir

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru

Höfundur: Benedikt Theodór Jónatansson

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Umsögn um strandstíg á sunnanverðu Kársnesi

Það er fagnaðarefni að til standi að stækka útivistarsvæðið á sunnanverðu Kársnesi og að tvöfalda núverandi stíg. Tvöföldun stígs mun draga verulega úr raunverulegri sem og upplifaðri hættu af árekstrum á milli gangandi og hjólandi, en marka má af ýmsum öðrum umsögnum að núverandi fyrirkomulag hefur valdið núningi.

Ljóst er að með tilkomu brúar yfir Fossvog mun hjólandi umferð um stíginn taka eðlisbreytingum, þ.e. búast má við að fleiri sem nota reiðhjól til samgangna muni nota stíginn, á meðan leiða má að því líkum að stærri hluti núverandi hjólaumferðar sé einhvers konar frístundarhjólun. Það er því fátt sem bendir til þess að umferð um stíginn eigi eftir að aukast að ráði á þeim tímum sem búast má við börn og gamalmenni, sem andstæðingar stígsins bera mjög fyrir sig, séu á ferðinni. Þá má geta þess að hjólandi umferð yfir Kópavogsháls hefur verið mæld sem mest 2 hjólreiðamenn á mínútu á mesta annatíma, maí morgni á meðan á átakinu hjólað í vinnuna stendur yfir, en þá eiga börn að vera í skólum eða á leið þangað.

Ef við gefum okkur það að helmingur umferðar yfir hálsinn muni fara yfir nýju Fossvogsbrúna, sem og að brúin muni hafa þau áhrif að allt að tvöfalda núverandi umferð, þá má búast við að 1 til 2 hjólreiðamenn muni fara á mínútu, um nýja stíginn, á morgnanna, nokkuð fyrir utan almennan frístundargöngutúratíma. Vandamálið, sem ýmsir virðast láta sér mjög í augum vaxa, virðist því eiginlega ekki verið neitt. Enda þekkjast ekki kvartanir um hjólandi umferð þar sem almennir útivistarstígar og hjólastígar liggja í nágrenni hvors annars, annars staðar á höfuðborgarsvæðinu, svo sem á norðurströnd Fossvogs og Skerjafjarðar beggja megin Nauthólsvíkur.

Þess vegna er rétt að benda á að það er ábyrgðarhlutur, og rétt að vara mjög eindregið við hugmyndum sem auka á slysahættu svo sem með því að reyna að beina hjólandi umferð upp á Kópavogsbraut, þar sem fjöldi innkeyrslna og bílastæði skapa ófyrirsjáanleika og margfalda hættu fyrir hjólreiðamenn, umfram það sem góður tvöfaldur stígur mun gera við ströndina. Orsakir slysla á óvörðum vegfarendum er afar vel rannsakað fyrirbæri og því ekki hægt að bera fyrir sig að vera ókunnugt um staðreynda þekkingu. Einnig með því að skerðir sjónlínur og fyrirsjáanleika með hlykkjum og öðru slíku. Þar með talið áferð á stíginn sem ætlað er að dragi úr hraða og beina umferð annað.

Það er einfaldlega sóun á almannafé að eltast við ranghugmyndir, í hverra glæður hefur verið blásið af hagsmunum íbúa á sunnanverðu nesinu, sem hafa tekið bæjarlandið sér til gagns og með beinum og óbeinum hætti meinað bæjarbúum að njóta bæjarlandsins til fulls til útivistar. Málið virðist í raun ekki snúast um að beina umferð í burtu eða til að stjórna hraða þessarar afar takmörkuðu umferðar, heldur einfaldlega að koma í veg fyrir endurheimt bæjarlandsins. Við skulum því gera okkur grein fyrir hvert hið raunverulega deiluefni er. Annað hvort fá landtökumenn sínu framgengt og mestöll aukna hjólreiðaumferðin mun samt sem áður fara um núverandi einfaldan stíg öllum öðrum en landtökumönnunum til bölvunar, eða það verður gerður almennilegur aðskilinn hjólreiðarstígur í bæjarlandinu.

Að þessu sögðu er nauðsynlegt að vinna að auknu öryggi óvarðra vegfarenda upp á nesinu, og þá sérstaklega barna á leið á milli heimila, skóla og frístundariðkunar og gerð strandstígsins undanþiggur Kópavogsbæ ekki ábyrgð að sinna þeim málaflokki vel.

Haukur Eggertsson
verkfræðingur
Íbúi á Sæbólsbraut 22 á Kársnesi.

Höfundur: Haukur Eggertsson

Sent inn þann: 22.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Meðfylgjandi í viðhengi er umsögn Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) um tillögur að endurbættum Kársnesstíg.

LHM hefur fylgst með þessu verkefni í mörg ár og fagnar því að stígurinn verði tilbúinn á sama tíma og Alda, brú fyrir Fossvog, opnar fyrir umferð. Með endurbættum stígnum er öryggi allra vegfarendahópa bætt og umferð hjólandi & gangandi samtímis gerð greiðari, skilvirkari, öruggari og vistlegri.

Í umsögn sinni minnir LHM á leiðbeiningar um hönnun fyrir hjólreiðar og fjallar um tengsl þeirra við tillöguna; kemur með nokkrar tillögur um breytingar; og rökstyður að slysahætta er engin, með vísan til reynslu margra síðustu ára bæði af núverandi Kársnesstíg sem og öðrum hjólastígum í Kópavogi og nágrenni.

LHM hvetur Kópavogsbæ eindregið til að vinna áfram endanlega deiliskipulagstillögu, byggt á hugmyndum í þessari tillögu, í ítarlegu samræmi við hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar og bestu opinberu gögn sem byggja á áratuga reynslu.

f.h. stjórnar Landssamtaka hjólreiðamanna
Erlendur S. Þorsteinsson
formaður

Höfundur: Erlendur Smári Þorsteinsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Viðhengi:

103.1.2026_01_22_BrefUT_LHM_Ka´rsnessti´gur-a´-sunnanverðu-Ka´rsnesi.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Landssamtök hjólreiðamanna

Kópavogsbær
Digranesvegi 1, 200 K.

Skipulagsgátt mál 1514/2025 - Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi

Kópavogi, 22. janúar 2026

Umsögn um:
Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi

Landssamtök hjólreiðamanna (LHM) hafa skoðað vinnslutillögu í kynningu um Kársnesstíg, aðgreinda göngu- og hjólastíga á sunnanverðu Kársnesi:

> *Í kynningu kemur fram að viðfangsefni deiliskipulagsins eru endurbætur á Kársnesstíg á sunnanverðu Kársnesi með áherslu á að bæta aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Í því samhengi er lagt til að komið verði fyrir aðgreindum hjólastíg sem stuðlar að skýrari aðgreiningu ferðamáta og eykur öryggi allra vegfarenda. Skipulagssvæðið nær yfir Kársnesstíg og nærliggjandi svæði á milli Bakkabrautar og Urðarbrautar.*

LHM er hlynnt framlagðri vinnslutillögu sem og þeim hugmyndum er hún byggir á. Með stígnum er öryggi allra vegfarendahópa bætt og umferð hjólandi & gangandi samtímis gerð greiðari, skilvirkari, öruggari og vistlegri.

Kársnesstígur er mikilvægur stofnstígur hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu, tenging á milli Þinghóls annars vegar og Öldu, brúar yfir Fossvog, hins vegar. Endurbætur á Kársnesstíg er nauðsynleg framkvæmd til að Alda nýtist sem skyldi. Tvöföldun stígsins kemur í veg fyrir núning milli vegfarendahópa og eykur öryggi með því að skapa gott pláss fyrir alla hópa sem nýta sér Kársnesstíg til samgangna og til útivistar.

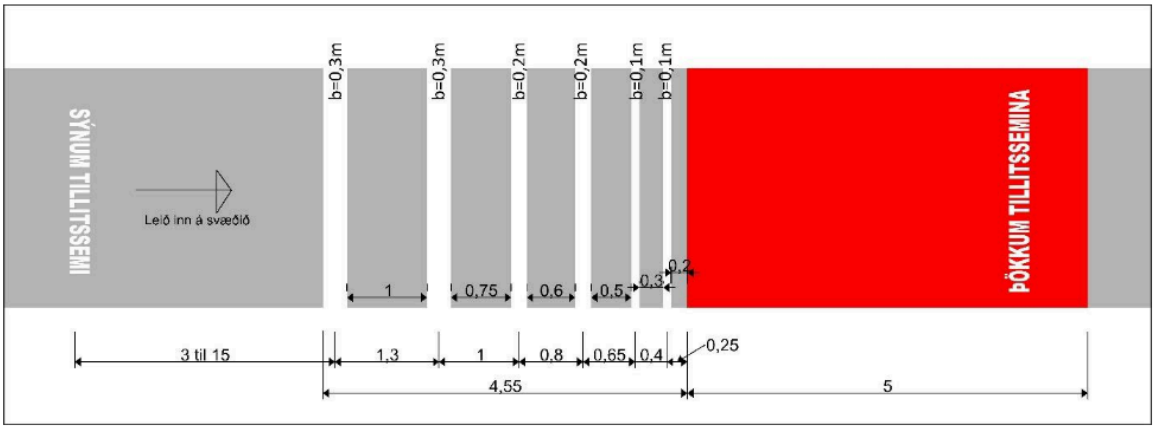
Tengsl vinnslutillögu við hönnunarleiðbeiningar:

LHM gerir að sjálfsögðu ráð fyrir því að leiðbeiningum um hönnun fyrir hjólreiðar [1], sem Kópavogur er aðili að ásamt öðrum sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðinni, **verði ítarlega fylgt við hönnun og gerð stígsins**, en vill sérstaklega vekja athygli á nokkrum atriðum.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Benda má á að stígar eiga að vera sléttir, beinir, greiðir og án hindrana. LHM tekur undir athugasemdir í minnisblöðum sem tillögunni fylgja, t.d. *„ekki er ráðlagt að gera yfirborð ójafnt en það getur skapað fallhættu sér í lagi fyrir þau sem ferðast á rafhlaupahjólum“* (Úrbana og Pláss) og *„það getur verið varhugavert fyrir gangandi og fatlaða einstaklinga að ganga og ferðast um á ójöfnu yfirborði“* (Vegagerðin). Í hönnunarleiðbeiningum er sérstaklega tiltekið að *„yfirborð hjólaleiða á að vera slétt, a.m.k. jafngott og yfirborð næstu götu“*. Ýmsar óraunhæfar hugmyndir um að hindra för hjólandi um stíginn með ýmiskonar tálmunum sem draga úr öryggi hjólandi koma ekki til greina; engar slíkar lausnir mega vera á kostnað öryggis hjólandi.

Það kemur vel til greina að minna á tillitssemi í umferðinni, eins og hefur verið gert á öðrum hjólastígum á höfuðborgarsvæðinu með góðum árangri, með stamri málningu sem er ekki upphleypt; sjá mynd hér fyrir neðan úr hönnunarleiðbeiningum:



MYND 71 Fyrirkomulag merkinga til að vekja athygli vegfarenda á að sýna tillitssemi. Mikilvægt er að merkingarnar séu ekki hálar.

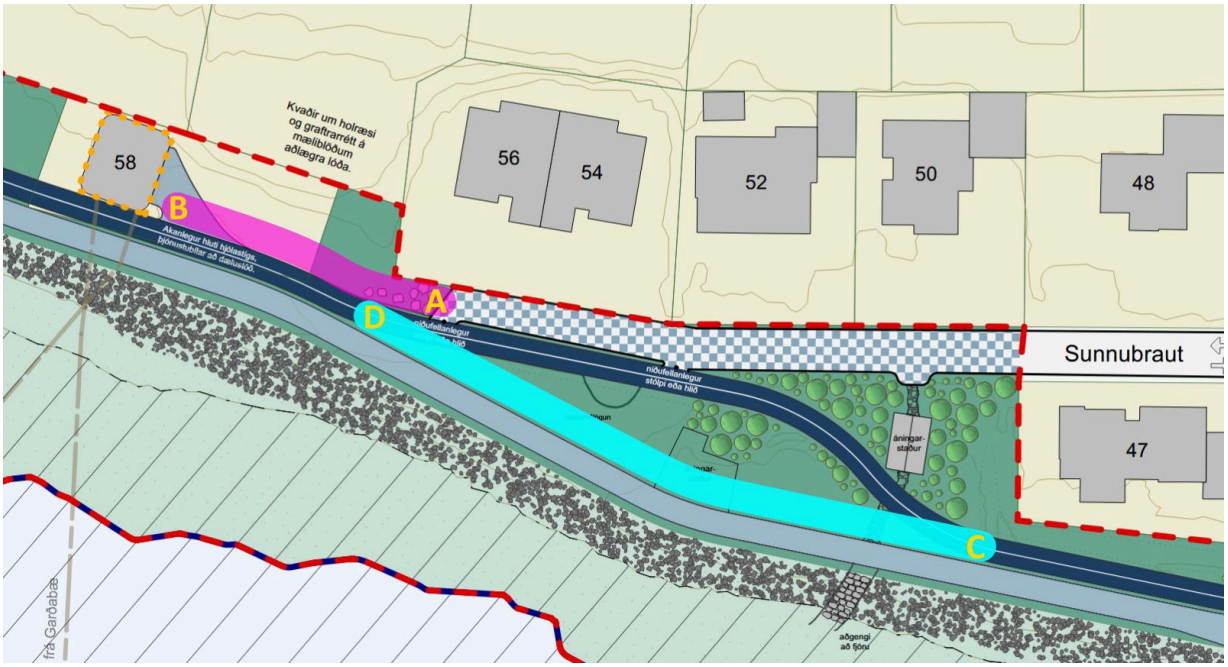
Eins kemur vel til greina að nota þær merkingar sem eru ætlaðar til að stýra umferð samkvæmt umferðarlögum eða reglugerð um umferðarmerki. Í því samhengi vill LHM minnast á að sjónlínur þurfa líka að vera beinar og nægileg stígsýn þar sem stígur er þveraður til að fyrirbyggja slys. Þar þarf lýsing einnig að vera góð.

Samspil vistgötu og hjólastígs:

LHM vill leggja til breytingar við vesturenda Sunnubrautar:

1) Að gert verði ráð fyrir að vistgata haldi sér frá endanum á Sunnubraut að dælustöð við Sunnubraut 58 (bleik lína). Óþarfi virðist vera að gera ráð fyrir ofhönnun með steinum og stöplum þar og umferð þjónustubíla á hjólastíg. Einnig er betra að hafa greiða leið frá Sunnubraut fyrir hjólandi inn á og út af stígnum.
2) Óþarfi virðist vera að gera ráð fyrir hlykk á hjólastíg á þessum stað á mót við Sunnubraut 52 og að hafa tvo áningarstaði. Betra virðist vera að hafa einn áningarstað og láta hjólastíg fylgja legu göngustígs (ljósblá lína).

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026



Tengsl við aðliggjandi svæði:

LHM gerir ráð fyrir því að austan við deiliskipulagssvæðið, milli Urðarbrautar og Þinghóls, verði núverandi hjóla- og göngustígum víxlað til samræmis við þá stefnu að hafa gangandi nær sjónum og hjólandi fjær sjónum. Við það tækifæri verði allir stígar sem og öll stígamót uppfærð á þeim kafla í samræmi við leiðbeiningar um hönnun fyrir hjólreiðar, þ.m.t. stígamót við Kópavogshálsstíg við undirgöng undir Hafnarfjarðarveg.

Slysahætta er hverfandi:

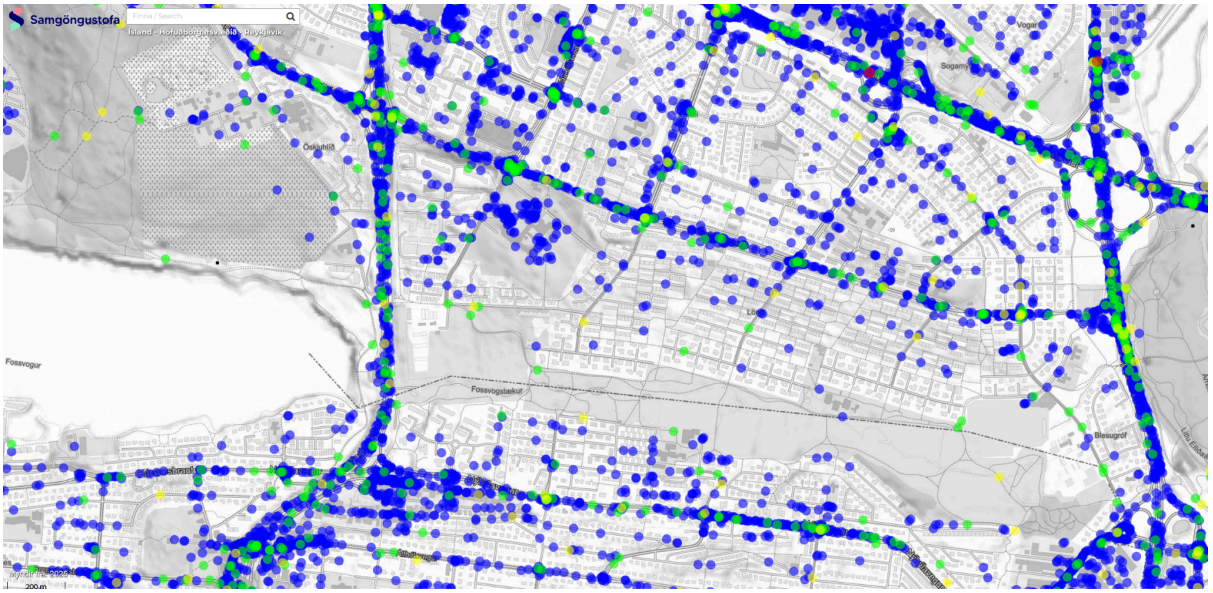
Í umsögnum sumra um vinnslutillöguna er dreginn upp sú mynd að umferð um Kársnesstíg verði sambærileg við þungaumferð tugþúsunda bíla á Hafnarfjarðarvegi sem er ekki raunhæfur samanburður. Hugsanlega er fólk að slá saman hugtökunum stofnstígur og stofnbraut en þegar borinn er saman hraði, þungi, hávaði, hætta og fjöldi ökutækja, er þetta allt algjörlega ósambærilegt.

LMH vill benda á að þar sem Kársnesstígur er stofnstígur hjólreiða er skýrt í hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólreiðar að miða eigi við 30 km/klst hönnunarhraða (gildir bæði um stofn- og tengileiðir innan þéttbýlis), sem er sami hraði og almennt er í húsagötum og þykir tilhlýðilegur & mjög öruggur. Allir hjólastígar á höfuðborgarsvæðinu eru hannaðir með þetta viðmið í huga í samræmi við hönnunarleiðbeiningar. Þar sem hjóla- og göngustígar liggja samhliða eða nálægt hvorum öðrum á höfuðborgarsvæðinu eru engin vandamál. Hví ætti það að vera öðruvísi á Kársnesstíg?

LHM vill vekja athygli á því að mjög svipaður hjólastígur hefur verið í mörg ár undir Öskjuhlíð og í gegnum Fossvogsdal og fer hann meira að segja samhliða göngustíg framhjá Fossvogsskóla, þar sem eru daglega mörg börn á öllum aldri. Skv. slysatölum Samgöngustofu hefur orðið samtals eitt samstuð á þeim stíg á árabilinu 2014–2024 og var

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

það slys án meiðsla. Til samanburðar hafa á sama tíma orðið þúsundir slysa annars staðar þar sem bílstjórar keyrðu á gangandi, hjólandi, aðra bílstjóra, og á dauða hluti [2]:



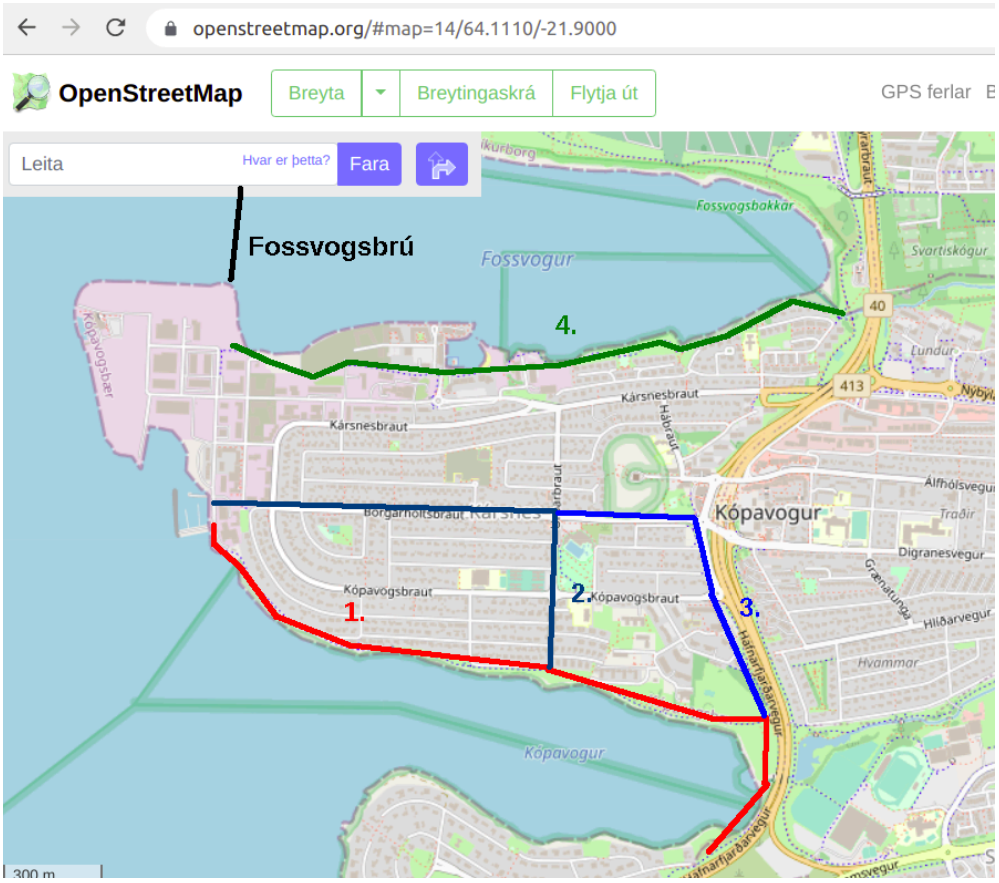
LHM skoðaði hjólastíga í Kópavogi og núverandi Kársnesstíg á korti Samgöngustofu 2014–2024 og fann einungis örfá atvik og öll voru „fall af reiðhjóli“. Engin ástæða er til að rengja þessa skráningu svo LHM viti til og undirritaður kom meira að segja að einu af þeim atvikum sem þar eru skráð (fall af reiðhjóli 6. maí 2023 nálægt Lindakirkju) og getur staðfest að þar er rétt með farið.

LHM hvetur Kópavogsbæ eindregið til að vinna áfram endanlega deiliskipulagstillögu, byggt á þeirri vinnslutillögu sem fjallað er um hér, í ítarlegu samræmi við hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar og bestu opinberu gögn sem byggja á áratuga reynslu.

Aðrar leiðir og umferðarþungi:

Í umsögnum ýmissa annarra um vinnslutillöguna er lagt til að hjólastígur milli Þinghóls og Öldu verði lagður um Kópavogsbraut. LHM telur að það komi ekki í stað endurbóta á Kársnesstíg vegna óhagstæðrar hæðarlegu og þeirrar staðreyndar að flestir sem hjóla þessa leið myndu velja Kársnesstíg hvort sem væri vegna hæðarlegunnar. Slík framkvæmd myndi ekki draga úr núningi milli gangandi og hjólandi eða bæta öryggi á stignum. Í skoðanakönnun sem LHM stóð fyrir í hópnum Samgönguhjólreiðar á Facebook árið 2021 sögðu 98% þeirra sem tóku afstöðu til spurningarinnar *„Hvaða leið á stígurinn að liggja til að tengja umferð frá sunnan- og austanverðum Kópavogi, Garðabæ, og Hafnarfirði að brú yfir Fossvog?“* að stígurinn ætti að liggja eins og leið 1 á mynd hér að neðan: *„Beina leið meðfram ströndinni á sunnanverðu Kársnesi án hækkunar.“* [3]

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026



Auðvelt er að skoða meintan umferðarvanda með því að áætla umferð um Kársnesstíg þegar hann er tilbúinn og þegar Alda hefur verið byggð. Ef gert er ráð fyrir að 600 manns hjóli Kársnesstíg á hverjum virkum degi og að sú umferð sé 200 manns kvölds og morgna, það er 200 frá kl. 7-9 og 200 frá 15-18, verður hámarksumferð að morgni milli kl. 7-9 um 1,7 hjólandi á mínútu [4]. Á þessum tíma eru fáir að njóta útivistar á stígnum. Umferðarþunginn á öðrum tímum væri að jafnaði minni en þetta. Ef umferðin tvöfaldaðist væri það 3,3 hjólandi á mínútu á milli kl. 7-9. Það er ljóst að ef þetta er óviðunandi umferð þá ætti að loka hverri einustu götu í Kópavogi því umferð bíla er í flestum tilvikum mun meiri og að sama skapi mun hættulegri. Að mati LHM er þessi „umferðarþungi“ ekki líklegur til að valda neinum vanda og þegar stígurinn er kominn munu allir gleyma þessari umræðu á nokkrum vikum.

Virðingarfyllst
f.h. stjórnar Landssamtaka hjólreiðamanna

Erlendur S. Þorsteinsson
formaður

[1] https://www.ssh.is/static/files/svaedisskipulag/hjolaleidir/honnunarleidbeiningar_f_hjolreidar_2019-12-19-m.pdf
[2] https://www.map.is/samgongustofa/
[3] https://lhm.is/lhm/skjol/1348-hjolastigur-karsnes
[4] Til samanburðar hjóluðu 367/dag framhjá teljara hjá N1 í Fossvogsdal í október 2025

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Frábært framtak. Hjólastígur á Kárnsnesinu er kærkomin viðbót við hjólastíganetið og mun stuðla að bættu öryggi fyrir hjólreiðamenn og aðra vegfarendur. Bæði með því að minnka hjólaumferð á umferðargötum á Kársnesinu og með því að koma í veg fyrir að hjólaumferð deili göngustígnum við ströndina. Þessi útfærsla er mun betri kostur en að leggja hjólastíg inn í hverfinu þar sem þar yrðu mörg gatnamót og stígurinn myndi líkast til skera leið barna í skólann. Takk fyrir að bæta bæjarfélagið okkar, við íbúar treystum á ykkur. Áfram að markinu.

-Kópavogsbúi og hjólreiðamaður.

Höfundur: Hjalti Jóel Magnússon

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Athugasemd sem barst með tölvupósti til skipulagsdeildar.

Höfundur: Karlotta Helgadóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Viðhengi:

105.1.Athugasemd Erlu Rögnu Ágústsdóttur.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Karlotta Helgadóttir - fulltrúi skipulagsdeildar

From: Skipulag
To: Karlotta Helgadóttir - fulltrúi skipulagsdeildar
Subject: RE: Kársnes

You don't often get email from erlaagu@gmail.com. Learn why this is important

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistaperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjóaleið höfuðborgarsvæðisins heldur varðveita strandlenguna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóa útivistar og náttúru.
Þess í stað finna samgönuhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúm Kársness betur í daglegu lífi,íferðum þeirra milli heimilis,skóla,leikskóla og annarrar þjónustu.
Erla Ragna Ágústsdóttir.
Kt:
Efstahjalla 3.
200 Kópavogi.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er persónuleg umsögn undirritaðs sem íbúa í Kópavogi:

Hinn 8. júlí 2008 sagði í Fréttablaðinu: „Göngu- og hjólreiðabrú mun liggja yfir Skerjafjörðinn frá Kársnesinu og koma niður nálægt ylströndinni í Nauthólsvík, segir í tillögunum. „Þú hjólar bara í tíu mínútur, þá ertu kominn í Háskóla Íslands," segir Gunnar I. Birgisson bæjarstjóri."

Undirritaður hefur nú beðið í tæp 18 ár eftir þessari brú og hjólastígum sem myndu tengja hana við Lindakirkju. Er mikið gleðiefni að loksins hilli undir að þessi áform raungerist. Einnig er það ánægjulegt að samhliða því að stórbæta virkar og vistvænar samgöngur sé jafnframt hugað að útivist á Kársnesi með því að bærinn endurheimti land sitt, sem hefur verið afgirt og lokað almennum íbúum í áraraðir með mjög annarlegum hætti.

Undirritaður hjólar til vinnu frá heimili sínu í Lindum að skrifstofu í Vatnsmýri. Í dag er einungis raunhæft að hjóla fyrst til austurs, í öfuga átt, til að fara austan megin við Digranesið, og fara svo í gegnum Mjódd og eftir Fossvogsdal. Alda, brú yfir Fossvog, og Kársnesstígur munu breyta þessu í eindregna leið með góðu flæði þar sem alltaf er haldið til vesturs.

Alda mun almennt hafa þau áhrif að hjólreiðafólk úr Hafnarfirði, Garðabæ og töluverðum hluta Kópavogs (t.d. Smárum og Lindum) mun hjóla Kársnesstíg til að komast til vinnu; það mun ekkert hjóla upp á Kársnesið til þess eins að fara niður aftur. Það er því ekkert val á milli Kársnesstígs eða annarra valkosta; það er bara í boði að gera Kársnesstíg að fyrsta flokks samgönguhjólreiðastíg áður en Alda opnar.

Undirritaður hvetur Kópavogs til að halda áfram að vinna þessa tillögu í samræmi við leiðbeiningar um hönnun fyrir hjólreiðar, en ýmsa agnúa þarf að sníða af tillögunni svo hún sé fyllilega í samræmi við þær leiðbeiningar. Undirritaður er einn höfunda umsagnar Landssamtaka hjólreiðamanna og vill fremur vísa á atriði til lagfæringar í þeirri umsögn heldur en að endurtaka þau hér; en það er helst atriði sem snúa að yfirborði, hönnunarhraða, sjónlínum, og beygjum & sveigjum.

Erlendur S. Þorsteinsson
reiknifræðingur / íbúi í Lindum

Höfundur: Erlendur Smári Þorsteinsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi.

Sem hlaupari fer ég um Kársnesið því það er svo endurnærandi að skokka meðfram strandlengjunni, sérstaklega meðfram Suðurströndinni sem er að mínu mati eitt fallegasta og kyrrlátasta útivistarsvæði borgarinnar í tengslum við einstakt lífríki í fjörunnar. Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi.

Ég tel það einnig ákjósanlegra sem hjólari að velja Kópavogsbraut frekar enn strandlengjuna á hraðferð til og frá vinnu því hún er svo bein og greið og býður upp á meira flæði. Ég myndi vilja sjá Kópavogsbæ búa til góðan aðskilinn hjólastíg á Kópavogsbraut en mér finnst ekki rétt að hafa stofnhjólaleið í gegnum vinsælt útivistarsvæði upp á öryggi, árekstrahættu og ánægju allra. Ég tel að hjólavísar myndu ekki hjálpa m.t.t. að bæta aðstæður á Kópavogsbraut fyrir hjólandi umferð.

Verum ekki að raska besta útivistarvæði höfuðborgarsvæðisins að óþörfu, fórnum ekki útivistarperlu fyrir steypu.

Höfundur: Steinar Freyr Kristinsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég undirrituð, Þórunn Björnsdóttir mótmæli því harðlega að göngustígurinn á sunnanverðu Kársnesinu verði nýttur sem samgöngustígur fyrir hjólandi vegfarendur.

Ég hef búið við þennan stíg áratugum saman, nýtt hann til útivistar, þar hafa börn mín og barnabörn upplifað sína fyrstu göngutúra og lært að hjóla á litla þríhjólinu sínu. Þar hef ég stutt aldraða ættingja síðustu gönguferðirnar.

Nokkrum sinnum á síðustu árum hef ég stofnað lífi barnabarna og heilsu í hættu vegna hjólreiðafólks sem var að flýta sér um of - og einu sinni var ég nánast völd að stórslysi þegar hvolpurinn minn fældist og hljóp fyrir spandex hjólreiðamann. Ég viðurkenni að ásókn mín í þennan dásamlega stíg hefur dvínað að sama skapi.

Ég trúi því ekki að bæjaryfirvöld geti ekki leyst þetta brýna mál með því að leggja nýjan stíg annars staðar. Nóg er búið að raska Kársnesinu síðustu ár - hlífið okkur við enn einu umhverfisslysinu.

Áfram, ekki gefast upp - þið finnið leið! Treysti ykkur!

Með syngjandi glöðum kveðjum Þórunn Björnsdóttir

Höfundur: Þórunn Björnsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Suðurspor – samtök samgönguhjólara í Garðabæ og Hafnarfirði – leggja til að valkostur 2, tvöföldun stígs á landi, verði valinn við uppbyggingu Kársnesstígs. Sá valkostur uppfyllir best hlutverk stígsins sem stofnstígs fyrir gangandi og hjólandi með jöfnum halla, góðu flæði og skýrum aðskilnaði ferðamáta. Landleiðin er öruggari, samfelldari og eðlilegri sem dagleg samgönguleið en aðrir valkostir, og í samræmi við viðmið Vegagerðarinnar, hjólreiðaáætlanir og markmið um auknar virkar samgöngur. Aðskilinn stígur dregur jafnframt úr núningi milli notendahópa til framtíðar.

Fyrir hönd Suðurspors,
Jökull Másson
Suðurspor – samtök samgönguhjólara í Garðabæ og Hafnarfirði

Höfundur: Jökull Másson

Sent inn þann: 23.01.2026

Viðhengi:

109.1.Umsögn Suðurspors Um Kársnesstíg – Valkostur 2 (landleið).docx.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Umsögn Suðurspors – samtaka samgönguhjólara í Garðabæ og Hafnarfirði

Til: Skipulagsráðs Kópavogsbæjar
Varðar: Skipulag í kynningu – Samgöngustígur á sunnanverðu Kársnesi („Kársnesstígur“)
Dagsetning: 23. janúar 2026
Aðili: Suðurspor – samtök samgönguhjólara í Garðabæ og Hafnarfirði

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Efni: Skipulag samgöngustígs á sunnanverðu Kársnesi („Kársnesstígur“)

Suðurspor – samtök samgönguhjólara í Garðabæ og Hafnarfirði – koma hér með á framfæri sjónarmiðum sínum um fyrirliggjandi skipulagstillögu að samgöngustíg á sunnanverðu Kársnesi, með hagsmuni notenda stígakerfisins og þróun öruggra og greiðfærra virkra samgangna að leiðarljósi. Samtökin leggja ríka áherslu á uppbyggingu öruggra, greiðfærra og aðlaðandi hjólaleiða sem nýtast raunverulega til daglegra samgangna milli sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

Með vísan til framlagðrar valkostagreiningar Umhverfissviðs Kópavogsbæjar (5. desember 2022) styður Suðurspor eindregið vinnslutillöguna, sem er **valkostur 2 – tvöföldun stígs á landi alla leið**, svokölluð *landleið*.

1. Jafnar hæðir og aðgengi fyrir breiðan notendahóp

Ein helsta forsenda þess að hjólreiðar nýtist sem raunhæfur samgöngumáti er að leiðir hafi hóflegan og jafnan langhalla. Valkostur 2 býður upp á litlar hæðabreytingar og er í samræmi við viðmið í alþjóðlegum og norrænum hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólaleiðir, þar sem mælt er með að langhalli fari almennt ekki yfir 3% á stofnleiðum.

Slíkt aðgengi skiptir sérstaklega máli fyrir: - daglega samgönguhjólara, - notendur rafhjóla og flutningshjóla, - börn og eldri borgara, - hjólreiðafólk á veturna eða við krefjandi veðurskilyrði.

Í samanburði við aðra valkosti, einkum valkost 3 og 4, forðast valkostur 2 langar og brattar brekkur sem draga úr notagildi leiðarinnar sem stofnstígs.

2. Gott flæði og samfelld leið án óþarfa truflana

Flæði er lykilatriði í hönnun hjólaleiða sem ætlað er að þjóna samgönguhlutverki. Valkostur 2: - gerir kleift að halda jöfnum ferðahraða, - krefst hvorki tíðra stöðvana né mikilla beygja, - lágmarkar þveranir við akandi umferð og gatnamót.

Þetta er í samræmi við þekktar niðurstöður rannsókna á ferðavenjum hjólreiðafólks, sem sýna að samfelldar, beinar og fyrirsjáanlegar leiðir hafa afgerandi áhrif á val fólks á hjóli sem daglegum ferðamáta.

3. Öryggi hjólreiðafólks og aðskilnaður frá bílaumferð

Rannsóknir sýna með skýrum hætti að mest hætta fyrir hjólreiðafólk stafar af samskiptum við bílaumferð. Valkostur 2 tryggir: - hjólreiðar í sérstöku rými, fjarri akandi umferð, - skýran aðskilnað gangandi og hjólandi, - minni líkur á árekstrum og hættulegum aðstæðum.

Slík lausn er í samræmi við markmið um *Vision Zero* og almenna stefnu um að draga úr alvarlegum slysum í umferðinni með hönnun innviða fremur en einungis regluverki.

4. Jákvæð áhrif á andlega og líkamlega heilsu

Að hjóla í umhverfi sem er að mestu laust við bílaumferð hefur ekki aðeins áhrif á öryggi heldur einnig á upplifun notenda. Fjölmargar rannsóknir benda til þess að: - minni hávaði, - betri loftgæði, - grænt umhverfi hafi jákvæð áhrif á andlega heilsu og vellíðan. Valkostur 2 nýtir strandlínu Kársness á eðlilegan hátt án þess að neyða hjólreiðafólk upp í umferðargötur eða flókið gatnakerfi.

5. Eðlileg leið í samræmi við raunverulegar ferðaleiðir

Landleiðin endurspeglar þá leið sem fólk velur þegar það hjólar um svæðið í dag. Hún fylgir náttúrulegri legu strandarinnar og tengir á rökréttan hátt saman stofnstíga Kópavogs, Garðabæjar og Hafnarfjarðar, auk tengingar við Fossvogsbrú.

Að beina hjólreiðafólki upp á Kársnesið sjálft, með fjölmörgum beygjum og hæðabreytingum, gengur gegn grundvallarhugmyndum um að hjólaleiðir eigi að vera einfaldar, læsilegar og samkeppnishæfar við akstur.

6. Forvarnir gegn núningi milli notendahópa

Ef ekki verður ráðist í aðskilinn hjóla- og göngustíg á þessum kafla er mjög líklegt að: - samgönguhjólreiðar haldi áfram á núverandi blönduðum stíg, - álag aukist verulega með tilkomu Fossvogsbrúar, - núningur milli gangandi, hjólandi og annarra farartækja aukist.

Valkostur 2 er sá eini sem leysir þetta með skýrum hætti til framtíðar og er í samræmi við þá þróun sem sést hefur á fjölförnum stofnstígum annars staðar á höfuðborgarsvæðinu.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

7. Samantekt og niðurstaða

Með vísan til ofangreinds telur Suðurspor að **valkostur 2 – landleiðin – sé langbesti kosturinn** þegar horft er til: - samgangna, - öryggis, - flæðis, - heilsu, - framtíðarþarfa hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu.

Aukinheldur með hliðsjón af markmiðum aðalskipulags Kópavogsbæjar, samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins og áætlun um stofnhjólanet er það mat Suðurspors að **valkostur 2 uppfylli best kröfur um stofnstíg** hvað varðar:

- greiðfærni og flæði,
- öryggi allra vegfarenda,
- skýran aðskilnað ferðamáta,
- aðdráttarafl virkra samgangna,
- og framtíðarþol gagnvart aukinni umferð.

Valkostur 2 er jafnframt sá valkostur sem er **í mestri samræmi við opinber viðmið og stefnumótun stjórnvalda um hjólreiðar sem samgöngumáta**.

Samtökin hvetja Kópavogsbæ eindregið til að velja þennan valkost og tryggja þannig að Kársnesstígur verði raunverulegur stofnstígur fyrir gangandi og hjólandi umferð, í samræmi við markmið samgöngusáttmála og sjálfbæra þróun.

Heimildir

- Vegagerðin (2019). *Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar*. Reykjavík.
- Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið (2019). *Samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins*.
- Betri samgöngur (2026). *Stofnhjólanet höfuðborgarsvæðisins*.
- Bjarni Reynarsson (ritstj.) (2017). *Reykjavík á tímamótum*. Grein: „Mótun borgar fyrir samgöngur á hjóli“, Harpa Stefánsdóttir, bls. 147.
- CROW (2017). *Design Manual for Bicycle Traffic*. Netherlands.
- OECD / ITF (2013). *Cycling, Health and Safety*.
- Pucher, J. & Buehler, R. (2012). *City Cycling*. MIT Press.
- WHO (2018). *Health Economic Assessment Tool (HEAT) for walking and cycling*.

Fyrir hönd Suðurspors,
Jökull Másson

Suðurspor – samtök samgönguhjólara í Garðabæ og Hafnarfirði

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Vinnslutillaga að deiliskipulagi Kársnesstígs – athugasemdir

Þessi vinnslutillaga er villandi og fylgigögn hennar geta aðeins talist upphafsskref í undirbúningi deiliskipulags fyrir Kársnesstíginn. Það er gildishlaðið og einhliða að kynna tillöguna sem **endurbætur** á aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda: Öryggi barna eða gangandi vegfarenda er ekki viðfangsefni í mati á umhverfisáhrifum né heldur mat á ljósmengun, umferðar- og hljóðvistarálagi. Flokkun samgöngusáttmálans í samgöngustíga og útivistar- og tómstundastíga er ekki fylgt. Né er þess gætt að hjóla- og göngustígar séu aðskildir eins og vera ber á stofnleiðum. Valkostir fyrir hjólreiðar eru bornir saman, en áhrif á lífríkið og þá sem vilja njóta náttúru, friðsældar og útivistar á göngustígnum eru ekki metin.

Upplifun og sérfræði - gagnrýnin á sömu nótum
Eins og athugasemdir fjölda íbúa í skipulagsgáttinni bera með sér stangast heildarmatið í umhverfismatsskýrslunni á við upplifun þeirra. Í umhverfismatsskýrslunni er tillagan talin hafa óveruleg áhrif á landslag og ásýnd. Íbúar sjá hins vegar grænar hlíðar meðfram stígnum, sem nú eru í senn leiksvæði barna og náttúruupplifun, hverfa undir malbik við tvöföldun stígsins. Náttúruverndarstofnun tekur í sama streng og telur tillöguna geta haft neikvæð áhrif á náttúrulega ásýnd í nágrenni stígsins. Náttúrufræðistofnun bendir á að markmið friðlýsingar sé ekki bara að vernda búsvæða fugla og annað lífríki við ströndina, í fjöru og á grunnsævi, heldur líka að vernda útivistar- og fræðslugildið sem felst í líffræðilegri fjölbreytni. Hún tínir til ýmis mikilvæg rök fyrir því að tillagan muni hafa neikvæð áhrif á friðlandið.

Bættar aðstæður fyrir virka ferðamáta, þ.e. reiðhjól og önnur smærri samgöngutæki og aðgengi að gæðum strandarinnar, eru í skýrslunni talin hafa jákvæð áhrif á samfélag. Íbúar sjá hins vegar öryggi gangandi, útivist barna og aðgengi að fjörunni ógnað. Þeir benda á að endurbætur þurfi einmitt að styrkja þessa þætti útivistarstígsins og bæta áningarstaði, frekar en að ganga á þá. Sömu ábendingar koma frá stofnununum sem gæta hagsmuna náttúrunnar. Samkvæmt skýrslunni batna áhrif á öryggi og heilsu með innviðum sem hvetja til hreyfingar. Íbúum finnst göngustígurinn í núverandi formi hvetja til útivistar og hreyfingar og hafi jákvæð áhrif á lýðheilsu allra aldursflokka. Þeir benda á að við þröngar aðstæður hljóti nýr hjólastígur sem þjónar samgöngum milli áfangastaða en ekki náttúrunautn og rósemd að draga úr öryggi gangandi. Í skýrslunni eru þau áhrif þó metin jákvæð. Að lokum eru áhrifin á gróður og dýralíf, þangfjöru, leirur og dýralíf, metin óveruleg og jákvæð. Báðar sérfræðistofnanir náttúrunnar, sem skylt er að leita umsagna hjá, eru þó sama sinnis og íbúar. Þær eru mjög gagnrýnar á tillöguna og telja framkvæmdirnar geta haft neikvæð áhrif á verndargildi nærliggjandi friðlýstra svæða bæði á framkvæmda- og rekstrartíma.

Útivistarstígur frá upphafi
Í aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 er strandstígurinn skilgreindur sem opið svæði til útivistar. Frá því að fyrsta heildarskipulagið var gert fyrir Kópavog árið 1949 hefur suðurströndin verið útivistarsvæði (promenade). Í upphafi voru m.a. settar fram hugmyndir um baðströnd eftir endilangri suðurströndinni. Meginmarkmið samkvæmt umhverfiskafla gildandi aðalskipulags er að nýta með nærgætni þá fjölbreyttu möguleika sem bæjarlandið býður upp á til útivistar og til þess að samskipti manns og náttúru verði í anda sjálfbærrar þróunar. Lýst er stefnu um að opin svæði verði ekki skert enda bjóði þau upp á umhverfisleg gæði. Fjara og grunnsævi undan strönd Kársness voru friðlýst 2012 til að vernda lífríki við ströndina og líffræðilega fjölbreytni sem hefur mikið fræðslugildi, einkum og sér í lagi með tilliti til fugla.

Virkar og vistvænar samgöngur
Með svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015 var lagður grunnur að þéttingu byggðarinnar. Byggt var á vistvænum samgöngum til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum, m.a. með því að minnka notkun einkabílsins og hvetja til þess að fólk gengi, hjólaði eða tæki almenningsvagna til að komast á milli staða. Þá skyldi lágmarka neikvæð áhrif skipulags á umhverfi og samfélag og hámarka jákvæð áhrif þess. Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins eru sett fram markmið um að hlutdeild göngu og hjólreiða í öllum samgöngum innan svæðisins verði orðin 30% árið 2040.

Þessum áherslum var fylgt eftir árið 2019 með samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins. Þá undirrituðu ríkið og öll sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu skuldbindingar sem voru staðfestar í uppfærðum sáttmála 2024. Kjarninn í sáttmálanum er styttri ferðatími, minni tafir, aukið umferðaröryggi, áhersla á að draga úr kolefnisspori, stórbættar almenningssamgöngur, fjölgun hjóla- og göngustíga og uppbygging stofnvega. Sveitarfélögunum er ætlað að skipuleggja greiða stofnstíga til að tengja göngu- og hjólaleiðir milli sveitarfélaganna og jafnframt að tryggja góðar göngu- og hjólaleiðir innanbæjar frá stoppistöðvum borgarlínu

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

og strætisvagna.

Í gildandi aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 sem staðfest var í júlí 2021 er megináhersla á öruggar og greiðfærar samgöngur og leiðir til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum bílanotkunar. Leiðarljós er að bjóða upp á fjölbreytta og vistvæna ferðamáta á öruggan hátt fyrir alla vegfarendur með hliðsjón af heilsu manna og vistkerfisins án þess að ganga á tækifæri komandi kynslóða.

Niðurlag - hjólreiðaáætlun
Nýtt skipulag samgöngukerfis á höfuðborgarsvæðinu felur ekki aðeins í sér borgarlínu heldur einnig Fossvogsbrú, sem ætluð er fyrir samgöngur borgarlínunnar og hjólandi og gangandi hvaðanæva af höfuðborgarsvæðinu. Kópavogsbær er skuldbundinn til að skipuleggja stofnstíg til að hjólandi geti farið á milli sveitarfélaganna á öruggum og greiðfærum stígum. Hann er líka skuldbundinn til að gera hjólreiðaáætlun með áherslu á að hjólastígakerfið innanbæjar þjóni Kópavogsbúum og hvetji þá til að nota hjól sem samgöngutæki.

Nauðsynlegt er að huga að báðum skuldbindingunum í senn. Bent hefur verið á að stofnstígur meðfram strandlengjunni þjóni samfélaginu á Kársnesi ekki. Það gæti stofnstígur t.d. á hringleið um Kópavogsbraut og Kársnesbraut hins vegar gert. Frá honum mætti skipuleggja hjólastíganet að þjónustu og verslun á Kársnesi. Slíkan stofnstíg þyrfti auðvitað líka að hugsa fyrir gegnumumferð og samgöngur milli sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu. Forgangsröðun í útfærslu borgarlínu felur í sér að fyrst skuli hugað að virkum ferðamátum (gangandi/hjólandi), síðan almenningssamgöngum og síðastur komi bíllinn. Í einstökum tilvikum getur reynst nauðsyn að þrengja að bílnum fyrir vistvænni samgöngumáta. Það er af sama meiði og lægri hraði bílaumferðar sem ákveðinn hefur verið um allan Kópavog út frá öryggissjónarmiðum.

Það gengur hins vegar þvert á áherslur bæði svæðis- og aðalskipulags og samgöngusáttmála að opið svæði með útivistarstíg, sem ekki var ætlaður fyrir samgöngur milli staða, víki fyrir nýjum áherslum á vistvæna samgöngumáta. Þess vegna verður vinnslutillagan aðeins skoðuð sem upphaf í ferli til þess að finna bestu leið fyrir stofnstíg hjólreiða og tengt þjónustukerfi sem vinna verður að í hjólreiðaáætlun Kópavogsbæjar. Um það verkefni þarf samvinnu og samráð við þá sem hafa hagsmuna að gæta.

Höfundur: Helga Jónsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég legg til að Kópavogsbær endurskoði áform um hjólastofnstíg við voginn sem er fallegt og kyrrlátt útivistarsvæði í núverandi mynd. Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi!

Höfundur: Kjartan Þorri Kristjánsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Höfundur: Hjördís Gissurardóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Höfundur: Hallfríður Kristín Geirsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Við íbúar á Sunnubraut 56 erum ósátt við og mótmælum skipulagsuppdrætti á nýjum aðgreindum hjólreiðastíg á sunnanverðu Kársnesi.

Við núverandi fyrirkomulag er mikið mannlíf í þessari náttúruperlu. Langflestir eru gangandi. Miðað við fas og gönguhraða fólks er augljóst að stígurinn er fyrst og fremst notaður sem útivistarsvæði, þ.e.a.s. til að njóta útsýnis og útivistar en ekki sem umferðaræð til að komast á milli bæjarhluta. Hjólreiðafólk sýnir almennt tillitssemi í garð gangandi vegfarenda, sem er fólk á öllum aldri, oft gangandi með hunda. Þá eru einnig börn í hverfinu sem njóta þessa sem leiksvæðis. Blessunarlega eru háværar skellinöðrur mjög sjaldséðar á þessum stíg, sem ég veit að er ekki raunin á göngustígum annars staðar á höfuðborgarsvæðinu.

Með tilkomu aðskilds hjólreiðastígs („lykilleið og stofnstígur“) með þann tilgang að „greiða hjólaleiðir milli sveitarfélaga, innviða þeirra, íbúða- og atvinnusvæði“ er augljóst að umferð hjólreiðamanna, rafskutlna og skellinaðra mun aukast. Þetta mun minnka öryggi gangandi vegfaranda og barna á svæðinu en ekki auka það. Hjólreiðamenn munu eðlilega telja sig geta farið hraðar og með minni varúð, en gangandi vegfarendur og börn að leik munu þurfa að þvera þessa hjólahraðbraut til að komast að göngustígnum og niður í fjöru.

Þá viljum við sérstaklega mótmæla einkennilegri útfærslu á núverandi uppdrætti. Það varðar hvar hjólreiðastígurinn skilur sig frá göngustígnum við Sunnubraut 47 og sameinast aftur fyrir framan Sunnubraut 56. Þetta færir þessa umferðaræð alveg upp að inngangi húsa að Sunnubraut 52-56. Athugið að þetta eru inngangar og innkeyrslur þessara húsa en ekki bakgarður eins og annars staðar þar sem umferðaræðin á að vera. Það er því ekki hægt að setja upp grindverk til að verja börnin sem eiga heima í þessum húsum. Þannig að á eina svæðinu þar sem á að aðskilja hjólreiðastiginn frá göngustígnum er það gert til að færa umferðina nær þeim húsum sem eru berskjaldaðri fyrir umferðinni, þar sem þetta eru framhliðar húsanna

Það er gæfulegt að yfirvöld séu að reyna að bæta hjólreiðasamgöngur á höfuðborgarsvæðinu. Ég tel þó því miður ljóst að yfirvöld geri sér ekki grein fyrir því hversu mikil eyðilegging verður á þessu útivistarsvæði og að tilgangurinn um aukið öryggi muni snúast upp í andhverfu sína

Virðingarfyllst
-Jón Ragnar

Höfundur: Jón Ragnar Jónsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem hlaupari fer ég um Kársnesið því það er svo endurnærandi að skokka meðfram strandlengjunni, sérstaklega meðfram Suðurströndinni sem er að mínu mati eitt fallegasta og kyrrlátasta útivistarsvæði borgarinnar í tengslum við einstakt lífríki í fjörunnar. Fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi

Höfundur: Ásgeir Aðalsteinsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Hér koma mínar athugasemdir við vinnslutillögu að nýju deiliskipulagi Kársnesstígar á sunnanverðu Kársnesi, eins og hún liggur fyrir í kynningarferli á vinnslustigi.
Ég er íbúi í nágrenni skipulagssvæðisins og foreldri ungra barna sem njóta góðs af umhverfinu meðfram sunnanverðri sjávarsíðunni. Svæðið hefur um langt skeið gegnt mikilvægu hlutverki sem útivistar- og dvalarsvæði fyrir börn, fjölskyldur og aðra íbúa, þar sem áhersla hefur verið á ró, öryggi og fjölbreytta notkun, en ekki hraða eða gegnumferð.

Skylda sveitarfélags til að vernda öryggi barna á útivistarsvæðum
Við skipulagsákvarðanir sem varða útivistarsvæði sem börn nýta reglulega ber sveitarfélagi að gæta sérstakrar varúðar. Samkvæmt Barnasáttmála Sameinuðu þjóðanna, sem Ísland hefur fullgilt, og almennum meginreglum skipulags- og stjórnsýsluréttar, skal það sem börnum er fyrir bestu haft að leiðarljósi við ákvarðanatöku.
Í framlagðri tillögu er hins vegar ekki að finna sérstakt mat á áhrifum þess að breyta göngu- og útivistarstíg í umferðarmikla hjólaleið á:

- öryggi barna sem leika sér eða dvelja á svæðinu,
- getu barna til að meta hraða og áhættu,
- og raunverulega slysahættu í umhverfi þar sem hraði og fjölbreytni farartækja eykst.

Ósamræmi við gildandi aðalskipulag Kópavogsbæjar
Í gildandi aðalskipulagi Kópavogsbæjar er suðurströnd Kársness skilgreind sem útivistarsvæði. Slík skilgreining felur í sér skýra stefnumörkun um að vernda svæðið sem dvalar-, leik- og útivistarsvæði þar sem öryggi, ró og náttúruupplifun eru í forgangi.Í aðalskipulagi er Kársnesstígur jafnframt skilgreindur sem göngu- eða hjólaleið, en ekki sem stofnleið hjólreiða. Sú útfærsla sem lögð er til í vinnslutillögunni, þar sem stígurinn er í reynd uppfærður í stofnleið með tilheyrandi auknum hraða, umferð og gegnumflæði, felur í sér verulega stefnubreytingu frá gildandi aðalskipulagi.Slík breyting verður ekki réttilega framkvæmd með deiliskipulagi einu saman, heldur krefst hún formlegrar breytingar á aðalskipulagi, í samræmi við skipulagslög og meginreglur um stigskiptingu skipulagsáætlana. Að öðrum kosti er hætta á að deiliskipulagið skorti lagastoð.

Skortur á fullnægjandi forsendum og gögnum
Í vinnslutillögunni skortir m.a.:

- Greiningu á núverandi notkun svæðisins af hálfu barna, fjölskyldna og annarra dvalarnotenda.
- Raunhæfar umferðarspár, þar á meðal mat á hraða hjólandi vegfarenda og notkun rafknúinna farartækja.
- Heildstætt mat á áhrifum breytinganna á slysahættu, upplifun öryggis og dvalargildi svæðisins.
- Umfjöllun um áhrif á ró, friðsæld og sálfræðilega endurheimt, sem eru grundvallarþættir í útivistarsvæðum samkvæmt gildandi skipulagsstefnu.

Án slíkra gagna er ekki unnt að sýna fram á að tillagan uppfylli kröfur um meðalhóf, varúð og faglega undirbyggða skipulagsgerð.

Breytt eðli svæðisins og rýrnun barnvæns umhverfis
Af framlagðri tillögu verður ekki annað séð en að hún feli í sér grundvallarbreytingu á eðli svæðisins, þar sem útivistarsvæði með fjölbreyttri notkun er umbreytt í samgönguæð fyrir hraða hjólaumferð. Slík þróun er í andstöðu við skilgreiningu svæðisins í aðalskipulagi og felur í sér aukna áhættu fyrir börn og aðra viðkvæma notendahópa.

Krafa um endurskoðun
Með vísan til framangreinds er þess krafist að:

- Fyrirhuguð breyting verði ekki unnin áfram á grundvelli deiliskipulags nema að undangenginni breytingu á aðalskipulagi.
- Fram fari heildstætt mat á áhrifum á börn, öryggi þeirra og dvalargildi svæðisins.
- Leitað verði lausna sem samræmast gildandi aðalskipulagi og viðhalda svæðinu sem öruggu, barnvænu og heilsueflandi útivistarsvæði.

Að óbreyttu tel ég tillöguna ekki samræmast gildandi skipulagsáætlunum né kröfum um vandaða og lögmæta skipulagsgerð og get því ekki stutt hana.

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Virðingarfyllst,
Bryndís

Höfundur: Bryndís Stefánsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Viðhengi:

116.1.Umsogn.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi, vinnslutillöga í kynningu

Umsögn vegna máls nr. 2025/1514

Strandsvæði, friðland og útivist

Kópavogurinn er friðaður ásamt fjörum og grunnsævi. Svæðið í heild hefur alþjóðlegt verndargildi, en þar er að finna lífríkar þangfjörur, leirur og grunnsævi sem skapa undirstöðu fyrir afar fjölbreytt fuglalíf allan ársins hring. Tillagan eins og hún lítur út núna hefur í för með sér meiri umferð og ef til vill meiri hraða. Í skýrslu Resource International er bent á hugsanleg neikvæð áhrif framkvæmdarinnar á náttúruna við Kópavoginn. *Þegar útivistarsvæði verða aðgengilegri og fjölsóttari eykst umferð vegfarenda jafnt og þétt. Þetta getur dregið úr þeirri kyrrð og einangrun sem margir leita eftir í náttúrulegu umhverfi. Samhliða þessu eykst einnig hávaði og það getur haft áhrif á bæði upplifun fólks og hegðun dýra.* Það er gerð krafa um góða lýsingu á stofnstígum en hins vegar getur ljósmengun spillt bæði upplifun gesta sem sækjast eftir nálægð við ósnortna náttúru, og jafnframt haft áhrif á dýralíf. Betra væri ef lýsing væri með lágum ljósapollum fremur en götuljósastaurum. Það myndi falla betur að umhverfinu og vera hagstæðara fyrir viðkæm vistkerfi á þessu svæði. *Aukin umferð getur leitt til meiri átroðnings og mengunar, þar sem úrgangur og slit á landi og gróðri eykst með notkun. Breikkun stígsins getur haft áhrif á ásýnd svæðisins og aukið manngert yfirbragð við strandlengjuna. Slíkar breytingar geta dregið úr upplifun af ósnortnu og náttúrulegu umhverfi.* Suðurströnd Kársness er eitt fárra svæða á höfuðborgarsvæðinu þar sem þétt byggð er í beinum tengslum við ósnortna eða lítt raskaða fjöru og strandsvæði en rannsóknir hafa sýnt að slíkt nærumhverfi tengist bættri andlegri og líkamlegri heilsu, sálfræðilegri endurheimt og aukinni almennri vellíðan. Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skrifað umsögn um tillöguna sem er í samræmi við áhyggjur íbúa en stofnunin telur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Náttúruverndarstofnun hefur bent á að *náttúruleg ásýnd landslagsins á höfuðborgarsvæðinu hefur breyst töluvert á undanförnum áratugum en fagurfræðilegt gildi náttúrulegs umhverfis er mikilvæg þáttur fyrir bæði fyrir lífríki, upplifun og lýðheilsu fólks. Stefna stjórnvalda varðandi landslag kemur fyrst og fremst fram í náttúruverndarlögum nr. 60/2013 og í Landslagsamningi Evrópu (ELC)127 sem Ísland fullgilti árið 2020.* Náttúruverndarstofnun bendir á *að í þessu ljósi í 3. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 segir að til að stuðla að vernd jarðfræðilegrar fjölbreytni landsins og fjölbreytni landslags skal stefnt að því að varðveita landslag sem er sérstætt eða fágætt eða sérlega verðmætt vegna fagurfræðilegs og/eða menningarlegs gildis*. Náttúruverndarstofnun telur að tillagan gæti haft neikvæð áhrif á náttúrulega ásýnd í kringum nágrenni stígsins. Mörg sveitarfélög hafa innleitt stefnu um að vernda strandsvæði og halda mannvirkjagerð á

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

strandsvæðum í lágmarki. Víða erlendis er markvisst unnið að því að aðskilja hraða umferð hjóla og annarra smáfarartækja frá göngu- og útivistarsvæðum. Í skýrslu Alta um grænar tengingar í Reykjavík er einmitt bent á ókosti þess að samgönguhjólaumferð og róleg útivist fari saman.

Kópavogsbær getur með markvissum hætti, skýrum merkingum og útsjónarsamri hönnun stýrt því hvaða leið vaxandi hjólaumferð um Fossvogsbrú verður beint í gegnum Kársnesið.

Við krefjumst þess að Kópavogsbær taki athugasemdir Náttúrverndarstofnunar alvarlega og verndi strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er stoltur aðili að.

Einhliða kynningargögn, misvísandi skilaboð og rangar forsendur

Eins og fram kemur í umsögn Páls Jakobs Líndal doktors í umhverfissálfræði sem var unnin fyrir Útivistarsamtök Kársness þá gefa framlögð kynningargögn einungis takmarkaða og einhliða mynd af forsendum og áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Verulega skortir á greiningu á núverandi notkun svæðisins, sálfélagslegu gildi þess, áhrifum á öryggi ólíkra notendahópa, sálfræðilegri endurheimt, félagslegri þátttöku, staðaranda og staðartengslum.

Varðandi hraðann á stígnum þá hafa skilaboðin frá Kópavogsbæ verið misvísandi. Það kom fram á kynningarfundinum 26. Nóvember 2025 að stígurinn meðfram sjónum væri ekki hugsaður fyrir hraða hjólaumferð en að sama skapi er hann skilgreindur sem stofnstígur sem þarf að uppfylla ákveðin viðmið við hönnun sem miðast við 25-30 km/klst. Það er ekkert í valkostagreiningunni sem gefur til kynna að leiðin meðfram sjónum skuli eingöngu vera fyrir rólega hjólaumferð og að það skuli markvisst að halda hraða niðri á þessari leið með hraðatakmarkandi aðgerðum. Ef það stendur til að fara út í markvissar hraðatakmarkandi aðgerðir við hönnun stígsins þá er hægt að halda því fram að valkostagreining sé byggð á röngum forsendum. Það má spyrja sig hvaða tilgangi þjónar þessi mikla mannvirkjagerð ef hönnun skal miðast við að trufla flæði fyrir hjólreiðar, létt bifhjól og önnur smáfaratæki með hraðahindrunum. Hámarkshraði á hjólastígum hefur ekki verið skilgreindur í umferðarlögum og það getur reynst erfitt að koma í veg fyrir hraðakstur á hjólastígum. Það getur verið snúið að hanna hraðahindranir sem virka án þess að hafa áhrif á öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda eða aðgengi fatlaðra. Það verður snúið að hanna stíg sem fylgir hönnunarleiðbeiningum fyrir stofnhjólastíg með hraðahindrunum sem eiga að koma í veg fyrir að ökutæki fara um stíginn komist hraðar en 15 km/klst sem væri æskilegur hámarkshraði á þessu svæði. Það er takmarkað svigrúm til að búa til hlykki sem hægja á umferð og óslétt yfirborð getur verið varasamt auk þess að valda aukinni hljóðmengun. Hjólastígur á Kópavogsbraut býður upp á meira flæði og beinni sjónlínur

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

heldur en strandstígur með hraðahindrunum. Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar ráðleggja sérstaklega góða lýsingu þar sem draga þarf úr hraða en aukin ljósmengun myndi hafa neikvæð áhrif á svæðið m.t.t. vistkerfis og náttúrupplifunar. Það er fyrirséð að stofnhjólastígur með hindrunum uppfyllir ekki þarfir neins en þá væri dýrmætri náttúru fórnað til einskis á óafturkræfan hátt auk eyðslu á almannafé.

Aðrir valkostir, heildarmynd

Skipulagssvæðið nær aðeins til um 1 km langrar leiðar. Það hefur ekki verið sýnt hvernig stofnhjólaleiðin mun fara í gegnum opið svæði við höfnina þar sem stendur til að hanna nýja yndishöfn. Það er ekki heppilegt að stofnhjólaleið þveri svæði þar má búast við mannmergð og ófyrirsjáanleika. Við skorum á Kópavogsbæ að vinna heildræna hjólreiðaætlun fyrir Kársness og skipuleggja hjólastíganet fyrir Kársnesið sem eina heild í stað þess að kynna litla búta í senn. Það væri vel við hæfi að vinna umferðaröryggismat fyrir Kársnes samhliða hjólreiðaáætlun. Það er mikilvægt að hjólastígakerfið þjóni Kársnesingum. Með fjölgun íbúða, vaxandi íbúafjölda og aukinni þjónustu er þörfin fyrir öruggt og samfellt hjólastígakerfi á Kársnesi brýnni en nokkru sinni fyrr. Hjólastígar umhverfis Kársnesið uppfylla ekki daglegar samgönguþarfir íbúa. Því er nauðsynlegt að byggja upp staðbundið hjólastígakerfi sem tengir saman heimili, skóla, þjónustu og almenningssamgöngur. Eins og fram kemur í hjólanetsgreiningu fyrir Kársnes sem unnin var af Thijs Kreukels samgöngusérfræðingi fyrir Útivistarsamtök Kársnes þá væru Kópavogsbraut og Kársnesbraut best til þess fallnar að koma fyrir hjólastígum sem myndu þjóna íbúm Kársnes í daglegu lífi. Hjólastígur um Borgarholtsbraut samhliða Borgarlínu myndi ekki þjóna íbúum á sama hátt og hjólastígar um Kópavogsbraut og Kársnesbraut en væri góð viðbót til að bæta hjólastígakerfi Kársnessins enn frekar. Það er hægt að gagnrýna að skýrslurnar sem voru unnar fyrir Kópavogsbæ tóku ekki tillit til veðurs og sjógangs eins og flestar hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólastíga gera ráð fyrir. Það er einnig hægt að gagnrýna að valkostagreining tók hjólastíginn um Kópavogsbraut upp brattan kafla á Urðarbraut í stað þess að fara út Kópavogsbraut til austurs að hringtorgi við Hafnarfjarðarveg og/eða meðfram Kópavogstúni. Stofnhjólastígur meðfram Kópavogsbraut myndi þjóna fjölbreyttari hópi fólks heldur en samgöngustígur meðfram ströndinni og myndi falla betur að Heimsmarkmiðunum og markmiði aðalskipulags Kópavogs fyrir Kársnes þar sem stefnt er að greiðum og öruggum, vistvænum samgönguleiðum milli heimila, skóla, verslana, leikskóla og almennings samgangna.

Öryggi

Það kemur fram í öryggismats skýrslunni frá vegagerðinni að það sé ókostur hve lítill aðskilnaður sé á milli gangandi og hjólandi en vandamálið með plássleysið á ekki eingöngu við fyrir neðan Sunnubraut, víða fyrir neðan lóðir á Þinghólsbraut er sömuleiðis mjög

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

takmarkað pláss. Krafan frá íbúum er skýr varðandi að það þurfi að að tryggja það að stígurinn bjóði ekki upp á meiri hraða en 15km/klst og í nálægð við gangandi ættu farartæki að vera á gönguhraða til að tryggja öryggi og ánægju allra sem nýta svæðið til útivistar, einkum barnanna okkar og annarra viðkvæmra hópa. Aukin og hraðari hjólaumferð um stígakerfi sem liggur milli byggðar og fjöru og þétt upp að göngustíg getur dregið úr öryggisupplifun þeirra sem dvelja innan svæðisins. Það er hætt við að börn sæki síður inn á svæðið og foreldrar verði tregari til að leyfa þeim að dvelja og leika sér innan svæðisins, sem skerðir tækifæri til hreyfingar og útiveru. Eldra fólk og viðkvæmir hópar dragi sig frekar í hlé, upplifi þeir að stofnleið hjólreiða, með hraðri umferð, sé ríkjandi á kostnað rólegrar útivistar. Kópavogsbraut með hámarkshraða 30 km/klst er bein og breið gata sem væri hægt að endurhanna með aðskildum hjólastíg með það að markmiði að fegra götuna og bæta öryggi gangandi og hjólandi sem fara um Kópavogsbraut daglega t.d. til og frá skóla og vinnu. Reiðhjól, létt bifhjól og önnur smáfarartæki eru skilgreind sem ökutæki samkvæmt umferðarlögum. Samgönguhjólaumferð á meira sameininlegt með bílaumferð á 30 km/klst heldur enn rólegri útivist. Áskoranir varðandi þveranir og innkeyrslur á að vera hægt að leysa með vandaðri hönnun eins og dæmi eru um í helstu hjólaborgum heims.

Hverfisvernd svæðisins

Í byggðakönnun Kársness sem var gefin út árið 2023 var lagt til að húsaröðin við Sunnubraut 21-47 skyldi falla undir Hverfisvernd vegna byggingarlistarlegrar, menningarsögulegrar og umhverfislegrar sérstöðu. Hverfisverndin tekur mið af húsum og umhverfi þeirra. Þessum lóðum var flestum úthlutað í kringum 1963 sem sjávarlóðum og gert ráð fyrir bátaskýlum. Á þessum tíma náðu sumar lóðir og bátaskýli alveg að sjó þannig að auðvelt var að sjósetja báta. Í samtali við höfund byggðakönnunarinnar kom m.a. fram að þessi sjávarsaga og sjávartenging hafi mikla sérstöðu og hafi vegið þungt við mat um Hverfisvernd. Markmið Hverfisverndar er að yfirbragði og einkennum byggðarinnar og stöðum sem hafa sérstöðu sökum náttúru, sögu eða umhverfis verði ekki raskað í samræmi við heimsmarkmið 11.4 um verndun náttúru og menningararfleifðar. Það er mat okkar framkvæmdin myndi raska yfirbragði og einkennum byggðarinnar og hafa neikvæð áhrif á sjávartengingu. Þannig myndi framkvæmdin raska þeim þáttum sem verið er að vernda.

Lóðarmörk

Eins og töluvert hefur verið fjallað um á samfélagsmiðlum þá er ósamræmi á milli lóðateikninga og afmörkunar lóða við Sunnubraut 21-47. Þessum lóðum var flestum úthlutað kringum 1963 sem sjávarlóðum. Á þessum tíma gekk sjór langt upp á lóðir með tilheyrandi hættu og tjóni. Á árunum 1967 til 1969 var byggður grjótvarnargarður á milli lóðar og sjávar þeirra lóða sem náður niður að sjó í þeim tilgangi að verjast ágangi sjávar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Kópavogsbær útvegaði grjót til hleðslunnar. Litið var svo á þetta væri merking lóðar eins og gert var ráð fyrir í upphaflegum lóðarleigusamningi en þá áskildi Kópavogsvær sér rétt til breytinga á lóðarmörkum við endanlega skipulagningu. Seinna var gerð landfylling sunnan við varnargarðinn og göngustígur gerður á henni auk frekari grjótvarna móts við sjó til að verja stíginn. Allt frá þessum tíma hefur Kópavogsbær fest í sessi lóðarmörk með þeim hætti að hluti lóðanna að Sunnubraut liggja að grjótvarnargarði. Má þar vísa til þeirra framkvæmda sem fólust í fyrrgreindri landfyllingu þannig að lóðirnar héldu sér. Samkomulag var gert á milli Kópavogsbæjar og lóðarhafa á svæðinu um að áframhaldandi aðgengi að sjó yrði tryggt fyrir lóðirnar, s.s. í tengslum við bátaskýli. Auk þess hafi Kópavogsbær sinnt lagfæringum á lóðarmörkum og grjóthleðslum eftir þörfum í tengslum við ofangreindar framkvæmdir. Aldrei á meira en hálfri öld hafa komið fram kröfur frá Kópavogsbæ um eignaréttarlegt tilkall til lóðanna. Afnot af þeim hluta lóða sem nær út fyrir gamlar óuppfærðar lóðarteikningar er og hefur ávallt verið í fullu samráði við Kópavogsbæ og er sá partur lóðarinnar undir sömu ákvæðum og um lóðarleigusamninginn almennt. Skráð lóðarstærð þessara lóða er með því minnsta sem fordæmi eru um á Kársnesi. Sem dæmi þá er skráð lóðarstærð Sunnubrautar 39-41-43 um 500 m2 en raunstærð um 600 m2. Nýtingarhlutfall er langt yfir viðmiði fyrir einbýlishúsalóðir skv. aðalskipulagi Kópavogs og mun hærra en á flestum einbýlishúsalóðum á Kársnesi. Það eru mörg fordæmi þess að lóðir hafi verið stækkaðar eftir endanlega skipulagningu en það hefur verið breytilegt með hvaða hætti, hvort og hvenær lóðarleigusamingar hafi verið uppfærðir til samræmis. Það eru ákvæði í flestum lóðarleigusamningum þess efnis að sveitarfélagið geti tekið til sín lóð að hluta til eða öllu leyti, t.d. undir veitu- stíga- eða gatnagerð ef nauðsyn krefur en þurfi þá að greiða upp eignir sem eru á lóðinni. Í þessu samhengi þarf að sýna fram á nauðsyn framkvæmdarinnar og að það séu engir aðrir valkostir í boði. Ómálefnaleg umræða sem hefur átt sér stað á samfélagsmiðlum varðandi sjávarlóðir við Sunnubraut er byggð á rangfærslum og er til þess gerð að sverta lóðarhafa og beina athyglinni frá því sem deiliskipulags tillagan snýst raunverulega um.

Lokaorð

Við teljum óásættanlegt að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins. Kópavogsbær hefur ákveðnar skyldur til þess að varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Það myndi falla betur að Heimsmarkmiðunum að finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Hér koma mínar athugasemdir við vinnslutillögu að nýju deiliskipulagi Kársnesstígar á sunnanverðu Kársnesi, eins og hún liggur fyrir í kynningarferli á vinnslustigi.
Ég er íbúi í nágrenni skipulagssvæðisins og foreldri ungra barna sem njóta góðs af umhverfinu meðfram sunnanverðri sjávarsíðunni. Svæðið hefur um langt skeið gegnt mikilvægu hlutverki sem útivistar- og dvalarsvæði fyrir börn, fjölskyldur og aðra íbúa, þar sem áhersla hefur verið á ró, öryggi og fjölbreytta notkun, en ekki hraða eða gegnumferð.

Skylda sveitarfélags til að vernda öryggi barna á útivistarsvæðum
Við skipulagsákvarðanir sem varða útivistarsvæði sem börn nýta reglulega ber sveitarfélagi að gæta sérstakrar varúðar. Samkvæmt Barnasáttmála Sameinuðu þjóðanna, sem Ísland hefur fullgilt, og almennum meginreglum skipulags- og stjórnsýsluréttar, skal það sem börnum er fyrir bestu haft að leiðarljósi við ákvarðanatöku.
Í framlagðri tillögu er hins vegar ekki að finna sérstakt mat á áhrifum þess að breyta göngu- og útivistarstíg í umferðarmikla hjólaleið á:

- öryggi barna sem leika sér eða dvelja á svæðinu,
- getu barna til að meta hraða og áhættu,
- og raunverulega slysahættu í umhverfi þar sem hraði og fjölbreytni farartækja eykst.

Ósamræmi við gildandi aðalskipulag Kópavogsbæjar
Í gildandi aðalskipulagi Kópavogsbæjar er suðurströnd Kársness skilgreind sem útivistarsvæði. Slík skilgreining felur í sér skýra stefnumörkun um að vernda svæðið sem dvalar-, leik- og útivistarsvæði þar sem öryggi, ró og náttúruupplifun eru í forgangi.Í aðalskipulagi er Kársnesstígur jafnframt skilgreindur sem göngu- eða hjólaleið, en ekki sem stofnleið hjólreiða. Sú útfærsla sem lögð er til í vinnslutillögunni, þar sem stígurinn er í reynd uppfærður í stofnleið með tilheyrandi auknum hraða, umferð og gegnumflæði, felur í sér verulega stefnubreytingu frá gildandi aðalskipulagi.Slík breyting verður ekki réttilega framkvæmd með deiliskipulagi einu saman, heldur krefst hún formlegrar breytingar á aðalskipulagi, í samræmi við skipulagslög og meginreglur um stigskiptingu skipulagsáætlana. Að öðrum kosti er hætta á að deiliskipulagið skorti lagastoð.

Skortur á fullnægjandi forsendum og gögnum
Í vinnslutillögunni skortir m.a.:

- Greiningu á núverandi notkun svæðisins af hálfu barna, fjölskyldna og annarra dvalarnotenda.
- Raunhæfar umferðarspár, þar á meðal mat á hraða hjólandi vegfarenda og notkun rafknúinna farartækja.
- Heildstætt mat á áhrifum breytinganna á slysahættu, upplifun öryggis og dvalargildi svæðisins.
- Umfjöllun um áhrif á ró, friðsæld og sálfræðilega endurheimt, sem eru grundvallarþættir í útivistarsvæðum samkvæmt gildandi skipulagsstefnu.

Án slíkra gagna er ekki unnt að sýna fram á að tillagan uppfylli kröfur um meðalhóf, varúð og faglega undirbyggða skipulagsgerð.

Breytt eðli svæðisins og rýrnun barnvæns umhverfis
Af framlagðri tillögu verður ekki annað séð en að hún feli í sér grundvallarbreytingu á eðli svæðisins, þar sem útivistarsvæði með fjölbreyttri notkun er umbreytt í samgönguæð fyrir hraða hjólaumferð. Slík þróun er í andstöðu við skilgreiningu svæðisins í aðalskipulagi og felur í sér aukna áhættu fyrir börn og aðra viðkvæma notendahópa.

Krafa um endurskoðun
Með vísan til framangreinds er þess krafist að:

- Fyrirhuguð breyting verði ekki unnin áfram á grundvelli deiliskipulags nema að undangenginni breytingu á aðalskipulagi.
- Fram fari heildstætt mat á áhrifum á börn, öryggi þeirra og dvalargildi svæðisins.
- Leitað verði lausna sem samræmast gildandi aðalskipulagi og viðhalda svæðinu sem öruggu, barnvænu og heilsueflandi útivistarsvæði.

Að óbreyttu tel ég tillöguna ekki samræmast gildandi skipulagsáætlunum né kröfum um vandaða og lögmæta skipulagsgerð og get því ekki stutt hana.

Ég skora á Kópavogsbæ að finna aðra lausn á þessu máli.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Virðingarfyllst,
Aron Jóhannsson

Höfundur: Aron Jóhannsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Viðhengi:

117.1.Umsogn.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi, vinnslutillöga í kynningu

Umsögn vegna máls nr. 2025/1514

Strandsvæði, friðland og útivist

Kópavogurinn er friðaður ásamt fjörum og grunnsævi. Svæðið í heild hefur alþjóðlegt verndargildi, en þar er að finna lífríkar þangfjörur, leirur og grunnsævi sem skapa undirstöðu fyrir afar fjölbreytt fuglalíf allan ársins hring. Tillagan eins og hún lítur út núna hefur í för með sér meiri umferð og ef til vill meiri hraða. Í skýrslu Resource International er bent á hugsanleg neikvæð áhrif framkvæmdarinnar á náttúruna við Kópavoginn. *Þegar útivistarsvæði verða aðgengilegri og fjölsóttari eykst umferð vegfarenda jafnt og þétt. Þetta getur dregið úr þeirri kyrrð og einangrun sem margir leita eftir í náttúrulegu umhverfi. Samhliða þessu eykst einnig hávaði og það getur haft áhrif á bæði upplifun fólks og hegðun dýra.* Það er gerð krafa um góða lýsingu á stofnstígum en hins vegar getur ljósmengun spillt bæði upplifun gesta sem sækjast eftir nálægð við ósnortna náttúru, og jafnframt haft áhrif á dýralíf. Betra væri ef lýsing væri með lágum ljósapollum fremur en götuljósastaurum. Það myndi falla betur að umhverfinu og vera hagstæðara fyrir viðkæm vistkerfi á þessu svæði. *Aukin umferð getur leitt til meiri átroðnings og mengunar, þar sem úrgangur og slit á landi og gróðri eykst með notkun. Breikkun stígsins getur haft áhrif á ásýnd svæðisins og aukið manngert yfirbragð við strandlengjuna. Slíkar breytingar geta dregið úr upplifun af ósnortnu og náttúrulegu umhverfi.* Suðurströnd Kársness er eitt fárra svæða á höfuðborgarsvæðinu þar sem þétt byggð er í beinum tengslum við ósnortna eða lítt raskaða fjöru og strandsvæði en rannsóknir hafa sýnt að slíkt nærumhverfi tengist bættri andlegri og líkamlegri heilsu, sálfræðilegri endurheimt og aukinni almennri vellíðan. Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skrifað umsögn um tillöguna sem er í samræmi við áhyggjur íbúa en stofnunin telur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Náttúruverndarstofnun hefur bent á að *náttúruleg ásýnd landslagsins á höfuðborgarsvæðinu hefur breyst töluvert á undanförnum áratugum en fagurfræðilegt gildi náttúrulegs umhverfis er mikilvæg þáttur fyrir bæði fyrir lífríki, upplifun og lýðheilsu fólks. Stefna stjórnvalda varðandi landslag kemur fyrst og fremst fram í náttúruverndarlögum nr. 60/2013 og í Landslagsamningi Evrópu (ELC)127 sem Ísland fullgilti árið 2020.* Náttúruverndarstofnun bendir á *að í þessu ljósi í 3. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 segir að til að stuðla að vernd jarðfræðilegrar fjölbreytni landsins og fjölbreytni landslags skal stefnt að því að varðveita landslag sem er sérstætt eða fágætt eða sérlega verðmætt vegna fagurfræðilegs og/eða menningarlegs gildis*. Náttúruverndarstofnun telur að tillagan gæti haft neikvæð áhrif á náttúrulega ásýnd í kringum nágrenni stígsins. Mörg sveitarfélög hafa innleitt stefnu um að vernda strandsvæði og halda mannvirkjagerð á

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

strandsvæðum í lágmarki. Víða erlendis er markvisst unnið að því að aðskilja hraða umferð hjóla og annarra smáfarartækja frá göngu- og útivistarsvæðum. Í skýrslu Alta um grænar tengingar í Reykjavík er einmitt bent á ókosti þess að samgönguhjólaumferð og róleg útivist fari saman.

Kópavogsbær getur með markvissum hætti, skýrum merkingum og útsjónarsamri hönnun stýrt því hvaða leið vaxandi hjólaumferð um Fossvogsbrú verður beint í gegnum Kársnesið.

Við krefjumst þess að Kópavogsbær taki athugasemdir Náttúrverndarstofnunar alvarlega og verndi strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er stoltur aðili að.

Einhliða kynningargögn, misvísandi skilaboð og rangar forsendur

Eins og fram kemur í umsögn Páls Jakobs Líndal doktors í umhverfissálfræði sem var unnin fyrir Útivistarsamtök Kársness þá gefa framlögð kynningargögn einungis takmarkaða og einhliða mynd af forsendum og áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Verulega skortir á greiningu á núverandi notkun svæðisins, sálfélagslegu gildi þess, áhrifum á öryggi ólíkra notendahópa, sálfræðilegri endurheimt, félagslegri þátttöku, staðaranda og staðartengslum.

Varðandi hraðann á stígnum þá hafa skilaboðin frá Kópavogsbæ verið misvísandi. Það kom fram á kynningarfundinum 26. Nóvember 2025 að stígurinn meðfram sjónum væri ekki hugsaður fyrir hraða hjólaumferð en að sama skapi er hann skilgreindur sem stofnstígur sem þarf að uppfylla ákveðin viðmið við hönnun sem miðast við 25-30 km/klst. Það er ekkert í valkostagreiningunni sem gefur til kynna að leiðin meðfram sjónum skuli eingöngu vera fyrir rólega hjólaumferð og að það skuli markvisst að halda hraða niðri á þessari leið með hraðatakmarkandi aðgerðum. Ef það stendur til að fara út í markvissar hraðatakmarkandi aðgerðir við hönnun stígsins þá er hægt að halda því fram að valkostagreining sé byggð á röngum forsendum. Það má spyrja sig hvaða tilgangi þjónar þessi mikla mannvirkjagerð ef hönnun skal miðast við að trufla flæði fyrir hjólreiðar, létt bifhjól og önnur smáfaratæki með hraðahindrunum. Hámarkshraði á hjólastígum hefur ekki verið skilgreindur í umferðarlögum og það getur reynst erfitt að koma í veg fyrir hraðakstur á hjólastígum. Það getur verið snúið að hanna hraðahindranir sem virka án þess að hafa áhrif á öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda eða aðgengi fatlaðra. Það verður snúið að hanna stíg sem fylgir hönnunarleiðbeiningum fyrir stofnhjólastíg með hraðahindrunum sem eiga að koma í veg fyrir að ökutæki fara um stíginn komist hraðar en 15 km/klst sem væri æskilegur hámarkshraði á þessu svæði. Það er takmarkað svigrúm til að búa til hlykki sem hægja á umferð og óslétt yfirborð getur verið varasamt auk þess að valda aukinni hljóðmengun. Hjólastígur á Kópavogsbraut býður upp á meira flæði og beinni sjónlínur

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

heldur en strandstígur með hraðahindrunum. Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar ráðleggja sérstaklega góða lýsingu þar sem draga þarf úr hraða en aukin ljósmengun myndi hafa neikvæð áhrif á svæðið m.t.t. vistkerfis og náttúrupplifunar. Það er fyrirséð að stofnhjólastígur með hindrunum uppfyllir ekki þarfir neins en þá væri dýrmætri náttúru fórnað til einskis á óafturkræfan hátt auk eyðslu á almannafé.

Aðrir valkostir, heildarmynd

Skipulagssvæðið nær aðeins til um 1 km langrar leiðar. Það hefur ekki verið sýnt hvernig stofnhjólaleiðin mun fara í gegnum opið svæði við höfnina þar sem stendur til að hanna nýja yndishöfn. Það er ekki heppilegt að stofnhjólaleið þveri svæði þar má búast við mannmergð og ófyrirsjáanleika. Við skorum á Kópavogsbæ að vinna heildræna hjólreiðaætlun fyrir Kársness og skipuleggja hjólastíganet fyrir Kársnesið sem eina heild í stað þess að kynna litla búta í senn. Það væri vel við hæfi að vinna umferðaröryggismat fyrir Kársnes samhliða hjólreiðaáætlun. Það er mikilvægt að hjólastígakerfið þjóni Kársnesingum. Með fjölgun íbúða, vaxandi íbúafjölda og aukinni þjónustu er þörfin fyrir öruggt og samfellt hjólastígakerfi á Kársnesi brýnni en nokkru sinni fyrr. Hjólastígar umhverfis Kársnesið uppfylla ekki daglegar samgönguþarfir íbúa. Því er nauðsynlegt að byggja upp staðbundið hjólastígakerfi sem tengir saman heimili, skóla, þjónustu og almenningssamgöngur. Eins og fram kemur í hjólanetsgreiningu fyrir Kársnes sem unnin var af Thijs Kreukels samgöngusérfræðingi fyrir Útivistarsamtök Kársnes þá væru Kópavogsbraut og Kársnesbraut best til þess fallnar að koma fyrir hjólastígum sem myndu þjóna íbúm Kársnes í daglegu lífi. Hjólastígur um Borgarholtsbraut samhliða Borgarlínu myndi ekki þjóna íbúum á sama hátt og hjólastígar um Kópavogsbraut og Kársnesbraut en væri góð viðbót til að bæta hjólastígakerfi Kársnessins enn frekar. Það er hægt að gagnrýna að skýrslurnar sem voru unnar fyrir Kópavogsbæ tóku ekki tillit til veðurs og sjógangs eins og flestar hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólastíga gera ráð fyrir. Það er einnig hægt að gagnrýna að valkostagreining tók hjólastíginn um Kópavogsbraut upp brattan kafla á Urðarbraut í stað þess að fara út Kópavogsbraut til austurs að hringtorgi við Hafnarfjarðarveg og/eða meðfram Kópavogstúni. Stofnhjólastígur meðfram Kópavogsbraut myndi þjóna fjölbreyttari hópi fólks heldur en samgöngustígur meðfram ströndinni og myndi falla betur að Heimsmarkmiðunum og markmiði aðalskipulags Kópavogs fyrir Kársnes þar sem stefnt er að greiðum og öruggum, vistvænum samgönguleiðum milli heimila, skóla, verslana, leikskóla og almennings samgangna.

Öryggi

Það kemur fram í öryggismats skýrslunni frá vegagerðinni að það sé ókostur hve lítill aðskilnaður sé á milli gangandi og hjólandi en vandamálið með plássleysið á ekki eingöngu við fyrir neðan Sunnubraut, víða fyrir neðan lóðir á Þinghólsbraut er sömuleiðis mjög

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

takmarkað pláss. Krafan frá íbúum er skýr varðandi að það þurfi að að tryggja það að stígurinn bjóði ekki upp á meiri hraða en 15km/klst og í nálægð við gangandi ættu farartæki að vera á gönguhraða til að tryggja öryggi og ánægju allra sem nýta svæðið til útivistar, einkum barnanna okkar og annarra viðkvæmra hópa. Aukin og hraðari hjólaumferð um stígakerfi sem liggur milli byggðar og fjöru og þétt upp að göngustíg getur dregið úr öryggisupplifun þeirra sem dvelja innan svæðisins. Það er hætt við að börn sæki síður inn á svæðið og foreldrar verði tregari til að leyfa þeim að dvelja og leika sér innan svæðisins, sem skerðir tækifæri til hreyfingar og útiveru. Eldra fólk og viðkvæmir hópar dragi sig frekar í hlé, upplifi þeir að stofnleið hjólreiða, með hraðri umferð, sé ríkjandi á kostnað rólegrar útivistar. Kópavogsbraut með hámarkshraða 30 km/klst er bein og breið gata sem væri hægt að endurhanna með aðskildum hjólastíg með það að markmiði að fegra götuna og bæta öryggi gangandi og hjólandi sem fara um Kópavogsbraut daglega t.d. til og frá skóla og vinnu. Reiðhjól, létt bifhjól og önnur smáfarartæki eru skilgreind sem ökutæki samkvæmt umferðarlögum. Samgönguhjólaumferð á meira sameininlegt með bílaumferð á 30 km/klst heldur enn rólegri útivist. Áskoranir varðandi þveranir og innkeyrslur á að vera hægt að leysa með vandaðri hönnun eins og dæmi eru um í helstu hjólaborgum heims.

Hverfisvernd svæðisins

Í byggðakönnun Kársness sem var gefin út árið 2023 var lagt til að húsaröðin við Sunnubraut 21-47 skyldi falla undir Hverfisvernd vegna byggingarlistarlegrar, menningarsögulegrar og umhverfislegrar sérstöðu. Hverfisverndin tekur mið af húsum og umhverfi þeirra. Þessum lóðum var flestum úthlutað í kringum 1963 sem sjávarlóðum og gert ráð fyrir bátaskýlum. Á þessum tíma náðu sumar lóðir og bátaskýli alveg að sjó þannig að auðvelt var að sjósetja báta. Í samtali við höfund byggðakönnunarinnar kom m.a. fram að þessi sjávarsaga og sjávartenging hafi mikla sérstöðu og hafi vegið þungt við mat um Hverfisvernd. Markmið Hverfisverndar er að yfirbragði og einkennum byggðarinnar og stöðum sem hafa sérstöðu sökum náttúru, sögu eða umhverfis verði ekki raskað í samræmi við heimsmarkmið 11.4 um verndun náttúru og menningararfleifðar. Það er mat okkar framkvæmdin myndi raska yfirbragði og einkennum byggðarinnar og hafa neikvæð áhrif á sjávartengingu. Þannig myndi framkvæmdin raska þeim þáttum sem verið er að vernda.

Lóðarmörk

Eins og töluvert hefur verið fjallað um á samfélagsmiðlum þá er ósamræmi á milli lóðateikninga og afmörkunar lóða við Sunnubraut 21-47. Þessum lóðum var flestum úthlutað kringum 1963 sem sjávarlóðum. Á þessum tíma gekk sjór langt upp á lóðir með tilheyrandi hættu og tjóni. Á árunum 1967 til 1969 var byggður grjótvarnargarður á milli lóðar og sjávar þeirra lóða sem náður niður að sjó í þeim tilgangi að verjast ágangi sjávar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Kópavogsbær útvegaði grjót til hleðslunnar. Litið var svo á þetta væri merking lóðar eins og gert var ráð fyrir í upphaflegum lóðarleigusamningi en þá áskildi Kópavogsvær sér rétt til breytinga á lóðarmörkum við endanlega skipulagningu. Seinna var gerð landfylling sunnan við varnargarðinn og göngustígur gerður á henni auk frekari grjótvarna móts við sjó til að verja stíginn. Allt frá þessum tíma hefur Kópavogsbær fest í sessi lóðarmörk með þeim hætti að hluti lóðanna að Sunnubraut liggja að grjótvarnargarði. Má þar vísa til þeirra framkvæmda sem fólust í fyrrgreindri landfyllingu þannig að lóðirnar héldu sér. Samkomulag var gert á milli Kópavogsbæjar og lóðarhafa á svæðinu um að áframhaldandi aðgengi að sjó yrði tryggt fyrir lóðirnar, s.s. í tengslum við bátaskýli. Auk þess hafi Kópavogsbær sinnt lagfæringum á lóðarmörkum og grjóthleðslum eftir þörfum í tengslum við ofangreindar framkvæmdir. Aldrei á meira en hálfri öld hafa komið fram kröfur frá Kópavogsbæ um eignaréttarlegt tilkall til lóðanna. Afnot af þeim hluta lóða sem nær út fyrir gamlar óuppfærðar lóðarteikningar er og hefur ávallt verið í fullu samráði við Kópavogsbæ og er sá partur lóðarinnar undir sömu ákvæðum og um lóðarleigusamninginn almennt. Skráð lóðarstærð þessara lóða er með því minnsta sem fordæmi eru um á Kársnesi. Sem dæmi þá er skráð lóðarstærð Sunnubrautar 39-41-43 um 500 m2 en raunstærð um 600 m2. Nýtingarhlutfall er langt yfir viðmiði fyrir einbýlishúsalóðir skv. aðalskipulagi Kópavogs og mun hærra en á flestum einbýlishúsalóðum á Kársnesi. Það eru mörg fordæmi þess að lóðir hafi verið stækkaðar eftir endanlega skipulagningu en það hefur verið breytilegt með hvaða hætti, hvort og hvenær lóðarleigusamingar hafi verið uppfærðir til samræmis. Það eru ákvæði í flestum lóðarleigusamningum þess efnis að sveitarfélagið geti tekið til sín lóð að hluta til eða öllu leyti, t.d. undir veitu- stíga- eða gatnagerð ef nauðsyn krefur en þurfi þá að greiða upp eignir sem eru á lóðinni. Í þessu samhengi þarf að sýna fram á nauðsyn framkvæmdarinnar og að það séu engir aðrir valkostir í boði. Ómálefnaleg umræða sem hefur átt sér stað á samfélagsmiðlum varðandi sjávarlóðir við Sunnubraut er byggð á rangfærslum og er til þess gerð að sverta lóðarhafa og beina athyglinni frá því sem deiliskipulags tillagan snýst raunverulega um.

Lokaorð

Við teljum óásættanlegt að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins. Kópavogsbær hefur ákveðnar skyldur til þess að varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Það myndi falla betur að Heimsmarkmiðunum að finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sjá hér meðfylgjandi athugasemdir fyrir eigendur Þinghólsbrautar 57 og 59.

Höfundur: Óskar Sigurðsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Viðhengi:

118.1.2026 01 23 - Athugasemdir til Kópavogsbæjar - Þ57-59.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

LEX
LÖGMANNSSTOFA

Skipulags- og umhverfisráð Kópavogsbæjar
Digranesvegi 1
200 Kópavogi

Reykjavík, 23. janúar 2026

Efni: Fyrirhuguð skipulagsgerð og framkvæmdir vegna hjólastígs á Kársnesi

Til LEX hafa leitað Helgi Sigurðsson, kt. 180152-2299, og Ingunn Vilhjálmsdóttir, kt. 140153-2309, þinglýstir eigendur Þinghólsbrautar 59, og Kristjana Samper, kt. 121044-2349, þinglýstur eigandi Þinghólsbrautar 57, og falið undirrituðum lögmanni hagsmunagæslu vegna vinnslutillögu Kópavogsbæjar („sveitarfélagið“) um lagningu hjólastígs á sunnanverðu Kársnesi.

Umbj. mínir vekja athygli sveitarfélagsins á samningum sem sveitarfélagið hefur gert við umbj. mína, annars vegar samningi sveitarfélagsins við eigendur Þinghólsbrautar 59, dags. 27. apríl 1993, og hins vegar samningi sveitarfélagsins við eigendur Þinghólsbrautar 57, dags. 25. maí 1993. Samningar þessir voru gerðir í kjölfar þess að eldri erfðaleigusamningar um lóðirnar voru úr gildi fallnir og nýir lóðarleigusamningar gerðir auk þess sem sveitarfélagið vann þá að framkvæmdum við lagningu Kársnesræsis sunnan lóðanna.

Í báðum samningum þessum, sem enn eru í gildi, er því lýst yfir af hálfu sveitarfélagsins „*að eftir að gerð Kársnesveitu er lokið, þá eru frekari framkvæmdir við strandlengjuna niður undan lóðunum að Þinghólsbraut 53-73 ekki fyrirhugaðar, og mun fjörunni á þessu svæði haldið ósnortinni um ókomna tíð*“.

Samningar þessir voru gerðir í kjölfar þess að eigendur að Þinghólsbraut lögðu það til að Kársnesræsi yrði fært ofar í landið og inn á lóðir þeirra í stað upphaflegra áforma um að ræsið lægi í fjörunni. Í þessu skyni gáfu eigendur eftir land á lóðum sínum til sveitarfélagsins og framangreint skilyrði sett í samningana til að vernda fjöruna og umhverfi hennar. Hafa eigendur Þinghólsbrautar 59 jafnframt ítrekað mótmælt framkvæmdum sveitarfélagsins undanfarna áratugi vegna framkvæmda við umræddan stíg sem farið hafa gegn ákvæðum samninganna.

Tillagan mælir fyrir um stofnstíg þar sem fyrirséð er veruleg og hröð umferð hjólreiðafólks enda stígurinn hugsaður sem tenging milli Fossvogsbrúar og Kópavogsbotns. Að mati umbj. minna felur fyrrnefnd tillaga því í sér að fjörunni og umhverfi hennar, undan lóðum þeirra, er raskað og breytt með verulegum hætti frá því sem verið hefur. Telja umbj. mínir að vinnslutillagan byggist á ófullgerðri valkostagreiningu og fari gegn fyrrnefndum samningum. Umbj. mínir andmæla umræddum áformum sveitarfélagsins og áskilja þeir sér allan rétt í því sambandi.

Undirritaður veitir allar frekari upplýsingar verði þess óskað.

Virðingarfyllst,

Óskar Sigurðsson hrl.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Höfundur: Ólafur Hvanndal Ólafsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Viðhengi:

119.1.Athugasemdir við skipulagstillögu.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Við undirritaðir íbúar að Sunnubraut 37, Kópavogi, gerum eftirfarandi athugasemdir vegna máls nr. 2025/1514, þ.e. Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi, vinnslutillaga í kynningu.

Gengið allt of nærri friðlandi

Við teljum fyrirliggjandi vinnslutillögu í kynningu ganga allt of nærri því friðlandi sem fjaran og grunnsævið á svæðinu er og nær væri ef bærinn hefði horft til annarra betri kosta. Því til stuðnings er vísað til skýrslu Resource International, sem er á meðal gagna málsins, en í henni er bent á hugsanleg neikvæð áhrif framkvæmdarinnar á náttúruna við Kópavoginn. Jafnframt er, í þessu sambandi, vísað til fyrirliggjandi umsagnar Náttúrufræðistofnunar við vinnslutillöguna en stofnunin telur að framkvæmdin við stíginn geti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Í þessu sambandi teljum við að Kópavogsbær ætti að líta til skipulags sambærilegra hjólastíga í Skerjafirði í Reykjavík en þar er hjólaumferð beint frá friðaðri fjöru og þess í stað leidd um umferðargötur.

Misvísandi og rangar upplýsingar í kynningarferli o.fl.

Við teljum Kópavogsbæ hafa veitt íbúum og haghöfum misvísandi upplýsingar í kynningarferli framkvæmdarinnar, sér í lagi hvað varðar fyrirhugaðan umferðarhraða á stígnum. Þannig var því haldið fram af hálfu fulltrúa bæjarins á kynningarfundi þann 26. nóvember 2025 að stígurinn meðfram sjónum væri ekki hugsaður fyrir hraða hjólaumferð en að sama skapi er hann skilgreindur sem stofnstígur í gögnum málsins sem þarf að uppfylla ákveðin viðmið við hönnun sem miðast við 25-30 km/klst. Ef ekki er ætlunin að leiða hraða hjólaumferð um Kársnesið þá grundvallast valkostagreining sú er Kópavogsbær lét vinna fyrir sig í aðdraganda vinnslutillögunar, á röngum forsendum, s.s. hvað varðar öryggi annarra valkosta. Sú staðreynd kollvarpar allri þeirri skipulagsvinnu sem bærinn hefur þegar ráðist í og leiðir til þess að bærinn þarf, með vísan til rannsóknarreglu stjórnsýsluréttarins, að láta endurvinna valkostagreiningu sem miðar við réttar forsendur um fyrirhugaðan umferðarhraða. Þá er fyrirliggjandi valkostagreining haldin þeim annmörkum að lítil sem engin umfjöllun er þar að finna um veðurfar og sjógang á stígnum en þeir sem við stíginn búa vita að hann er oft á tíðum þakinn grjóti og þara með tilheyrandi slysahættu fyrir hjólandi vegfarendur.

Hverfisvernd svæðisins, lóðarmörk o.fl.

Í byggðakönnun Kársness sem var gefin út árið 2023 var lagt til að húsaröðin við Sunnubraut 21-47 skyldi falla undir hverfisvernd vegna byggingarlistarlegrar, menningarsögulegrar og umhverfislegrar sérstöðu. Hverfisverndin tekur mið af húsum og umhverfi þeirra. Þessum lóðum var flestum úthlutað í kringum 1963 sem sjávarlóðum og gert ráð fyrir bátaskýlum. Á þessum tíma náðu sumar lóðir og bátaskýli, þ.m.t. undirritaðra, alveg að sjó þannig að auðvelt var að sjósetja báta. Fyrirliggjandi vinnslutillaga dregur verulega úr möguleikum undirritaðra til þess að nýta bátaskýlið í húsi sínu á þann hátt sem gert var ráð fyrir þegar Kópavogsbær samþykkti teikningar að húsinu árið 1963. Undirrituð telja vinnslutillöguna, hvað varðar skert aðgengi að þessum hluta fasteignar sinnar, kunna að brjóta gegn höfundarrétti arkitektar hússins, Högnu Sigurðardóttir en slíkt er alvarlegt m.a. í ljósi þess að Húsfriðunarnefnd taldi árið 2008 rétt að hefja undirbúning að tillögu til menntamálaráðherra um friðun ytra byrði hússins en á þeim tíma hafði aldrei verið lögð til friðun á svo ungu íbúðarhúsi. Undirrituð telja áðurnefnda hverfisvernd hússins og opinber gögn um fyrirhugaða friðun ytra byrði þess staðfesta menningarsögulegt gildi þess og því er afleitt að Kópavogsbær hyggist nú, rúmum 60 árum eftir byggingu hússins, takmarka það að húsið sé nýtt í samræmi við samþykktar teikningar og upphaflegan tilgang. Í þessu sambandi er bent á að Kópavogsbær hefur innheimt fasteignagjöld af bátaskýlinu, sem telur 57 fermetra, frá byggingu

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

hússins og er allur réttur áskilinn gagnvart sveitarfélaginu verði aðgengi að bátaskýlinu skert sbr. og 51. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.

Þessu til viðbótar er bent á að vinnslutillagan brýtur gegn löggerningum sem Kópavogsbær hefur staðið að gagnvart húseigendum á svæðinu m.a. við lóðarhafa á Þinghólsbraut. Þá árituðu fulltrúar sveitarfélagsins, á tíunda áratug síðustu aldar, fjölda afsala um fasteignir á sjávarlóðum við Sunnubraut og þannig í verki samþykktu kvaðalaust framsal á lóðarleiguréttindum og af þeim sökum stoðar lítt fyrir bæinn að halda því fram að núverandi lega lóða sé ekki í samræmi við efni lóðarleigusamninga. Í þessu sambandi er til viðbótar bent á að upphaflegir leigusamningar um sjávarlóðir við Sunnubraut gerðu ráð fyrir því að lóðarstærðir gætu breyst líkt og síðar varð raunin.

Samantekt og lokaorð

Í ljósi alls þess sem að ofan hefur verið rakið krefjumst við þess að Kópavogsbær láti af áætlunum sínum um gerð stígsins og kanni betur aðra öruggari kosti sem hafa ekki óafturkræf áhrif á náttúruna og menningarsöguleg verðmæti.

Virðingarfyllst,
Ólafur Hvanndal Ólafsson og María Björg Þórhallsdóttir
íbúar við Sunnubraut 37, Kópavogi

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég er íbúi í Kársnesi og mótmæli fyrirhuguðum framkvæmdum á strandlengjunni. Þetta er staður sem fólk notar til að fá ró, njóta náttúru og kyrrðar. Stofnstígur á ekki heima þar. Stígurinn mundi þjóna fólki í hverfinu mun betur við Kársnesbraut þar sem hægt væri að tengja saman hjólastíga og þjónustu eins og sund, bókasafn, skóla o.fl.

Höfundur: Ásdís Ýr Pálsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Sem foreldri á Kársnesi er ég alfarið á móti því að samgöngu stofnhjólastígur sé lagður við ströndina, við förum þarna iðulega fjölskyldan og njótum náttúrunnar, fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi.

Höfundur: Harpa Halldórsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég er mótfallin fyrirliggjandi tillögu fyrir hönd íbúa í nærumhverfinu. Ég a fjölskyldu og vini á svæðinu og dvel þar reglulega með börn, sem nota svæðið mikið til leiks og útivistar. Svæðið gegnir mikilvægu hlutverki sem öruggt, aðgengilegt og náttúrulegt leik- og útivistarsvæði fyrir börn og fjölskyldur, auk þess að vera hluti af friðlandi með viðkvæmu vistkerfi.

Tillagan ógnar bæði upplifun, öryggi og aðgengi barna og fjölskyldna að svæðinu, sem og náttúrulegu jafnvægi þess. Ég tek undir áhyggjur Náttúruverndarstofnunar og Náttúrufræðistofnunar varðandi möguleg neikvæð áhrif á náttúru og friðland. Ég tel mikilvægt að vernda svæðið fyrir komandi kynslóðir og hvet til þess að tillagan verði endurskoðuð með hagsmuni íbúa, barna og náttúrunnar að leiðarljósi.
Sér í lagi þar sem aðrir kostir eru fyrir hendi fyrir hjólreiðafólk.

Höfundur: Svana Úlfarsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég geri athugasemd við fyrirhugaða breikkun og uppfærslu Kársnesstígs á sunnanverðu Kársnesi. Ég bý við Þinghólsbraut 53 og við fjölskyldan nýtum stíginn reglulega til útivistar. Við eigum ungt barn og sækjum svæðið sérstaklega vegna róar, náttúruupplifunar og fuglalífs, sem er sjaldgæf gæði innan höfuðborgarsvæðisins.

1. Öryggi barna og viðkvæmra notendahópa

Þrátt fyrir áform um aðgreiningu gangandi og hjólandi umferðar er ljóst að breikkun stígsins mun leiða til aukins hraða og fjölbreyttari farartækja, þar á meðal rafhjóla og vespna. Slíkt skapar aðstæður sem eru varasamar fyrir börn, sem geta ekki greint á milli ólíkra stíga eða brugðist við hraðri og ófyrirsjáanlegri umferð.

Fagleg greining á sálfélagslegum áhrifum sambærilegra framkvæmda bendir til þess að upplifun öryggis minnki við aukinn hraða og umferð, sem leiðir til þess að fjölskyldur, börn, eldri borgarar og aðrir viðkvæmir hópar forðast svæðið. Þetta gengur gegn markmiðum um öruggt og aðgengilegt nærumhverfi fyrir alla.

2. Röskun á ró, friðsæld og náttúruupplifun

Sunnanvert Kársnes er eitt fárra svæða þar sem þétt íbúðabyggð liggur í beinum tengslum við lítt raskaða strandlengju. Svæðið hefur mikið gildi sem útivistar- og dvalarsvæði þar sem hægt er að njóta kyrrðar, fuglalífs og strandar.

Breikkun stígsins og uppfærsla í stofnleið fyrir hjólandi mun óhjákvæmilega auka:

- hljóðáreiti,
- sjónræna röskun,
- og almennt áreiti í umhverfinu.

Í fyrirliggjandi skipulagsgögnum vantar fullnægjandi mat á þessum þáttum, sérstaklega hvað varðar áhrif á ró, friðsæld og sálfræðilega endurheimt þeirra sem sækja svæðið í öðrum tilgangi en samgöngum. Slíkir þættir eru lykilatriði í lýðheilsu og sjálfbærni en hafa ekki fengið nægjanlegt vægi.

3. Strandstígurinn þjónar illa daglegum samgönguþörfum

Þótt markmið um eflingu hjólasamgangna séu jákvæð, er ljóst að strandstígurinn þjónar illa daglegum ferðum hverfisbúa. Leiðin liggur fjarri helstu áfangastöðum barna og fjölskyldna, svo sem:

- skólum og leikskólum,
- sundlaug og íþróttamannvirkjum,
- bókasafni og verslun,
- almenningssamgöngum og fyrirhugaðri Borgarlínu.

Fagleg hjólanetsgreining sýnir að götur á borð við Kársnesbraut, Kópavogsbraut og Urðarbraut eru mun betur fallnar til að mynda öruggt og rökrétt hjólanet fyrir daglegt líf í hverfinu. Þar liggja helstu tengingar og þar er raunveruleg þörf fyrir öruggar hjólaleiðir.

4. Hraðastjórnun er óraunhæf

Í gögnum kemur fram að stígurinn sé ekki ætlaður hraðri hjólamennsku. Reynslan sýnir hins vegar að breiðir, beinir og vel malbikaðir stígar leiða sjálfkrafa til aukins hraða, sérstaklega með tilkomu rafknúinna farartækja. **Engar trúverðugar hraðaspár, áhættugreiningar eða raunhæfar aðgerðir til hraðastýringar liggja fyrir.**

Án slíkra forsendna er ekki hægt að tryggja að stígurinn verði áfram öruggt útivistarsvæði fyrir börn og gangandi vegfarendur.

5. Samráð og einhliða forsendur

Val á umsagnaraðilum og framsetning skipulagsgagna virðist að mestu byggð á sjónarhorni hjólandi umferðar. Aðrir notendahópar — fjölskyldur, börn, eldri borgarar og þeir sem sækja svæðið vegna náttúru og dvalar — hafa ekki fengið jafnrædda umfjöllun.

Slík nálgun er ekki í samræmi við reglur og leiðbeiningar um manneskjumiðað skipulag og getur grafið undan trausti íbúa á skipulagsferlinu.

6. Fyrri loforð og væntingar íbúa

Kunnugt er um að við framkvæmdir við ræsi og lóðir vestar í Þinghólsbraut hafi verið gefin fyrirheit um að stígurinn við ströndina yrði látinn haldast óbreyttur til framtíðar. Slík loforð skapa réttmætar væntingar sem mikilvægt er að virða við ákvarðanatöku.

7. Samræmi við Aðalskipulag og fordæmi

Aðalskipulag Kópavogs leggur áherslu á:

- öruggar og beinar tengingar milli heimila og þjónustu
- sjálfbærar samgöngur fyrir daglegt líf
- vernd grænna og blárra svæða innan þéttbýlis.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Lagning stofnleiðar hjólreiða meðfram strandlengju þjónar fyrst og fremst gegnumakstri og frístundahjólamennsku, en síður daglegum ferðum íbúa. Til eru fordæmi innan höfuðborgarsvæðisins þar sem slíkum stofnleiðum hefur verið beint innar í byggð til að vernda strand- og útivistarsvæði.
Niðurstaða
Ég styð eflingu hjólasamgangna og örugga innviði fyrir virka ferðamáta. Hins vegar tel ég að fyrirhuguð breikkun Kársnesstígs á sunnanverðu Kársnesi:

- rýri gæði mikilvægs útivistar- og náttúrusvæðis,
- dragi úr öryggi og notagildi svæðisins fyrir börn og fjölskyldur,
- og þjóni illa raunverulegum samgönguþörfum hverfisbúa.

Ég legg því eindregið til að hjólastígur verði lagður um **Kársnesbraut**, þar sem hann nýtist daglegu lífi, eykur umferðaröryggi og er í betra samræmi við markmið aðalskipulags, án þess að fórna dýrmætum gæðum strandlengjunnar á Kársnesi.

Höfundur: Hjalti Vigfús Hjaltason

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Höfundur: Katrín Björg Jónasdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Sem foreldri á Kársnesi er ég alfarið á móti því að samgöngu stofnhjólastígur sé lagður við ströndina, við förum þarna iðulega fjölskyldan og njótum náttúrunnar, fjölfarin hjólaumferðaræð á ekki heima í þessu umhverfi

Höfundur: Maren Heiða Pétursdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég er íbúi á, Kársnesi, nánar tiltekið á Kópavogsbarði. Ég skora á bæjaryfirvöld að falla frá þessum áætlunum. Við fjölskyldan eins og flestir íbúar Kársness og víðar notum stíginn umhverfis Kársnesið mikið til útivistar. Fyrirhugaðar framkvæmdir munu skerða þau gæði sem við og aðrir njótum við sjávarsíðuna. Það er rétt að benda bæjaryfirvöldum á það vald sem þau hafa yfir umhverfinu og nota það af ábyrgð og skynsemi. Kópavogur á ekki aðgang að langri strandlengju, hún er nær öll á Kársnesi. Þessi framkvæmd með tilheyrandi röskun mun valda óafturkræfum skemmdum á þessari útivistarperlu, á kostnað íbúa og náttúru.

Höfundur: Kristján Guðmundsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég fagna þessari mikilvægu breytingu á stígakerfi á sunnanverðu Kársnesi og hvet til sambærilegra bóta á norðanverðu nesinu þar sem öryggi gangandi og hjólandi er verulega ábótavant. Þó svo að brúin komi einhvern daginn eru margir á leið í austurbæ Reykjavíkur, ekki vestur. Það gildir einnig fyrir þau sem koma hjólandi sunnan frá Gbæ og Hf., sem munu þá kjósa að hjóla áfram yfir í gegnum Hamraborg. Samgöngur á Kársnesi snúast ekki bara um brúna þó við bíðum mörg eftir henni.

Höfundur: Kristín Briem

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn Vegagerðarinnar.

Höfundur: Cecilía Þórðardóttir

Sent inn þann: 23.01.2026 , **Fyrir hönd:** Vegagerðin - Höfuðborgarsvæði

Viðhengi:

128.1.1514_2025 Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Nýtt deiliskipulag
Umsögn Vegagerðarinnar

Móttakandi:

Sveitarfélag:	Kópavogsbær
Nafn:	Karlotta Helgadóttir
Netfang:	

Nýtt deiliskipulag:

Nafn skipulags:	**Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi**
Hönnuður:	**VSÓ Ráðgjöf**
Dags. gagna:	**31.10.2025**
Málsnúmer á skipulagsgátt:	**1514/2025**

Vegagerðin hefur yfirfarið ofangreint efni með hliðsjón af hlutverki stofnunarinnar og gerir ekki athugasemdir en bendir á eftirfarandi.

Vegagerðin er umsagnaraðili um aðalskipulag og deiliskipulag á lágsvæðum við sjó þar sem hætta er á sjávarflóðum. Við umsagnir er litið til viðmiðanir Vegagerðarinnar um lágmarks land- og gólfhæðir, sem taka mið af jarðskorpuhreyfingum og sjávarstöðuhækkunum sem ákvarðaðar eru hverju sinni miðað við nýjustu upplýsingar.

Vegna nálægðar göngu- og hjólastígsins við sjó þá er rétt að taka tillit til hættu á ágjöf sjávar á göngu- og hjólastíginn sem gæti ógnað öryggi vegfarenda stígsins. Auk hefðbundinnar sjóvarnar er hægt að takmarka flóðahættu göngu- og hjólastígsins ef hæðarlega hans uppfyllir viðmið Vegagerðarinnar um lágmarks landhæð. Vegagerðin hefur farið yfir gögn sem liggja til grundvallar viðmiðunarreglna um lágmarks land- og gólfhæð á lágsvæðum við strendur fyrir **Kársnes.**

Þar er tekið tillit til skýrslu vísindanefndar um áhrif loftslagsbreytinga á Íslandi og landhæðabreytinga mældum með Sentinel gervitunglum.

Fyrir almennt skipulag miða viðmiðunarreglurnar við 100 ára líftíma mannvirkja og skipulags. Þá er tekið mið af áætlaðri

Vegagerðin
Suðurhrauni 3
210 Garðabæ
+354 522 1000

SNI-2306-1

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

afstöðubreytingu lands og sjávar næstu 100 árin. Þá er tekið mið af flóðhæð sjávar með 100 ára endurkomutíma.

Meðfylgjandi töflur sýnir ákvörðun á lágmarks land- og gólfhæð fyrir hvor tveggja 50 og 100 ára líftíma mannvirkja. **Hafa má það hæðarviðmið í huga þegar kemur að hæðarlegu göngu- og hjólastígsins til að takmarka flóðahættu.**

Viðmiðunarreglur Vegagerðarinnar fyrir lágmarks land- og gólfhæð á lágsvæðum við strendur vegna jarðskorpuhreyfinga og sjávarstöðu hækkana næstu 100 árin			Vegagerðin 2024-05-31
Kópavogur, Kársnes - 100 ára líftími mannvirkja	Hafnarkerfi Kópavogs HK (m)	Bæjarkerfi Kópavogs BK (m)	Landshæða-kerfi ISH2004 (m)
Hæðarmismunur við Hafnarkerfi Kópavogs	0.00	-1.82	-2.27
Flóðhæð með 100 ára endurkomutíma	5.20	3.38	2.93
Viðsm. SSP5-8.5, 83% óvissumörk-vísindanefnd 202	1.01	1.01	1.01
Breytingar á landhæð umfram vísindanefnd	0.20	0.20	0.20
Lágmarks landhæð á lágsvæðum við strönd	6.41	4.59	4.14
Gólfhæð yfir lágmarks landhæð	0.30	0.30	0.30
Lágmarks gólfhæð á lágsvæðum við strönd	6.71	4.89	4.44

Viðmiðunarreglur Vegagerðarinnar fyrir lágmarks land- og gólfhæð á lágsvæðum við strendur vegna jarðskorpuhreyfinga og sjávarstöðu hækkana næstu 50 árin			Vegagerðin 2026-01-16
Kópavogur, Kársnes - 50 ára líftími mannvirkja	Hafnarkerfi Kópavogs HK (m)	Bæjarkerfi Kópavogs BK (m)	Landshæða-kerfi ISH2004 (m)
Hæðarmismunur við Hafnarkerfi Kópavogs	0.00	-1.82	-2.27
Flóðhæð með 100 ára endurkomutíma	5.20	3.38	2.93
Viðsm. SSP5-8.5, 83% óvissumörk-vísindanefnd 20	0.49	0.49	0.49
Breytingar á landhæð umfram vísindanefnd	0.10	0.10	0.10
Lágmarks landhæð á lágsvæðum við strönd	5.79	3.97	3.52
Gólfhæð yfir lágmarks landhæð	0.30	0.30	0.30
Lágmarks gólfhæð á lágsvæðum við strönd	6.09	4.27	3.82

Virðingarfyllst
f.h. Vegagerðarinnar
Cecilía Þórðardóttir
Verkefnastjóri hjá
Höfuðborgarsvæði

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Fyrir hvern á Kársnesið og náttúra þess að vera? Hvernig erum við að stuðla að heilbrigðum lífsstíl með því að halda því fram að uppbygging samgönguinnviða verði að fela í sér takmörkun aðgengis að grænum og bláum svæðum? Er eðlilegt að leggjast í óafturkræfa röskun á náttúrunni ef það bjóðast mögulega aðrir kostir í meiri sátt við náttúru, dýr og fólk? Þessum spurningum virðast mér ekki svarað og hvet því til heildræns mats og kynningar áður en sameign okkar er breytt með svo stórfelldu móti.

Höfundur: Sólveig Helgadóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég, sem íbúi í Kópavogi, útivistarmanneskja, hjólreiðakona og áhugamanneskja um náttúru innan borgarmarkanna, skora á Kópavogsbæ að falla frá tillögu um samgöngustíg við Kópavog. Þennan stíg nýti ég mikið til útiveru og göngu. Ég vel þennan stað ekki síst þar sem hægt er að komast niður að flæðarmáli. Það er sífellt gengið á græn svæði og möguleika borgarbúa til að komast í snertingu við náttúruna og Kársnesið er eini staðurinn þar sem við Kópavogsbúar komumst niður í fjöru. Það er til dæmis ekki hægt hinu megin við voginn, á Arnarnesinu. Ég vil alls ekki missa þennan stíg sem þjónar rólegri útiveru og tel að samgönguhjólreiðastígur myndi rýra náttúruupplifun mína. Mín tillaga sem hjólreiðakonu er að þessi stígur verði samþættur með götumannvirkjum innan Kársnessins þar sem hann nýtist jafnframt hjólandi vegfarendum á leið í skóla.

Höfundur: Anna Kristín Sigurpálsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Umsögn vegna vinnslutillögu í kynningu vegna stofnhjólastígs við suðurströnd Kársness mál nr. 1514/2025

Undirrituð eru lóðarhafar á Sunnubraut og búum í návígi við fyrirhugað kynnt mannvirki sem er stofnhjólastígur við suðurströnd Kársness. Við gerum mjög alvarlegar athugasemdir við þá afstöðu og nálgun sem birtist í gögnum Kópavogsbæjar vegna tillögu að framkvæmdum á þessu svæði.

Útivistarsvæði í beinu návígi við friðaða strandlengju

Svæðið þar sem fyrirhugað er að leggja stofnhjólastíg við suðurströnd Kársness er samkvæmt gildandi aðalskipulagi skilgreint sem grænt útivistarsvæði. Um er að ræða strandlengju sem nýtist til hægrar útivistar, fjölskyldulífs og náttúruupplifunar og liggur í beinu aðliggjandi sambandi við friðuð náttúrusvæði. Þessi staðsetning kallar á sérstaka varfærni í allri skipulags- og framkvæmdarákvörðun, þar sem eðli svæðisins, verndargildi og viðkvæmni eru grundvallarforsendur sem ekki verða virtar að vettugi.

Lýsing, þjónusta og varanleg áhrif á vistkerfi

Rétt er að yfirfara nokkur atriði sérstaklega. Á stofnhjólastíg eru gerðar mun meiri kröfur til lýsingar á stofnstíg samanborið við almennan göngustíg. Ljósmengun er viðvarandi og mikil til frambúðar. Einnig er hljóð og ljósmengun frá farartækjum en hjól eru ökutæki samkvæmt umferðarlögum. Lífríki og sérstaklega botndýr sem eru í leirunni næst stígnum eru viðkvæm fyrir setinu sem berst frá stígnum vegna salts og söndunar. Þetta lífríki er ein af undirstöðum í fæðuöflun fugla. Snjómoksturstæki sem fer á þennan stíg nokkrum sinnum á dag verður ekki lengur lítið þegar stígurinn er orðinn 7m breiður. Magn salts og söndunar mun margfaldast auk annarar þjónustu sem stígurinn þarfnast. Mörk friðlýstrar fjöru og stígs eru óljós og með hækkun sjávar verða þau enn óljósari.

Skortur á fullnægjandi vernd friðlands

Ófullnægjandi er að vísa til þess að skilmálar og hönnun við útgáfu framkvæmdaleyfa séu til þess fallin að koma í veg fyrir að svæðið verði fyrir áhrifum til framtíðar. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að líklegt sé að breytingarnar á svæðinu komi til með að hafa áhrif á friðlandið.
Með vísun í skýrslu Resouce International, sem er á meðal gagna en í henni er bent á hugsanleg neikvæð áhrif framkvæmdarinnar á náttúruna við Kópavog. Jafnframt er vísað til fyrirliggjandi umsagnar Náttúruverndarstofnunar, en stofnunin telur að framkvæmdin við stíginn geti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu.
Svæðið sem um ræðir verður fyrir minnstum áhrifum ef legu stofnhjólastígs er fundinn staður innan byggðar. Af því leiðir að besti kosturinn er að að stígurinn við ströndina verði látinn haldast óbreyttur til framtíðar enda kemur það fram í samningum sveitarfélagsins við íbúa. Slík loforð sveitarfélagsins skapa réttmætar væntingar sem mikilvægt er að virða við ákvarðanatöku.

Ósamræmi stofnhjólastígs við hlutverk græns og blás svæðis

Að skipleggja lagningu stofnhjólastígs á þessu svæði felur í sér verulega víða túlkun á hlutverki svæðisins. Svæði er skilgreint grænt og blátt svæði og gengur staðsetning stofhjólastígs þar algerlega gegn anda og meginmarkmiðum græns útivistarsvæðis og mikilvægi þess að varðveita svæðið sem liggur þétt upp að lítt röskuðu/ósnortnu bláu náttúruverndarsvæði.

Heimsmarkmiðin

Fram kemur að með legu stofnhjólstígs á þessu svæði sé verið að styðja við heimsmarkmiðin með því að stuðla að umhverfisvænum samgöngum, en ekki er minnst á að á sama tíma þá er verið að skerða aðgengi fólks að náttúru við friðaða strandlengju og fórna grænum svæðum. Að sama skapi er ekki tekið tillit til samfélagslegra þátta. Þessi framkvæmd fer gegn grundvallarmarkmiði sjálfbærar þróunar um réttlát umskipti, þ.e. að ein breyta sem styður við sjálfbærni á ekki á sama tíma að eyðileggja það sem er fyrir og styður þá þegar við sjálfbæra þróun. Heimsmarkmiðin kalla ekki á aukið manngert yfirbragð á grænum útivistarsvæðum, heldur þvert á móti varfærni og vernd.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Stofnhjólastígur eða útivistarstígur – grundvallarmunur

Eins og fram kemur í hönnunarleiðbeiningum Vegagerðarinnar fyrir hjólreiðar þá er það fyrsta sem þarf að hafa í huga við hönnun og skipulag fyrir hjólreiðar að reiðhjól eru ökutæki samkvæmt umferðarlögum. Stofnhjólastígar eru fyrst og fremst samgöngumannvirki sem á að tryggja greiðfærar og öruggar samgöngur. Líkt og stofnbrautir vegakerfisins, tengja stofnhjólastígar saman sveitarfélög, innviði þeirra og atvinnusvæði á beinan og greiðan hátt.
Hlutverk útivistarstígs við ströndina er að tryggja rétt almennings til að fara um strandlengjuna til að njóta náttúrunnar og stuðla þannig að almennri útivist í sátt við náttúruna, landsmönnum til heilsubótar og velsældar. Þessi réttur er varinn í náttúruverndarlögum. Útivistarstígur ætti að nýtast öllum sem vilja njóta náttúru og dýralífs en eru ekki að þjóta, hvort sem eru fótgangandi eða hjólandi á litlum hraða, ss. börnum, öldruðum, fólki með fötlun eða sérþarfir og fólki með gæludýr í bandi.

Öryggi, hraði og gangandi í víkjandi stöðu

Það er almennt ekki talið æskilegt við hönnun útivistarsvæða og hjólastíga að hröð hjólaumferð og róleg útivist fari saman. Það að bjóða upp á hraða og mikla hjólaumferð í mikilli nálægð við gangandi, skerðir bæði öryggi og náttúruupplifun.
Ekki verður séð að hraðatakmarkandi þættir sem sveitarfélagið hyggst beita muni leiða til lægri hraða og hefur það þegar sýnt sig að hafi ekki borið árangur á svæðinu. Á svæðinu er þegar skilti og hlið til að draga úr hraða og miðar skilti við 10 km hraða. Breiður stofnhjólastígur hvetur til hraða og setur gangandi í víkjandi stöðu. Hraðatakmarkandi þættir myndu að sama skapi vera andstæðir megin hlutverki hans.

Stofnhjólastígur sem nýtist samfélaginu

Áður hefur verið bent á að það sé mikilvægt að hjólastígakerfið þjóni íbúum. Lega stofnhjólastígs til dæmis meðfram Kópavogsbraut, Kársnesbraut er mun heppilegri en meðfram sunnanverðri strandlengjunni. Með því að leggja stofnstíginn innan byggðar þá færst stígur sem þjónar samfélagi Kársness, sem ákall hefur verið eftir. Ekki verður séð að lega stofnhjólastígs við strönd gagnist Kársnesingum.
Þeir þættir sem fram koma í valkostageiningu sem taldir eru neikvæðir hvað varðar halla, þverun og legu stofnstíga innan hverfis eru þættir sem álitnir eru eðilegur hluti borgarsamfélags og eðlilegur hluti samgangna víða um heim og á höfuðborgarsvæðinu. Ólíklegt verður að telja að þeir sem hyggjast hjóla sveitarfélaga á milli og koma jafnvel frá efri byggðum Kópavogs setji slíka þætti fyrir sig eingöngu þegar hjóla á um stuttan spotta um Kársnes. Vert er að hafa í huga og benda sérstaklega á, að staðsetning stígsins við ströndina felur í sér verulega öryggisáhættu fyrir hjólandi sjálfa. Þar yrði stígurinn víða þröngur og liggur þétt upp við grjóthleðslur, steypta veggi og aðra fasta jaðra, sem skilja lítið sem ekkert svigrúm eftir til undankomu eða mistaka. Þröngar sjónlínur að viðbættum hraðatakmarkandi aðgerðum sem sveitarfélagið hefur boðað að muni ráðast í til að halda niðri hraða, skapa jafnframt hættu fyrir vegfarendur. Slíkar aðstæður auka verulega slysahættu hjólandi og eru almennt taldar óæskilegar við hönnun stofnhjólastíga, sem eiga að bjóða upp á öruggt rými, góðar hliðarfjarlægðir og svigrúm til viðbragða.

Forsendur byggðar við suðurströnd Kársness

Byggð á svæðinu meðfram sjónum var frá upphafi skipulögð með beina tengingu við fjöruna að leiðarljósi. Bátaskýli eru hluti af samþykktri hönnun húsa, samkomulög um bátalægi og sjávartengda nýtingu liggja fyrir og hafa verið virt í áratugi. Húsin sjálf og lóðarnýting endurspegla þessa nálægð við sjó, sjávarlóðir sem áður náðu niður í fjöru.
Á árunum 1967–1969 var gripið til sérstakra aðgerða til að verja lóðir og mannvirki á svæðinu gegn sjávarrofi vegna þess að sjór gekk langt upp á lóðir með tilheyrandi hættu og tjóni. Bæta þurfti grjóti í lóðirnar og voru þær styrktar m.a. með hleðslum og varnargörðum. Kópavogsbær útvegaði grjót til landfyllinga í lóðir. Litið var svo á að þetta væri merking lóðar eins og gert var ráð fyrir í lóðarleigusamningum en þá áskildi Kópavogsbær sér rétt til breytinga á lóðarmörkum við endanlega skipulagningu.
Síðar fór Kópavogsbær í framkvæmd vegna skólplagnar bæjarins en litið var svo á að lega hennar um þetta svæði svæði væri mikilvæg. Þeirri framkvæmd fylgdu landfyllingar af hálfu bæjarins, til varð nýtt land neðan lóðanna, sem breytti legu strandlínunnar og fjara færðist utar. Samkomulag var gert við lóðarhafa sem m.a. átti að tryggja aðgengi að sjó í tengslum við nýtingu bátalægja. Auk þessa hefur Kópavogsbær sinnt lagfæringum á lóðarmörkum og grjóthleðslum í tengslum við ofangreinda framkvæmd.
Byggðakönnun og hverfisvernd
Í byggðakönnun Kársness sem var gefin út árið 2023 var lagt til að húsaröðin við Sunnubraut skyldi falla undir hverfisvernd. Hverfisverndin tekur mið af húsum og umhverfi þeirra. Framkvæmdin raskar yfirbragði og einkennum byggðarinnar og hefur neikvæð áhrif á sjávartengingu. Framkvæmdin gengur því gegn þeim

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

þáttum sem verið er að vernda.
Það mannvirki sem hér er fyrirhugað gengur gegn þeim forsendum sem byggðin og svæðið meðfram sjónum byggir á og rýrir gæði svæðisins, samþykkta nýtingu fasteigna og mannvirkja.
Í umsögn Envalys sem er unnin af Páli J. Líndal doktor í umhverfissálfræði fyrir Útivistarsamtök Kársness og birtist á verfsíðu samtakanna kemur fram að nær eingöngu sé horft á viðfangsefnið frá sjónarhóli þeirra sem ferðast í gegnum svæðið. Samtímis sé litið fram hjá mikilvægum sálfélagslegum þáttum. Einnig kemur fram í umsögninni að ljóst sé að verulega skortir á greiningu á núverandi notkun svæðisins, sálfélagslegu gildi þess, áhrifum á öryggi ólíkra notendahópa, sálfræðilegri endurheimt, félagslegri þátttöku, staðaranda og staðartengslum svo fátt eitt sé nefnt.

Óhófleg og íþyngjandi byrði

Tillagan felur í sér óhóflega og íþyngjandi byrði á afmarkaðan hóp Íbúa. Mannvirkið sem um ræðir liggur innan lóða eða beint upp að lóðum íbúðarhúsa, meðfram girðingum þeirra, steyptum- og hlöðnum veggjum. Mannvirki sem hefur það megin hlutverk að vera burðarás í stofnhjólastígakerfi höfuðborgarsvæðisins. Eigendur fasteigna á þessu svæði verða fyrir skerðingu. Á svæðinu búa fjölskyldur sem hafa tekið ákvarðanir um búsetu, fjárfestingu og framtíð barna sinna á grundvelli réttmætra væntinga um að forsendur byggðarinnar yrðu ekki gerbreyttar.
Í gögnum Kópavogsbæjar er hvergi að finna efnislega umfjöllun um það tjón sem íbúar verða fyrir, hvorki samfélagslegt né fjárhagslegt. Hvergi er fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á daglegt líf, friðhelgi, öryggi barna, aðgengi að bátalægjum eða raunverulega skerðingu á eignarréttindum þeirra sem búa við stíginn. íbúar í návígi eru í reynd taldir jaðarhagsmunaaðilar, þegar staða þeirra sem aðilar að málinu væri réttilega skilgreind sem fyrstu hagaðilar vegna sérstakra og lögvarinna hagsmuna.

Eignarréttur, bátaskýli og samningsbundin réttindi

Undirrituð eru eigendur að fasteign sem úthlutað var 1963, sjávarlóð sem náði niður að sjó. Fyrirliggjandi vinnslutillaga hefur í för með sér skerðingu á stjórnarskrárvörðum réttindum. Tillagan kemur í veg fyrir að undirrituð geti nýtt bátaskýlið í húsi okkar á þann hátt sem gert var ráð fyrir þegar Kópavogsbær samþykkti teikningar að húsinu árið 1963. Undirrituð telja vinnslutillöguna, hvað varðar aðgengi að þessum hluta fasteignar okkar, kunni að brjóta gegn höfundarrétti arkitektar hússins. Auk þess sem aðgengi að fjöru frá lóð verður mjög skert vegna legu stofnhjólabrautar þétt upp við girðingar auk gjörbreytingar varðandi nýtingu lóðar og friðhelgi. Kópavogsbæ ber að hefja samtal við alla þá eigendur á svæðinu sem eiga lóðarréttindi sem kunna að raskast við þessi skipulags- og framkvæmdaáform.
Þessu til viðbótar er bent á að vinnslutillagan brýtur gegn löggerningum sem Kópavogsbær hefur staðið að gagnvart húseigendum á svæðinu m.a. við lóðarhafa á Þinghólsbraut. Þá árituðu fulltrúar sveitarfélagsins á tíunda áratug síðustu aldar.
Undirrituð vilja árétta að í málsmeðferð verður að gæta að meginreglum stjórnsýsluréttar, rannsóknarreglu, meðalhófsreglu, meginreglu um andmælarétt og jafnræðisreglu. Sveitarfélagið þyrfti jafnframt að sýna fram á nauðsyn mögulegrar skerðingar á eignarréttindum.

Margir hattar sveitarfélagsins

Kópavogsbær fer með mörg hlutverk samtímis sem skipulagsvald, framkvæmdaaðili, landeigandi og síðast en ekki síst samningsaðili gagnvart lóðarhöfum.
Þegar sveitarfélag ber slíka „marga hatta“ hvílir á því aukin skylda til varfærni, jafnræðis og sanngirni. Það getur ekki gengið að sveitarfélag skapi forsendur byggðar með úthlutun lóða, samþykkt teikninga og viðurkenndri nýtingu, en beiti síðan skipulagsvaldi sínu til að ganga gegn sömu forsendum með íþyngjandi framkvæmdum, án sérstakrar og rökstuddrar afstöðu til áhrifa á þá sem treystu þessum ákvörðunum.

Krafa um samráð og endurskoðun legu stofnhjólastígs

Með vísun til þeirra áhrifa sem strandlengjan neðan húss okkar hefur á fasteign okkar og lóð, sem og með vísun í nýjar verklagsreglur Kópavogsbæjar og þá tillögu sem hér er kynnt, gerum við kröfu um virkt, fullt og efnislegt samráð um allar fyrirhugaðar skipulags- og framkvæmdaaðgerðir neðan lóðarinnar, nú og til framtíðar.

Með vísan til alls framangreinds fara undirrituð fram á það að sveitarfélagið falli alfarið frá hugmyndum um staðsetningu hjólastígs á sunnanverðu Kársnesi við ströndina. Jafnframt taki sveitarfélagið aðra valkosti til ítarlegri skoðunar sem samræmist betur markmiðum sveitarfélagsins og eignarréttindum lóðarhafa á svæðinu.
Undirrituð áskilja sér allan rétt til að koma að frekari sjónarmiðum, málsástæðum og gögnum við meðferð

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

málsins hjá Kópavogsbæ.
Guðjón Ingólfsson og Hulda Jónasdóttir

Heimildir:
Páli J. Líndal. Envalys. Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi – sálfélagsleg greining.
https://utivistkarsnes.is/karsnesstigur-a-sunnanverdu-karsnesi-tillaga-ad-nyju-deiliskipulagi-salfelagsleg-greining/

Höfundur: Guðjón Ingólfsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Höfundur: Kristinn Gunnar Kristinsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Greinargerð vegna fyrirhugaðs samgöngustígs á sunnan- og vestanverðu Kársnesi í Kópavogi
Greinargerð þessi er lögð fram vegna vinnslutillögu um breytingu á deiliskipulagi á vestanverðu Kársnesi, sem felur m.a. í sér gerð samgöngustígs (í greinargerðinni oft nefndur „stígurinn“) á sunnan- og vestanverðu Kársnesi í Kópavogi.
Frestur til að skila athugasemdum samkvæmt vef Kópavogsbæjar er til **23. janúar 2026**. Undirrituð áskilja sér rétt til að koma á framfæri frekari athugasemdum á síðari stigum skipulagsferlisins, þar á meðal við kynningu endanlegrar tillögu og þegar hönnun þeirra mannvirkja sem um ræðir liggur fyrir.
Vegna beinna og verulegra áhrifa sem fyrirhugaðar framkvæmdir kunna að hafa á fasteign undirritaðra, Sunnubraut 47, er sérstaklega gerð krafa um ríkulegt samráð á öllum stigum hönnunar og framkvæmda, komi til þeirra.
Greinargerðin skiptist í tvo hluta. Fyrri hluti fjallar um almenn atriði sem varða tillöguna í heild, en síðari hluti um sértæk atriði sem varða fasteignina Sunnubraut 47.

Tillögur og markmið
Samkvæmt tillögunni eru markmið breytinganna að minnsta kosti tvenns konar:
Að uppfylla skuldbindingar Kópavogsbæjar samkvæmt Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins.
Að tryggja öryggi og aðgengi gangandi og hjólandi vegfarenda um Kársnesstíg vestan- og sunnanverðan, sem og aðgengi að útivistarsvæðum og friðlýstu svæði samkvæmt ákvörðun um friðlýsingu Skerjafjarðar frá 2012, sbr. náttúruverndarlög nr. 60/2013.
Bæði þessi markmið eru fjölþætt og fela í sér ólíka, og að sumu leyti ósamrýmanlega, hagsmuni.
Í tillögunni eru markmið samgöngusáttmálans m.a. sögð vera:
„Að auka öryggi, bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta og minnka tafir, stórefla almenningssamgöngur og draga úr mengun af völdum svifryks og losun gróðurhúsalofttegunda til að standa við loftslagsmarkmið stjórnvalda og sveitarfélaga. Styttri ferðatími, minni tafir, aukið umferðaröryggi, áhersla á að draga úr kolefnisspori, stórbættar almenningssamgöngur, fjölgun hjóla- og göngustíga og uppbygging stofnvega eru kjarninn í uppfærðum samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins sem undirritaður var 21. ágúst 2024.“

Val á leið og hraðatakmarkanir
Á kynningarfundi í Safnaðarheimili Kópavogskirkju í nóvember sl. kom fram af hálfu fulltrúa bæjarins að fimm leiðir hefðu verið skoðaðar, líkt og rakið er í umsögn á vef bæjarins (sjá rýni á valkostum frá Urbana og Pláss dags. í apríl 2025). Þar kom jafnframt fram að **leið 2**, þ.e. strandleiðin, væri talin vænlegust.
Á fundinum var jafnframt fullyrt að allt yrði gert til að hægja á umferðarhraða á stígnum með sértækri hönnun, svo sem þrengingum, beygjum, breytingum á yfirborði, skiltum og sjónrænum truflunum. Nauðsyn þess var rökstudd með mikilli gangandi umferð og takmörkuðu svigrúmi til að aðgreina gangandi og hjólandi vegfarendur.
Með þeim fyrirvara að endanleg hönnun liggur ekki fyrir, verður að draga í efa að samgöngustígur þar sem markvisst er reynt að hægja á umferð geti í raun uppfyllt markmið samgöngusáttmálans um **styttan ferðatíma og færri tafir**.

Öryggi vegfarenda
Öryggi vegfarenda á stígnum við sunnanvert Kársnes er ábótavant, sem hefur komið fram í máli fulltrúa bæjarins og í umræðu fundarmanna á kynningarfundi.
Aukin og hraðari umferð um strandstíginn mun ekki bæta öryggi vegfarenda einkum þar sem aðskilnaður gangandi og hjólandi er víða illmögulegur og þrátt fyrir mögulega breikkun og tilfærslu á grjótgörðum er víða erfitt eða ómögulegt að ná fullum aðskilnaði.
Að gera strandstíginn að meginleið hraðhjólandi umferðar gengur gegn yfirlýstu markmiði bæjarins um að halda niðri hraða á stígnum til að tryggja öryggi vegfarenda.

Samgöngustígur um Kópavogsbraut – raunhæfur valkostur
Undirrituð telja að ekki hafi verið skoðað til fulls að beina hraðari samgönguhjólreiðum um Kópavogsbraut. þegar er til staðar stígur meðfram austurenda Kópavogstúns að Sunnuhlíð. Sá stígur gæti haldið áfram í sérrými vestur eftir Kópavogsbraut, með tengingu um Nesvör og Bakkabraut að Öldubrúnni.
Þessi leið:
- er jafnlöng og strandleiðin,
- hefur aflíðandi hækkun um Nesvör,
- krefst ekki röskunar á lóðum íbúa,
- nýtir breiðar gangstéttir og þegar lækkaðan hámarkshraða,

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

- samræmist vel markmiðum um skilvirkar samgöngur.

Slík lausn myndi jafnframt skapa skýrari aðgreiningu milli hraðra samgönguhjólara og gangandi/útivistarfólks/yndishjólara og dreifa umferðarálagi. Einnig auka öryggi á strandstígnum sem væri þá aðallega fyrir gangandi og hægari hjólreiðar („yndishjólreiðar“) sem samræmist betur útivistargildi svæðisins.

Sunnubraut 47
Sunnubraut 47 stendur á lítilli lóð, um 20 m frá sjó við stórstraum. Milli húss og sjávar eru grjótvörn, 3–4 m breiður stígur, grjótgarður sem hlaðinn var af fyrri eigendum og grasflöt. Grjótgarðinum hefur verið viðhaldið af eigendum í rúm 30 ár án athugasemda bæjarins,
Í tillögunni er gert ráð fyrir að færa grjótgarðinn 2–3 m inn á núverandi grasflöt. Endanleg hönnun liggur þó ekki fyrir, hvorki hvað varðar nákvæma staðsetningu né ásýnd.
Fjarlægð milli sjóvarnargarðs og grjótgarðs við S47 er 4,4–7 m. Miðað við breidd stíga sem Kópavogsbær hefur nýlega byggt (4–6 m, jafnvel á samgöngustígum með mikilli hjólaumferð) telja undirrituð að unnt sé að fullnægja öryggiskröfum með mun minni tilfærslu, eða jafnvel án hennar, sérstaklega ef tekið er mið af „náttúrulegum þrengingum“ sem þegar eru til staðar. Einnig mætti mögulega minnka þörf á færslu á grjótvegg með steyptum vegg/forsteyptum einingum meðfram hluta að suðurhlið grjótveggja.
Hluti Kópavogs er friðlýstur og möguleikar til að færa sjóvörn eru takmarkaðir. Núverandi stígur flæðir reglulega yfir við stórstreymi og hvassviðri, sem bendir til þess að hann standi of lágt eða að sjóvörn sé ófullnægjandi.
Á uppdráttum virðist unnt að hliðra sjóvörn lítillega og jafnvel hækka hana, sem gæti bæði bætt öryggi stígsins og skapað nauðsynlegt rými án þess að raska lóð Sunnubrautar 47.

Stjórnsýsla og meðalhóf
Meðalhófsregla 12. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 kveður á um að stjórnvöld skuli velja vægasta úrræðið sem nægir til að ná lögmætu markmiði. Jafnræðisregla stjórnarskrár krefst jafnframt sambærilegrar meðferðar sambærilegra mála.
Með hliðsjón af nýlegum framkvæmdum Kópavogsbæjar á stígum meðfram Hafnarfjarðarvegi telja undirrituð að óþarft og óhóflegt sé að gera kröfu um breiðari stíg og meiri rask við Sunnubraut 47 en annars staðar við sambærilegar aðstæður.

Samantekt
Undirrituð telja:
- Að halda eigi strandstígnum áfram sem útvistarkosti fyrir gangandi og “yndishjólara”
- Að leið um Kópavogsbraut fyrir hraðari hjólreiðar hafi ekki verið skoðuð nægilega.
- Að betrumbætur á strandstíg þurfi ekki að vera eins umfangsmiklar og tillaga 2 gerir ráð fyrir enda er 5 m heildarbreidd strandstígs, þar sem aðstæður eru þröngar, í samræmi við nýleg viðmið bæjarins.
- Að gæta beri meðalhófs og lágmarka inngrip á lóðum við strandstíginn

Undirrituð krefjast virks samráðs um hönnun og framkvæmdir sem kunna að hafa áhrif á fasteign þeirra og áskilja sér allan rétt til frekari athugasemda.
Kópavogi, 22. janúar 2026
Elínborg Bárðardóttir Ólafur Þór Gunnarsson Eigendur Sunnubrautar 47

Höfundur: Elínborg Bárðardóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Viðhengi:

133.1.Kársnesstígur.docx

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Greinargerð vegna fyrirhugaðs samgöngustígs á sunnan- og vestanverðu Kársnesi í Kópavogi

Greinargerð þessi er lögð fram vegna vinnslutillögu um breytingu á deiliskipulagi á vestanverðu Kársnesi, sem felur m.a. í sér gerð samgöngustígs (í greinargerðinni oft nefndur *„stígurinn“*) á sunnan- og vestanverðu Kársnesi í Kópavogi.

Frestur til að skila athugasemdum samkvæmt vef Kópavogsbæjar er til **23. janúar 2026**. Undirrituð áskilja sér rétt til að koma á framfæri frekari athugasemdum á síðari stigum skipulagsferlisins, þar á meðal við kynningu endanlegrar tillögu og þegar hönnun þeirra mannvirkja sem um ræðir liggur fyrir.

Vegna beinna og verulegra áhrifa sem fyrirhugaðar framkvæmdir kunna að hafa á fasteign undirritaðra, Sunnubraut 47, er sérstaklega gerð krafa um ríkulegt samráð á öllum stigum hönnunar og framkvæmda, komi til þeirra.

Greinargerðin skiptist í tvo hluta. Fyrri hluti fjallar um almenn atriði sem varða tillöguna í heild, en síðari hluti um sértæk atriði sem varða fasteignina Sunnubraut 47.

Tillögur og markmið

Samkvæmt tillögunni eru markmið breytinganna að minnsta kosti tvenns konar:

1. Að uppfylla skuldbindingar Kópavogsbæjar samkvæmt Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins.
2. Að tryggja öryggi og aðgengi gangandi og hjólandi vegfarenda um Kársnesstíg vestan- og sunnanverðan, sem og aðgengi að útivistarsvæðum og friðlýstu svæði samkvæmt ákvörðun um friðlýsingu Skerjafjarðar frá 2012, sbr. náttúruverndarlög nr. 60/2013.

Bæði þessi markmið eru fjölþætt og fela í sér ólíka, og að sumu leyti ósamrýmanlega, hagsmuni.

Í tillögunni eru markmið samgöngusáttmálans m.a. sögð vera:

„Að auka öryggi, bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta og minnka tafir, stórefla almenningssamgöngur og draga úr mengun af völdum svifryks og losun gróðurhúsalofttegunda til að standa við loftslagsmarkmið stjórnvalda og sveitarfélaga. Styttri ferðatími, minni tafir, aukið umferðaröryggi, áhersla á að draga úr kolefnisspori, stórbættar almenningssamgöngur, fjölgun hjóla- og göngustíga og uppbygging stofnvega eru kjarninn í uppfærðum samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins sem undirritaður var 21. ágúst 2024.“

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Val á leið og hraðatakmarkanir

Á kynningarfundi í Safnaðarheimili Kópavogskirkju í nóvember sl. kom fram af hálfu fulltrúa bæjarins að fimm leiðir hefðu verið skoðaðar, líkt og rakið er í umsögn á vef bæjarins (sjá *rýni á valkostum frá Urbana og Pláss dags. í apríl 2025*). Þar kom jafnframt fram að **leið 2**, þ.e. strandleiðin, væri talin vænlegust.

Á fundinum var jafnframt fullyrt að allt yrði gert til að hægja á umferðarhraða á stígnum með sértækri hönnun, svo sem þrengingum, beygjum, breytingum á yfirborði, skiltum og sjónrænum truflunum. Nauðsyn þess var rökstudd með mikilli gangandi umferð og takmörkuðu svigrúmi til að aðgreina gangandi og hjólandi vegfarendur.

Með þeim fyrirvara að endanleg hönnun liggur ekki fyrir, verður að draga í efa að samgöngustígur þar sem markvisst er reynt að hægja á umferð geti í raun uppfyllt markmið samgöngusáttmálans um **styttan ferðatíma og færri tafir**.

Öryggi vegfarenda

Öryggi vegfarenda á stígnum við sunnanvert Kársnes er ábótavant, sem hefur komið fram í máli fulltrúa bæjarins og í umræðu fundarmanna á kynningarfundi.

Aukin og hraðari umferð um strandstíginn mun ekki bæta öryggi vegfarenda einkum þar sem aðskilnaður gangandi og hjólandi er víða illmögulegur og þrátt fyrir mögulega breikkun og tilfærslu á grjótgörðum er víða erfitt eða ómögulegt að ná fullum aðskilnaði.

Að gera strandstíginn að meginleið hraðhjólandi umferðar gengur gegn yfirlýstu markmiði bæjarins um að halda niðri hraða á stígnum til að tryggja öryggi vegfarenda.

Samgöngustígur um Kópavogsbraut – raunhæfur valkostur

Undirrituð telja að ekki hafi verið skoðað til fulls að beina hraðari samgönguhjólreiðum um Kópavogsbraut. þegar er til staðar stígur meðfram austurenda Kópavogstúns að Sunnuhlíð. Sá stígur gæti haldið áfram í sérrými vestur eftir Kópavogsbraut, með tengingu um Nesvör og Bakkabraut að Öldubrúnni.

Þessi leið:

- er jafnlöng og strandleiðin,

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

- hefur aflíðandi hækkun um Nesvör,
- krefst ekki röskunar á lóðum íbúa,
- nýtir breiðar gangstéttir og þegar lækkaðan hámarkshraða,
- samræmist vel markmiðum um skilvirkar samgöngur.

Slík lausn myndi jafnframt skapa skýrari aðgreiningu milli hraðra samgönguhjólara og gangandi/útivistarfólks/yndishjólara og dreifa umferðarálagi. Einnig auka öryggi á strandstígnum sem væri þá aðallega fyrir gangandi og hægari hjólreiðar („yndishjólreiðar“) sem samræmist betur útivistargildi svæðisins.

Sunnubraut 47

Sunnubraut 47 stendur á lítilli lóð, um 20 m frá sjó við stórstraum. Milli húss og sjávar eru grjótvörn, 3–4 m breiður stígur, grjótgarður sem hlaðinn var af fyrri eigendum og grasflöt. Grjótgarðinum hefur verið viðhaldið af eigendum í rúm 30 ár án athugasemda bæjarins,

Í tillögunni er gert ráð fyrir að færa grjótgarðinn 2–3 m inn á núverandi grasflöt. Endanleg hönnun liggur þó ekki fyrir, hvorki hvað varðar nákvæma staðsetningu né ásýnd.

Fjarlægð milli sjóvarnargarðs og grjótgarðs við S47 er 4,4–7 m. Miðað við breidd stíga sem Kópavogsbær hefur nýlega byggt (4–6 m, jafnvel á samgöngustígum með mikilli hjólaumferð) telja undirrituð að unnt sé að fullnægja öryggiskröfum með mun minni tilfærslu, eða jafnvel án hennar, sérstaklega ef tekið er mið af „náttúrulegum þrengingum“ sem þegar eru til staðar. Einnig mætti mögulega minnka þörf á færslu á grjótvegg með steyptum vegg/forsteyptum einingum meðfram hluta að suðurhlið grjótveggja.

Hluti Kópavogs er friðlýstur og möguleikar til að færa sjóvörn eru takmarkaðir. Núverandi stígur flæðir reglulega yfir við stórstreymi og hvassviðri, sem bendir til þess að hann standi of lágt eða að sjóvörn sé ófullnægjandi.

Á uppdráttum virðist unnt að hliðra sjóvörn lítillega og jafnvel hækka hana, sem gæti bæði bætt öryggi stígsins og skapað nauðsynlegt rými án þess að raska lóð Sunnubrautar 47.

Stjórnsýsla og meðalhóf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Meðalhófsregla 12. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 kveður á um að stjórnvöld skuli velja vægasta úrræðið sem nægir til að ná lögmætu markmiði. Jafnræðisregla stjórnarskrár krefst jafnframt sambærilegrar meðferðar sambærilegra mála.

Með hliðsjón af nýlegum framkvæmdum Kópavogsbæjar á stígum meðfram Hafnarfjarðarvegi telja undirrituð að óþarft og óhóflegt sé að gera kröfu um breiðari stíg og meiri rask við Sunnubraut 47 en annars staðar við sambærilegar aðstæður.

Samantekt

Undirrituð telja:

- Að halda eigi strandstígnum áfram sem útvistarkosti fyrir gangandi og “yndishjólara”
- Að leið um Kópavogsbraut fyrir hraðari hjólreiðar hafi ekki verið skoðuð nægilega.
- Að betrumbætur á strandstíg þurfi ekki að vera eins umfangsmiklar og tillaga 2 gerir ráð fyrir enda er 5 m heildarbreidd strandstígs, þar sem aðstæður eru þröngar, í samræmi við nýleg viðmið bæjarins.
- Að gæta beri meðalhófs og lágmarka inngrip á lóðum við strandstíginn

Undirrituð krefjast virks samráðs um hönnun og framkvæmdir sem kunna að hafa áhrif á fasteign þeirra og áskilja sér allan rétt til frekari athugasemda.

Kópavogi, 22. janúar 2026

Elínborg Bárðardóttir
Ólafur Þór Gunnarsson
Eigendur Sunnubrautar 47

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Höfundur: Agnes Ýr Stefánsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Í tillögunni er nefnt að þessi hjólastígur eigi að koma til að auka öryggi. Góðar líkur eru á því að þessi stígur verði hraðhjólastígur (m.a. vegna staðsetningar og engar hindranir sem koma í veg fyrir að hjólað sé langt yfir hámarkshraða). Þetta eykur slysahættu fyrir m.a. börn/ungmenni og þeir sem eldri eru sem eiga rétt á því að fá að hjóla þarna án þess að vera í hættu. Tel að hér hafi hlutirnir ekki verið hugsaðir rétt og þá að verið sé að hylla ákveðnum hópi. Þetta hentar alls ekki þeim sem búa á Kàrsnesinu heldur öðrum íbúum sem búa annarsstaðar (nágrenni við Kàrsnesið).

Höfundur: Telma Ingibjörg Sigurðardóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Foreldar mínir búa í grennd við skipulagssvæðið og nýta Suðurströnd Kársness mikið með börnum mínum til ýmiss konar útivistar og náttúruskoðunar. Margföld aukning hjólaumferðar og líklega aukinn hraði mun draga úr öryggisupplifun og hafa neikvæð áhrif á kyrrð, dýralíf og náttúru upplifun.

Höfundur: Margrét Jóna Gestsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég er alinn upp á þessu svæði og börnin okkar eiga ömmu og afa sem búa í nágrenni við suðurströnd Kársness. Af þeim sökum dveljum við mikið á svæðinu.

Ég skora á Kópavogsbæ að hverfa frá áformum um að fórna þessari útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins og í stað þess varðveita strandlengjuna sem friðsælt og verðmætt útivistarsvæði

Höfundur: Björn Gestsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Sem íbúi í Kópavogi vil ég mótmæla því að strandlengjunni verði fórnað undir hraðbraut fyrir samgönguhjólreiðar vegna tengingar við Borgarlínuna. Ég tel að með þessu sé verið að fórna ómetanlegri náttúruperlu með óafturkræfum hætti að óþörfu. Ég tel auk þess að með því að tvöfalda göngubrautina meðfram strandlengjunni sé hvorki verið að huga að öryggi gangandi né hjólandi umferðar, heldur sé verið að skapa falskt öryggi og í raun verið að leggja gangandi vegfarendur í enn meiri hættu.
Nauðsynlegt er að skapa hjólreiðamönnum öruggar leiðir í samhengi við Borgarlínu sem nýtast þeim sem fullgildar og öruggar umferðaræðar, en liggja ekki um útivistarsvæði fyrir gangandi umferð. Þar sem strandlengjan er það mjó að ekki er hægt að aðskilja annarsvegar umferð gangandi fólks í útivistarskyni og samgönguhjólreiðum með nógu skilvirkum hætti tel ég nokkuð ljóst að umferð þeirra sem eru á reiðhjólum og öðrum rafknúnum farartækjum muni verða til þess að gangandi umferð muni víkja og þessi náttúruperla muni eyðileggjast með óafturkræfum hætti.
Strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf ber að vernda þar sem slíkum útivistarsvæðum fer fækkandi í Kópavogi. Auk þess væri á skjön við Heimsmarkmiðin að samþykkja slíka fórn þegar aðrar vistvænni útfærslur eru í boði fyrir samgönguhjólastíg.

Höfundur: Guðrún L Bergsveinsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég geng þarna iðulega með hundinn minn og hugnast alls ekki að hjólaumferð margfaldist og hraði aukist, hönnunarhraði 25-30 km/klst er alltof mikill hraði, það verður líklega erfiðara en áður að koma í veg fyrir hraðakstur. Takmarkaður aðskilnaður milli gangandi og hjólandi skapar falskt öryggi. Stofnhjólastígur ætti ekki að vera í svona mikill nálægð við friðland, það væri betra og öruggara fyrir alla að finna honum annan stað.

Höfundur: Ívar Ingi Atlason

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Kópavogi 23. janúar 2026

Efni: Umsögn um tillögu að nýju deiliskipulagi Kársnesstígs – mál nr. 1514/2025

Inngangur
Undirrituð eru alfarið mótfallin því að Kársnesstíg verði breytt í fjölfarna umferðaræð og leggja eindregið til að aðrar leiðir verði skoðaðar sem bæði nýtist íbúum Kársness/Kópavogs og íbúum nærliggjandi bæjarfélaga. Mat okkar, álit og tillögur taka mið af fyrirliggjandi gögnum sem birt hafa verið með vinnslutillögu deiliskipulagsins, reynslu okkar af nábýli við stíginn og mikilvægi þess að í skipulagsmálum sé horft til rannsókna sem sýnt hafa fram á mikilvægi ósnortinnar náttúru og kyrrðar á lýðheilsu og geðheilbrigði.

Mat á núverandi stöðu á Kársnesstíg
Eins og staðan er nú hefur stígurinn mikið aðdráttarafl fyrir börn jafnt sem fullorðna vegna nálægðar við svo að segja ósnortna náttúru, fegurð og kyrrð. Notendum stígsins má skipta í þrjá hópa:
a. Útivera og frístundir (meirihlutinn): Gangandi vegfarendur, hlaupafólk, hundaeigendur, börn, leikskóla- og skólahópar, fólki með skerta hreyfigetu, sjósundsfólk, og hjólreiðafólk til afþreyingar og heilsubótar.
b. Samgöngunotendur:
Ökumenn á rafhjólum, rafskútum og mótorhjólum/vespum sem nota stíginn sem greiða samgönguleið.
c. Íþróttaiðkendur: Sporthjólreiðamenn sem oftar en ekki fara um á miklum hraða og stundum í hópum.
Athuganir á hegðun og öryggi
- Notendur í fyrsta hópi skapa ekki hættu gagnvart öðrum.
- Eingöngu notendur í hópum b og c. hafa skapað hættu eða óöryggi fyrir aðra og hraðatakmarkanir eru augljóslega oft ekki virtar. Í öðrum löndum er slík umferð annaðhvort skylduð til að nota gatnakerfið eða afmarkaðar brautir. Hraði og hraðabreytingar eru aðalöryggisvandamál stígsins.

Deiliskipulagstillagan
Fram kemur í gögnum bæjaryfirvalda að um sé að ræða stofnstíg hjólreiða sem verði tenging milli sveitarfélagananna á höfuðborgarsvæðinu. Gert er ráð fyrir að stofnstígurinn verði meðal fjölförnustu hjólreiðaeiða landsins. Í gögnum segir m.a.:
„Talningar sýna að hjólaleiðin meðfram Hafnarfjarðarvegi um Kópavogsháls sé ein sú fjölfarnasta á höfuðborgarsvæðinu og með opnun Fossvogsbrúar verði Kársnesstígurinn mögulega einn fjölfarnasti göngu- og hjólreiðastígur stórhöfuðborgarsvæðisins og er þ.a.l. í fyrsta forgangi uppbyggingarverkefna í samráði sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar.“
Ekki hafa fengist svör og ekki liggja fyrir gögn um grundvallarforsendur væntra ákvarðana og má þar nefna;
· Ekki hafa fengist skýr svör um áætlaða notkun, tölfræði, sviðsmyndir um notkun til skemmri og lengri tíma.
· Ekki liggja fyrir upplýsingar um hvernig hraðatakmörkunum á stofnstígnum verður fylgt eftir.
· Það vantar samanburð á kostnaði við þennan stíg í samanburði við aðra kosti til að auka og bæta umferð hjólandi vegfarenda, barna og fullorðinna, innan byggðarinnar á Kársnesi. Það vantar rýni og mat á ávinningi þessarar deiliskipulagstillögu fyrir íbúa Kópavogs.
· Ekki virðist liggja fyrir heildstæð nálgun, tenging og samhengi göngustígsins við aðliggjandi svæði, svo sem hafnarsvæðið, önnur mannvirki, söguleg svæði og áningastaði meðfram Sunnubraut. Slík heildarsýn er nauðsynleg til að tryggja skynsamlega og örugga þróun svæðisins í heild.
· Svo virðist sem skortur sé á rannsóknum á umhverfisáhrifum, samfélagslegum áhrifum, öryggismálum og árekstrum á milli ólíkra tegunda umferðar og notkunar.
· Það vantar mat á kostnaði verkefnisins.
Það er augljóst að deiliskipulagstillagan um lagningu stofnstígs hjólreiða á sunnanverðu Kársnesi felur í sér að fórna verður þeim gæðum sem svæðið býr yfir núna, náttúruperlu sem íbúar, sérstaklega Kársness, sækja í og veitir endurnæringu á líkama og sál. Ekki verður annað séð en að tillagan stangist einnig á við gildandi aðalskipulag Kópavogs 2019-2040 sem kveður á um að strandsvæði Kársness skuli vera opið, grænt útivistarsvæði, aðgengilegt almenningi, veita náttúruupplifun og landslagið njóta verndar. Stofnbraut/ stofnstígar hjólreiða fela í sér áherslu á greiðar og hraðvirkar samgöngur, flutning frá einum stað til annars sem er ekki í anda við þá friðsemd sem ríkir og lýst er í aðalskipulagi fyrir svæðið.
Þá skal einnig bent á umsögn Náttúruverndarstofnunar þar sem m.a. kemur fram að aukin umferð og áhersla á samgöngur geti rýrt útivistar- og fræðslugildi svæðisins.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Í skýrslu ReSource er fjallað um ýmsar áskoranir sem blasa við verði deiliskipulagstillagan að veruleika. Meðal þess er ábending um að staðsetningin sé viðkvæm vegna hækkandi sjávaryfirborðs. „Stígurinn liggur við viðkvæmt friðlýst strandsvæði þar sem hækkandi sjávarborð gæti haft áhrif á framtíðarstöðu og hönnun hans.“ Svo virðist sem ekki liggi fyrir rannsóknir á áhrifum breytts veðurfars á sjávarhæð, flóð og fjöru, storma og stormflóð og áhrif þess á núverandi varnargarð.

Niðurstaða

Undirrituð gera alvarlegar athugasemdir við tillögu að nýju deiliskipulagi Kársnesstígs og fyrirhugaðar framkvæmdir á göngu- og hjólastígum við Sunnubraut. Í um aldrafjórðung höfum við búið í nálægð við göngustíginn, höfum fylgst með notkun hans og hvernig hún hefur þróast.

Það er mikilvægt að fyrir liggi skýr og hlutlæg gögn, spá um áhrif og mat á afleiðingum og umhverfisáhrifum, áður en ákvörðun er tekin um jafn umfangsmiklar skipulagsbreytingar og hér eru til skoðunar. Slík gögn vantar áþreifanlega. Ekki er horft sérstaklega til sálfélagslegra þátta, samspils manns og ósnortinnar náttúru eins og rannsóknir sýna fram á að skipti miklu máli fyrir vellíðan og geðheilsu. Geðlæknar og sálfræðingar hafa í síauknum mæli bent á tengsl skipulagsmála og geðheilsu, og í síauknum mæli er horft til þessara þátta í skipulagsmálum.

Með aukinni vitund um heilsueflingu og tengsl manns og náttúru hefur vægi stígsins aukist jafnt og þétt og eykur verulega lífsgæði fyrir íbúa Kársness og bæjarfélagsins alls. Sú breyting sem lögð er til í nýju deiliskipulagi boðar ekki einungis óafturkræft rask og eyðileggingu heldur mun að auki skerða lífsgæði og breyta ásýnd bæjarins og þeirra gæða sem hann hefur uppá að bjóða.

Við hvetjum bæjaryfirvöld til þess að falla frá fyrirliggjandi deiliskipulagstillögu. Hafa þarf að leiðarljósi að vernda dýrmætar náttúruperlur og leggja áherslu á uppbyggingu á kyrrlátu útivistarsvæði þar sem fallegt mannlíf þrífst í samhljómi við náttúruna. Jafnframt hvetjum við bæjaryfirvöld til þess að bregðast við viðbótarumferð sem þegar er orðin á Kársnesstíg með aðlögun sem tryggir öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda, og koma í veg fyrir ónæði og áreiti fyrir gesti og íbúa á svæðinu. Leysa mætti þær áskoranir sem nú fylgir hraðakstri á hjólum og rafknúnum faratækjum á stígnum með því að:

- Breikka stíginn lítillega fyrir gangandi og frístundanotendur (t.d. um 50 cm til hvorrar hliðar).
- Beina hraðari umferð (rafhjólum, rafskútum, keppnishjólum) eftir öðrum þar til gerðum samgöngustígum.

Verði af þeim deiliskipulagsbreytingum sem nú eru kynntar teljum við að af verði varanleg neikvæð áhrif, líklega óafturkræf, á byggð, mannlíf og mögulega náttúrufar á Kársnesi um ókomna framtíð.

Við ítrekum andstöðu okkar við umræddа tillögu að nýju deiliskipulagi Kársnesstígs og fyrirhugaðar framkvæmdir á göngu- og hjólastígum við Sunnubraut.

Virðingarfyllst,
Sigrún Árnadóttir og Michael Schulz

Höfundur: Sigrún Árnadóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Viðhengi:

141.1.Umsögn um deiliskipulagstillögu á Kársnesstíg .pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Kópavogi 23. janúar 2026

Efni: Umsögn um tillögu að nýju deiliskipulagi Kársnesstígs – mál nr. 1514/2025

Inngangur

Undirrituð eru alfarið mótfallin því að Kársnesstíg verði breytt í fjölfarna umferðaræð og leggja eindregið til að aðrar leiðir verði skoðaðar sem bæði nýtist íbúum Kársness/Kópavogs og íbúum nærliggjandi bæjarfélaga.

Mat okkar, álit og tillögur taka mið af fyrirliggjandi gögnum sem birt hafa verið með vinnslutillögu deiliskipulagsins, reynslu okkar af nábýli við stíginn og mikilvægi þess að í skipulagsmálum sé horft til rannsókna sem sýnt hafa fram á mikilvægi ósnortinnar náttúru og kyrrðar á lýðheilsu og geðheilbrigði.

Mat á núverandi stöðu á Kársnesstíg

Eins og staðan er nú hefur stígurinn mikið aðdráttarafl fyrir börn jafnt sem fullorðna vegna nálægðar við svo að segja ósnortna náttúru, fegurð og kyrrð. Notendum stígsins má skipta í þrjá hópa:

a. Útivera og frístundir (meirihlutinn): Gangandi vegfarendur, hlaupafólk, hundaeigendur, börn, leikskóla- og skólahópar, fólki með skerta hreyfigetu, sjósundsfólk, og hjólreiðafólk til afþreyingar og heilsubótar.
b. Samgöngunotendur: Ökumenn á rafhjólum, rafskútum og mótorhjólum/vespum sem nota stíginn sem greiða samgönguleið.
c. Íþróttaiðkendur: Sporthjólreiðamenn sem oftar en ekki fara um á miklum hraða og stundum í hópum.

Athuganir á hegðun og öryggi

- Notendur í fyrsta hópi skapa ekki hættu gagnvart öðrum.
- Eingöngu notendur í hópum b og c. hafa skapað hættu eða óöryggi fyrir aðra og hraðatakmarkanir eru augljóslega oft ekki virtar. Í öðrum löndum er slík umferð annaðhvort skylduð til að nota gatnakerfið eða afmarkaðar brautir. Hraði og hraðabreytingar eru aðalöryggisvandamál stígsins.

Deiliskipulagstillagan

Fram kemur í gögnum bæjaryfirvalda að um sé að ræða stofnstíg hjólreiða sem verði tenging milli sveitarfélagananna á höfuðborgarsvæðinu. Gert er ráð fyrir að stofnstígurinn verði meðal fjölförnustu hjólreiðaeiða landsins. Í gögnum segir m.a.:

> „Talningar sýna að hjólaleiðin meðfram Hafnarfjarðarvegi um Kópavogsháls sé ein sú fjölfarnasta á höfuðborgarsvæðinu og með opnun Fossvogsbrúar verði Kársnesstígurinn mögulega einn fjölfarnasti göngu- og hjólreiðastígur stórhöfuðborgarsvæðisins og er þ.a.l. í fyrsta forgangi uppbyggingarverkefna í samráði sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar.“

Ekki hafa fengist svör og ekki liggja fyrir gögn um grundvallarforsendur væntra ákvarðana og má þar nefna;

- Ekki hafa fengist skýr svör um áætlaða notkun, tölfræði, sviðsmyndir um notkun til skemmri og lengri tíma.
- Ekki liggja fyrir upplýsingar um hvernig hraðatakmörkunum á stofnstígnum verður fylgt eftir.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

- Það vantar samanburð á kostnaði við þennan stíg í samanburði við aðra kosti til að auka og bæta umferð hjólandi vegfarenda, barna og fullorðinna, innan byggðarinnar á Kársnesi. Það vantar rýni og mat á ávinningi þessarar deiliskipulagstillögu fyrir íbúa Kópavogs.
- Ekki virðist liggja fyrir heildstæð nálgun, tenging og samhengi göngustígsins við aðliggjandi svæði, svo sem hafnarsvæðið, önnur mannvirki, söguleg svæði og áningastaði meðfram Sunnubraut. Slík heildarsýn er nauðsynleg til að tryggja skynsamlega og örugga þróun svæðisins í heild.
- Svo virðist sem skortur sé á rannsóknum á umhverfisáhrifum, samfélagslegum áhrifum, öryggismálum og árekstrum á milli ólíkra tegunda umferðar og notkunar.
- Það vantar mat á kostnaði verkefnisins.

Það er augljóst að deiliskipulagstillagan um lagningu stofnstígs hjólreiða á sunnanverðu Kársnesi felur í sér að fórna verður þeim gæðum sem svæðið býr yfir núna, náttúruperlu sem íbúar, sérstaklega Kársness, sækja í og veitir endurnæringu á líkama og sál. Ekki verður annað séð en að tillagan stangist einnig á við gildandi aðalskipulag Kópavogs 2019-2040 sem kveður á um að strandsvæði Kársness skuli vera opið, grænt útivistarsvæði, aðgengilegt almenningi, veita náttúruupplifun og landslagið njóta verndar. Stofnbraut/stofnstígar hjólreiða fela í sér áherslu á greiðar og hraðvirkar samgöngur, flutning frá einum stað til annars sem er ekki í anda við þá friðsemd sem ríkir og lýst er í aðalskipulagi fyrir svæðið.
Þá skal einnig bent á umsögn Náttúruverndarstofnunar þar sem m.a. kemur fram að aukin umferð og áhersla á samgöngur geti rýrt útivistar- og fræðslugildi svæðisins.
Í skýrslu ReSource er fjallað um ýmsar áskoranir sem blasa við verði deiliskipulagstillagan að veruleika. Meðal þess er ábending um að staðsetningin sé viðkvæm vegna hækkandi sjávaryfirborðs. „Stígurinn liggur við viðkvæmt friðlýst strandsvæði þar sem hækkandi sjávarborð gæti haft áhrif á framtíðarstöðu og hönnun hans.“ Svo virðist sem ekki liggi fyrir rannsóknir á áhrifum breytts veðurfars á sjávarhæð, flóð og fjöru, storma og stormflóð og áhrif þess á núverandi varnargarð.

Niðurstaða
Undirrituð gera alvarlegar athugasemdir við tillögu að nýju deiliskipulagi Kársnesstígs og fyrirhugaðar framkvæmdir á göngu- og hjólastígum við Sunnubraut. Í um aldrafjórðung höfum við búið í nálægð við göngustíginn, höfum fylgst með notkun hans og hvernig hún hefur þróast.

Það er mikilvægt að fyrir liggi skýr og hlutlæg gögn, spá um áhrif og mat á afleiðingum og umhverfisáhrifum, áður en ákvörðun er tekin um jafn umfangsmiklar skipulagsbreytingar og hér eru til skoðunar. Slík gögn vantar áþreifanlega. Ekki er horft sérstaklega til sálfélagslegra þátta, samspils manns og ósnortinnar náttúru eins og rannsóknir sýna fram á að skipti miklu máli fyrir vellíðan og geðheilsu. Geðlæknar og sálfræðingar hafa í síauknum mæli bent á tengsl skipulagsmála og geðheilsu, og í síauknum mæli er horft til þessara þátta í skipulagsmálum.

Með aukinni vitund um heilsueflingu og tengsl manns og náttúru hefur vægi stígsins aukist jafnt og þétt og eykur verulega lífsgæði fyrir íbúa Kársness og bæjarfélagsins alls. Sú breyting sem lögð er til í nýju deiliskipulagi boðar ekki einungis óafturkræft rask og eyðileggingu heldur mun að auki skerða lífsgæði og breyta ásýnd bæjarins og þeirra gæða sem hann hefur uppá að bjóða.

Við hvetjum bæjaryfirvöld til þess að falla frá fyrirliggjandi deiliskipulagstillögu. Hafa þarf að leiðarljósi að vernda dýrmætar náttúruperlur og leggja áherslu á uppbyggingu á kyrrlátu útivistarsvæði þar sem fallegt mannlíf þrífst í samhljómi við náttúruna. Jafnframt hvetjum við bæjaryfirvöld til þess að bregðast við viðbótarumferð sem þegar er orðin á Kársnesstíg með aðlögun sem tryggir öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda, og koma í veg fyrir ónæði og áreiti fyrir gesti og íbúa á svæðinu. Leysa mætti þær áskoranir sem nú fylgir hraðakstri á hjólum og rafknúnum faratækjum á stígnum með því að:

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

- Breikka stíginn lítillega fyrir gangandi og frístundanotendur (t.d. um 50 cm til hvorrar hliðar).
- Beina hraðari umferð (rafhjólum, rafskútum, keppnishjólum) eftir öðrum þar til gerðum samgöngustígum.

Verði af þeim deiliskipulagsbreytingum sem nú eru kynntar teljum við að af verði varanleg neikvæð áhrif, líklega óafturkræf, á byggð, mannlíf og mögulega náttúrufar á Kársnesi um ókomna framtíð.

Við ítrekum andstöðu okkar við umrædda tillögu að nýju deiliskipulagi Kársnesstígs og fyrirhugaðar framkvæmdir á göngu- og hjólastígum við Sunnubraut.

Virðingarfyllst,

Sigrún Árnadóttir og Michael Schulz

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Höfundur: Rebekka Rán Samper

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Andmæli vegna fyrirhugaðra framkvæmda vegna hjólastígs á Kársnesi
Ég undirrituð, Rebekka Rán Samper, þinglýstur eigandi Þinghólsbrautar 65, geri hér með formleg og afdráttarlaus andmæli við fyrirhugaðan Kársnesstíg, eins og tillagan liggur fyrir í Skipulagsgátt. Auk þess geri ég eftirfarandi athugasemdir við umræddar framkvæmdir Kópavogsbæjar.

1.Fyrst vil ég vekja athygli sveitarfélagsins á samningi sem sveitarfélagið gerði við eigendur Þinghólsbrautar 65, dags. 25. apríl 1993. Í samningnum, sem enn er í gildi, er því lýst yfir af hálfu sveitarfélagsins „að eftir að gerð Kársnesveitu er lokið, þá eru frekari framkvæmdir við strandlengjuna niður undan lóðunum að Þinghólsbraut 53-73 ekki fyrirhugaðar, og mun fjörunni á þessu svæði haldið ósnortinni um ókomna tíð“. Ekki er að sjá að Kópavogsbær hyggist standa við sinn hluta samningsins.

2. Tillagan gerir ráð fyrir stofnstíg sem hluta af meginhjólaleið milli Kópavogs og Reykjavíkur í tengslum við Fossvogsbrú (Öldu). Þrátt fyrir þetta liggja **engin haldbær spálíkön, sviðsmyndagreiningar né tölfræðileg umferðargögn** fyrir um þá verulegu aukningu hjólreiðaumferðar sem framkvæmdin mun óhjákvæmilega valda. Slíkur gagnaskortur er alvarlegur annmarki og gerir upplýsta ákvörðunartöku ómögulega. Reynsla af núverandi stígum sýnir að hraðatakmarkanir eru hvorki virtar né fylgt eftir með eftirliti. Fullyrðingar um 25 km/klst. hámarkshraða eru því ótrúverðugar, þrátt fyrir loforð og áform um hindranir. Með tillögunni er gert ráð fyrir hraðri og mikilli hjólreiðaumferð í nánasta nágrenni íbúðarhúsa, gönguleiða og útivistar. Gangandi vegfarendur, þar á meðal börn og aldraðir, verða settir í beina árekstrarhættu án þess að raunhæfar lausnir til að tryggja öryggi þeirra liggi fyrir. Þá eru ótalin áhrifin sem slíkur umferðarþungi hjólreiðamanna og hraði mun hafa á friðsælt fuglalífið í fjörunni.

3. Ekki verður séð að nægilegt vegstæði sé til staðar neðan garða við Þinghólsbraut og Sunnubraut til að koma fyrir tvöföldum stíg án þess að raska friðaðri fjöru og grænum svæðum (sbr. orðalag fyrrnefnds samningsins „(...) mun fjörunni á þessu svæði haldið ósnortinni um ókomna tíð“) . Tillagan felur auk þess í sér varanlega skerðingu á náttúru- og útivistarsvæðisins. Umhverfismat og valkostagreining eru ófullnægjandi og sýna ekki fram á að valinn kostur sé sá skynsamlegasti eða sá sem veldur minnstri röskun.

Að mínu mati er tillagan byggð á ófullnægjandi forsendum, vanmetur öryggisáhættu og felur í sér óásættanlegt umhverfisrask. Ég krefst þess að hún verði felld niður eða tekin til heildstæðrar endurskoðunar þar til fullnægjandi gögn og faglegt mat liggja fyrir. Þá óska ég eftir að Útivistarsamtök Kársness verði höfð með í ráðum.

Ég áskil mér allan rétt til frekari athugasemda og úrræða.

Virðingarfyllst,
Rebekka Rán Samper

Höfundur: Rebekka Rán Samper

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Andmæli vegna tillögu um hjólreiðastíg á sunnanverðu Kársnesi – mál nr. 2025/1514

Sem íbúi við Sunnubraut andmæli ég fyrirhugaðri lagningu á stofnstíg við suðurströnd Kársness, sjá meðfylgjandi umsögn.

Höfundur: Sigurborg Arnarsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Viðhengi:

146.1.Umsögn Sigurborg Arnarsdottir (23-01-2026).pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Andmæli vegna tillögu um hjólreiðastíg á sunnanverðu Kársnesi – mál nr. 2025/1514

Sem íbúi við Sunnubraut andmæli ég fyrirhugaðri lagningu á stofnstíg við suðurströnd Kársness.

Skertur nýtanleiki fjöru og útivistarsvæðis

Þetta svæði er mjög mikið notað útivistarsvæði og dýrmætt fyrir íbúa Kársnes og annara til að komast í nánd við rólegheit og náttúru innan borgarmarkanna. Fjaran er í dag notuð sem útivistarsvæði íbúa á Kársnesi og með aukinni og hraðri hjólaumferð verður aðgengi barna að fjörunni hættulegt og í raun ónothæft. Svæðið mun breytast úr kyrrlátu útivistarsvæði í samgönguæð nærliggjandi sveitarfélaga. Eins og margir aðrir íbúar nýti þetta svæði fyrir gönguferðir og hlaup og eru mikil verðmæti fólgin í því að hafa aðgang að svona svæði í hverfinu.

Friðlýst strönd

Ströndin með fram fyrirhuguðum stofnstíg er friðlýst og í friðlýsingargögnum er sérstaklega vísað til þess að svæðið hafi alþjóðlegt verndargildi vegna farfuglategunda. Að auki er markmiðið með vernduninni að vernda útivistar- og fræðslugildi svæðisins. Almennt er gerð rík krafa um varfærni gagnvart nýjum mannvirkjum og aukinni umferð á friðlýstum fjörusvæðum.

Með tilkomu stofnstígs mun ásýnd svæðisins breytast umtalsvert. Miklar kröfur eru um lýsingu, en myrkurgæði geta haft mikið gildi fyrir lífsgæði og stuðlað að heilbrigðari vistkerfum þar sem dýr og plöntur geta fylgt náttúrulegum dægursveiflum án truflana frá ljósum.

Einnig er gerð rík krafa um góða vetrarþjónustu sem mun hafa margvísleg áhrif á lífríki í fjörunni og sérstaklega botndýr sem eru í leirunni næst stígnum, en þau eru viðkvæm fyrir setinu sem berst frá stígnum vegna salts og söndunar.

Villandi framsetning við mat á valkostum

Framsetning skipulagsgagna virðist að mestu byggð á sjónarhorni hjólandi umferðar, hvergi er að finna mat á notkun svæðisins í dag og hvernig notagildið fyrir núverandi notendahóp muni skerðast. Í valkostagreiningu er borin saman sérhannaður stígur á móti öðrum kostum í óbreyttri mynd. Ef að það á að skoða aðra valkosti fyrir alvöru þá þarf að huga að því hvernig væri hægt að leysa áskoranir við alla valkosti. Við mat á valkostum ætti að sjálfsögðu að vera markmið að finna lausn sem myndi nýtast bæði íbúum Kársness fyrir sjálfbærar samgöngur innanhverfis og umferð sem fer í gegnum hverfið. Núverandi tillaga einblínir á notagildi fyrir íbúa utan hverfisins sem fara um Kársnes á leið til Reykjavíkur.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Kópavogsbraut og Kársnesbraut hafa um áratugaskeið verið þær götur sem tengja hverfið og eru nýttar fyrir almenningssamgöngur. Eðlilegt væri að horfa til þessara gatna við hönnun á stofnstíg sem þjónar bæði íbúum hverfisins sem og gegnumstreymisumferð.

Við mat á Kópavogsbraut sem valkosti er talað um þveranir og útkeyrslur úr bílastæðum. Ef Kópavogsbraut út að Hafnarfjarðarvegi er skoðuð þá er hún sambærileg við Borgarholtsbraut m.t.t. fjölda hliðargatna og útkeyrslur frá bílastæðum. Er þá vert að benda á að Borgarholstbraut er nú þegar talin ásættanlegur kostur fyrir hjólarein í tengslum við Borgarlínu.

Loks má benda á að það er allsérstakt að í stóra samhenginu varðandi stofnstíga á höfuðborgarsvæðinu þá virðist 1km leið um Kársnesið megin þungamiðja þess að fólk muni velja hjólreiðar sem samgöngumáta.

Hraði og öryggi

Hönnunarforsendur fyrir stofnstíginn skv. fyrirliggjandi gögnum eru að leyfilegur hraði verði 25 km/klst. Til samanburðar þá er hámarkshraði á Kópavogsbraut sem er ein mesta umferðargatan á Kársnesi 30 km/klst. Áform um að halda niðri hraða með hindrunum eru óraunhæfar og tillögur ekki til þess fallnar að auka öryggi notenda, hvorki hjólreiðafólks né gangandi vegfarenda.

Tillagan uppfyllir ekki viðmið um stofnstíg

Hönnunarleiðbeiningar Vegagerðarinnar fyrir stofnstíg segja að miða eigi við 30km/klst hönnunarhraða en tillagan gerir ráð fyrir hámarkshraða 25 km/klst. Enn fremur gera hönnunarleiðbeiningarnar ráð fyrir að stofnstígar séu sléttir, beinir og greiðir og án hindrana. Tillagan gerir hinsvegar ráð fyrir sveigu á stígnum til þess að draga úr hraða, og einnig hraðahindrunum í einhverju formi.

Á kynningarfundi fyrir íbúa 26. nóvember sl. kom fram hjá fulltrúum Kópavogsbæjar að ekki væri gert ráð fyrir hraðri umferð og að ráðstafanir myndu vera gerðar til að halda niðri hraða og ítrekuðu að hraðri umferð ætti að vísa annað.

Það er því ljóst að þessi tillaga mun ekki uppfylla þau viðmið sem eru gerð fyrir stofnstíg og því eðlilegt að stofnstígur sem á að vera tenging við Fossvogsbrú verði fundinn hentugri farvegur sem uppfyllir hönnunarstaðla og kyrrlátt útivistarsvæðið verdað.

Til að stofnhjólastígur uppfylli hlutverk sitt þarf hann að liggja þar sem rými er fyrir hann. Með legu stofnhjólastígs innan byggðar, til dæmis á Kópavogsbraut, er unnt að útfæra hann með hönnunarlausnum sem tryggja öryggi hjólandi, meðal annars með skýrri aðgreiningu frá akbraut með kantsteini og/eða grænu bili, upphækkaðri legu hjólastígs, ljósastýrðum

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

þverunum og forgangshönnun fyrir hjólandi. Slíkar lausnir eru viðurkenndar í nútímalegri hjólastígahönnun og stuðla að bæði greiðfærni og auknu öryggi hjólandi.

Tenging við Fossvogsbrú ekki skýr

Tillagan sýnir aðeins hönnun á stígnum út að Bakkabraut 2. Þar sem að meginforsenda fyrir framkvæmdinni er tenging við Fossvogsbrú er eðlileg krafa að hönnun stígsins út að Fossvogsbrú liggi fyrir. Tillögur um yndishöfn við Bakkabraut og kyrrlátt svæði þar sem íbúar geta notið tengsla við sjóinn eru illsamræmanlegar við hönnunarleiðbeiningum um skilvirka og óhindraða leið um stofnstíg.

Villandi framsetning á stuðningi við Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna

Talað er um að með stofnstíg sé verið að styðja við heimsmarkmiðin með því að stuðla að umhverfisvænum samgöngum, en ekki er minnst á að á sama tíma þá er verið að skerða aðgengi fólks að náttúru við friðaða strandlengju og græn svæði. Að sama skapi er ekki er tekið tillit til samfélagslegra þátta Þessi framkvæmd fer gegn grundvallarmarkmiði sjálfbærar þróunar um réttlát umskipti, þ.e. að ein breyta sem styður við sjálfbærni á ekki á sama tíma að eyðileggja það sem er fyrir og styður þá þegar við sjálfbæra þróun.

Aðalskipulag

Eins er vert að vekja athygli á að í aðalskipulagi Kópavogs er þetta svæði skilgreint sem grænt útivistarsvæði.

Niðurstaða – ég óskað eftir því að Kópavogsbær falli frá áformum um stofnhjólastíg við suðurströnd Kársness og standi við framtíðarsýn bæjarins um að bjóða uppá borgarsamfélag í nánum tengslum við náttúruna og að stofnstíg í gegnum Kársnes verði fundinn annar farvegur sem nýtist íbúum hverfisins.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn frá Sjósport Kársnes.

Höfundur: Sigríður Karlsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Viðhengi:

148.1.Umsögn Sjósport Kársness 23.1.26.docx.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Efni: Umsögn – Tillaga að breyttu deiliskipulagi - Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi - 1514/2025
Kópavogsbær

Sjósport Kársness eru félagasamtök róðrabretta (SUP) og kajak ræðara á Kársnesi. Félagið vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri varðandi ofangreinda tillögu.

Kársnesið í Kópavogi hefur sterkt aðdráttarafl vegna nálægðar við sjóinn og býður upp á fjölbreytta útivistarmöguleika þar sem hafið er ávallt í forgrunni. Strandlengjan og greiður aðgangur að hafsvæðinu skapa ákjósanlegt umhverfi fyrir bæði fjölskyldur og áhugafólk um sjósport. Kyrrlátir vogar á góðviðrisdögum, útsýni yfir Faxaflóa og einstakt lífríki gefa svæðinu einstakan svip og gera það að vinsælum stað yfir sumarmánuðina. Suðurströnd Kársness er lifandi og aðlaðandi útivistarsvæði þar sem sjórinn og náttúran eru í forgrunni.

Siglingaklúbburinn Ýmir hefur verið burðarás í sjósporti á Kársnesi og stendur fyrir öflugu starfi fyrir börn, ungmenni og fjölskyldur. Þar er boðið upp á fjölbreytt siglinganámskeið, æfingar og viðburði sem efla bæði öryggi og gleði á vatni.

Suðurströnd Kársness býður uppá gott aðgengi til róðrabretta (SUP) og kajak iðkunar. Þar er almennt einfalt og öruggt aðgengi að sjó, grjóthleðsla fjörunnar er almennt aflíðandi sem er hagstætt með tilliti til sjósetningu bretta og kajaka. Kópavogurinn hentar vel fyrir byrjendur og reyndari ræðara sem vilja njóta kyrrðar og fallegs útsýnis í návígi við einstakt lífríki strandarinnar.

Náttúruleg ásýnd strandlengjunnar

Náttúruverndarstofnun hefur bent á að náttúruleg ásýnd landslagsins á höfuðborgarsvæðinu hefur breyst töluvert á undanförnum áratugum en fagurfræðilegt gildi náttúrulegs umhverfis er mikilvæg þáttur fyrir bæði fyrir lífríki, upplifun og lýðheilsu fólks. Stefna stjórnvalda varðandi landslag kemur fyrst og fremst fram í náttúruverndarlögum nr. 60/2013 og í Landslagssamningur Evrópu (ELC)127 sem Ísland fullgilti árið 2020 til að varðveita landslag sem er sérstætt eða fágætt eða sérlega verðmætt vegna fagurfræðilegs og/eða menningarlegs gildis. Náttúruverndarstofnun telur að tillagan gæti haft neikvæð áhrif á náttúrulega ásýnd í kringum nágrenni stígsins. Deiliskipulagstillagan myndi í þessu ljósi brjóta í bága við 3. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013.

Aðgengi að fjöru og athafnarsvæði á landi

Sjósport Kársness leggur áherslu á að þörf iðkenda fyrir aðgengi að sjó sé í sátt við náttúruna og umhverfið. Öruggt og þægilegt aðgengi felur m.a. í sér að hægt sé að bera stóran og fyrirferðarmikinn búnað yfir svæðið án þess að vera í árekstrarhættu, auk þess að hafa pláss á landi til að athafna sig þar sem farið er út í og komið í land. Félagið sér einkum tækifæri til bættrar aðstöðu annars vegar við gamla bátaskýlið við Sunnubraut og hins vegar neðan gatnamóta Suðurvarar og Sunnubrautar. Þessi svæði bjóða upp á möguleikann á því að nýta landsvæði til að athafna sig með búnað og skýra aðgengi að sjó. Við teljum ekki þörf á inngripsmikilli mannvirkjagerð í sjálfri fjörunni heldur skuli leggja áherslu á að tengingin við sjó frá landi sé styrkt eins og best verður á kosið og athafnarsvæðum gert hátt undir höfði með hönnun sem fellur vel að umhverfinu.

Gamla bátaskýlið við Sunnubraut

Sjósport Kársness styður heilshugar við þá hugmynd að endurgera gamla gamla bátaskýlið við Sunnubraut og nýta það sem aðstöðu fyrir sjósport iðkendur (og sjósunds iðkendur/ í bland?). Við teljum mikilvægt

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

að að varðveita sögu bátaskýlisins og umhverfis þess við endurhönnun. Það er mikilvægt að það sé gott pláss allt í kringum húsið til að hægt sé að leggja frá sér fyrirferðarmikinn búnað s.s. kajak og sjóbretti auk svigrúms fyrir huggulegt mannlíf sem skapast á góðviðrisdögum þegar fólk kemur saman til að stunda áhugamál sín sem tengjast sjónum. Á skipulagsuppdrætti má sjá hvernig gert er ráð fyrir að stofnleið fyrir hjólreiðar liggi beint fyrir framan inngang á bátaskýlinu sem myndi skapa árekstrahættu. Við teljum mikilvægt að svæðið kringum húsið sé öruggt og það sé svigrúm fyrir fólk til að athafna sig, koma saman, slaka á og njóta þess að vera til. Við teljum mikilvægt að leggja áherslu á að svæðið sjávarmegin með húsið bjóði upp á góða tengingu milli sjávar og bátaskýlis og teljum við afar varhugavert að hjólastofnstígur þveri þetta svæði.

Aðalskipulag - breytt notkunargildi svæðisins

Svæðið er skilgreint sem opið grænt svæði samkvæmt aðalskipulagi Kópavogs en um er að ræða eftirsótt útivistarsvæði sem Kópavogsbær státar sig af. Samgönguhjólastígur samliggjandi göngustíg með takmörkuðum aðskilnaði á þröngu svæði myndi breyta yfirbragði og notkunargildi svæðins. Stígur sem þjónar hlutverki greiðra samganga hefur allt annað yfirbragð en útivistarstígur. Hlutverk samgöngustígs er fyrst og fremst að tryggja greiðar og öruggar samgöngur með samfelldu og góðu flæði en hlutverk útivistar stígs er að þjóna breiðum hópi fólks með mismunandi þarfir sem sækist eftir útiveru og þeim gæðum sem umhverfið hefur uppá að bjóða.

Lega stofnhjófnhjólastígs

Sjósport Kársness lýsa yfir skýrri andstöðu við stofnstígur fyrir hjólreiðar á höfuðborgarsvæðinu verði lagður í gegnum útivistarsvæðið á sunnanverðu Kársnesi. Aðskilnaður gangandi og hjólandi er allt of lítill til þess að hægt sé að tryggja öryggi og ánægju ólíkra notenda hópanna. Stofnleið í gegnum svo þröngt svæði sem er samkvæmt aðalskipulagi eitt af mikilvægustu útivistarsvæðum Kársness myndi gjörbreyta notkunargildi svæðisins og skerða gildi þess sem rólegt svæði til náttúru upplifunar og fjölbreyttrar, hæglátrar útivistariðkunar. Hjólastofnstígur myndi trufla aðgengi að sjó og skapa árekstrarhættu. Eini raunhæfi kosturinn til þess að varðveita útivistargildi strandlengjunnar er að finna aðra legu fyrir stofnstíg með fullum aðskilnaði frá útivistarsvæði. Sveitarfélaginu ber skylda til þess að varðveita verndargildi friðlandsins og sömuleiðis tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skilað umsögn þar sem fram kemur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Sjósport Kársness telur að tillagan gangi á skjön við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær gefur sig út fyrir að fylgja. Samkvæmt umhverfisstefnu Kópavogs skulu samskipti manns og náttúru verði í anda sjálfbærrar þróunar með þeim hætti að ekki spillist að óþörfu líf og land né mengist sjór, vatn eða andrúmsloft.

Niðurstaða

Núverandi tillaga hefur neikvæð áhrif á náttúruna, heftir aðgengi að sjó og skarast á við athafnasvæði sjósport iðkenda með tilheyrandi árekstrarhættu.

Sjósport Kársness leggur til eftirfarandi

1. Að gott aðgengi að sjó verði tryggt og aðstaða í landi bætt fyrir róðrabretta- og kajakræðara á sunnanverðu Kársnesi.
2. Náttúruleg ásýnd strandlengjunnar verði varðveitt.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

3. Framkvæmdir á svæðinu skuli ekki hafa neikvæð áhrif á verndargildi friðlandsins.
4. Að stofna hjólastíg um Kársnesið verði fundin önnur leið sem spilli ekki náttúru.
5. Að skipulag svæðisins miði að því að fegra og bæta svæðið með tilliti til náttúruupplifunar, þar sem almenn útivist, öryggi og náttúra eru í forgangi.

Félagið er reiðubúið til samtals við skipulagsyfirvöld um lausnir sem samræma sjósport og almenna útivist við framtíðarskipulag svæðisins, án þess að fórna öryggi eða ganga á náttúruna.

f.h. Sjósport Kársness

Sigríður Karlsdóttir

Formaður Sjósport Kársness

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Andmæli við kynnta tillögu um legu stofnhjólastígs á sunnanverðu Kársnesi mál nr. **1514/2025**

Sá stofnhjólastígur sem hér er kynnur eykur hvorki öryggi hjólandi né gangandi

Vernd strand- og útivistarsvæðis

Undirrituð leggur ríka áherslu á að vernda strandlengjuna og útivistarsvæðið við sunnanvert Kársnes. Um er að ræða viðkvæmt og verðmætt svæði sem nýtist til hægrar útivistar, náttúruupplifunar og fjölskyldulífs, og gegnir jafnframt mikilvægu hlutverki sem grænt útivistarsvæði í skipulagi sveitarfélagsins. Slík svæði eru óafturkræf að gæðum og krefjast sérstakrar varfærni í allri skipulags- og framkvæmdarákvörðun.

Stofnhjólastígur í útivistarsvæði

Í þessu ljósi tel ég að lagning stofnhjólastígs með samgönguhlutverki um strand- og útivistarsvæði sé röng nálgun. Stofnhjólastígar eru eðli málsins samkvæmt ætlaðir til að bera gegnumstreymi hjólandi umferðar á tiltölulega jöfnum og góðum hraða, og slík notkun er ósamrýmanleg þeirri rólegu og fjölbreyttu útivist sem svæðið við sjóinn er ætlað að styðja.

Öryggi gangandi vegfarenda

Auk þess skapar nálægð hraðrar hjólaumferðar og gangandi vegfarenda raunverulega öryggishættu. Á útivistarsvæðum er eðlilegt að búast við börnum, eldri borgurum, fólki með skerta hreyfigetu og gæludýr í bandi. Þegar samgönguhjólreiðar með hærri hraða fara fram í sama rými eykst hætta á árekstrum, óöryggi og upplifðri áhættu, jafnvel þótt umferðin sé ekki mikil að magni, þar sem hraði og rýmisþrengsli ráða mestu um áhættu. Slík áhætta dregur úr notagildi svæðisins fyrir þá sem það er fyrst og fremst ætlað.

Öryggi hjólandi – þröngt rými

Ég vil jafnframt benda á að fyrirhuguð lega stofnhjólastígs við strandlengjuna skapar verulega öryggisáhættu fyrir hjólandi. Þar yrði stígurinn víða þröngur, þétt upp við grjóthleðslur, steypta veggi og aðra fasta jaðra, sem skilja lítið sem ekkert svigrúm eftir til undankomu eða mistaka. Þröngar sjónlínur að viðbættum hraðatakmarkandi aðgerðum. Slíkar aðstæður auka verulega hættu á slysum hjá hjólandi og eru almennt taldar óæskilegar við hönnun stofnhjólastíga, sem eiga að bjóða upp á öruggt rými, góðar hliðarfjarlægðir og svigrúm til viðbragða.

Aukum öryggi hjólandi með góðum stofnhjólastíg

Til að stofnhjólastígur uppfylli hlutverk sitt þarf hann að liggja þar sem rými er fyrir hann. Með legu stofnhjólastígs innan byggðar til dæmis á Kópavogsbraut er unnt að útfæra hann með hönnunarlausnum sem tryggja öryggi hjólandi, meðal annars með skýrri aðgreiningu frá akbraut með kantsteini og/eða grænu bili, upphækkaðri legu hjólastígs, ljósastýrðum þverunum og forgangshönnun fyrir hjólandi. Slíkar lausnir eru viðurkenndar í nútímalegri hjólastígahönnun og stuðla að bæði greiðfærni og auknu öryggi hjólandi. Leiðir innan byggðar, svo sem meðfram Kópavogsbraut eða sambærilegum götum, bjóða upp á slíka möguleika. Þar er unnt að hanna stofnhjólastíg með skýrum aðgreiningum, góðum sjónlínum, fyrirsjáanlegum þverunum og legu sem tekur mið af raunverulegri samgönguþörf hjólandi. Þveranir, innkeyrslur, hallar og beyjur eru í því samhengi eðlilegur hluti borgarsamfélags og stofnhjólastíga í þéttbýli, bæði hér á landi og víða erlendis.

Ólíklegt verður að telja að þeir sem kjósa að hjóla milli sveitarfélaga setji slíka eðlilega þætti í umhverfinu sérstaklega fyrir sig og þá eingöngu þegar leið þeirra liggur um Kársnes, enda eru sambærilegar aðstæður víða á höfuðborgarsvæðinu án þess að það dragi úr notkun hjólreiða sem samgöngumáta.

Niðurstaða – vernd útivistar og markvissar samgöngur

Með því að staðsetja stofnhjólastíg innan byggðar er unnt að þjóna bæði samgöngumarkmiðum og öryggi hjólandi, á sama tíma og vernd strand- og útivistarsvæða er tryggð. Slík nálgun dregur úr árekstrum milli ólíkra notendahópa og er í mun betra samræmi við meginmarkmið skipulags um sjálfbæra þróun, varfærna

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

nýtingu náttúru og góð lífsgæði íbúa.

Ég er mótfallin hugmyndinni og hvet sveitarfélagið til að falla frá fram kominni hugmynd um staðsetningu stofnhjólastís á sunnanverðu Kársnesi.

Höfundur: Kristín Guðjónsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég sem íbúi í 200 Kópavogi, í göngufjarlægð frá skipulagssvæðinu geri eftirfarandi athugasemdir.

Strandlengja Kópavogs er einstakt útivistarsvæði sem hefur sérstöðu hvað varðar friðsæld. Þétt byggð er í beinum tengslum við ósnortna eða lítt raskaða fjöru og fjölbreytt lífríki. Dýralífið við ströndina er einstakt. Rannsóknir á sviði umhverfissálfræði og lýðheilsuvísinda hafa sýnt að slíkt nærumhverfi tengist bættri andlegri og líkamlegri heilsu, sálfræðilegri endurheimt og aukinni almennri vellíðan. Opin græn svæði innan þéttbýlis sem bjóða uppá rólegt og afslappandi umhverfi og eru laus við ágenga streituvalda og truflanir eru talin vera ein allra mikilvægustu svæðin þegar kemur að heilsueflingu og velferð þéttbýlisíbúa.

Deiliskipulagstillagan gerir ráð fyrir að leggja stofnstíg fyrir hjólreiðar á höfuðborgarsvæðinu þétt meðfram núverandi göngustíg við Kópavogsströnd og mun þjóna umferð hjólandi frá nágrannasveitarfélögunum um nýja Fossvogsbrú. Samkvæmt kynningargögnunum er gert er ráð fyrir að aðskilnaður hjólandi umferðar og gangandi verði að mestu leiti aðeins með línu eða umferðarkantsteinum. Jafnframt kemur fram að með opnun Fossvogsbrúar verði reiknað með að Kársnesstígurinn verði einn fjölfarnasti hjólastígur höfuðborgarsvæðisins og að hjólaumferð um stíginn aukist það mikið að á álagstímum verði gangandi í víkjandi stöðu.

Hönnunarhraði stofnstíga skv. hönnunarleiðbeiningum Vegagerðarinnar er 30 km/klst. Það er hins vegar ekki til neinn hámarkshraði fyrir hjólreiðar. Með vaxandi notkun ýmissa rafknúinn smáfaratækja verður hraðakstur á hjólastígum aukið áhyggjuefni. Það getur verið erfitt að koma í veg fyrir hraðakstur þegar hönnun býður uppá aðstæður fyrir smáfaratæki til að komast hratt yfir. Ég veit ekki til þess að það tíðkist að vera með markvissar hraðahindranir á stofnbrautum.

Varðandi skipulagssvæðið þá er mikil hætta á því að aukin og hraðari umferð hjóla og annarra smáfaratækja dragi úr öryggisupplifun þeirra sem dvelja innan svæðisins og að viðkvæmir hópar dragi sig frekar í hlé. Aukin umferð hjóla og annarra smáfaratækja raska ró og friðsæld svæðisins. Aukin og hraðari umferð getur dregið úr endurheimtandi eiginleikum svæðisins, t.d. vegna aukinna áreita, m.a. hljóðmengunar og aukins ófyrirsjáanleika. Það verður minna andrými og meira ys og þys.

Víða erlendis er markvisst unnið að því að aðskilja hraða umferð hjóla og annarra smáfarartækja frá göngu- og útivistarsvæðum. Almennt ætti hjólaumferð um slík svæði að vera á gönguhraða.

Róleg útivistarsvæði með tengingu við náttúru og dýralíf eru af skornum skammti. Það er ekki ásættanlegt að útivistargildi, kyrrð og náttúruupplifun við einstakt útivistarsvæði sem er friðað á náttúruminjaskrá sé fórnað fyrir samgöngustofnæð hjóla og annarra smáfarartækja. Æskilegra væri að finna annan stað fyrir stofnhjólaleið í gegnum Kársnesið í tengslum við Fossvogsbrú. Það mætti hugsa sér vel aðskilda hjólastíga meðfram umferðarstofnæðum hverfisins en varðveita strandlengjuna sem rólegt, friðsælt útivistarsvæði. Í heimi þar sem stöðugt er ys og þys, þá eru svona róleg svæði gríðarlega mikilvæg fyrir alla, ekki síst fyrir viðkvæma hópa, s.s einstaklinga með sérþarfir og í endurhæfingu eftir veikindi.

Höfundur: Sigríður Karlsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Umsögn frá Útivistarsamtökum Kársness kt. 451225-0140
Mál nr.1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi

Strandlengja Kópavogs er ein mesta útivistarperla bæjarins sem Kópavogsbær státar sig réttilega af í kynningu á gæðum þess að búa í Kópavogi. Þetta svæði býður uppá marga möguleika til útivistar í náttúrulegu umhverfi og er mikið nýtt af íbúum.
Samkvæmt skipulagsuppdrætti er forsendan fyrir endurhönnun að Kársnesstígur sé skilgreindur sem hluti stofnleiðar fyrir hjólreiðar á höfuðborgarsvæðinu. Þar kemur ennfremur fram að stofnstígar, líkt og stofnbrautir vegakerfisins skuli tengja saman sveitarfélög, innviði og atvinnusvæði og eru hluti af samgöngusáttmála ríkisins og sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins. Stofnstígur í gegnum Kársnes er í tengslum við fyrirhugaða Fossvogsbrú.

Útivistarsamtök Kársness telja að það sé vanhugsað að fórna einstöku útivistarsvæði við friðaða strönd fyrir slíkan stofnstíg. Tillagan sem nú er verið að kynna er óásættanleg m.t.t:
- Útivistar, náttúruverndar og núverandi notkunar á svæðinu
- Hraða og öryggis fyrir alla notendur
- Valkosti og samanburð
- Umhverfisvænna samgangna innan hverfis
- Villandi framsetningar á stuðningi við Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna

Samkvæmt hönnunarleiðbeiningum Vegagerðarinnar er hönnunarhraði fyrir fyrir stofnstíg innan bæjarmarka 30km/klst. Tillagan gerir ráð fyrir 25 km/klst og á kynningarfundi fyrir íbúa 26. nóvember sl. kom fram að ekki væri gert ráð fyrir hraðri umferð og að ráðstafanir myndu vera gerðar til að halda niðri hraða. Enn fremur að æskilegt væri að hröð hjólaumferð færi aðra leið. Það er því nokkuð ljóst að þessi tillaga mun ekki uppfylla viðmið um stofnstíg. Því er eðlileg krafa með hag allra notenda í huga að stofnstíg með tengingu við Fossvogsbrú verði fundinn hentugri farvegur sem uppyllir hönnunarstaðla og býður uppá möguleika til góðrar lýsingar, en kyrrlátt útivistarsvæðið verði verndað.

Útivistarsamtök Kársness leggst alfarið gegn þessari tillögu.

Meðfylgjandi er umsögn Útivistarsamtaka Kársness ásamt fylgigögnum

Höfundur: Sigurborg Arnarsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Viðhengi:

152.1.Umsögn frá Útivistarsamtökum Kársness (23-01-2026).pdf

152.2.Greining frá Páli Líndal_Envralys ehf.pdf

152.3.VBS Hjolanetsgreining f. Karsnes.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Umsögn frá Útivistarsamtökum Kársness kt. 451225-0140

Mál nr.1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi

Strandlengja Kópavogs er ein mesta útivistarperla bæjarins sem Kópavogsbær státar sig réttilega af í kynningu á gæðum þess að búa í Kópavogi. Svæðið svæði býður uppá fjölmarga möguleika til útivistar í náttúrulegu umhverfi og er mikið nýtt af íbúum. Þá hefur aukist að fólk nýti voginn sjálfan, t.a.m. fyrir siglingar á kajak og bretti (e. Stand Up Paddle Boards, SUP). Notendahópurinn er mjög fjölbreyttur, ungt fólk með börn sem eru að læra að hjóla, leika sér í fjörunni, fólk með hunda, fólk að hlaupa, eldri borgarar í heilsubótargöngu, fatlaðir og einstaklingar í viðkvæmri stöðu sökum nálægðar við Arnarskóla og líknardeild LSH. Fjaran er nýtt til fræðslu og vettvangsferða fyrir nemendur Kársnesskóla, Barnaskóla Kársness, Arnarskóla, auk leikskólanna á Kársnesi. Bekkir við stíginn eru mikið nýttir þar sem fólk nýtur friðsældarinnar við Kópavog.

Samkvæmt skipulagsuppdrætti er forsendan fyrir endurhönnuninni að Kársnesstígur sé skilgreindur sem hluti stofnleiðar fyrir hjólreiðar á höfuðborgarsvæðinu. Þar kemur enn fremur fram að stofnstígar eigi að tengja saman sveitafélög, innviði og atvinnusvæði og séu hluti af samgöngusáttmála ríkisins og sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins. Stofnstígur í gegnum Kársnes er í tengslum við fyrirhugaða Fossvogsbrú.

Útivistarsamtök Kársness telja að það sé vanhugsað að fórna einstöku útivistarsvæði við friðaða strönd fyrir slíkan stofnstíg. Tillagan sem nú er verið að kynna er óásættanleg m.t.t:

- Útivistar, náttúruverndar og núverandi notkunar á svæðinu, hraða og öryggis fyrir alla notendur
- Ófullnægjandi útfærslur valkosta og samanburður
- Umhverfisvænna samgangna innan hverfis
- Villandi framsetningar á stuðningi við Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna

Útivist, dýralíf og nánd við náttúru

Strandlengjan meðfram fyrirhuguðum stíg er friðlýst og í friðlýsingargögnum er sérstaklega vísað til þess að svæðið hafi alþjóðlegt verndargildi vegna farfuglategunda, m.a. rauðbrystings og margæsar. Verndargildið byggir ekki einungis á viðveru fugla, heldur á því að á svæðinu eru lífríkar þangfjörur, leirur og grunnsævi sem mynda fæðugrunn og hvíldarsvæði fugla. Þá er tekið fram að á svæðinu vaxi m.a. marhálmur og sjávarfitjungur, en marhálmur er ein aðalfæða margæsar. Jafnframt er eitt helsta markmiðið að vernda útivistar- og fræðslugildi svæðisins.

Leirur skipta í þessu samhengi lykilmáli, enda eru þær viðkvæmar fyrir jarðraski, þjöppun og breytingum á vatnaflæði. Rask á slíku svæði getur haft óafturkræf áhrif á smádýralíf í seti,

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

sem er grundvöllur fæðunáms vaðfugla. Af þeim sökum er almennt gerð rík krafa um varfærni gagnvart nýjum mannvirkjum og aukinni umferð á friðlýstum fjörusvæðum.

Það er rík krafa um góða vetrarþjónustu á stofnstígum sem mun hafa margvísleg áhrif á lífríki í fjörunni og sérstaklega botndýr sem eru í leirunni næst stígnum, en þau eru viðkvæm fyrir setinu sem berst frá stígnum vegna salts og söndunar.

Ekki tekið tillit til núverandi nýtingar svæðisins né þeim þætti sem snýr að samfélagslegu gildi þess

Í öllum þeim gögnum sem Kópavogsbær leggur fram eru forsendur metnar út frá áhrifum á samgönguhjólreiðar, í stað þess að metnar séu þarfir allra hópa sem nýta þetta svæði. Hvergi er að finna mat á notkun svæðisins í dag, né áætlanir um umferð á stígnum að framkvæmd lokinni. Að beiðni Útivistarsamtaka Kársness skrifaði Páll Jakob Líndal, doktor í umhverfissálfræði, umsögn um gögn deiliskipulags tillögunnar. Þar kemur fram að í framlögðum kynningargögnum sé sett fram mjög einhliða mynd af forsendum og áhrifum á fyrirhugaðar framkvæmdir. Verulega skortir á greiningu á núverandi notkun svæðisins, samfélagslegu gildi þess og öryggi mismunandi notendahópa.

Opin græn svæði innan þéttbýlis sem bjóða uppá rólegt og afslappandi umhverfi sem eru laus við ágenga streituvalda og truflanir eru talin vera ein allra mikilvægustu svæðin þegar kemur að heilsueflingu og velferð þéttbýlisíbúa. Í þessu samhengi er vert að minna á að í lýðheilsustefnu Kópavogsbæjar kemur m.a. fram að bærinn leggi áherslu á að efla líkamlega, andlega og félagslega vellíðan bæjarbúa. Sú tillaga sem er verið að kynna er í miklu ósamræmi við þessar áherslur bæjarins og ekki séð að litið hafi verið til þessara þátta við mat á valkostum. Greining dr. Páls Líndal er í viðhengi og er hluti af þeim gögnum sem við leggjum fram til stuðnings við andmæli okkar.

Myrkurgæði

Myrkurgæði vísa til þess hversu lítið ljós er til staðar á ákveðnu svæði, sem gerir það auðveldara að sjá stjörnurnar og næturhimininn. Hugtakið er einnig notað í samhengi við ljósmengun, þegar óþarfa eða óviðeigandi ljós truflar náttúrulegt myrkur. Myrkur getur haft mikið gildi fyrir lífsgæði og stuðlað að heilbrigðari vistkerfum þar sem dýr og plöntur geta fylgt náttúrulegum dægursveiflum án truflana frá ljósum.

Á stofnleiðum fyrir hjólreiðar er gerð krafa um góða lýsingu en aukin ljósmengun við strandlengjuna gæti haft neikvæð áhrif á lífríkið í Friðlandinu. Æskilegt væri að lýsing við

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

strandlengjuna væri með lágum ljósapollum fremur en götuljósastaurum. Það myndi falla betur að umhverfinu og vera hagstæðara fyrir viðkæm vistkerfi á þessu svæði.

Hraði, umferðarþungi og öryggi:

Við höfum áhyggjur af hraða á fyrirhuguðum stíg og fölsku öryggi sem skapast við takmarkaðan aðskilnað. Það er vandséð hvernig samgöngustígur fyrir hraða hjólaumferð og útivistarstígur fyrir gangandi séu hlið við hlið án þess að hafa neikvæð áhrif á öryggi og upplifun gangandi vegfarenda.

Samkvæmt fyrirliggjandi gögnum er gert ráð fyrir að stofnstígur í gegnum Kársnes verði einn sá umferðarþyngsti á höfuðborgarsvæðinu og að á álagstímum verði gangandi vegfarendur í víkjandi stöðu, sem er sá tími dags sem gangandi nota stíginn hvað mest. Það er mikil umferð gangandi á öllum aldri á stígnum á milli kl. 15-18 sem er einmitt álagstími m.t.t. samgangna frá vinnu.

Samkvæmt skipulagsuppdrætti mun hönnun stígsins taka mið af því að hámarkshraði verði ekki meiri en 25km/klst en samkvæmt hönnunarleiðbeiningum Vegagerðarinnar er viðmiðunarhraði 30 km/klst við hönnun stofnhjólaleiða innan þéttbýlis. Til samanburðar er hámarskhraði á Kópavogsbraut sem er ein helsta umferðargata hverfisins 30 km/klst. Hámarkshraði á hjólastígum hefur ekki verið skilgreindur í umferðarlögum og það getur reynst erfitt að koma í veg fyrir hraðakstur á hjólastígum. Í umferðaröryggismati frá Vegagerðinni kemur fram að æskilegt væri að hafa meiri aðskilnað á milli gangandi og hjólandi heldur en með línu. Þá er valkostur 3 sem felur í sér að hafa stofnstíginn meðfram nærliggjandi götum talinn hafa jákvæð áhrif á aðgengi gangandi að strandlengjunni.

Samkvæmt hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólreiðar frá Vegagerðinni er miðað við að þar sem gangandi og hjólandi umferð skarast þá sé almennur hámarkshraði 15 km/klst en gönguhraði sé gangandi vegfarandi nærri. Þá er einnig bent á að það geti verið erfitt fyrir hjólreiðamenn að halda jafnvægi við hraða undir 12 km/klst. Nú þegar er vandi með hraðakstur á þessum stíg, og skv. svari frá Kópavogsbæ við ábendingu (Nr. S5-ABE-0001LF dags. 15. 06.2025) kemur fram að 72.8% af hjólandi umferð er á hraðanum 16-30 km/klst og 7.9% á yfir 30km/klst. Sameiginlegir stígar þar sem hjólreiðafólki er ætlað að deila stíg með gangandi eru skilgreindir sem göngustígar þar sem hjólreiðafólk eru í raun gestir á stígnum og ber þeim samkvæmt umferðarlögum að taka fullt tillit til gangandi vegfarenda og víkja fyrir þeim. Hönnunarleiðbeiningar Vegagerðarinnar benda á að ef umferð hjólreiðamanna er mikið vandamál á sameiginlegum stíg sé rétt að skoða hvort ástæða sé til að aðskilja gangandi og hjólandi vegfarendur eða beina hjólreiðamönnum aðra leið. Mörg dæmi eru um lausnir þar sem hjólreiðamönnum er beint aðra leið heldur en gangandi, t.d. í Skerjafirði en

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

einnig víða erlendis er strandsvæðum haldið fyrir rólega umferð á meðan hjólandi umferð er beint meðfram umferðaræðum.

Með tilkomu samgöngustofnstígs, sem er hannaður fyrir hjólreiðar, létt bifhjól og önnur smáfarartæki eru líkur á því að hraði muni aukast enn frekar og að máluð lína eða umferðarkantsteinn muni ekki tryggja aukið öryggi óvarðra vegfarenda á fullnægjandi hátt. Í könnun á vegum Reykjavíkurborgar sem birt var í október 2025 kemur fram að af þeim sem nýta hjól sem ferðamáta til vinnu eru 53% á rafhjólum. Einnig er vert að benda á að þróun á léttum rafknúnum farartækjum er mjög hröð og eftirspurn hratt vaxandi, því miklar líkur á að slíkum farartækjum fjölgi hratt á næstu árum.

Í umferðaröryggismati Vegagerðarinnar er velt upp þeim möguleika að hægt væri að ná hraða hjólandi niður á sameiginlegum stíg með breytingu á yfirborðsefni svo sem hellum með ójöfnu yfirborði og merkingum, en að það geti reynst varhugavert fyrir gangandi og fatlaða einstaklinga. Samkvæmt Hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólreiðar á almennt séð ekki að vera þörf fyrir að draga úr hraða hjólreiðamanna á sérstökum hjólastígum þó sú staða geti komið upp. Samkvæmt hönnunarleiðbeiningum Vegagerðarinnar er besta leiðin til að draga úr hraða hjólreiðamanna að leggja hlykk á leið þeirra. Til að ná hraða hjólreiðamanns niður í um 15 km/klst þarf að fara niður í radíus 7 m en á sama tíma er ekki talið æskilegt að beygjuradiísu á hjólastígum sé krappari en 40m. Mælt er með að reyna að draga úr hraða hjólreiðamanna í þrepum og varast þarf að hraðahindrun skapi hættu. Ennfremur er mælst til að yfirborð hjólastíga skuli vera slétt og forðast að nota hellu- og steinlagnir á hjólastígum því þær eiga það til að aflagast, Á skipulagssvæðinu er afar takmarkað svigrúm til að leggja nægjanlega mikla hlykki á stíginn til þess að halda hraðanum <15 km/klst eins og æskilegt væri miðað við aðstæður á þessu svæði. Hönnunarleiðbeiningar árétta að það sé þörf á góðri lýsingu þegar draga á úr hraða hjólandi vegfarenda. Það er vandséð hvernig unnt sé að tryggja öryggi allra notendahópa á stígnum þar sem hraðakstur á stígnum getur skapað hættu og núning á milli notendahópa en það getur reynst erfitt að finna skilvirkar hraðatakmarkandi lausnir án þess að þær bitni á öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Að sama skapi er vandséð hvernig stígurinn geti á sama tíma uppfyllt kröfur um öryggi og ánægju þeirra sem nýta svæðið til rólegrar útivistar og uppfyllt þær kröfur sem gerðar eru til stofnstígs m.t.t. greiðfærni og öryggi, sjónlengdir og slétt yfirborð. Það er því ekki séð að þessi stígur geti uppfyllt skuldbindingar Kópavogsbæjar um stofnstíg án þess að tapa gildi sínu sem friðsæll og öruggur útivistarstígur.

Það eru ýmsir þættir sem er ekki fjallað um í umferðaröryggismati Vegagerðarinnar, s.s. áhætta vegna hliðarvinds, hætta á ísingu vegna raka við sjóinn, sjógangur, þari og steinar

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

sem berast inná stíg og valda hindrunum, nálægð við grjóthleðslur og veggi, æskilegt öryggissvæði og aðgengi sjúkrabíla svo dæmi sé nefnt.

Heildarmynd af tengingu við Fossvogsbrú ekki fyrir hendi

Kársnesstígur er skilgreindur sem hluti af stofnleið hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu í tengslum við samgöngusáttmála ríkis og sveitafélaga á höfuðborgarsvæðinu. Sáttmálinn á að fela í sér sameiginlega framtíðarsýn og heildarhugsun um fjölbreyttar samgöngur. Þessi tillaga felur ekki í sér heildarhugsun á tengingu við Borgarlínu. Fyrirhuguð framkvæmd á um 1 km bút nær aðeins út að Bakkabraut 2 og sýnir ekki hvernig áframhaldandi tengingu um Bakkabraut og út að Fossvogsbrú verði háttað. Tillögur um yndishöfn við Bakkabraut og kyrrlátt svæði þar sem íbúar geta notið tengsla við sjóinn eru illsamræmanlegar við hönnunarleiðbeiningum um skilvirka og óhindraða leið um stofnstíg. Miðað við helstu forsendur fyrir framkvæmdinni sé tenging við Fossvogsbrú er óeðlilegt að heildarsýn liggi ekki fyrir. Til að uppfylla skuldbindingar samgöngusáttmálans um heildarhugsun um fjölbreyttar samgöngur, er eðlilegt að Kópavogsbær setji fram heildstæðar tillögur sem síðan er hægt að vinna eftir í áföngum.

Aðrir kostir ekki kannaðir til hlýtar

Í greinagerð frá Umhverfissviði Kópavogsbæjar kemur fram að mikilvægt sé að umferð gangandi og hjólandi verði aðskilin með tilkomu hraðskreiðra keppnishjóla, notkunar aftanívagna, rafmagnshlaupahjóla, rafhjóla og annarra fjölbreytta samgöngutækja. Núverandi tillaga uppfyllir ekki þessi skilyrði um ásættanlegan aðskilnað sem tryggir öryggi allra vegfarenda. Aðrir valkostir hafa ekki verið kannaðir til hlýtar, t.a.m. Kópavogsbraut út að Hafnarfjarðarvegi. Í skýrslu frá Úrban/Pláss við mat á valkostum kemur fram að þessi kostur hafi ekki verið metinn en þar kemur jafnframt fram að það sé ekki slæmt að hjóla Kópavogsbraut.

Í valkostagreiningunni kemur fram að á stutta kaflanum á milli Bakkabrautar og Kópavogsbrautar sé nokkuð jafn 8,8% halli en að í hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólreiðar sé mælst til að langhalli fari ekki yfir 3%. Samkvæmt skýrslu um Borgarlínu um Borgarholtsbraut er lagt til að hæðarlegu verði breytt þannig að langhalli á þessum kafla verði 8%. Þegar hönnunarleiðbeiningar Vegagerðarinnar eru skoðaðar nánar þá kemur fram í kaflanum um hágæða hjólastíga (sem á dönsku hefur verið kallað supercykelsti og á ensku Supercycle Highway) að það skuli forðast langar og brattar brekkur, hallinn skuli að hámarki vera 7% og þá aðeins á stuttum kafla. Miðað við þessa skilgreiningu þá vantar ekki mikið uppá að þessi hluti leiðarinnar falli undir hönnunarleiðbeiningar fyrir hágæða hjólastíga. Það er mismunandi eftir landslagi borga hvernig gengur að uppfylla markmið um hámarks

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

landhalla. Með vaxandi notkun rafknúinna hjóla og annarra smáfaratækja þá verða brekkur sífellt minni fyrirstaða.

Það er hægt að gagnrýna að valkostagreiningin tekur ekki tillit til veðurs og sjógangs. Þó leiðin meðfram strandlengjunni sé flatari heldur en aðrir valkostir þá kemur á móti að hún er mun opnari fyrir vindi.

Kópavogsbraut býður upp á góða möguleika til þess að hanna góða og örugga hjólaleið sem myndi nýtast bæði íbúum á Kársnesi og gegnumstreymisumferð í gegnum Kársnesið út á Fossvogsbrú. Við mat á valkostum þarf að skoða báða kosti út frá sömu forsendum. Í núverandi valkostagreiningu er endurhannaður stígur meðfram ströndinni borinn saman við Kópavogsbraut (og aðra valkosti) í núverandi mynd. Ef samanburðurinn á að vera fullnægjandi þarf að meta hvernig hægt sé að leysa áskoranir á Kópavogsbraut þannig að sú leið geti orðið langtum öruggari heldur en hún er í dag. Þá er heldur ekki tekið inn í samanburðinn að það þurfi að reikna með hraðahindrunum á strandstígnum. Grundvöllur fyrir raunverulegum samanburði er því ekki til staðar.

Í tengslum við Borgarlínu um Borgarholtsbraut er gert ráð fyrir hjólastíg á Borgarholtsbraut. Íbúar úr austurhluta Kópavogs t.d. á þéttingarreitum við Hamraborg og Traðarreitina myndu þá fara Borgarholtsbraut á leið sinni út á Fossvogsbrú. Miðað við að Borgarholtsbraut telst ásættanlegur kostur útfrá þverunum og innkeyrslum ætti hið sama að gilda um Kópavogsbraut. Þó er vert að benda á að vegna rýmis á Kópavogsbraut er hægt að útbúa betri útfærslur fyrir hjólandi vegfarendur heldur en á Borgarholtsbraut. Því standast ekki þau rök að Kópavogsbraut geti ekki verið góður valkostur.

Reiðhjólanet – umhverfisvænar samgöngur innan hverfis

Kársnesstígur er skilgreindur sem hluti af stofnleið hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu og markmiðið er að tengja saman sveitafélög, innviði þeirra og atvinnusvæði. Stofnstígur meðfram suðurströnd Kársness uppfyllir þetta aðeins að hluta til. Slíkur stígur myndi virka sem tenging milli sveitafélaga, þ.e. þeirra sem fara frá Hafnarfirði, Garðabæ eða efri byggðum Kópavogs á leið sinni til miðbæjar og vesturbæjar Reykjavíkur yfir Fossvogsbrú. Þetta er því gegnumstreymisumferð en stígurinn myndi ekki nýtast íbúum á Kársnesi til að komast til og frá skóla/leikskóla eða nýta aðra þjónustu innan hverfisins. Skynsamlegra væri að forgangsraða uppbyggingu á reiðhjólaneti sem myndi nýtast öllum hagaðilum. Þannig gæti Kópavogsbær stoltur staðið við skuldbindingar varðandi uppbyggingu á stofnleiðum fyrir hjólreiðar en á sama tíma upfyllt markmið aðalskipulags Kópavogs fyrir Kársnes um að stuðla að því að draga úr neikvæðum áhrifum umferðar og auka sjálfbærni með vistvænum áherslum, styrkja vistvæna samgöngumáta s.s. hjólaleiðir sem tengja saman heimili, skóla,

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

verslanir, leikskóla og almennings samgöngur svo að þörf fyrir akstur innan hverfisins verði sem minnst. Ennfremur sýnt hugrekki með því að vernda dýrmætt útivistarsvæði.

Að beiðni Útivistarsamtaka Kársness gerði Thijs Kreukels hjá VSB Verkfræðistofu hjólanetsgreiningu fyrir Kársnesið. Skýrslan rökstyður þörfina fyrir öruggt og þægilegt hjólreiðanet innan Kársness, greinir hvaða götur henta best fyrir hjólreiðatengingar á Kársnesinu og metur hvernig útfærsla hjólaleiða væri viðeigandi (blönduð umferð, hjólareinar eða aðskildir hjólastígar). Í skýrslunni kemur m.a. fram að Kársnes er að ganga í gegnum tímabil mikillar uppbyggingar. Með fjölgun íbúða, vaxandi íbúafjölda, aukinni þjónustu og tilkomu borgarlínu er þörfin fyrir öruggt og samfellt hjólreiðanet brýnni en nokkru sinni fyrr. Hjólastígar umhverfis Kársnesið uppfylla ekki daglegar samgönguþarfir íbúa. Því er nauðsynlegt að byggja upp staðbundið hjólreiðanet,
sem tengir saman heimili, skóla, þjónustu og almenningssamgöngur.

Aðskildir hjólastígar meðfram Kópavogsbraut og Kársnesbraut og þvert yfir nesið um Urðarbraut eru taldir ákjósanlegasti kosturinn. Slík lausn myndi nýtast bæði fyrir íbúa Kársness og umferð þeirra sem fara í gegnum Kársnesið á leið sinni út á Fossvogsbrú til Reykjavíkur. Auk þess býður Kópavogsbraut uppá beinni og víðari sjónlínur, meira flæði og meiri möguleika hvað varðar góða lýsingu heldur enn strandstígurinn. Þörf er á frekari hönnunarvinnu til að tryggja öryggi m.t.t. þverana eins og best verður á kosið. Fjölmörg dæmi er hægt að finna frá fremstu hjólreiðaborgum heims varðandi hvernig er hægt að leysa svipaðar áskoranir á sem öruggastan hátt. Nú þegar er verið að hanna hjólastíg á milli Bakkabrautar og Kópavogsbrautar samhliða Borgarlínu sem myndi samnýtast sem tenging við stofnstíg um Kópavogsbraut.

Skýrsla VSB er í viðhengi, og er hluti af þeim gögnum sem við leggjum fram til stuðnings andmælum okkar.

Tenging við heimsmarkmið – villandi framsetning

Kópavogsbær var fyrsta sveitafélagið á Íslandi til þess að innleiða Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna formlega. Í framtíðarsýn Kópavogsbæjar stendur m.a. Kópavogsbær er borgarsamfélag í nánum tengslum við náttúruna enda sýnir bærinn umhverfislega og samfélagslega ábyrgð. Hugmyndafræði um sjálfbærni og samfélagslega ábyrgð byggir á að gætt sé að því að jafnvægi sé á milli samfélagslegra þátta, umhverfisþátta og fjárhagslegra þátta. Í fyrirliggjandi gögnum er ekki hægt sjá að hugað sé að jafnvægi á milli þessara þátta. Talað er um að með stofnstíg sé verið að styðja við heimsmarkmiðin með því að stuðla að umhverfisvænum samgöngum, en ekki er minnst á að á sama tíma þá er verið að skerða

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

aðgengi fólks að nátturu við friðaða strandlengju og græn svæði. Að sama skapi er ekki er tekið tilllit til samfélagslegra þátta eins og kemur fram í greiningu Páls. Framsetning á þessari fyrirhuguðu framkvæmd m.t.t. sjálfbærnimarkmiðanna er því mjög villandi og gefur ekki raunsæja mynd af raunverulegum áhrifum, bæði jákvæðum og neikvæðum. Þessi framkvæmd fer því gegn grundvallarmarkmiði sjálfbærar þróunar um réttlát umskipti, þ.e. að ein breyta sem styður við sjálfbærni á ekki á sama tíma að eyðileggja það sem er fyrir og styður þá þegar við sjálfbæra þróun. Ef nauðsynlegt reynist að fórna einhverju í þágu bættra vistvænna samgangna má spyrja hvort réttlætanleg forgangsröðun sé að skerða gæði útivistarsvæða og friðlands eða væri eðlilegra að skerðing myndi fremur beinast að notkun einkabílsins?

Aðalskipulag

Vert er að benda á að í Aðalskipulagi Kópavogsbæjar er svæðið þar sem stofnhjólastígurinn er teiknaður skilgreint sem opið, grænt útivistarsvæði. Breikkun núverandi stígs um 3-4m mun þýða að á stórum hluta skipulagssvæðisins yrði nánast allt landsvæðið ofan fjörumarka lagt undir malbik eða steypu. Notkunargildi svæðisins og yfirbragð mun breytast verulega.

Enn er fjölda spurninga enn ósvarað:

- Hvernig sér bærinn fyrir sér að hægt sé að fara í þessa framkvæmd án þess að raska fjörunni þar sem siginn grasbali er á köflum á milli núverandi stígs og fjöru og ekki fyrir hendi grjótgarður til að styðja við stíginn?
- Hvernig mun bærinn bæta íbúum missi af aðgengi að sambærilegu útivistarsvæði í friðsælli náttúru?
- Hver er áætluð umferð um stíginn og þróun á næstu árum?
- Hvernig mun hraðatakmörkunum vera háttað?
- Hvernig verður hraðatakmörkum fylgt eftir?

Áskorun

Um 500 aðilar hafa skrifað undir eftirfarandi áskorun á vegum Útivistarsamtaka Kársness.

"Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

nýtast íbúum Kársness í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu"

Undirskriftalistinn er hluti af þeim gögnum sem samtökin skila inn í tengslum við andmæli við tillöguna. Útivistarsamtök Kársness óska eftir því að afhenda bæjarstjóra þennan lista við fyrsta tækifæri.

Niðurstaða

Útivistarsamtök Kársness leggjast alfarið gegn þessari tillögu og fara fram á að a bæjaryfirvöld falli frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins og standi við yfirlýsta framtíðarsýn bæjarins um umhverfislega og samfélagslega ábyrgð og skoða fyrir alvöru aðra kosti sem ekki ganga á náttúru og græn svæði. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Útivistarsamtök Kársness leggja til að stígurinn meðfram Suðurströn Kársness verði formlega skilgreindur sem yndisstígur og allt skipulag svæðisins miði að því að fegra og bæta svæðið með tilliti til náttúruupplifunar og fræðslu, þar sem almenn útivist, öryggi, ró og náttúra eru í forgangi.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Útivistarsamtök Kársness

26. nóvember 2025

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Efni: Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi – deiliskipulag – sálfélagsleg greining – umsögn

Í tölvupósti 10. nóvember 2025 óskuðu Útivistarsamtök Kársness eftir umsögn undirritaðs um gögn deiliskipulags Kársnesstígs á sunnanverðu Kársnesi í Kópavogi sem lögð voru fram til kynningar þann 13. nóvember 2025.

1. Inngangur

Kópavogsbær undirbýr nú endurbætur á Kárnesstíg á sunnanverðu Kársnesi með áherslu á bætt aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Í skipulagsdrögum VSÓ Ráðgjafar dags. 31. október 2025 sem lögð hafa verið fram til forkynningar, er gerð tillaga að aðgreindum hjólastíg samsíða Kársnesstíg á um 1 km löngum kafla frá norðvesturmörkum Þingholtsbrautar 71 að syðsta hluta Urðarbrautar. Á svæðinu eru nú útivistarstígur, græn svæði og áningarstaðir tengdir stígnum.

Í skipulagsdrögunum segir að með hjólastígnum sé stuðlað að skýrari aðgreiningu milli gangandi og hjólandi umferðar og auknu öryggi allra vegfarenda.

Samhliða skipulagsdrögunum voru eftirtalin gögn lögð fram til kynningar: Umhverfismatsskýrsla,[1] valkostagreining,[2] rýni á valkostum[3] og minnisblað sem fjallar um áhrif breikkunar útivistarstígsins á nærliggjandi umhverfi.[4]

[1] Efla (2025, 29. október). Umhverfismatsskýrsla. Suðurströnd Kársness, deiliskipulag.
[2] Umhverfissvið Kópavogsbæjar (2022, 5. desember). Valkostagreining fyrir göngu- og hjólastíg um sunnanvert Kársnes. Greinargerð fyrir umferðaröryggismat
[3] Úrbana + Pláss (2025, apríl). Útivistarstígur á Kársnesi – Rýni á valkostum.
[4] ReSource International (2025, 30. apríl). Áhrif breikkunar útivistarstígs meðfram friðlýstri strandlengju við Kársnes á nærliggjandi umhverfi.

2. Tillaga að tvöföldun Kársnesstígs á landi alla leið

Í valkostagreiningu umhverfissviðs Kópavogsbæjar voru lagðir fram 5 valkostir að stíg um sunnanvert Kársnes sem tengir saman stofnstíg við botn Kópavogs og stofnstíg yfir Fossvogsbrú (sjá nánar valkostagreiningu). Í rýni Úrbana og Pláss á framlögðum valkostum var niðurstaðan sú að valkostur 2, þ.e. tvöföldun Kársnesstígs á landi alla leið, væri heppilegastur þar sem hann væri langlíklegastur til að ná markmiði um „*aðgreinda strauma gangandi og hjólandi og báðir hópar noti þann stíg sem þeim er ætlaður*“ (bls. 6). Sú leið sé „*með rökrétt flæði og myndi líklega vera sú leið sem fæstar hindranir myndi mæta hjólandi og gangandi*“ (bls. 10). Eindregið er mælt með vali á valkosti 2 sem framtíðarlausn fyrir útivistarstíginn á sunnanverðu Kársnesi.

Kárnesstígur hefur verið skilgreindur sem hluti af stofnleið hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu en slíkar leiðir tengja saman sveitarfélög, innviði þeirra og atvinnusvæði. Lögð er áhersla á að stofnstígakerfi sé aðlaðandi, auðratað, auðskilið, greiðfært og öruggt. Með tilkomu Fossvogsbrúar og uppbyggingu íbúða á vestanverðu Kársnesi eykst vægi núverandi göngustígs hvað varðar samgöngur og útivist og gera má ráð fyrir að umferð um stíginn muni aukast töluvert. Af þessum sökum er lögð til tvöföldun Kársnesstígs.

3. Skortur á fullnægjandi forsendum

Framlögð kynningargögn leggja ríka áherslu á mikilvægi innviða fyrir virka ferðamáta og samgöngutengingar á höfuðborgarsvæðinu og í gögnunum er ítarlega fjallað um fyrirhugaða innviði innan skipulagssvæðisins, tæknilegar forsendur þeirra og markmið varðandi aðgreinda ferðamáta, aðgengi og öryggi.

Hins vegar er augljóst að heildarforsendur fyrirhugaðrar uppbyggingar á suðurströnd Kársness eru ófullnægjandi, þar sem nær alfarið er litið framhjá mikilvægum sálfélagslegum þáttum sem og þáttum er snúa að notkun svæðisins.

a. Engar upplýsingar um núverandi notkun svæðisins

Engin framlögð gögn innihalda upplýsingar um:

- Núverandi notendahópa innan svæðisins.
- Hvert sé umfang núverandi umferðar og ferðamáta innan svæðis. Í valkostagreiningu eru einungis gefnar upplýsingar um meðaltalsumferð gangandi og hjólandi um Kópavogsháls.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

- Þá fjölbreyttu hópa sem dvelja á svæðinu til útivistar, leikja, athafna eða náttúruskoðunar.

Upplýsingar sem þessar ættu að vera grunnforsenda skipulagsákvarðana, enda verður ekki metið hvaða áhrif framkvæmd hefur á samfélag og velferð fólks nema grunnástand þessara þátta sé þekkt.

b. Takmarkaðar umferðarspár

Í valkostagreiningu segir: „*Gera má ráð fyrir að umferð um göngu- og hjólastíg um sunnanvert Kársnes verði síst minni [en umferð um Kópavogsháls] þegar tekið er tillit til að leiðin á milli miðbæjar og háskólasvæða verður mun greiðfærari þegar Fossvogsbrú verður komin í notkun og með aukinni áherslu almennings á vistvænar samgöngur og heilsusamlegt líferni*“ (bls. 1). Hins vegar er í framlögðum gögnum ekki að finna:

- Spár um mögulega aukningu umferðar á svæðinu nái tillaga fram að ganga.
- Mat á aukningu í ferðahraða hjólandi vegfarenda og hvers konar farartækja sé helst að vænta.
- Mat á áætluðum meðalhraða og hámarkshraða hjólandi vegfarenda og mat á áhættu vegna aukins ferðahraða.

Í framlögðum gögnum er mikil áhersla lögð á aðgreiningu ferðamáta, en engar tölulegar forsendur eru settar fram svo að hægt sé að meta raunveruleg áhrif þeirrar umferðar sem fara mun um fyrirhugaða samgönguinnviði.

c. Takmörkuð umfjöllun um áhrif á ró og friðsæld

Þó að í framlögðum gögnum sé minnst á að fyrirhuguð uppbygging geti haft neikvæð áhrif á ró og friðsæld svæðisins, er lítið um það fjallað og engar upplýsingar eru lagðar fram um hvaða matskvarðar voru notaðir. Má þar til dæmis nefna að:

- Engar upplýsingar eru um grunnástand hvað varðar ró og friðsæld eru lagðar fram eða um líkleg áhrif aukinnar og hraðari umferðar á upplifun þeirra sem sækja svæðið í þeim tilgangi.
- Engar upplýsingar eru lagðar fram varðandi hljóðvist innan svæðis né mat á áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda í þeim efnum.
- Ekkert mat er lagt fram á áhrifum þess að stofnleið hjólreiða færist nær lóðamörkum.

Af þessum sökum eru áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á ró, friðsæld og upplifun fólks ekki nægjanlega skýrð.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

d. Engin umfjöllun um sálræna og félagslega þætti

Í framlögðum gögnum er ekki fjallað um:

- Staðaranda (*e. genius loci*) svæðisins.
- Staðartengsl (*e. place attachment*) ólíkra notendahópa.
- Félagslega þátttöku (*e. social participation*) og notkun svæðisins sem samverurýmis.
- Sálfræðilega endurheimt (*e. psychological restoration*) og heilsufarslegt gildi svæðisins.
- Mikilvægi þess að varðveita svæðið sem liggur þétt upp að lítt röskuðu/ósnortnu bláu náttúruverndarsvæði innan þéttbýlis og veitir einstakt tækifæri til tengsla við fjöru og standsvæði.

Öll ofangreind atriði eru lykilþættir í nútíma skipulagsgerð og í samræmi við markmið um sjálfbæra þróun, lýðheilsu og manneskjumiðað skipulag.

e. Einhliða mat á áhrifum framkvæmdarinnar

Í framlögðum gögnum er mikil áhersla lögð á mat frá sjónarhóli vegfarenda sem nýta fyrirhugaða samgönguinnviði á svæðinu. Á hinn bóginn er nær ekkert fjallað um aðra notendahópa sem nýta svæðið s.s.:

- Þá sem sækja inn á svæðið í leit að rólegu og friðsælu umhverfi og návist við náttúru.
- Fjölskyldur og börn sem nýta svæðið til dvalar og leikja.
- Eldri borgara sem nýta svæðið til gönguferða og endurnæringar.
- Viðkvæma hópa sem reiða sig á ró, öryggi og náND við náttúru.

Í forsendum skipulagsins er því litið framhjá stórum og fjölbreyttum hópi notenda.

Í ljósi þess hversu takmarkaðar forsendur liggja fyrir um núverandi ástand, notkun svæðisins og sálfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar, er eðlileg og sjálfsögð krafa að forsendur skipulagsvinnunnar verði endurskoðaðar í heild sinni.

Við endurskoðun forsendna er nauðsynlegt að:

- Birtar verði upplýsingar um núverandi notkun svæðisins. Metnar verði breytingar og áhætta með hliðsjón af aukinni og hraðari umferð.
- Birtar verði spár um væntanlegar breytingar innan svæðis í kjölfar framkvæmda, s.s. hvað varðar ásýnd, hljóðvist, upplifun og athafnir.
- Metin verði sálfélagsleg áhrif á fjölbreytta notendahópa með viðurkenndum aðferðum.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Án fyrrgreindra gagna er ekki unnt að meta með heildstæðum og faglegum hætti áhrif fyrirhugaðrar uppbyggingar á valkosti um suðurströnd Kársness.

4. Sálfélagslegar forsendur

Í þessari umsögn eru dregnar fram mikilvægar sálfélagslegar forsendur, sem litið hefur verið framhjá að miklu eða öllu leyti, en líkt og fyrr segir er í framlögðum gögnum fyrst og fremst lögð áhersla á tæknileg atriði framkvæmdarinnar og almenn markmið um vistvænar og öruggar samgöngur.

Nauðsynlegt er að þeir sálfélagslegu þættir sem hér eru reifaðir verði metnir með ígrundaðri hætti en gert er í framlögðum gögnum, svo skýrari mynd fáist af áhrifum ólíkra valkosta á líðan, upplifun og heilsu annarra notendahópa en þeirra sem einungis nýta innviði svæðis til ferðalaga. Með því fæst styrkari grunnur fyrir upplýsta ákvarðanatöku um staðsetningu stígs um sunnanvert Kársnes sem tengir saman stofnstíg við botn Kópavogs og stofnstíg yfir Fossvogsbrú.

4.1 Aðgengi

Suðurströnd Kársness er eitt fárra svæða á höfuðborgarsvæðinu þar sem þétt byggð er í beinum tengslum við ósnortna eða lítt raskaða fjöru og strandsvæði. Rannsóknir á sviði umhverfissálfræði og lýðheilsuvísinda hafa sýnt að slíkt nærumhverfi tengist bættri andlegri og líkamlegri heilsu, sálfræðilegri endurheimt og aukinni almennri vellíðan.[5] [6] [7] Hafa niðurstöður einkum lagt áherslu á tvennt:

- Gæði náttúrunnar. Til dæmis lítt röskuð fjara sem býður upp á sterka náttúruupplifun og fjölbreytt lífríki.[8]

[5] Garrett, J. K., Clitherow, T. J., White, M. P., Wheeler, B. W., og Fleming, L. E. (2019). Coastal proximity and mental health among urban adults in England: The moderating effect of household income. *Health & Place*, *59*, 102200.
[6] Wang, X., Feng, B., og Wang, J. (2025). Green spaces, blue spaces and human health: An updated umbrella review of epidemiological meta-analyses. *Frontiers in Public Health*, *13*, 1505292.
[7] Smith, N., Georgiou, M., King, A. C., Tieges, Z., Webb, S., og Chastin, S. (2021). Urban blue spaces and human health: A systematic review and meta-analysis of quantitative studies. *Cities*, *119*, 103413.
[8] White, M., Smith, A., Humphryes, K., Pahl, S., Snelling, D., og Depledge, M. (2010). Blue space: The importance of water for preference, affect, and restorativeness ratings of natural and built scenes. *Journal of Environmental Psychology*, *30*(4), 482-493.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

- Greitt og óhindrað aðgengi að náttúru. Fjarlægð frá heimili, auðveld leið að vatni eða sjó, og möguleikinn á dvöl innan svæðis eru lykilforsendur þegar kemur að jákvæðum áhrifum blárra svæða á heilsu.[9] [10]

Framlögð umhverfismatsskýrsla vísar réttilega til gildandi skipulagslaga um að í þéttbýli skuli almenningur hafa greiðan aðgang að „*vötnum, ám og sjó eftir því sem hægt er á viðkomandi svæði*“ (bls 6). Á skipulagsuppdrætti er aðgengi að fjöru sýnt á þremur stöðum og í umhverfisskýrslu segir að fyrirhuguð uppbygging tryggi „*aðgengi almennings að þeim gæðum sem strandlengjan býður uppá*“ (bls. 6). Þá segir í samantekt umhverfisskýrslu að fyrirhuguð uppbygging muni hafa jákvæð áhrif á „*aðgengi að gæðum strandarinnar fyrir almenning*“ (bls. 8).

Hins vegar eru í framlögðum gögnum engar upplýsingar um hvaða notendahópar leggja leið sína í fjöruna, hversu margir þeir eru og í hvaða tilgangi eða hvort núverandi aðstæður séu taldar fullnægjandi. Þá er hvergi minnst á hvort stofnleið hjólreiða, sem mun liggja á milli byggðar og fjöru, geti skapað nýja hindrun í aðgengi ákveðinna hópa þar sem þeir þurfa að þvera hana til að komast að fjöru.

Því vekur athygli að rökstuðningur um aukið aðgengi að fjörunni sé lagður til grundvallar lagningu stofnleiðar hjólreiða, enda eru þetta aðskildar framkvæmdir sem byggja á ólíkum forsendum. Í framlögðum gögnum er ekki að finna neina röklega tengingu milli lagningar stofnleiðar hjólreiða og aukins aðgengis að fjöru. Af þeim sökum verður ekki séð að niðurstaða umhverfismats um jákvæð áhrif á aðgengi að strandsvæðum tengist lagningu umræddrar stofnleiðar með trúverðugum hætti.

[9] Garrett, J. K., Clitherow, T. J., White, M. P., Wheeler, B. W., og Fleming, L. E. (2019). Coastal proximity and mental health among urban adults in England: The moderating effect of household income. *Health & Place*, *59*, 102200.
[10] Brown, S. (2020). The social benefits of blue space: A systematic review. *Commissioned by the Environment Agency. Bristol*.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

4.2 Dvínandi öryggistilfinning og breytt notkunarmynstur

Í framlögðum gögnum er lögð áhersla á styrkingu innviða fyrir virka ferðamáta og að tryggja öryggi fyrir alla notendahópa, m.a. með aðskilnaði gangandi og hjólandi vegfarenda. Í valkostagreiningu segir að með „*tilkomu hraðskreiðra keppnishjóla, notkunar aftanívagna, rafmagnshlaupahjóla, rafhjóla og annarra fjölbreyttra samgöngutækja [sé] fleirum fært að hjóla*“ (bls. 1). Þá segir ennfremur í valkostagreiningunni: „*Hraðinn er orðinn meiri með tilkomu rafknúinna farartækja og því er enn brýnna að aðskilja umferð gangandi og hjólandi til að tryggja öryggi og ánægju allra vegfarenda*“ (bls. 1). Í umhverfismatsskýrslu segir að aðskilnaður gangandi og hjólandi auki öryggi beggja vegfarendahópa og í samantekt hennar eru áhrif framkvæmdarinnar á öryggi metin jákvæð.

Í framlögðum gögnum er hins vegar ekkert minnst á öryggi þeirra sem nota svæðið með öðrum hætti, s.s. til dvalar, samveru, leikja, náttúruupplifunar og náttúruskoðunar. Þar sem engar upplýsingar liggja fyrir um núverandi notendahópa og nýtingu svæðisins, er erfitt að meta raunveruleg áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á öryggi þessara hópa. Rannsóknir á útivistarsvæðum benda þó til að upplifuð hætta, hraðari umferð og ófyrirsjáanlegt samspil ferðamáta dragi úr notkun svæðanna, einkum meðal barna, eldra fólks og viðkvæmra hópa.[11] [12]

Með hliðsjón af fyrirhuguðum framkvæmdum má því telja líklegt að:

- Aukin og hraðari hjólaumferð um stígakerfi sem liggur milli byggðar og fjöru og þétt upp að göngustíg dragi úr öryggisupplifun þeirra sem dvelja innan svæðisins.
- Börn sæki síður inn á svæðið og foreldrar verði tregari til að leyfa þeim að dvelja og leika sér innan svæðisins, sem skerðir tækifæri til hreyfingar og útiveru.
- Eldra fólk og viðkvæmir hópar dragi sig frekar í hlé, upplifi þeir að stofnleið hjólreiða, með hraðri umferð, sé ríkjandi á kostnað rólegrar útivistar.

Enginn þessara þátta er tekinn til sértækrar skoðunar í umhverfismatinu.

4.3 Friðsæld og endurheimtandi áhrif

Í framlögðum gögnum er tekið fram að fyrirhuguð framkvæmd og sú aukna umferð sem henni fylgir geti dregið úr þeirri „*kyrrð og einangrun*“ sem margir sækja í þegar dvalið er í

[11] Svenskt Friluftsliv (2023). Benefits of Outdoor Recreation and Access to Nature – a review of current evidence of added value.
[12] Rosenberg, P., Kano, M., Ludford, I., Prasad, A., og Thomson, H. (2016). *Global report on urban health: equitable, healthier cities for sustainable development*. World Health Organization.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

náttúrulegu umhverfi. Þrátt fyrir ótvírætt mikilvægi þessara eiginleika í sálfélagslegu samhengi eru þessir þættir taldir fremur léttvægir í umhverfisskýrslu og eru ekki nefndir í samantekt hennar.

Sálfræðileg endurheimt (*e. psychological restoration*) er skilgreind sem endurnýjun andlegrar, líkamlegrar og félagslegrar getu eða hæfni sem hefur minnkað við að mæta kröfum hversdagsins.[13] Áratuga rannsóknir hafa sýnt að dvöl í náttúrunni, sem og innan grænna og blárra svæða í þéttbýli, styður við ferli endurheimtar með mjög virkum hætti, þó að því gefnu að fyrir hendi séu aðstæður sem gera ferlið mögulegt.[14] Í því sambandi skiptir höfuðmáli að streituvaldar og ágeng áreiti, sem valda óöryggi eða truflunum séu ekki fyrir hendi, enda krefst ferlið þess að einstaklingur geti slakað á og leyft huganum að reika með fyrirhafnarlausum hætti. Hafa rannsóknir sýnt að ferlið leikur mikilvægt hlutverk í heilsueflingu og velferð fólks[15] og er lykilþáttur í samfélagslegri sjálfbærni, sem er ein grunnstoða sjálfbærrar þróunar.

Í ljósi þessa eru græn og blá svæði innan þéttbýlis, sem bjóða upp rólegt og afslappandi umhverfi og eru laus við ágenga streituvalda og truflanir, talin vera ein allra mikilvægustu svæðin þegar kemur að heilsueflingu og velferð þéttbýlisíbúa. Jafnframt dregur aðgengi að slíkum svæðum úr heilsufarslegum ójöfnuði milli þjóðfélagshópa, sem fer vaxandi hérlendis.[16] [17]

Núverandi aðstæður innan skipulagssvæðis uppfylla mörg af þeim skilyrðum sem talið er að styðji við ferli sálfræðilegrar endurheimtar. Röskun á ró og friðsæld innan svæðisins er því viðfangsefni sem krefst meiri athygli en raun ber vitni í framlögðum gögnum, þar sem fyrirhugaðar framkvæmdir munu:

- Stuðla að aukinni og hraðari umferð sem getur dregið úr endurheimtandi eiginleikum svæðisins, t.d. vegna aukinna sjón- og hljóðrænna áreita og aukins ófyrirsjáanleika.

[13] Kaplan, R., og Kaplan, S. (1989). *The experience of nature: A psychological perspective*. Cambridge University Press.
[14] Hartig, T. (2004). Restorative environments. Í C.D. Spielberger (ritstj.), *Encyclopedia of Applied Psychology*, (bindi 3, bls. 273-279). Elsevier.
[15] Ibid.
[16] Sigríður Haraldsd. Elínardóttir, Hildur Björk Sigbjörnsdóttir og Jón Óskar Guðlaugsson (2021). *Ójöfnuður í heilsu á Íslandi. Ástæður og árangursríkar aðgerðir til úrbóta. Greining á gögnum rannsóknarinnar. Heilsa og líðan Íslendinga*. Embætti landlæknis.
[17] Rosenberg, P., Kano, M., Ludford, I., Prasad, A., og Thomson, H. (2016). *Global report on urban health: equitable, healthier cities for sustainable development*. World Health Organization.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

- Breyta ásýnd svæðisins, þar sem „harðir“ innviðir koma í stað „mjúkra“ náttúrulegra þátta, sem dregur úr tilfinningu fólks um að vera „í náttúrunni“ og hefur áhrif á ferli sálfræðilegrar endurheimtar.
- Draga úr nýtingu svæðisins til sálfræðilegrar endurheimtar, þar sem fólk sem sækir í rólegt og afslappandi umhverfi - þar sem hægt er að njóta hvíldar, líta inn á við og láta hugann reika - hættir að sækja svæðið heim eða styttir dvöl sína.

Af þessu leiðir, að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á sálfræðilega endurheimt eru bæði vanmetin og ekki nægjanlega rannsökuð í framlögðum gögnum, þrátt fyrir sterkar vísindalegar vísbendingar um mikilvægi þessa þáttar fyrir líðan og heilsu íbúa.

4.4 Félagsleg þátttaka

Í framlögðum gögnum kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir muni styrkja félagslega þátttöku, m.a. vegna aukins aðgengis og öryggis.

Félagsleg þátttaka (*e. social participation*) skýrir þátttöku einstaklinga í félagslegri hringiðu samfélagsins, hvort sem um er að ræða formlega eða óformlega þátttöku, og að hvaða marki þeir upplifa sig sem hluta af félagslegu neti og samskiptum.[18] Hugtakið nær m.a. yfir:

- Virka þátttöku í daglegum samskiptum, t.d. það að hitta nágranna og spjalla við fólk á förnum vegi.
- Upplifun af tengslum og tilfinningu um að tilheyra samfélagi.
- Þátttöku í sameiginlegum rýmum, s.s. nýtingu gönguleiða og útivistarsvæða til dvalar, leikja og athafna.[19]

Þótt fyrirhugaðar framkvæmdir geti aukið félagslega þátttöku meðal þeirra sem nýta stígakerfið til daglegra ferðalaga, þá er jafnframt hætta á að þær dragi úr þátttöku annarra hópa. Verði sú upplifun ríkjandi að svæðið sé fyrst og fremst ætlað hraðri hjólaumferð, dregur það úr líkum þess að fólk staldri við, spjalli og dvelji innan svæðis. Fyrir þá sem t.d. sækja svæðið í leit að rólegu, friðsælu og náttúrulegu umhverfi eða til samveru með börnum, getur aukinn hraði og aukið áreiti dregið úr notkun með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á félagslega þátttöku.

[18] Levasseur, M., Richard, L., Gauvin, L., og Raymond, É. (2010). Inventory and analysis of definitions of social participation found in the aging literature: Proposed taxonomy of social activities. *Social Science & Medicine*, *71*(12), 2141-2149.
[19] Brown, S. (2020). The social benefits of blue space: A systematic review. *Commissioned by the Environment Agency. Bristol*.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Það er því mikil einföldun á flóknu samspili fólks og umhverfis að líta svo á að áhrif framkvæmdarinnar á félagslega þátttöku séu heilt yfir jákvæð, líkt og framlögð gögn gera. Réttara væri að segja að áhrifin séu líklega jákvæð fyrir suma en neikvæð fyrir aðra.

4.5 Breyttur staðarandi og minnkandi staðartengsl

Staðaranda (*e. genius loci*) er lýst sem samspili byggðar, landslags, mannlífs og sögu sem mótar upplifun fólks af tilteknum stað, sem og táknræn og tilfinningaleg tengsl við hann.[20] Rannsóknir í umhverfissálfræði sýna að slík tengsl, sem kölluð eru staðartengsl (e. *place attachment*), styðja við sjálfsmynd einstaklinga, styrkja rótgróin félagsleg tengsl þeirra og efla vilja til að leggja sitt af mörkum til verndunar og mótunar þess staðar sem þeir tengjast.[21]

Þrátt fyrir ótvírætt vægi þessara þátta í sálfélagslegu samhengi er hvorki fjallað um staðaranda né staðartengsl í framlögðum gögnum. Ekkert mat er lagt á það hvernig fyrirhuguð framkvæmd, aukin umferð og ferðahraði sem og breytt ásýnd svæðisins komi til með að hafa áhrif á upplifun þeirra sem hafa notað svæðið um langt skeið, bundist því sterkum tilfinningaböndum og tengt það við daglegt líf, útivist, fjölskyldulíf og náttúruupplifun.

Erfitt er að leggja mat á breytingar á landslagi og ásýnd út frá framlögðum gögnum. Þar er lítið gert úr áhrifum framkvæmdarinnar á landslag og ásýnd, jafnvel þótt hún muni auka „*manngert yfirbragð*“ á um 1 km kafla þar sem landrými er víða takmarkað og farið sé að hluta til yfir gróin svæði. Í samantekt umhverfisskýrslu eru áhrif framkvæmdarinnar á landslag og ásýnd sögð óveruleg, einkum á þeirri forsendu að ekki sé hróflað við mörkum lands og strandar og að nýr stígur verði lagður við hlið þess sem fyrir er.

Rétt er þó að benda á í þessu samhengi að rannsóknir sýna að skyndilegar og umfangsmiklar breytingar á ásýnd og eðli umhverfis geta rofið samfellu,[22] breytt staðaranda og leitt til tilfinningar um missi, reiði og dvínandi staðartengsl.[23] Slíkt getur haft neikvæð áhrif á samfélagslegan stöðugleika, tengsl notenda við umhverfið og vilja fólks til að styðja

[20] Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius loci: Towards a phenomenology of architecture*. Rizzoli.
[21] Lewicka, M. (2011). Place attachment: How far have we come in the last 40 years? *Journal of Environmental Psychology*, *31*(3), 207–230.
[22] Hidalgo, M. C., og Hernandez, B. (2001). Place attachment: Conceptual and empirical questions. *Journal of Environmental Psychology*, *21*(3), 273-281.
[23] Laine, M., Leino, H., og Santaoja, M. (2022). Building citizens' trust in urban infill: A dynamic approach. *Journal of Planning Education and Research*, *42*(3), 294-304.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

við áframhaldandi þróun, þar sem allt þetta gengur þvert á markmið um sjálfbæra og manneskjumiðaða uppbyggingu.[24]

4.6 Andstaða felur í sér kröfu um samfellu í þróun svæðis

Andstaða við lagningu stofnleiðar fyrir hjólreiðar um suðurströnd Kársness, eins og hún birtist í framlögðum skipulagsgögnum, felur í sér sjónarmið um að vernda eftirsóknarvert umhverfi, það samfélag sem þrífst á svæðinu, sem og rótgróin táknræn og tilfinningaleg tengsl fólks við staðinn. Sú staðreynd að þeir aðilar, sem nýta svæðið í núverandi mynd og hafa bundist því sterkum böndum, vilji sjá samfellu í þróun þess til framtíðar, er skýr birtingarmynd ábyrgðar fólks gagnvart því umhverfi sem skiptir það máli.

Í þeim skilningi felur andstaðan í sér kröfu um að sálfélagsleg gæði svæðisins, s.s. friðsæld, nánd við lítt raskaða eða ósnortna náttúru, aðgengi að fjöru, staðarandi, tilfinningaleg og táknræn tengsl, tækifæri til sálfræðilegrar endurheimtar og félagslegra samskipta, sem og möguleiki til fjölbreyttra formlegra og óformlegra athafna - verði tekin jafn alvarlega og tæknilegar forsendur við mat á valkostum.

4.7 Framsetning gagna

Afar áberandi er í framsetningu framlagðra kynningargagna hversu einhliða þau eru, þar sem nær einungis er horft á viðfangsefnið frá sjónarhóli þeirra sem ferðast um svæðið. Samtímis er litið framhjá mikilvægum sálfélagslegum þáttum og einföld mynd dregin upp af flóknu samspili fólks og umhverfis.

Framsetning sem þessi er ekki til þess fallin að efla traust hagsmunaaðila á skipulagsferlinu. Þvert á móti benda niðurstöður rannsókna til þess, að þegar sjónarmið og þarfir tiltekinna hópa eru sniðgengnar og rökstuðningur virðist einhliða og ófullnægjandi, aukist líkur á tortryggni, varnarviðbrögðum og neikvæðri afstöðu gagnvart fyrirhuguðum framkvæmdum.[25] [26]

Athygli vekur einnig, að myndefni í framlögðum gögnum er í einhverjum tilfellum ófullnægjandi, og jafnvel villandi. Má í því sambandi nefna, að í valkostagreiningu eru birtar

[24] Tait, M. (2011). Trust and the public interest in the micropolitics of planning practice. *Journal of Planning Education and Research, 31*(2), 157–71.
[25] Laine, M., Leino, H., og Santaoja, M. (2022). Building citizens' trust in urban infill: A dynamic approach. *Journal of Planning Education and Research*, *42*(3), 294-304.
[26] Tait, M. (2011). Trust and the public interest in the micropolitics of planning practice. *Journal of Planning Education and Research, 31*(2), 157–71.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

tölvugerðar myndir (t.d. myndir 11 og 12) sem sýna eiga stemningu á fyrirhuguðum hjóla- og göngustíg. Þar er dregin upp mjög afslöppuð sumarstemning, þar sem fá hjól fara hægt yfir og gangandi vegfarendur njóta návistar við náttúru. Á myndunum er hvorki tekið mið af þeim hraða, umfangi né fjölbreytileika hjólaumferðar sem eðlilegt er að gera ráð fyrir á stofnleið hjólreiða. Þá eru veðurskilyrði sýnd svo helst minnir á bestu sumardaga hérlendis, fremur en „*dæmigert*“ íslenskt veður sem mun mæta vegfarendum stærstan hluta ársins.

Þótt aðstæður líkt og þær sem sýndar eru á myndunum geti vissulega komið upp, eru þær langt frá því að draga upp líklega og trúverðuga mynd af aðstæðum innan svæðisins, verði framkvæmdin að veruleika. Slík myndræn framsetning er því allt eins líkleg til skapa tortryggni í garð yfirvalda, veikja samráð og auka mótstöðu hagsmunaaðila.

5. Lokaorð

Heilt yfir bendir þessi sálfélagslega greining til þess að framlögð kynningargögn gefi einungis takmarkaða og einhliða mynd af forsendum og áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Þó að markmið um bætta innviði fyrir virka ferðamáta séu skiljanleg og mikilvægt framlag til vistvænna samgangna og aukinnar sjálfbærni, er ljóst að verulega skortir á greiningu á núverandi notkun svæðisins, sálfélagslegu gildi þess, áhrifum á öryggi ólíkra notendahópa, sálfræðilegri endurheimt, félagslegri þátttöku, staðaranda og staðartengslum. Nauðsynlegt er að þessi þættir og mögulega fleiri verði teknir til gaumgæfilegrar skoðunar og vigtaðir inn til jafns við tæknilegar forsendur, og að ólíkir valkostir verði bornir saman út frá heildstæðu mati á sálfélagslegum þáttum og heilsu ólíkra notendahópa. Fyrr en það hefur verið gert liggur ekki fyrir fullnægjandi grundvöllur fyrir ákvörðun um að festa stofnleið hjólreiða um suðurströnd Kársness í sessi.

Páll Jakob Líndal

dr. í umhverfissálfræði

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

VSB VERKFRÆÐISTOFA

MINNISBLAÐ

Verkheiti:	Hjólanetsgreining fyrir Kársnes	*Verknúmer:*	25224
Höfundar:	Thijs Kreukels	*dags.:*	24.11.2025

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

1 Introduction and Purpose

This memo has been prepared on behalf of Útivistarsamtök Kársness, which expressed the need to explore opportunities to improve the local cycling network within Kársnes. The purpose of this document is not to present a detailed engineering design, but rather to:

- motivate the need for a safe and comfortable cycling network in Kársnes,
- identify which streets are most suitable for local cycling connections,
- assess what types of cycling infrastructure (blönduð umferð, hjólareinar, hjólastígar) could be appropriate
- review planning context, safety data, and spatial conditions

This memo operates at a conceptual and exploratory level. Further studies, including parking use, technical feasibility, alignment design, cost estimation and stakeholder engagement, will be required before any implementation decisions can be made.

2 Planning Context: Aðalskipulag Kópavogs 2019–2040

The development of a strengthened local cycling network in Kársnes is fully aligned with the strategic planning framework set out in Aðalskipulag Kópavogs 2019–2040[1].

The Aðalskipulag emphasises:

- strengthening sustainable mobility,
- reducing car dependence,
- ensuring safe and direct walking and cycling links between homes, schools, services and public transport,
- and supporting Borgarlína connections.

Kársnes is designated as a key development area, with approx. 1,390 new dwellings planned (approx. 3,400–3,500 new residents). This growth, along with increased density, increased services, and changing travel patterns, reinforces the need for a safe, well-connected and accessible cycling system.The introduction of Borgarlína, with three future stations planned in Kársnes and including the Fossvogsbrú, further boosts Kársnes' role as a mobility node. A local cycling network must therefore connect effectively with this regional infrastructure.

[1] Aðalskipulag Kópavogs 2019–2040 – stefnur og markmið um sjálfbærar samgöngur.

3 Cycling Safety Analysis (2020–2025)

Accident data from Samgöngustofa[2] covering the years 2020–2025 shows that cycling safety in Kársnes requires attention. During this five-year period, 21 bicycle-related accidents were recorded. Of these, six resulted in serious injuries (alvarleg slys), typically occurring on streets with higher speeds or where cyclists were required to mix with motor traffic. A further seven incidents involved minor injuries (slys með litlum meiðslum), while eight cases were classified as non-injury collisions (óhapp án meiðsla)

Although many incidents did not involve injuries, they still indicate that cycling conditions in Kársnes are not fully safe or predictable and that improvements are needed to support safer day-to-day cycling.

The numbers below (Tafla 3-1) underlines the need for a safer, better-structured local cycling network.

Tafla 3-1 Number of incidents in Kársness[i]

	Number of incidents
Alvarleg slys	6
Slys með litlum meiðslum	7
Óhapp án meiðsla	8
Total	**21**

4 Review of Planned Cycling Projects

Two major cycling projects are currently underway around Kársnes, both of which primarily strengthen regional cycling connections rather than supporting everyday mobility within the neighbourhood itself.

On the southern side of Kársnes, the planned coastal route (Skipulagsgátt 2025/1514[3]) will upgrade the coastal path and link with the future Fossvogsbrú, mainly improving the route for through-traffic and recreational cycling. On the eastern side, the upgraded stofnstígur along Kópavogsháls (Skipulagsgátt 2025/583[4]) will form a high-standard route parallel to Hafnarfjarðarvegur. Despite their value, both projects are situated along the outskirts of Kársnes and provide limited connection to local streets, schools and services.

As a result, they do not meet the objectives of Aðalskipulag, which emphasises strong, safe and direct cycling links within neighbourhoods as mentioned in chapter 2. Therefore, additional investments within Kársnes are needed to support safe and convenient everyday cycling.

[2] Samgöngustofa Slysakort - https://island.is/slysakort

[3] https://skipulagsgatt.is/issues/2025/1514

[4] https://skipulagsgatt.is/issues/2024/583

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

5 Need for a Local Cycling Network

When the strategic goals of Aðalskipulag Kópavogs 2019–2040, such as strengthening sustainable mobility, improving safety, and ensuring direct connections between homes, schools, services and public transport, are viewed alongside the planning context of Kársnes, a clear need for a local cycling network emerges. The area is expected to grow substantially, with new housing, more residents, expanding services and the future arrival of Borgarlína, all of which will increase local travel demand and place greater pressure on internal streets.

At the same time, the accident analysis reveals several conflict points where cyclists already face challenges, and the ongoing projects around the peninsula primarily serve regional travel rather than everyday mobility within the neighbourhood. Taken together, these factors show that Kársnes currently lacks a safe, well-connected and practical cycling network to support daily trips for residents of all ages.

For these reasons, the development of a safe, coherent and comfortable local cycling network is essential. Such a network should be easy to understand, direct, and aligned with everyday destinations, enabling residents of all ages to cycle safely and confidently.

6 Potential Corridors for a Local Network

Kársnes has a network of narrow residential streets, alleyways and one-way sections, most of which offer neither the width nor the clarity needed for strategic cycling routes. Within this urban structure, three streets stand out as the most logical route for a local bicycle network: Kársnessbraut, Kópavogsbraut and Urðarbraut (see mynd 1).

These streets offer more space than the surrounding roads and connect key destinations. Together, they have the potential to form a clear “inner ring” for cycling through Kársnes.

Kópavogsbraut directly serves one of the primary school buildings, a daycare and links with the improving north–south cycling corridor along Hafnarfjarðarvegur. Urðarbraut is also connected with one of the two school buildings, local shops at Hofgerði, the swimming pool and the southern stofnstígur along the coast. Kársnessbraut, meanwhile, plays a crucial east–west role and carries the highest volumes of traffic entering and exiting Kársnes and is in direct connection with both Kópavogsbraut and Urðarbraut.

These aspects position the three streets as the most logical of a future local cycling network.

Current Conditions on Key Streets

Although all these three streets currently function mainly as 30 km/h zones, their widths, traffic compositions, and roadside conditions vary significantly, and these differences directly influence which solutions are feasible.

Kársnessbraut is the widest of the three, with sections ranging from 7 to 10,5 metres. It accommodates the highest traffic volumes and speeds, given its role as a primary

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

access road for Kársnes. The eastern part contains lightly used parallel parking, while the western part also includes perpendicular parking bays and numerous driveways.

Kópavogsbraut is narrower, between 6,5 and 7,5 metres, and is a more residential street, with many driveways and sections of parallel parking. Although speeds are generally lower, the number of access points and parking movements creates considerable interaction between cyclists and cars.

Urðarbraut has a width of roughly 7–7,5 metres and no on-street parking, making it different among these three corridors. It functions as a key north–south route with connections to several side streets. The absence of parking frees up more flexibility for reallocating space, including the option to convert green verge areas into dedicated cycling infrastructure if needed.



Mynd 1 Key corridors identified for a potential local cycling network in Kársnes

7 Design Considerations for Selecting Infrastructure Types

National design guidelines[5] outline the principles for choosing appropriate cycling facilities. The choice depends on factors such as traffic volume, speed, street function and adjacent land uses such as schools and playgrounds.

- Mixed traffic is appropriate only on low-volume, low-speed streets where cyclists can comfortably share the roadway. This is not the case on any of the three key corridors.
- Hjólarein require sufficient carriageway width and safe clearance from parked cars. Parking next to a hjólarein is discouraged. If parking is permitted, it should only be combined with a buffer strip.
- Protected cycle tracks, either one-way or two-way, offer the highest level of safety and comfort, especially in environments with schools, heavy turning movements or frequent driveways. They also require the most space.

These three principles form the basis for recommendations for each corridor.

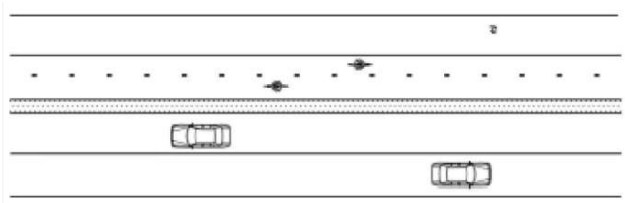
[5] Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar, 2019

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

8 Recommended Infrastructure per Corridor

Kársnessbraut

The eastern section of Kársnessbraut has enough space to accommodate a two-way protected cycle track on the north side. This provides a direct continuation of the existing cycle path and links seamlessly to the regional north–south route along Hafnarfjarðarvegur. It also creates a safe, welcoming entrance to Kársnes and can integrate with future cycling infrastructure planned along Vesturvör.



Mynd 2 Tvístefnu hjólastígur norðan við Kársnesbraut

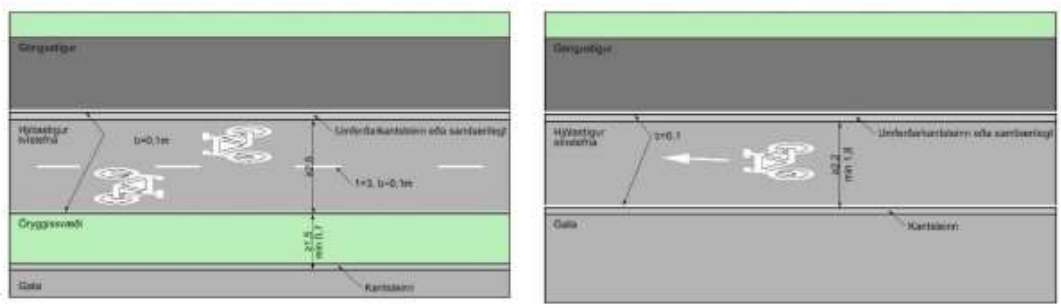
Further west, the street narrows. Here, a hjólarein could be introduced, but only if sections of on-street parking are removed to achieve the required widths and safety. Without the removal of parking, no cycling solution that meets the guidelines is possible.

Kópavogsbraut

As on the western part of Kársnessbraut, the width of Kópavogsbraut is insufficient for protected tracks or a properly dimensioned hjólarein unless parallel parking is removed. If parking cannot be relocated or reduced, there is no feasible way to implement cycling infrastructure that meets design standards and bike facilities are not recommended as they create a false sense of safety

Urðarbraut

Urðarbraut presents the strongest opportunity for a dedicated cycling facility. Although the carriageway is relatively narrow, the absence of on-street parking, the limited number of driveways, and the presence of a green verge create favourable conditions for reallocating space to a protected cycling solution. This makes it possible to create a protected one-way or two-way cycle track. Such a facility would form an important north–south axis, linking schools, playground, local shops, the swimming pool and the southern regional route.

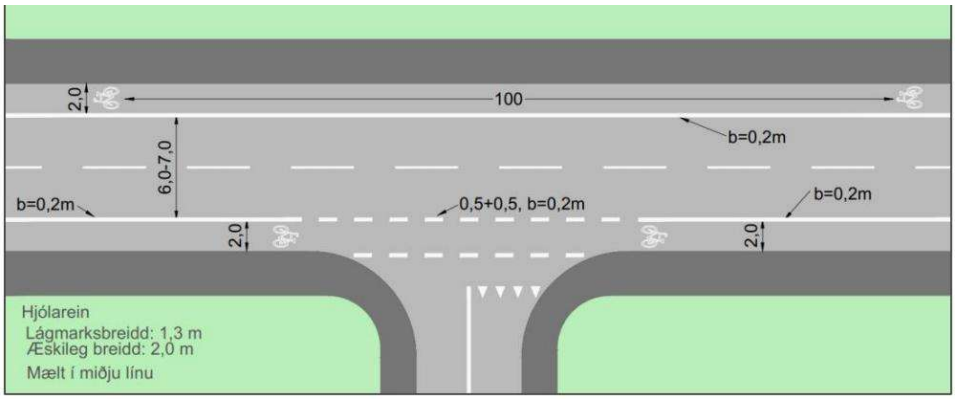


Mynd 3 Tvístefnu og einstefnu hjólastígur

A hjólarein would also be a possible solution on Urðarbraut. However, this would also require a redesign of the street, as the current carriageway does not provide the

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

necessary width to implement a standard hjólarein in accordance with guidelines (see mynd 4).



Mynd 4 Hjólarein

9 Conclusion

Kársnes is undergoing a period of significant development and transformation. With population growth, new housing, expanding services and the future arrival of Borgarlína, the need for a safe and coherent local cycling network is clearer than ever. The accident analysis reinforces this, showing multiple conflict points that affect cyclists.

While new regional connections are being developed around the Kársnes, these do not directly meet the internal mobility needs of residents. A local cycling network, connecting homes, schools, services and public transport, is therefore essential.

This memo identifies Kársnessbraut, Kópavogsbraut and Urðarbraut as the most logical and promising corridors for a future local cycling network within Kársnes. While preliminary recommendations have been outlined for each street, further investigation is required before a clear and final proposal can be developed. In particular, several of the potential solutions depend on spatial constraints, the availability of roadway width, and the possibility of reallocating parking or verge space.

To determine which variants are truly feasible, the next steps should include:

- detailed parking utilisation studies,
- technical feasibility assessments,
- alignment and cross-section development,
- community engagement,

The findings presented here offer a strategic foundation for Útivistarsamtök Kársness and Kópavogsbær to advance toward a safer, better-connected and more sustainable mobility future for Kársnes.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég vil andmæla því að Kópavogsbær fórni þessari dýrmætu útivistarperlu sem Kársnesstígurinn er í dag. Hann er svo friðsæll, falleg náttúran, fuglalíf, yndisleg upplifun að ganga hann. Ég veit að fyrir margt eldra fólk er ganga eftir stígnum þeirra aðal líkamsrækt. Ef honum verður breytt, verður upplifunin ekki sú sama, en umhverfisfræðingar hafa ítrekað undanfarið mikilvægi umhverfisins.

Kópavogsbær má ekki fórna núverandi Kársnesstíg fyrir hjólahraðbraut, fyrir fólk sem er að fara bara í gegn á leið sinni ti/frá Reykjavík til/frá Garðabæ og/eða Hafnarfjörð. Það myndi henta Kópavogsbúum miklu betur að hjólastígurinn myndi vera þar sem börn og fullorðnir eru á leið í/úr skóla/vinnu/sundíþróttir/bókasafn o.fl. Sú leið er ekki við ströndina!

Höfundur: Þóra Andrésdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Tilhugsunin við það að beina hjólreiðasamgöngum um strandlínu Kárness vekur ugg í brjósti mér sem foreldris. Við fjölskyldan búum við stíginn sem þegar er þung umferðaræð.
Fyrirhugaðar framkvæmdir verða vafalítið til þess að auka enn á umferðarþunga um nesið með tilheyrandi ótta barnafjölskyldna um öryggi barna að leik.

Höfundur: Bóas Hallgrímsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi 1514-2025

Andmæli við vinnslutillögu í kynningu

Strandsvæði, friðland og útivist

Kópavogurinn er friðaður ásamt fjörum og grunnsævi. Svæðið í heild hefur alþjóðlegt verndargildi, en þar er að finna lífríkar þangfjörur, leirur og grunnsævi sem skapa undirstöðu fyrir afar fjölbreytt fuglalíf allan ársins hring. Tillagan eins og hún lítur út núna hefur í för með sér meiri umferð og ef til vill meiri hraða.

Í skýrslu Resource International er bent á hugsanleg neikvæð áhrif framkvæmdarinnar á náttúruna við Kópavoginn. Þegar útivistarsvæði verða aðgengilegri og fjölsóttari eykst umferð vegfarenda jafnt og þétt. Þetta getur dregið úr þeirri kyrrð og einangrun sem margir leita eftir í náttúrulegu umhverfi. Samhliða þessu eykst einnig hávaði og það getur haft áhrif á bæði upplifun fólks og hegðun dýra. Það er gerð krafa um góða lýsingu á stofnstígum en hins vegar getur ljósmengun spillt bæði upplifun gesta sem sækjast eftir nálægð við ósnortna náttúru, og jafnframt haft áhrif á dýralíf. Betra væri ef lýsing væri með lágum ljósapollum fremur en götuljósastaurum. Það myndi falla betur að umhverfinu og vera hagstæðara fyrir viðkæm vistkerfi á þessu svæði. Aukin umferð getur leitt til meira átroðnings og mengunar, þar sem úrgangur og slit á landi og gróðri eykst með notkun. Breikkun stígsins getur haft áhrif á ásýnd svæðisins og aukið manngert yfirbragð við strandlengjuna. Slíkar breytingar geta dregið úr upplifun af ósnortnu og náttúrulegu umhverfi. Suðurströnd Kársness er eitt fárra svæða á höfuðborgarsvæðinu þar sem þétt byggð er í beinum tengslum við ósnortna eða lítt raskaða fjöru og strandsvæði en rannsóknir hafa sýnt að slíkt nærumhverfi tengist bættri andlegri og líkamlegri heilsu, sálfræðilegri endurheimt og aukinni almennri vellíðan.

Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skrifað umsögn um tillöguna sem er í samræmi við áhyggjur íbúa en stofnunin telur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu.
Náttúruverndarstofnun hefur bent á að náttúruleg ásýnd landslagsins á höfuðborgarsvæðinu hefur breyst töluvert á undanförnum áratugum en fagurfræðilegt gildi náttúrulegs umhverfis er mikilvæg þáttur fyrir bæði fyrir lífríki, upplifun og lýðheilsu fólks. Stefna stjórnvalda varðandi landslag kemur fyrst og fremst fram í náttúruverndarlögum nr. 60/2013 og í Landslagsamningi Evrópu (ELC)127 sem Ísland fullgilti árið 2020.

Náttúruverndarstofnun bendir á að í þessu ljósi í 3. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 segir að til að stuðla að vernd jarðfræðilegrar fjölbreytni landsins og fjölbreytni landslags skal stefnt að því að varðveita landslag sem er sérstætt eða fágætt eða sérlega verðmætt vegna fagurfræðilegs og/eða menningarlegs gildis.
Náttúruverndarstofnun telur að tillagan gæti haft neikvæð áhrif á náttúrulega ásýnd í kringum nágrenni stígsins. Mörg sveitarfélög hafa innleitt stefnu um að vernda strandsvæði og halda mannvirkjagerð á strandsvæðum í lágmarki. Víða erlendis er markvisst unnið að því að aðskilja hraða umferð hjóla og annarra smáfarartækja frá göngu- og útivistarsvæðum. Í skýrslu Alta um grænar tengingar í Reykjavík er einmitt bent á ókosti þess að samgönguhjólaumferð og róleg útivist fari saman.

Kópavogsbær getur með markvissum hætti, skýrum merkingum og útsjónarsamri hönnun stýrt því hvaða leið vaxandi hjólaumferð um Fossvogsbrú verður beint í gegnum Kársnesið.
Ég krefst þess að Kópavogsbær taki athugasemdir Náttúrufræðistofnunar og Náttúrverndarstofnunar alvarlega og verndi strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er stoltur aðili að.

Einhliða kynningargögn, misvísandi skilaboð og rangar forsendur

Eins og fram kemur í umsögn Páls Jakobs Líndal doktors í umhverfissálfræði sem var unnin fyrir Útivistarsamtök Kársness þá gefa framlögð kynningargögn einungis takmarkaða og einhliða mynd af forsendum og áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Verulega skortir á greiningu á núverandi notkun svæðisins, sálfélagslegu gildi þess, áhrifum á öryggi ólíkra notendahópa, sálfræðilegri endurheimt, félagslegri þátttöku, staðaranda og staðartengslum.

Varðandi hraðann á stígnum þá hafa skilaboðin frá Kópavogsbæ verið misvísandi. Það kom fram á kynningarfundinum 26. nóvember 2025 að stígurinn meðfram sjónum væri ekki hugsaður fyrir hraða

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

hjólaumferð en að sama skapi er hann skilgreindur sem stofnstígur sem þarf að uppfylla ákveðin viðmið við hönnun sem miðast við 25-30 km/klst. Það er ekkert í valkostagreiningunni sem gefur til kynna að leiðin meðfram sjónum skuli eingöngu vera fyrir rólega hjólaumferð og að það skuli markvisst að halda hraða niðri á þessari leið með hraðatakmarkandi aðgerðum. Ef það stendur til að fara út í markvissar hraðatakmarkandi aðgerðir við hönnun stígsins þá er hægt að halda því fram að valkostagreining sé byggð á röngum forsendum. Það má spyrja sig hvaða tilgangi þjónar þessi mikla mannvirkjagerð ef hönnun skal miðast við að trufla flæði fyrir hjólreiðar, létt bifhjól og önnur smáfaratæki með hraðahindrunum. Hámarkshraði á hjólastígum hefur ekki verið skilgreindur í umferðarlögum og það getur reynst erfitt að koma í veg fyrir hraðakstur á hjólastígum. Það getur verið snúið að hanna hraðahindranir sem virka án þess að hafa áhrif á öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda eða aðgengi fatlaðra.

Það verður snúið að hanna stíg sem fylgir hönnunarleiðbeiningum fyrir stofnhjólastíg með hraðahindrunum sem eiga að koma í veg fyrir að ökutæki fara um stíginn komist hraðar en 15 km/klst sem væri æskilegur hámarkshraði á þessu svæði. Það er takmarkað svigrúm til að búa til hlykki sem hægja á umferð og óslétt yfirborð getur verið varasamt auk þess að valda aukinni hljóðmengun. Hjólastígur á Kópavogsbraut býður upp á meira flæði og beinni sjónlínur heldur en strandstígur með hraðahindrunum. Það er fyrirséð að stofnhjólastígur með hindrunum uppfyllir ekki þarfir neins en þá værri dýrmætri náttúrunni fórnað til einskis á óafturkræfan hátt auk eyðslu á almannafé.

Aðrir valkostir, heildarmynd

Skipulagssvæðið nær aðeins til um 1 km langrar leiðar. Það hefur ekki verið sýnt hvernig stofnhjólaleiðin mun fara í gegnum opið svæði við höfnina þar sem stendur til að hanna nýja yndishöfn. Það er ekki heppilegt að stofnhjólaleið þveri svæði þar má búast við mannmergð og ófyrirsjáanleika. Við skorum á Kópavogsbæ að vinna heildræna hjólreiðaætlun fyrir Kársness og skipuleggja hjólastíganet fyrir Kársnesið sem eina heild í stað þess að kynna litla búta í senn.

Það væri vel við hæfi að vinna umferðaröryggismat fyrir Kársnes samhliða hjólreiðaáætlun. Það er mikilvægt að hjólastígakerfið þjóni Kársnesingum. Með fjölgun íbúða, vaxandi íbúafjölda og aukinni þjónustu er þörfin fyrir öruggt og samfellt hjólastígakerfi á Kársnesi brýnni en nokkru sinni fyrr. Hjólastígar umhverfis Kársnesið uppfylla ekki daglegar samgönguþarfir íbúa. Því er nauðsynlegt að byggja upp staðbundið hjólastígakerfi sem tengir saman heimili, skóla, þjónustu og almenningssamgöngur. Eins og fram kemur í hjólanetsgreiningu fyrir Kársnes sem unnin var af Thijs Kreukels samgöngusérfræðingi fyrir Útivistarsamtök Kársnes þá væru Kópavogsbraut og Kársnesbraut best til þess fallnar að koma fyrir hjólastígum sem myndu þjóna íbúm Kársnes í daglegu lífi.

Hjólastígur um Borgarholtsbraut samhliða Borgarlínu myndi ekki þjóna íbúum á sama hátt og hjólastígar um Kópavogsbraut og Kársnesbraut en væri góð viðbót til að bæta hjólastígakerfi Kársnessins enn frekar. Það er hægt að gagnrýna að skýrslurnar sem voru unnar fyrir Kópavogsbæ tóku ekki tillit til veðurs og sjógangs eins og flestar hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólastíga gera ráð fyrir. Það er einnig hægt að gagnrýna að valkostagreining tók hjólastíginn um Kópavogsbraut upp brattan kafla á Urðarbraut í stað þess að fara út Kópavogsbraut til austurs að hringtorgi við Hafnarfjarðarveg og/eða meðfram Kópavogstúni. Stofnhjólastígur meðfram Kópavogsbraut myndi þjóna fjölbreyttari hópi fólks heldur en samgöngustígur meðfram ströndinni og myndi falla betur að Heimsmarkmiðunum og markmiði aðalskipulags Kópavogs fyrir Kársnes þar sem stefnt er að greiðum og öruggum, vistvænum samgönguleiðum milli heimila, skóla, verslana, leikskóla og almennings samgangna.

Öryggi

Það kemur fram í öryggismats skýrslunni frá vegagerðinni að það sé ókostur hve lítill aðskilnaður sé á milli gangandi og hjólandi en vandamálið með plássleysið á ekki eingöngu við fyrir neðan Sunnubraut, víða fyrir neðan lóðir á Þinghólsbraut er sömuleiðis mjög takmarkað pláss. Krafan frá íbúum er skýr varðandi að það þurfi að að tryggja það að stígurinn bjóði ekki upp á meiri hraða en 15km/klst og í nálægð við gangandi ættu farartæki að vera á gönguhraða til að tryggja öryggi og ánægju allra sem nýta svæðið til útivistar, einkum barnanna okkar og annarra viðkvæmra hópa. Aukin og hraðari hjólaumferð um stígakerfi sem liggur milli byggðar og fjöru og þétt upp að göngustíg getur dregið úr öryggisupplifun þeirra sem dvelja innan svæðisins. Það er hætt við að börn sæki síður inn á svæðið og foreldrar verði tregari til að leyfa þeim að dvelja og leika sér innan svæðisins, sem skerðir tækifæri til hreyfingar og útiveru.

Eldra fólk og viðkvæmir hópar dragi sig frekar í hlé, upplifi þeir að stofnleið hjólreiða, með hraðri umferð, sé ríkjandi á kostnað rólegrar útivistar. Kópavogsbraut með hámarkshraða 30 km/klst er bein og breið gata sem

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

væri hægt að endurhanna með aðskildum hjólastíg með það að markmiði að fegra götuna og bæta öryggi gangandi og hjólandi sem fara um Kópavogsbraut daglega t.d. til og frá skóla og vinnu. Reiðhjól, létt bifhjól og önnur smáfarartæki eru skilgreind sem ökutæki samkvæmt umferðarlögum. Samgönguhjólaumferð á meira sameininlegt með bílaumferð á 30 km/klst heldur enn rólegri útivist. Áskoranir varðandi þveranir og innkeyrslur á að vera hægt að leysa með vandaðri hönnun eins og dæmi eru um í helstu hjólaborgum heims.

Lokaorð

Ég tel óásættanlegt að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins. Kópavogsbær hefur ákveðnar skyldur til þess að varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Það myndi falla betur að Heimsmarkmiðunum að finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Höfundur: Hulda Jónasdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Eftir að hafa kynnt mér tillöguna langar mig að koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri. Ég er hjólreiðamaður úr Hafnarfirði með mikla reynslu af akstri hjóla af öllum gerðum og stærðum, bæði vélknúnum og ekki vélknúnum. Ég tel mikilvægt að stofnleið fyrir hjólreiðar sé sem beinust og greiðust án hindrana. Hjólreiðahópar eru í vaxandi mæli farnir að nota Kópavogsbraut-Kársensbraut fremur en strandlengjuna til að fá meira flæði enda er meðalhraðinn á hjólunum líklega um 30 km/klst svipað og bílaumferðin á þessum götum. Ég er með efasemdir um stofnleið meðfram strandlengjunni þar sem er lítill aðskilnaður við mannlífið sem þar er. Það myndi stangast á við hlutverk stígsins sem stofnleiðar að vera með hlykkjóttan stíg með hraðahindrunum. Tel að það væri heppilegri lausn að búa til aðgreindan hjólastíg á Kópavogsbraut sem er breið gata og virðist rúma það vel en halda ströndinni fyrir þá sem eru að dóla sér og njóta útsýnis.

Höfundur: Guðmundur Óli Gunnarsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Umsögn vegna fyrirhugaðrar lagningar tvöfalds stofnhjólastígs við suðurströnd Kársness

Undirrituð gerir alvarlegar athugasemdir við fyrirhugaða lagningu tvöfalds stofnhjólastígs samhliða núverandi útivistarstíg við suðurströnd Kársness. Tillagan felur í sér verulega breytingu á eðli, hlutverki og notkun svæðisins og er að mati undirritaðrar ekki í samræmi við gildandi aðalskipulag né yfirlýst markmið Kópavogsbæjar um sjálfbærni, lýðheilsu, náttúruvernd og gæði byggðar.

Sérstaða svæðisins og gildi þess fyrir útivist og lýðheilsu
Suðurströnd Kársness er einstakt útivistarsvæði þar sem þétt íbúðabyggð tengist beint lítt röskuðu fjöru- og strandsvæði. Svæðið er að hluta friðlýst og hefur verndargildi vegna lífríkis og landslags. Það nýtist íbúum til rólegrar útivistar, náttúruskoðunar, leikja barna, gönguferða og dvalar. Slík svæði innan þéttbýlis hafa afar mikið gildi fyrir líkamlega og andlega heilsu og eru lykilþáttur í lífsgæðum íbúa.
Fyrirhuguð framkvæmd mun óhjákvæmilega leiða til aukinnar malbikunar, lýsingar og umferðarhraða sem rýrir náttúrulega ásýnd, friðsæld og upplifun svæðisins.

Hlutverk stofnhjólastíga og útivistarstíga
Stofnhjólastígar eru samkvæmt skilgreiningu samgöngumannvirki sem ætlað er að tryggja greiðar og öruggar ferðir hjólandi á tiltölulega miklum hraða. Útivistarstígar hafa hins vegar þann tilgang að styðja við fjölbreytta, hægláta notkun ólíkra hópa, þar á meðal barna, eldri borgara og fólks sem sækir svæðið til náttúruupplifunar. Að leggja stofnleið hjólreiða inn í slíkt útivistar- og dvalarrými skapar grundvallarárekstur. Aðskilnaður með málaðri línu veitir ekki raunverulegt öryggi heldur falskt öryggi, sérstaklega þegar um er að ræða aukinn hraða og fjölbreytt farartæki, svo sem rafhjól og rafhlaupahjól.

Öryggi og sambýli gangandi og hjólandi
Svæðið er daglega nýtt af börnum og fjölskyldum. Hámarkshraði allt að 25 km/klst. er langt umfram það sem telst öruggt í slíku umhverfi. Börn geta hvorki greint áreiðanlega á milli stíga né brugðist tímanlega við hraðri hjólandi umferð. Í fyrirliggjandi gögnum vantar fullnægjandi greiningu á öryggi barna, ferðahraða og áhrifum aukinnar umferðar á upplifun öryggis.
Í umræðu um framkvæmdina er gjarnan vísað til þess að sambýli gangandi og hjólandi hafi tekist vel við Fossvog og í Skerjafirði. Sá samanburður er ekki viðeigandi. Þar eru göngu- og hjólastígar aðskildir með breiðum grasbeltum, umhverfið allt rýmra og stígarnir liggja ekki þröngt á milli lóðarmarka annars vegar og fjöru hins vegar. Á Kársnesi eru aðstæður allt að aðrar, þar er þröngt rými og víða þarf að malbika allt svæðið frá lóðarmörkum að strandbrúninni, sem veldur verulegri skerðingu á náttúrulegri upplifun og eykur ljósmengun.
Þá hefur því verið haldið fram að samgönguhjólarar séu ekki á ferðinni á sama tíma og gangandi, börn og fjölskyldur. Sú fullyrðing stenst ekki skoðun. Síðdegis, eftir vinnu og skóla, er strandstígurinn hvað mest nýttur til útivistar, á sama tíma og samgönguhjólreiðar eru algengastar. Með tilkomu Fossvogsbrúarinnar má gera ráð fyrir að hraðari hjólreiðaumferð aukist einmitt á þessum tíma. Skipulag verður að byggja á raunverulegri notkun, ekki órökstuddum forsendum.

Skipulagslegt ósamræmi, brautarhalli og tvöföld viðmið
Samkvæmt Aðalskipulagi Kópavogs 2019–2040 er suðurströnd Kársness skilgreind sem opið og grænt útivistarsvæði. Að breyta hlutverki stígsins í stofnleið hjólreiða er veruleg forsendubreyting sem á sér ekki skýra stoð í skipulaginu.
Rök um að stofnleið hjólreiða innan byggðar á Kársnesi sé óheppileg vegna of mikils brautarhalla standast síður í ljósi þróunar í hjólreiðum. Samkvæmt könnun sem Reykjavíkurborg lét gera árið 2025 voru rúmlega 50% samgönguhjólara á rafhjólum og er búist við að það hlutfall muni aukast. Þá þurfa hjólreiðamenn sem búa eða starfa austan Kringlumýrarbrautar áfram að fara yfir Kópavogsháls, og þá liggur stofnhjólastígur yfir Arnarnesháls þar sem halli er töluverður. Ekki hefur verið gerð krafa um að þar verði lagður flatur hjólastígur meðfram strandlengju Arnarness svo hjólreiðamenn geti hjólað á flata og í náttúrlegu umhverfi. Í því ljósi er óljóst hvers vegna halli er talinn óásættanlegur á hjólastofnstíg á Kársnesi, en ekki annars staðar.

Samgönguþörf íbúa og raunhæfir valkostir
Lagning stofnhjólastígs við strandlengjuna þjónar illa daglegum samgönguþörfum íbúa Kársness. Með þéttingu byggðar, fækkun bílastæða og kröfum um sjálfbæran lífsstíl er brýn þörf á öruggum samgönguhjólastígum innan hverfisins sjálfs. Í því samhengi er sérstaklega bent á Kópavogsbraut sem eðlilegan og skipulagslega rökréttan valkost fyrir stofnleið hjólreiða. Þar er rými og samhengi til að útfæra

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

stofnhjólastíg í samræmi við hönnunarviðmið, án þess að ganga á verndargildi viðkvæmra strand- og útivistarsvæða.

Áhrif framkvæmdar á aðliggjandi lóðir, öryggi og lýsingu
Undirrituð býr að Þinghólsbraut 63, þar sem lóð liggur beint að fyrirhuguðum stíg. Framkvæmdin hefur því bein og veruleg áhrif á öryggi, friðhelgi og lífsgæði fjölskyldu undirritaðrar. Vert er að taka fram að öll mannvirki Þinghólsbrautar 63 eru vel innan samþykktra lóðarmarka. Samkvæmt tillögum mun stofnhjólastígur liggja þétt upp að tröppum út af lóð, þannig að gengið er beint af lóð inn á stofnhjólastíg. Slíkt fyrirkomulag er hvorki eðlilegt né öruggt, sérstaklega í ljósi aukins hraða. Almennt er gert ráð fyrir afmarkandi svæðum milli lóða og samgönguæða, líkt og gangstéttum eða öryggissvæðum, sem hér vantar. Fjölskyldan nýtir stíginn, fjöruna og Sólbyrgið mikið til útivistar. Ungir fjölskyldumeðlimir hlaupa gjarnan beint út úr garði og niður að sjó. Óljóst er hvernig tryggja eigi áfram öruggt aðgengi frá lóðum að göngustíg og fjöru.
Auk þess vekur fyrirhuguð lýsing á stígnum sérstakar áhyggjur. Óljóst er hvernig lýsing verður útfærð, hvar ljósastaurar verða staðsettir og hvernig tryggt verður að ljós berist ekki inn á lóðir og inn í íbúðarhús. Í þeim þrengslum sem eru milli lóðarmarka og strandlengju er illa ljóst hvernig koma eigi fyrir lýsingu í samræmi við hönnunarleiðbeiningar, þar sem m.a. er kveðið á um lágmarksfjarlægð frá brún hjólastígs að ljósastaurum.
Í kynningargögnum er lofað nánu samráði við lóðarhafa. Undirrituð kallar eftir því að slíkt samráð verði raunverulegt, gagnsætt og hafi áhrif á endanlega útfærslu.

Að lokum
Undirrituð styður eflingu hjólasamgangna, en telur að fyrirhuguð lagning stofnhjólastígs við suðurströnd Kársness:

- rýri verndargildi og náttúruupplifun strandsvæðis,
- auki hraða, ljósmengun og hafi neikvæð áhrif á lífsgæði íbúa,
- dragi úr öryggi barna og viðkvæmra notendahópa,
- og byggi á ósamræmdum forsendum um halla, notkun og samanburð.

Því er farið fram á að tillagan verði felld niður eða endurskoðuð frá grunni, að fram fari fullnægjandi öryggis-, umhverfis- og valkostagreining og að stofnleið hjólreiða verði færð af strandlengjunni. Suðurströnd Kársness á áfram að vera friðsælt útivistar- og náttúrusvæði í þágu íbúa og samfélagsins alls.

Höfundur: Lilja Dögg Stefánsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Andmæli vegna vinnslutillögu um Kársnesstíg (mál nr. 1514/2025)
Ég sem íbúi á Kársnesi skora á Kópavogsbæ að falla frá núverandi tillögu um að tvöfalda Kársnesstíg og endurskoði þær í ljósi greinilegrar andstöðu fjölmargra íbúa og notenda svæðisins.
Strandlengjan við Kársnes er einstök náttúruperla, sem er vel nýtt af þeim sem sækja í þá friðsæld sem þar ríkir. **Breiður samgöngustofnstígur á ekki heima í þessu umhverfi.** Ég skora á Kópavogsbæ að eyðileggja ekki þetta einstaka svæði með því að breyta standlengjunni í malbiksbreiðu.

Einhliða og framkvæmdamiðaðar skýrslur
Þær skýrslur sem eru lagðar til stuðnings þessarar tillögu gefa takmarkaða og einhliða mynd af forsendum og áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Þær eru einsleitar og einblína nær eingöngu á umferðarþætti, með það augljósa markmið að réttlæta og velja breikkun og tvöföldun stígsins. Lítið sem ekkert er fjallað um áhrif þessara framkvæmda á ásýnd svæðisins, friðsæld og náttúruupplifun þeirra sem vilja njóta strandlengjunnar. Þessar skýrslur bera þess merki að hafa lítinn skilning á svæðinu, sálfélagslegu gildi þess og staðaranda sem ríkir. Hvergi er að finna mat á notkun svæðisins í dag og hvernig notagildið skerðist, né heldur mikilvægi þess að hafa aðgang að friðsælum grænum svæðum og náttúru í tengslum við lýðheilsu. Sem dæmi þá ályktar Umhverfismatsskýrsla Eflu að framkvæmdin hafi „óveruleg áhrif á landslag og ásýnd“, sem er algerlega rangt, og áhrif breikkunar stígsins eru metin „Jákvæð“ (með áberandi grænu plúsmerki) fyrir gróður og dýralíf. Hreint út sagt ótrúleg niðurstaða, sem gefur til kynna að markmið framlagðra gagna sé fyrst og fremst að styðja framkvæmdirnar. Eins og margir hafa bent á eru valkostagreiningar og samanburðartöflur í þessum skýrslum ekki metnar á jafnræðisgrundvelli, tillögur aðrar en tvöföldun Kársnesstígs eru illa útfærðar (t.d. hjólaleiðin um Kópavogsbraut) og ekki út frá bestu mögulegum kostum á hverjum stað.

Ég skora líka á Kópavogsbæ að taka til greina meðfylgjandi skýrslu Páls Líndals, umhverfissálfræðings, sem fjallar um framkvæmdirnar út frá sjónarmiði almennings sem vill hafa aðgang að friðsæld og náttúru. Þessi þáttur er veigamikill og endurspeglast mjög greinilega í þeim fjölmörgu athugasemdum sem gerðar eru við þessa tillögu.
Taka ætti til greina umsögn Náttúrufræðistofnunar sem segir „Opið svæði við friðlandið mun skerðast og ásýnd þess breytast, umferð hjóla og umferðarhraði mun líklega aukast sem getur haft áhrif á upplifun fólks af svæðinu. Einnig er mögulegt að aukinn hraði og meiri umferð, meiri þjónusta og meiri lýsing geti haft truflandi áhrif á fuglalíf svæðisins í það minnsta næst áætluðum stofnstígum. Náttúrufræðistofnun telur mikilvægt að taka tillit til þess við valkostagreiningu og frekari hönnun og framkvæmd.“

Falskt öryggi og umferðarþungi á útivistarsvæði
Megin markmið með tvöföldun stígsins er sagt aukið öryggi vegfarenda. Með því að tvöfalda stíginn en aðskilja hjólandi og gangandi umferð á löngum köflum einungis með málaðri línu skapast kringumstæður sem auka mögulega hættu á alvarlegum slysum. Aðskilinn hjólastígur leiðir til þess að umferð reiðhjóla (og vélhjóla) verður þyngri og hraðskreiðari en hún er nú. Það er ekki rétt að „aðskildir“ samliggjandi stígar veiti meira öryggi, þvert á móti munu aðstæðurnar bjóða upp mun hraðari umferð og þ.a.l. meiri og alvarlegri slysahættu á þröngum köflum þar sem stígar liggja samhliða. Með stofnstíg er líklegt að það fari líka að bera á umferð vélknúinna farartækja.

Frekar en að ætla að beina allri hjólaumferð eftir einni leið um strandlengjuna þá væri eðlilegast að Kópavogsbær kæmi með heildræna hjólreiðaáætlun með fjölbreyttum leiðum fyrir reiðhjól um Kársnesið. Þar á meðal að hafa áfram tiltölulega rólega hjólaumferð um Kársnesstíginn eins og er í dag, með umbótum á stígnum sem eru innan marka sem eru eðlileg fyrir nærumhverfið. Hægt er að breikka stíginn nægilega milli grjótgarða, sem gefur aukið svigrúm með svipaðri breidd og víðast er á fjölförnum stígum og í samræmi við viðmið bæjarins.
Einnig þarf að skoða betur möguleikann á hjólreiðastíg um Kópavogsbraut. Í athugasemdum íbúa sem þekkja svæðið sést að Kópavogsbraut er mun heppilegri stofnstígur heldur en kemur fram í valkostagreiningunum. Þá myndu þessar mismunandi leiðir líka henta þeim sem búa á Kársnesinu og vilja ferðast innan og utan þess. Núverandi framkvæmdaráætlun þjónar fyrst og fremst öðrum bæjarfélögum og nýtist þeim sem búa á Kársnesinu lítið sem ekkert. Tillagan rýrir og í raun eyðileggur þá friðsælu standlengju sem gerir Kársnesið einstakt á höfuðborgarsvæðinu.
Ef Kópavogsbær keyrir í gegn þessar áætlanir að breyta strandlengjunni í breiða, malbikaða stofnumferðaræð, án endurskoðunar og raunverulegrar greiningar, þrátt fyrir skýran vilja fjölmargra sem nota strandlengjuna um að viðhalda þeirri friðsæld sem ríkir þar, þá er það ljóst að svona skipulagskynning þar sem óskað er eftir athugasemdum er sýndarmennskan ein.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Höfundur: Kristján Orri Helgason

Sent inn þann: 23.01.2026

Viðhengi:

161.1.umsögn.karsnesstigur.pdf

161.2.Hjólastígur við Kópavog_umsögnPJL.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi, vinnslutillaga í kynningu

Mótmæli Kristjáns Orra Helgasonar og Ingibjargar Guðmundsdóttur íbúa við Sunnubraut 35 vegna máls nr. 2025/1514

Strandsvæði, friðland og útivist

Kópavogurinn er friðaður ásamt fjörum og grunnsævi. Svæðið í heild hefur alþjóðlegt verndargildi, en þar er að finna lífríkar þangfjörur, leirur og grunnsævi sem skapa undirstöðu fyrir afar fjölbreytt fuglalíf allan ársins hring. Tillagan eins og hún lítur út núna hefur í för með sér meiri umferð og ef til vill meiri hraða. Í skýrslu Resource International er bent á hugsanleg neikvæð áhrif framkvæmdarinnar á náttúruna við Kópavoginn. *Þegar útivistarsvæði verða aðgengilegri og fjölsóttari eykst umferð vegfarenda jafnt og þétt. Þetta getur dregið úr þeirri kyrrð og einangrun sem margir leita eftir í náttúrulegu umhverfi. Samhliða þessu eykst einnig hávaði og það getur haft áhrif á bæði upplifun fólks og hegðun dýra.* Það er gerð krafa um góða lýsingu á stofnstígum en hins vegar getur ljósmengun spillt bæði upplifun gesta sem sækjast eftir nálægð við ósnortna náttúru, og jafnframt haft áhrif á dýralíf. Betra væri ef lýsing væri með lágum ljósapollum fremur en götuljósastaurum. Það myndi falla betur að umhverfinu og vera hagstæðara fyrir viðkæm vistkerfi á þessu svæði. *Aukin umferð getur leitt til meira átroðnings og mengunar, þar sem úrgangur og slit á landi og gróðri eykst með notkun. Breikkun stígsins getur haft áhrif á ásýnd svæðisins og aukið manngert yfirbragð við strandlengjuna. Slíkar breytingar geta dregið úr upplifun af ósnortnu og náttúrulegu umhverfi.* Suðurströnd Kársness er eitt fárra svæða á höfuðborgarsvæðinu þar sem þétt byggð er í beinum tengslum við ósnortna eða lítt raskaða fjöru og strandsvæði en rannsóknir hafa sýnt að slíkt nærumhverfi tengist bættri andlegri og líkamlegri heilsu, sálfræðilegri endurheimt og aukinni almennri vellíðan. Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skrifað umsögn um tillöguna sem er í samræmi við áhyggjur íbúa en stofnunin telur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Náttúruverndarstofnun hefur bent á að *náttúruleg ásýnd landslagsins á höfuðborgarsvæðinu hefur breyst töluvert á undanförnum áratugum en fagurfræðilegt gildi náttúrulegs umhverfis er mikilvæg þáttur fyrir bæði fyrir lífríki, upplifun og lýðheilsu fólks. Stefna stjórnvalda varðandi landslag kemur fyrst og fremst fram í náttúruverndarlögum nr. 60/2013 og í Landslagsamningi Evrópu (ELC)127 sem Ísland fullgilti árið 2020.* Náttúruverndarstofnun bendir á *að í þessu ljósi í 3. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 segir að til að stuðla að vernd jarðfræðilegrar fjölbreytni landsins og fjölbreytni landslags skal stefnt að því að varðveita landslag sem er sérstætt eða fágætt eða sérlega verðmætt vegna fagurfræðilegs og/eða menningarlegs gildis*. Náttúruverndarstofnun telur að tillagan gæti haft neikvæð áhrif á náttúrulega ásýnd í kringum nágrenni stígsins. Mörg sveitarfélög hafa innleitt stefnu um að vernda strandsvæði og halda mannvirkjagerð á

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

strandsvæðum í lágmarki. Víða erlendis er markvisst unnið að því að aðskilja hraða umferð hjóla og annarra smáfarartækja frá göngu- og útivistarsvæðum. Í skýrslu Alta um grænar tengingar í Reykjavík er einmitt bent á ókosti þess að samgönguhjólaumferð og róleg útivist fari saman.

Þegar rammahluti aðalskipulags fyrir vestanvert Kársnes var auglýst til kynningar vorið 2024 þá skrifaði Náttúrufræðistofnun Íslands umsögn þar sem fram komu alvarlegar athugasemdir við hugmynd að legu stofnstígs fyrir hjólreiðar meðfram strandlengjunni. Í umsögninni kom meðal annars fram að það yrði mikið tjón að leggja stofnhjólastíg meðfram sjónum í gegnum kyrrlátt útivistarsvæði sem státar af náttúrufegurð og er auk þess friðlýst, og lagt til að stofnhjólastígur færi frekar um Kópavogsbraut og Kársnesbraut.

Kópavogsbær getur með markvissum hætti, skýrum merkingum og útsjónarsamri hönnun stýrt því hvaða leið vaxandi hjólaumferð um Fossvogsbrú verður beint í gegnum Kársnesið.

Við krefjumst þess að Kópavogsbær taki athugasemdir Náttúrufræðistofnunar og Náttúrverndarstofnunar alvarlega og verndi strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er stoltur aðili að.

Einhliða kynningargögn, misvísandi skilaboð og rangar forsendur

Eins og fram kemur í umsögn Páls Jakobs Líndal doktors í umhverfissálfræði sem var unnin fyrir Útivistarsamtök Kársness þá gefa framlögð kynningargögn einungis takmarkaða og einhliða mynd af forsendum og áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Verulega skortir á greiningu á núverandi notkun svæðisins, sálfélagslegu gildi þess, áhrifum á öryggi ólíkra notendahópa, sálfræðilegri endurheimt, félagslegri þátttöku, staðaranda og staðartengslum.

Varðandi hraðann á stígnum þá hafa skilaboðin frá Kópavogsbæ verið misvísandi. Það kom fram á kynningarfundinum 26. nóvember 2025 að stígurinn meðfram sjónum væri ekki hugsaður fyrir hraða hjólaumferð en að sama skapi er hann skilgreindur sem stofnstígur sem þarf að uppfylla ákveðin viðmið við hönnun sem miðast við 25-30 km/klst. Það er ekkert í valkostagreiningunni sem gefur til kynna að leiðin meðfram sjónum skuli eingöngu vera fyrir rólega hjólaumferð og að það skuli markvisst að halda hraða niðri á þessari leið með hraðatakmarkandi aðgerðum. Ef það stendur til að fara út í markvissar hraðatakmarkandi aðgerðir við hönnun stígsins þá er hægt að halda því fram að valkostagreining sé byggð á röngum forsendum. Það má spyrja sig hvaða tilgangi þjónar þessi mikla mannvirkjagerð ef hönnun skal miðast við að trufla flæði fyrir hjólreiðar, létt bifhjól og önnur smáfaratæki með hraðahindrunum. Hámarkshraði á hjólastígum hefur ekki verið skilgreindur í umferðarlögum og það getur reynst erfitt að koma í veg fyrir hraðakstur á

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

hjólastígum. Það getur verið snúið að hanna hraðahindranir sem virka án þess að hafa áhrif á öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda eða aðgengi fatlaðra. Það verður snúið að hanna stíg sem fylgir hönnunarleiðbeiningum fyrir stofnhjólastíg með hraðahindrunum sem eiga að koma í veg fyrir að ökutæki fara um stíginn komist hraðar en 15 km/klst sem væri æskilegur hámarkshraði á þessu svæði. Það er takmarkað svigrúm til að búa til hlykki sem hægja á umferð og óslétt yfirborð getur verið varasamt auk þess að valda aukinni hljóðmengun. Hjólastígur á Kópavogsbraut býður upp á meira flæði og beinni sjónlínur heldur en strandstígur með hraðahindrunum. Það er fyrirséð að stofnhjólastígur með hindrunum uppfyllir ekki þarfir neins en þá væri dýrmætri náttúru fórnað til einskis á óafturkræfan hátt auk eyðslu á almannafé.

Aðrir valkostir, heildarmynd

Skipulagssvæðið nær aðeins til um 1 km langrar leiðar. Það hefur ekki verið sýnt hvernig stofnhjólaleiðin mun fara í gegnum opið svæði við höfnina þar sem stendur til að hanna nýja yndishöfn. Það er ekki heppilegt að stofnhjólaleið þveri svæði þar má búast við mannmergð og ófyrirsjáanleika. Við skorum á Kópavogsbæ að vinna heildræna hjólreiðaætlun fyrir Kársness og skipuleggja hjólastíganet fyrir Kársnesið sem eina heild í stað þess að kynna litla búta í senn. Það væri vel við hæfi að vinna umferðaröryggismat fyrir Kársnes samhliða hjólreiðaáætlun. Það er mikilvægt að hjólastígakerfið þjóni Kársnesingum. Með fjölgun íbúða, vaxandi íbúafjölda og aukinni þjónustu er þörfin fyrir öruggt og samfellt hjólastígakerfi á Kársnesi brýnni en nokkru sinni fyrr. Hjólastígar umhverfis Kársnesið uppfylla ekki daglegar samgönguþarfir íbúa. Því er nauðsynlegt að byggja upp staðbundið hjólastígakerfi sem tengir saman heimili, skóla, þjónustu og almenningssamgöngur. Eins og fram kemur í hjólanetsgreiningu fyrir Kársnes sem unnin var af Thijs Kreukels samgöngusérfræðingi fyrir Útivistarsamtök Kársnes þá væru Kópavogsbraut og Kársnesbraut best til þess fallnar að koma fyrir hjólastígum sem myndu þjóna íbúm Kársnes í daglegu lífi. Hjólastígur um Borgarholtsbraut samhliða Borgarlínu myndi ekki þjóna íbúum á sama hátt og hjólastígar um Kópavogsbraut og Kársnesbraut en væri góð viðbót til að bæta hjólastígakerfi Kársnessins enn frekar. Það er hægt að gagnrýna að skýrslurnar sem voru unnar fyrir Kópavogsbæ tóku ekki tillit til veðurs og sjógangs eins og flestar hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólastíga gera ráð fyrir. Það er einnig hægt að gagnrýna að valkostagreining tók hjólastíginn um Kópavogsbraut upp brattan kafla á Urðarbraut í stað þess að fara út Kópavogsbraut til austurs að hringtorgi við Hafnarfjarðarveg og/eða meðfram Kópavogstúni. Stofnhjólastígur meðfram Kópavogsbraut myndi þjóna fjölbreyttari hópi fólks heldur en samgöngustígur meðfram ströndinni og myndi falla betur að Heimsmarkmiðunum og markmiði aðalskipulags Kópavogs fyrir Kársnes þar sem stefnt er að greiðum og öruggum, vistvænum samgönguleiðum milli heimila, skóla, verslana, leikskóla og almennings samgangna.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Öryggi

Það kemur fram í öryggismats skýrslunni frá vegagerðinni að það sé ókostur hve lítill aðskilnaður sé á milli gangandi og hjólandi en vandamálið með plássleysið á ekki eingöngu við fyrir neðan Sunnubraut, víða fyrir neðan lóðir á Þinghólsbraut er sömuleiðis mjög takmarkað pláss. Krafan frá íbúum er skýr varðandi að það þurfi að að tryggja það að stígurinn bjóði ekki upp á meiri hraða en 15km/klst og í nálægð við gangandi ættu farartæki að vera á gönguhraða til að tryggja öryggi og ánægju allra sem nýta svæðið til útivistar, einkum barnanna okkar og annarra viðkvæmra hópa. Aukin og hraðari hjólaumferð um stígakerfi sem liggur milli byggðar og fjöru og þétt upp að göngustíg getur dregið úr öryggisupplifun þeirra sem dvelja innan svæðisins. Það er hætt við að börn sæki síður inn á svæðið og foreldrar verði tregari til að leyfa þeim að dvelja og leika sér innan svæðisins, sem skerðir tækifæri til hreyfingar og útiveru. Eldra fólk og viðkvæmir hópar dragi sig frekar í hlé, upplifi þeir að stofnleið hjólreiða, með hraðri umferð, sé ríkjandi á kostnað rólegrar útivistar. Kópavogsbraut með hámarkshraða 30 km/klst er bein og breið gata sem væri hægt að endurhanna með aðskildum hjólastíg með það að markmiði að fegra götuna og bæta öryggi gangandi og hjólandi sem fara um Kópavogsbraut daglega t.d. til og frá skóla og vinnu. Reiðhjól, létt bifhjól og önnur smáfarartæki eru skilgreind sem ökutæki samkvæmt umferðarlögum. Samgönguhjólaumferð á meira sameininlegt með bílaumferð á 30 km/klst heldur enn rólegri útivist. Áskoranir varðandi þveranir og innkeyrslur á að vera hægt að leysa með vandaðri hönnun eins og dæmi eru um í helstu hjólaborgum heims.

Hverfisvernd svæðisins

Í byggðakönnun Kársness sem var gefin út árið 2023 var lagt til að húsaröðin við Sunnubraut 21-47 skyldi falla undir Hverfisvernd vegna byggingarlistarlegrar, menningarsögulegrar og umhverfislegrar sérstöðu. Hverfisverndin tekur mið af húsum og umhverfi þeirra. Þessum lóðum var flestum úthlutað í kringum 1963 sem sjávarlóðum og gert ráð fyrir bátaskýlum. Á þessum tíma náðu sumar lóðir og bátaskýli alveg að sjó þannig að auðvelt var að sjósetja báta. Í samtali við höfund byggðakönnunarinnar kom m.a. fram að þessi sjávarsaga og sjávartenging hafi mikla sérstöðu og hafi vegið þungt við mat um Hverfisvernd. Markmið Hverfisverndar er að yfirbragði og einkennum byggðarinnar og stöðum sem hafa sérstöðu sökum náttúru, sögu eða umhverfis verði ekki raskað í samræmi við heimsmarkmið 11.4 um verndun náttúru og menningararfleifðar. Það er mat okkar framkvæmdin myndi raska yfirbragði og einkennum byggðarinnar og hafa neikvæð áhrif á sjávartengingu. Þannig myndi framkvæmdin raska þeim þáttum sem verið er að vernda.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Lóðarmörk

Eins og töluvert hefur verið fjallað um á samfélagsmiðlum þá er ósamræmi á milli lóðateikninga og afmörkunar lóða við Sunnubraut 21-47. Þessum lóðum var flestum úthlutað kringum 1963 sem sjávarlóðum. Á þessum tíma gekk sjór langt upp á lóðir með tilheyrandi hættu og tjóni. Á árunum 1967 til 1969 var byggður grjótvarnargarður á milli lóðar og sjávar þeirra lóða sem náður niður að sjó í þeim tilgangi að verjast ágangi sjávar. Kópavogsbær útvegaði grjót til hleðslunnar. Litið var svo á þetta væri merking lóðar eins og gert var ráð fyrir í upphaflegum lóðarleigusamningi en þá áskildi Kópavogsvær sér rétt til breytinga á lóðarmörkum við endanlega skipulagningu. Seinna var gerð landfylling sunnan við varnargarðinn og göngustígur gerður á henni auk frekari grjótvarna móts við sjó til að verja stíginn. Allt frá þessum tíma hefur Kópavogsbær fest í sessi lóðarmörk með þeim hætti að hluti lóðanna að Sunnubraut liggja að grjótvarnargarði. Má þar vísa til þeirra framkvæmda sem fólust í fyrrgreindri landfyllingu þannig að lóðirnar héldu sér. Samkomulag var gert á milli Kópavogsbæjar og lóðarhafa á svæðinu um að áframhaldandi aðgengi að sjó yrði tryggt fyrir lóðirnar, s.s. í tengslum við bátaskýli. Auk þess hafi Kópavogsbær sinnt lagfæringum á lóðarmörkum og grjóthleðslum eftir þörfum í tengslum við ofangreindar framkvæmdir. Aldrei á meira en hálfri öld hafa komið fram kröfur frá Kópavogsbæ um eignaréttarlegt tilkall til lóðanna. Afnot af þeim hluta lóða sem nær út fyrir gamlar óuppfærðar lóðarteikningar er og hefur ávallt verið í fullu samráði við Kópavogsbæ og er sá partur lóðarinnar undir sömu ákvæðum og um lóðarleigusamninginn almennt. Skráð lóðarstærð þessara lóða er með því minnsta sem fordæmi eru um á Kársnesi. Sem dæmi þá er skráð lóðarstærð Sunnubrautar 39-41-43 um 500 m2 en raunstærð um 600 m2. Nýtingarhlutfall er langt yfir viðmiði fyrir einbýlishúsalóðir skv. aðalskipulagi Kópavogs og mun hærra en á flestum einbýlishúsalóðum á Kársnesi. Það eru mörg fordæmi þess að lóðir hafi verið stækkaðar eftir endanlega skipulagningu en það hefur verið breytilegt með hvaða hætti, hvort og hvenær lóðarleigusamingar hafi verið uppfærðir til samræmis. Það eru ákvæði í flestum lóðarleigusamningum þess efnis að sveitarfélagið geti tekið til sín lóð að hluta til eða öllu leyti, t.d. undir veitu- stíga- eða gatnagerð ef nauðsyn krefur en þurfi þá að greiða upp eignir sem eru á lóðinni. Í þessu samhengi þarf að sýna fram á nauðsyn framkvæmdarinnar og að það séu engir aðrir valkostir í boði. Ómálefnaleg umræða sem hefur átt sér stað á samfélagsmiðlum varðandi sjávarlóðir við Sunnubraut er byggð á rangfærslum og er til þess gerð að sverta lóðarhafa og beina athyglinni frá því sem deiliskipulags tillagan snýst raunverulega um.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Lokaorð

Við teljum óásættanlegt að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins. Kópavogsbær hefur ákveðnar skyldur til þess að varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Það myndi falla betur að Heimsmarkmiðunum að finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Við leggjum til að strandstígurinn verði áfram útvistarkostur fyrir gangandi og rólega hjólara og að leið um Kópavogsbraut fyrir hraðari hjólreiðar og stofnstíg verði skoðuð betur.

Við teljum að breytinginar á strandstíg þurfi ekki að vera eins umfangsmiklar og tillaga 2 gerir ráð fyrir og hægt er að ná 5 metra heildarbreidd þar sem aðstæður eru þröngar, í samræmi við lágmarksviðmið um göngu- og hjólastíga.

Við krefjumst virks samráðs um hönnun og framkvæmdir sem kunna að hafa áhrif á fasteign okkar og áskiljum okkur allan rétt til frekari athugasemda.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Útivistarsamtök Kársness

26. nóvember 2025

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Efni: Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi – deiliskipulag – sálfélagsleg greining – umsögn

Í tölvupósti 10. nóvember 2025 óskuðu Útivistarsamtök Kársness eftir umsögn undirritaðs um gögn deiliskipulags Kársnesstígs á sunnanverðu Kársnesi í Kópavogi sem lögð voru fram til kynningar þann 13. nóvember 2025.

1. Inngangur

Kópavogsbær undirbýr nú endurbætur á Kárnesstíg á sunnanverðu Kársnesi með áherslu á bætt aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Í skipulagsdrögum VSÓ Ráðgjafar dags. 31. október 2025 sem lögð hafa verið fram til forkynningar, er gerð tillaga að aðgreindum hjólastíg samsíða Kársnesstíg á um 1 km löngum kafla frá norðvesturmörkum Þingholtsbrautar 71 að syðsta hluta Urðarbrautar. Á svæðinu eru nú útivistarstígur, græn svæði og áningarstaðir tengdir stígnum.

Með hjólastígnum er stuðlað að skýrari aðgreiningu milli gangandi og hjólandi umferðar og auknu öryggi allra vegfarenda.

Með skipulagsdrögunum eru eftirtalin gögn lögð fram til kynningar: Umhverfismatsskýrsla,[1] valkostagreining,[2] rýni á valkostum[3] og minnisblað sem fjallar um áhrif breikkunar útivistarstígsins á nærliggjandi umhverfi.[4]

[1] Efla (2025, 29. október). Umhverfismatsskýrsla. Suðurströnd Kársness, deiliskipulag.
[2] Umhverfissvið Kópavogsbæjar (2022, 5. desember). Valkostagreining fyrir göngu- og hjólastíg um sunnanvert Kársnes. Greinargerð fyrir umferðaröryggismat
[3] Úrbana + Pláss (2025, apríl). Útivistarstígur á Kársnesi – Rýni á valkostum.
[4] ReSource International (2025, 30. apríl). Áhrif breikkunar útivistarstígs meðfram friðlýstri strandlengju við Kársnes á nærliggjandi umhverfi.

2. Tillaga að tvöföldun Kársnesstígs á landi alla leið

Í valkostagreiningu umhverfissviðs Kópavogsbæjar voru lagðir fram 5 valkostir að stíg um sunnanvert Kársnes sem tengir saman stofnstíg við botn Kópavogs og stofnstíg yfir Fossvogsbrú (sjá nánar valkostagreiningu). Í rýni Úrbana og Pláss á framlögðum valkostum var niðurstaðan sú að valkostur 2, þ.e. tvöföldun Kársnesstígs á landi alla leið, væri heppilegastur þar sem hann væri langlíklegastur til að ná markmiði um „*aðgreinda strauma gangandi og hjólandi og báðir hópar noti þann stíg sem þeim er ætlaður*“ (bls. 6). Sú leið sé „*með rökrétt flæði og myndi líklega vera sú leið sem fæstar hindranir myndi mæta hjólandi og gangandi*“ (bls. 10). Eindregið er mælt með vali á valkosti 2 sem framtíðarlausn fyrir útivistarstíginn á sunnanverðu Kársnesi.

Kárnesstígur hefur verið skilgreindur sem hluti af stofnleið hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu en slíkar leiðir tengja saman sveitarfélög, innviði þeirra og atvinnusvæði. Lögð er áhersla á að stofnstígakerfi sé aðlaðandi, auðratað, auðskilið, greiðfært og öruggt. Með tilkomu Fossvogsbrúar og uppbyggingu íbúða á vestanverðu Kársnesi eykst vægi núverandi göngustígs hvað varðar samgöngur og útivist og gera má ráð fyrir að umferð um stíginn muni aukast töluvert. Af þessum sökum er lögð til tvöföldun Kársnesstígs.

3. Skortur á fullnægjandi forsendum

Framlögð kynningargögn leggja ríka áherslu á mikilvægi innviða fyrir virka ferðamáta og samgöngutengingar á höfuðborgarsvæðinu og í gögnunum er ítarlega fjallað um fyrirhugaða innviði innan skipulagssvæðisins, tæknilegar forsendur þeirra og markmið varðandi aðgreinda ferðamáta, aðgengi og öryggi.

Hins vegar er augljóst að heildarforsendur fyrirhugaðrar uppbyggingar á suðurströnd Kársness eru ófullnægjandi, þar sem nær alfarið er litið framhjá mikilvægum sálfélagslegum þáttum sem og þáttum er snúa að notkun svæðisins.

a. Engar upplýsingar um núverandi notkun svæðisins

Engin framlögð gögn innihalda upplýsingar um:

- Núverandi notendahópa innan svæðisins.
- Hvert sé umfang núverandi umferðar og ferðamáta innan svæðis. Í valkostagreiningu eru einungis gefnar upplýsingar um meðaltalsumferð gangandi og hjólandi um Kópavogsháls.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

- Þá fjölbreyttu hópa sem dvelja á svæðinu til útivistar, leikja, athafna eða náttúruskoðunar.

Upplýsingar sem þessar ættu að vera grunnforsenda skipulagsákvarðana, enda verður ekki metið hvaða áhrif framkvæmd hefur á samfélag og velferð fólks nema grunnástand þessara þátta sé þekkt.

b. Takmarkaðar umferðarspár

Í valkostagreiningu segir: „*Gera má ráð fyrir að umferð um göngu- og hjólastíg um sunnanvert Kársnes verði síst minni [en umferð um Kópavogsháls] þegar tekið er tillit til að leiðin á milli miðbæjar og háskólasvæða verður mun greiðfærari þegar Fossvogsbrú verður komin í notkun og með aukinni áherslu almennings á vistvænar samgöngur og heilsusamlegt líferni*“ (bls. 1). Hins vegar er í framlögðum gögnum ekki að finna:

- Spár um mögulega aukningu umferðar á svæðinu nái tillaga fram að ganga.
- Mat á aukningu í ferðahraða hjólandi vegfarenda og hvers konar farartækja sé helst að vænta.
- Mat á áætluðum meðalhraða og hámarkshraða hjólandi vegfarenda og mat á áhættu vegna aukins ferðahraða.

Í framlögðum gögnum er mikil áhersla lögð á aðgreiningu ferðamáta, en engar tölulegar forsendur eru settar fram svo að hægt sé að meta raunveruleg áhrif þeirrar umferðar sem fara mun um fyrirhugaða samgönguinnviði.

c. Takmörkuð umfjöllun um áhrif á ró og friðsæld

Þó að í framlögðum gögnum sé minnst á að fyrirhuguð uppbygging geti haft neikvæð áhrif á ró og friðsæld svæðisins, er lítið um það fjallað og engar upplýsingar eru lagðar fram um hvaða matskvarðar voru notaðir. Má þar til dæmis nefna að:

- Engar upplýsingar eru um grunnástand hvað varðar ró og friðsæld eru lagðar fram eða um líkleg áhrif aukinnar og hraðari umferðar á upplifun þeirra sem sækja svæðið í þeim tilgangi.
- Engar upplýsingar eru lagðar fram varðandi hljóðvist innan svæðis né mat á áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda í þeim efnum.
- Ekkert mat er lagt fram á áhrifum þess að stofnleið hjólreiða færist nær lóðamörkum.

Af þessum sökum eru áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á ró, friðsæld og upplifun fólks ekki nægjanlega skýrð.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

d. Engin umfjöllun um sálræna og félagslega þætti

Í framlögðum gögnum er ekki fjallað um:

- Staðaranda (*e. genius loci*) svæðisins.
- Staðartengsl (*e. place attachment*) ólíkra notendahópa.
- Félagslega þátttöku (*e. social participation*) og notkun svæðisins sem samverurýmis.
- Sálfræðilega endurheimt (*e. psychological restoration*) og heilsufarslegt gildi svæðisins.
- Mikilvægi þess að varðveita svæðið sem liggur þétt upp að lítt röskuðu/ósnortnu bláu náttúruverndarsvæði innan þéttbýlis og veitir einstakt tækifæri til tengsla við fjöru og standsvæði.

Öll ofangreind atriði eru lykilþættir í nútíma skipulagsgerð og í samræmi við markmið um sjálfbæra þróun, lýðheilsu og manneskjumiðað skipulag.

e. Einhliða mat á áhrifum framkvæmdarinnar

Í framlögðum gögnum er mikil áhersla lögð á mat frá sjónarhóli vegfarenda sem nýta fyrirhugaða samgönguinnviði á svæðinu. Á hinn bóginn er nær ekkert fjallað um aðra notendahópa sem nýta svæðið s.s.:

- Þá sem sækja inn á svæðið í leit að rólegu og friðsælu umhverfi og návist við náttúru.
- Fjölskyldur og börn sem nýta svæðið til dvalar og leikja.
- Eldri borgara sem nýta svæðið til gönguferða og endurnæringar.
- Viðkvæma hópa sem reiða sig á ró, öryggi og nánd við náttúru.

Í forsendum skipulagsins er því litið framhjá stórum og fjölbreyttum hópi notenda.

Í ljósi þess hversu takmarkaðar forsendur liggja fyrir um núverandi ástand, notkun svæðisins og sálfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar, er eðlileg og sjálfsögð krafa að forsendur skipulagsvinnunnar verði endurskoðaðar í heild sinni.

Við endurskoðun forsendna er nauðsynlegt að:

- Birtar verði upplýsingar um núverandi notkun svæðisins. Metnar verði breytingar og áhætta með hliðsjón af aukinni og hraðari umferð.
- Birtar verði spár um væntanlegar breytingar innan svæðis í kjölfar framkvæmda, s.s. hvað varðar ásýnd, hljóðvist, upplifun og athafnir.
- Metin verði sálfélagsleg áhrif á fjölbreytta notendahópa með viðurkenndum aðferðum.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Án fyrrgreindra gagna er ekki unnt að meta með heildstæðum og faglegum hætti áhrif fyrirhugaðrar uppbyggingar á valkosti um suðurströnd Kársness.

4. Sálfélagslegar forsendur

Í þessari umsögn eru dregnar fram mikilvægar sálfélagslegar forsendur, sem litið hefur verið framhjá að miklu eða öllu leyti, en líkt og fyrr segir er í framlögðum gögnum fyrst og fremst lögð áhersla á tæknileg atriði framkvæmdarinnar og almenn markmið um vistvænar og öruggar samgöngur.

Nauðsynlegt er að þeir sálfélagslegu þættir sem hér eru reifaðir verði metnir með ígrundaðri hætti en gert er í framlögðum gögnum, svo skýrari mynd fáist af áhrifum ólíkra valkosta á líðan, upplifun og heilsu annarra notendahópa en þeirra sem einungis nýta innviði svæðis til ferðalaga. Með því fæst styrkari grunnur fyrir upplýsta ákvarðanatöku um staðsetningu stígs um sunnanvert Kársnes sem tengir saman stofnstíg við botn Kópavogs og stofnstíg yfir Fossvogsbrú.

4.1 Aðgengi

Suðurströnd Kársness er eitt fárra svæða á höfuðborgarsvæðinu þar sem þétt byggð er í beinum tengslum við ósnortna eða lítt raskaða fjöru og strandsvæði. Rannsóknir á sviði umhverfissálfræði og lýðheilsuvísinda hafa sýnt að slíkt nærumhverfi tengist bættri andlegri og líkamlegri heilsu, sálfræðilegri endurheimt og aukinni almennri vellíðan.[5] [6] [7] Hafa niðurstöður einkum lagt áherslu á tvennt:

- Gæði náttúrunnar. Til dæmis lítt röskuð fjara sem býður upp á sterka náttúruupplifun og fjölbreytt lífríki.[8]

[5] Garrett, J. K., Clitherow, T. J., White, M. P., Wheeler, B. W., og Fleming, L. E. (2019). Coastal proximity and mental health among urban adults in England: The moderating effect of household income. *Health & Place*, *59*, 102200.
[6] Wang, X., Feng, B., og Wang, J. (2025). Green spaces, blue spaces and human health: An updated umbrella review of epidemiological meta-analyses. *Frontiers in Public Health*, *13*, 1505292.
[7] Smith, N., Georgiou, M., King, A. C., Tieges, Z., Webb, S., og Chastin, S. (2021). Urban blue spaces and human health: A systematic review and meta-analysis of quantitative studies. *Cities*, *119*, 103413.
[8] White, M., Smith, A., Humphryes, K., Pahl, S., Snelling, D., og Depledge, M. (2010). Blue space: The importance of water for preference, affect, and restorativeness ratings of natural and built scenes. *Journal of Environmental Psychology*, *30*(4), 482-493.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

- Greitt og óhindrað aðgengi að náttúru. Fjarlægð frá heimili, auðveld leið að vatni eða sjó, og möguleikinn á dvöl innan svæðis eru lykilforsendur þegar kemur að jákvæðum áhrifum blárra svæða á heilsu.[9] [10]

Framlögð umhverfismatsskýrsla vísar réttilega til gildandi skipulagslaga um að í þéttbýli skuli almenningur hafa greiðan aðgang að „*vötnum, ám og sjó eftir því sem hægt er á viðkomandi svæði*“ (bls 6). Á skipulagsuppdrætti er aðgengi að fjöru sýnt á þremur stöðum og í umhverfisskýrslu segir að fyrirhuguð uppbygging tryggi „*aðgengi almennings að þeim gæðum sem strandlengjan býður uppá*“ (bls. 6). Þá segir í samantekt umhverfisskýrslu að fyrirhuguð uppbygging muni hafa jákvæð áhrif á „*aðgengi að gæðum strandarinnar fyrir almenning*“ (bls. 8).

Hins vegar eru í framlögðum gögnum engar upplýsingar um hvaða notendahópar leggja leið sína í fjöruna, hversu margir þeir eru og í hvaða tilgangi eða hvort núverandi aðstæður séu taldar fullnægjandi. Þá er hvergi minnst á hvort stofnleið hjólreiða, sem mun liggja á milli byggðar og fjöru, geti skapað nýja hindrun í aðgengi ákveðinna hópa þar sem þeir þurfa að þvera hana til að komast að fjöru.

Því vekur athygli að rökstuðningur um aukið aðgengi að fjörunni sé lagður til grundvallar lagningu stofnleiðar hjólreiða, enda eru þetta aðskildar framkvæmdir sem byggja á ólíkum forsendum. Í framlögðum gögnum er ekki að finna neina röklega tengingu milli lagningar stofnleiðar hjólreiða og aukins aðgengis að fjöru. Af þeim sökum verður ekki séð að niðurstaða umhverfismats um jákvæð áhrif á aðgengi að strandsvæðum tengist lagningu umræddrar stofnleiðar með trúverðugum hætti.

[9] Garrett, J. K., Clitherow, T. J., White, M. P., Wheeler, B. W., og Fleming, L. E. (2019). Coastal proximity and mental health among urban adults in England: The moderating effect of household income. *Health & Place*, *59*, 102200.
[10] Brown, S. (2020). The social benefits of blue space: A systematic review. *Commissioned by the Environment Agency. Bristol*.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

4.2 Dvínandi öryggistilfinning og breytt notkunarmynstur

Í framlögðum gögnum er lögð áhersla á styrkingu innviða fyrir virka ferðamáta og að tryggja öryggi fyrir alla notendahópa, m.a. með aðskilnaði gangandi og hjólandi vegfarenda. Í valkostagreiningu segir að með „*tilkomu hraðskreiðra keppnishjóla, notkunar aftanívagna, rafmagnshlaupahjóla, rafhjóla og annarra fjölbreyttra samgöngutækja [sé] fleirum fært að hjóla*“ (bls. 1). Þá segir ennfremur í valkostagreiningunni: „*Hraðinn er orðinn meiri með tilkomu rafknúinna farartækja og því er enn brýnna að aðskilja umferð gangandi og hjólandi til að tryggja öryggi og ánægju allra vegfarenda*“ (bls. 1). Í umhverfismatsskýrslu segir að aðskilnaður gangandi og hjólandi auki öryggi beggja vegfarendahópa og í samantekt hennar eru áhrif framkvæmdarinnar á öryggi metin jákvæð.

Í framlögðum gögnum er hins vegar ekkert minnst á öryggi þeirra sem nota svæðið með öðrum hætti, s.s. til dvalar, samveru, leikja, náttúruupplifunar og náttúruskoðunar. Þar sem engar upplýsingar liggja fyrir um núverandi notendahópa og nýtingu svæðisins, er erfitt að meta raunveruleg áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á öryggi þessara hópa. Rannsóknir á útivistarsvæðum benda þó til að upplifuð hætta, hraðari umferð og ófyrirsjáanlegt samspil ferðamáta dragi úr notkun svæðanna, einkum meðal barna, eldra fólks og viðkvæmra hópa.[11] [12]

Með hliðsjón af fyrirhuguðum framkvæmdum má því telja líklegt að:

- Aukin og hraðari hjólaumferð um stígakerfi sem liggur milli byggðar og fjöru og þétt upp að göngustíg dragi úr öryggisupplifun þeirra sem dvelja innan svæðisins.
- Börn sæki síður inn á svæðið og foreldrar verði tregari til að leyfa þeim að dvelja og leika sér innan svæðisins, sem skerðir tækifæri til hreyfingar og útiveru.
- Eldra fólk og viðkvæmir hópar dragi sig frekar í hlé, upplifi þeir að stofnleið hjólreiða, með hraðri umferð, sé ríkjandi á kostnað rólegrar útivistar.

Enginn þessara þátta er tekinn til sértækrar skoðunar í umhverfismatinu.

4.3 Friðsæld og endurheimtandi áhrif

Í framlögðum gögnum er tekið fram að fyrirhuguð framkvæmd og sú aukna umferð sem henni fylgir geti dregið úr þeirri „*kyrrð og einangrun*“ sem margir sækja í þegar dvalið er í

[11] Svenskt Friluftsliv (2023). Benefits of Outdoor Recreation and Access to Nature – a review of current evidence of added value.
[12] Rosenberg, P., Kano, M., Ludford, I., Prasad, A., og Thomson, H. (2016). *Global report on urban health: equitable, healthier cities for sustainable development*. World Health Organization.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

náttúrulegu umhverfi. Þrátt fyrir ótvírætt mikilvægi þessara eiginleika í sálfélagslegu samhengi eru þessir þættir taldir fremur léttvægir í umhverfisskýrslu og eru ekki nefndir í samantekt hennar.

Sálfræðileg endurheimt (*e. psychological restoration*) er skilgreind sem endurnýjun andlegrar, líkamlegrar og félagslegrar getu eða hæfni sem hefur minnkað við að mæta kröfum hversdagsins.[13] Áratuga rannsóknir hafa sýnt að dvöl í náttúrunni, sem og innan grænna og blárra svæða í þéttbýli, styður við ferli endurheimtar með mjög virkum hætti, þó að því gefnu að fyrir hendi séu aðstæður sem gera ferlið mögulegt.[14] Í því sambandi skiptir höfuðmáli að streituvaldar og ágeng áreiti, sem valda óöryggi eða truflunum séu ekki fyrir hendi, enda krefst ferlið þess að einstaklingur geti slakað á og leyft huganum að reika með fyrirhafnarlausum hætti. Hafa rannsóknir sýnt að ferlið leikur mikilvægt hlutverk í heilsueflingu og velferð fólks[15] og er lykilþáttur í samfélagslegri sjálfbærni, sem er ein grunnstoða sjálfbærrar þróunar.

Í ljósi þessa eru græn og blá svæði innan þéttbýlis, sem bjóða upp rólegt og afslappandi umhverfi og eru laus við ágenga streituvalda og truflanir, talin vera ein allra mikilvægustu svæðin þegar kemur að heilsueflingu og velferð þéttbýlisíbúa. Jafnframt dregur aðgengi að slíkum svæðum úr heilsufarslegum ójöfnuði milli þjóðfélagshópa, sem fer vaxandi hérlendis.[16] [17]

Núverandi aðstæður innan skipulagssvæðis uppfylla mörg af þeim skilyrðum sem talið er að styðji við ferli sálfræðilegrar endurheimtar. Röskun á ró og friðsæld innan svæðisins er því viðfangsefni sem krefst meiri athygli en raun ber vitni í framlögðum gögnum, þar sem fyrirhugaðar framkvæmdir munu:

- Stuðla að aukinni og hraðari umferð sem getur dregið úr endurheimtandi eiginleikum svæðisins, t.d. vegna aukinna sjón- og hljóðrænna áreita og aukins ófyrirsjáanleika.

[13] Kaplan, R., og Kaplan, S. (1989). *The experience of nature: A psychological perspective*. Cambridge University Press.
[14] Hartig, T. (2004). Restorative environments. Í C.D. Spielberger (ritstj.), *Encyclopedia of Applied Psychology*, (bindi 3, bls. 273-279). Elsevier.
[15] Ibid.
[16] Sigríður Haraldsd. Elínardóttir, Hildur Björk Sigbjörnsdóttir og Jón Óskar Guðlaugsson (2021). *Ójöfnuður í heilsu á Íslandi. Ástæður og árangursríkar aðgerðir til úrbóta. Greining á gögnum rannsóknarinnar. Heilsa og líðan Íslendinga.* Embætti landlæknis.
[17] Rosenberg, P., Kano, M., Ludford, I., Prasad, A., og Thomson, H. (2016). *Global report on urban health: equitable, healthier cities for sustainable development*. World Health Organization.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

- Breyta ásýnd svæðisins, þar sem „harðir“ innviðir koma í stað „mjúkra“ náttúrulegra þátta, sem dregur úr tilfinningu fólks um að vera „í náttúrunni“ og hefur áhrif á ferli sálfræðilegrar endurheimtar.
- Draga úr nýtingu svæðisins til sálfræðilegrar endurheimtar, þar sem fólk sem sækir í rólegt og afslappandi umhverfi - þar sem hægt er að njóta hvíldar, líta inn á við og láta hugann reika - hættir að sækja svæðið heim eða styttir dvöl sína.

Af þessu leiðir, að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á sálfræðilega endurheimt eru bæði vanmetin og ekki nægjanlega rannsökuð í framlögðum gögnum, þrátt fyrir sterkar vísindalegar vísbendingar um mikilvægi þessa þáttar fyrir líðan og heilsu íbúa.

4.4 Félagsleg þátttaka

Í framlögðum gögnum kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir muni styrkja félagslega þátttöku, m.a. vegna aukins aðgengis og öryggis.

Félagsleg þátttaka (*e. social participation*) skýrir þátttöku einstaklinga í félagslegri hringiðu samfélagsins, hvort sem um er að ræða formlega eða óformlega þátttöku, og að hvaða marki þeir upplifa sig sem hluta af félagslegu neti og samskiptum.[18] Hugtakið nær m.a. yfir:

- Virka þátttöku í daglegum samskiptum, t.d. það að hitta nágranna og spjalla við fólk á förnum vegi.
- Upplifun af tengslum og tilfinningu um að tilheyra samfélagi.
- Þátttöku í sameiginlegum rýmum, s.s. nýtingu gönguleiða og útivistarsvæða til dvalar, leikja og athafna.[19]

Þótt fyrirhugaðar framkvæmdir geti aukið félagslega þátttöku meðal þeirra sem nýta stígakerfið til daglegra ferðalaga, þá er jafnframt hætta á að þær dragi úr þátttöku annarra hópa. Verði sú upplifun ríkjandi að svæðið sé fyrst og fremst ætlað hraðri hjólaumferð, dregur það úr líkum þess að fólk staldri við, spjalli og dvelji innan svæðis. Fyrir þá sem t.d. sækja svæðið í leit að rólegu, friðsælu og náttúrulegu umhverfi eða til samveru með börnum, getur aukinn hraði og aukið áreiti dregið úr notkun með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á félagslega þátttöku.

[18] Levasseur, M., Richard, L., Gauvin, L., og Raymond, É. (2010). Inventory and analysis of definitions of social participation found in the aging literature: Proposed taxonomy of social activities. *Social Science & Medicine*, *71*(12), 2141-2149.
[19] Brown, S. (2020). The social benefits of blue space: A systematic review. *Commissioned by the Environment Agency. Bristol*.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Það er því mikil einföldun á flóknu samspili fólks og umhverfis að líta svo á að áhrif framkvæmdarinnar á félagslega þátttöku séu heilt yfir jákvæð, líkt og framlögð gögn gera. Réttara væri að segja að áhrifin séu líklega jákvæð fyrir suma en neikvæð fyrir aðra.

4.5 Breyttur staðarandi og minnkandi staðartengsl

Staðaranda (*e. genius loci*) er lýst sem samspili byggðar, landslags, mannlífs og sögu sem mótar upplifun fólks af tilteknum stað, sem og táknræn og tilfinningaleg tengsl við hann.[20] Rannsóknir í umhverfissálfræði sýna að slík tengsl, sem kölluð eru staðartengsl (e. *place attachment*), styðja við sjálfsmynd einstaklinga, styrkja rótgróin félagsleg tengsl þeirra og efla vilja til að leggja sitt af mörkum til verndunar og mótunar þess staðar sem þeir tengjast.[21]

Þrátt fyrir ótvírætt vægi þessara þátta í sálfélagslegu samhengi er hvorki fjallað um staðaranda né staðartengsl í framlögðum gögnum. Ekkert mat er lagt á það hvernig fyrirhuguð framkvæmd, aukin umferð og ferðahraði sem og breytt ásýnd svæðisins komi til með að hafa áhrif á upplifun þeirra sem hafa notað svæðið um langt skeið, bundist því sterkum tilfinningaböndum og tengt það við daglegt líf, útivist, fjölskyldulíf og náttúruupplifun.

Erfitt er að leggja mat á breytingar á landslagi og ásýnd út frá framlögðum gögnum. Þar er lítið gert úr áhrifum framkvæmdarinnar á landslag og ásýnd, jafnvel þótt hún muni auka „*manngert yfirbragð*“ á um 1 km kafla þar sem landrými er víða takmarkað og farið sé að hluta til yfir gróin svæði. Í samantekt umhverfisskýrslu eru áhrif framkvæmdarinnar á landslag og ásýnd sögð óveruleg, einkum á þeirri forsendu að ekki sé hróflað við mörkum lands og strandar og að nýr stígur verði lagður við hlið þess sem fyrir er.

Rétt er þó að benda á í þessu samhengi að rannsóknir sýna að skyndilegar og umfangsmiklar breytingar á ásýnd og eðli umhverfis geta rofið samfellu,[22] breytt staðaranda og leitt til tilfinningar um missi, reiði og dvínandi staðartengsl.[23] Slíkt getur haft neikvæð áhrif á samfélagslegan stöðugleika, tengsl notenda við umhverfið og vilja fólks til að styðja

[20] Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius loci: Towards a phenomenology of architecture*. Rizzoli.
[21] Lewicka, M. (2011). Place attachment: How far have we come in the last 40 years? *Journal of Environmental Psychology*, *31*(3), 207–230.
[22] Hidalgo, M. C., og Hernandez, B. (2001). Place attachment: Conceptual and empirical questions. *Journal of Environmental Psychology*, *21*(3), 273-281.
[23] Laine, M., Leino, H., og Santaoja, M. (2022). Building citizens' trust in urban infill: A dynamic approach. *Journal of Planning Education and Research*, *42*(3), 294-304.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

við áframhaldandi þróun, þar sem allt þetta gengur þvert á markmið um sjálfbæra og manneskjumiðaða uppbyggingu.[24]

4.6 Andstaða felur í sér kröfu um samfellu í þróun svæðis

Andstaða við lagningu stofnleiðar fyrir hjólreiðar um suðurströnd Kársness, eins og hún birtist í framlögðum skipulagsgögnum, felur í sér sjónarmið um að vernda eftirsóknarvert umhverfi, það samfélag sem þrífst á svæðinu, sem og rótgróin táknræn og tilfinningaleg tengsl fólks við staðinn. Sú staðreynd að þeir aðilar, sem nýta svæðið í núverandi mynd og hafa bundist því sterkum böndum, vilji sjá samfellu í þróun þess til framtíðar, er skýr birtingarmynd ábyrgðar fólks gagnvart því umhverfi sem skiptir það máli.

Í þeim skilningi felur andstaðan í sér kröfu um að sálfélagsleg gæði svæðisins, s.s. friðsæld, nánd við lítt raskaða eða ósnortna náttúru, aðgengi að fjöru, staðarandi, tilfinningaleg og táknræn tengsl, tækifæri til sálfræðilegrar endurheimtar og félagslegra samskipta, sem og möguleiki til fjölbreyttra formlegra og óformlegra athafna - verði tekin jafn alvarlega og tæknilegar forsendur við mat á valkostum.

4.7 Framsetning gagna

Afar áberandi er í framsetningu framlagðra kynningargagna hversu einhliða þau eru, þar sem nær einungis er horft á viðfangsefnið frá sjónarhóli þeirra sem ferðast um svæðið. Samtímis er litið framhjá mikilvægum sálfélagslegum þáttum og einföld mynd dregin upp af flóknu samspili fólks og umhverfis.

Framsetning sem þessi er ekki til þess fallin að efla traust hagsmunaaðila á skipulagsferlinu. Þvert á móti benda niðurstöður rannsókna til þess, að þegar sjónarmið og þarfir tiltekinna hópa eru sniðgengnar og rökstuðningur virðist einhliða og ófullnægjandi, aukist líkur á tortryggni, varnarviðbrögðum og neikvæðri afstöðu gagnvart fyrirhuguðum framkvæmdum.[25] [26]

Athygli vekur einnig, að myndefni í framlögðum gögnum er í einhverjum tilfellum ófullnægjandi, og jafnvel villandi. Má í því sambandi nefna, að í valkostagreiningu eru birtar

[24] Tait, M. (2011). Trust and the public interest in the micropolitics of planning practice. *Journal of Planning Education and Research, 31*(2), 157–71.
[25] Laine, M., Leino, H., og Santaoja, M. (2022). Building citizens' trust in urban infill: A dynamic approach. *Journal of Planning Education and Research*, *42*(3), 294-304.
[26] Tait, M. (2011). Trust and the public interest in the micropolitics of planning practice. *Journal of Planning Education and Research, 31*(2), 157–71.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

tölvugerðar myndir (t.d. myndir 11 og 12) sem sýna eiga stemningu á fyrirhuguðum hjóla- og göngustíg. Þar er dregin upp mjög afslöppuð sumarstemning, þar sem fá hjól fara hægt yfir og gangandi vegfarendur njóta návistar við náttúru. Á myndunum er hvorki tekið mið af þeim hraða, umfangi né fjölbreytileika hjólaumferðar sem eðlilegt er að gera ráð fyrir á stofnleið hjólreiða. Þá eru veðurskilyrði sýnd svo helst minnir á bestu sumardaga hérlendis, fremur en „*dæmigert*“ íslenskt veður sem mun mæta vegfarendum stærstan hluta ársins.

Þótt aðstæður líkt og þær sem sýndar eru á myndunum geti vissulega komið upp, eru þær langt frá því að draga upp líklega og trúverðuga mynd af aðstæðum innan svæðisins, verði framkvæmdin að veruleika. Slík myndræn framsetning er því allt eins líkleg til skapa tortryggni í garð yfirvalda, veikja samráð og auka mótstöðu hagsmunaaðila.

5. Lokaorð

Heilt yfir bendir þessi sálfélagslega greining til þess að framlögð kynningargögn gefi einungis takmarkaða og einhliða mynd af forsendum og áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Þó að markmið um bætta innviði fyrir virka ferðamáta séu skiljanleg og mikilvægt framlag til vistvænna samgangna og aukinnar sjálfbærni, er ljóst að verulega skortir á greiningu á núverandi notkun svæðisins, sálfélagslegu gildi þess, áhrifum á öryggi ólíkra notendahópa, sálfræðilegri endurheimt, félagslegri þátttöku, staðaranda og staðartengslum. Nauðsynlegt er að þessi þættir og mögulega fleiri verði teknir til gaumgæfilegrar skoðunar og vigtaðir inn til jafns við tæknilegar forsendur, og að ólíkir valkostir verði bornir saman út frá heildstæðu mati á sálfélagslegum þáttum og heilsu ólíkra notendahópa. Fyrr en það hefur verið gert liggur ekki fyrir fullnægjandi grundvöllur fyrir ákvörðun um að festa stofnleið hjólreiða um suðurströnd Kársness í sessi.

Páll Jakob Líndal

dr. í umhverfissálfræði

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á bæjarstjórn Kópavogsbæjar um að falla frá áformum um að byggja Stofnhjólabraut við Kársnesstíg.

Eins og fram hefur komið í kynningu Kópavogsbæjar á fyrirhugaðri framkvæmd um Stofnhjólabraut og í ljósi þess að Fossvogsbrú verður tekin í gagnið á næstu árum mun umferð gangandi og hjólandi vegfaranda í gegnum Kópavog aukast margfalt á við það sem er í dag.
Hvað þýðir Stofnhjólabraut?
Hvað þýðir Hraðhjólabraut?
Fólk sem notar reiðhjól og lítil rafknúin ökutæki sem samgöngufarartæki og vill komast hratt á milli A og B.
Hvernig getur það farið saman við útivistarsvæði, þar sem fólk er að leik með börnum, á gangi með hunda, hlaupandi sér til hollustu og hjólandi rólega til að njóta útsýnis og útivistar.
Hótanir reiðhjólafólks um að það muni áfram fara Kársnesstíg hvort sem hann verði lagaður eða ekki, eru ekki boðlegar og mega ekki stjórna ákvarðanatöku um svæðið til frambúðar.

Þarna eiga Kópavogsbúar, Kársnesingar og allt Höfuðborgarsvæðið útivistarperlu með óspillta fjöru, fuglalíf og útsýni.

Það er von mín að Kópavogsbær taki ákvörðun um væntanlega Stofnhjólabraut með framtíðina að leiðarljósi.

Höfundur: Helgi Björnsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég er íbúi á Kársnesinu sem nýti Kársnesstíginn mikið, bæði gangandi og hjólandi, ein og með barnabarni. Ég fagna því að verið sé að bæta aðstæður og öryggi bæði gangandi og hjólandi um stíginn. Hann er í dag ekki boðlegur fyrir blandaða umferð gangandi og hjólandi.
Gögnin sem lögð eru fram eru vönduð og skýr. Ég tek undir það mat ráðgjafa að valkostur 2, tvöfaldur stígur á landi meðfram strandlínunni, sé besti kosturinn. Hann mun gagnast okkur íbúum vel, einnig þeim sem munu nýta stíginn í tengslum við nýju Fossvogsbrúna.
Mikilvægt er að stígurinn sé vel þjónustaður á veturna til að bæði gangandi og hjólandi geti notað hann og að öryggi beggja hópa sé tryggt.
Þjónusta/atvinnulíf á Kársnesinu mun einnig njóta góðs af því að fólk sæki í náttúru svæðisins, hjólandi og gangandi.

Höfundur: Jóna Guðný Káradóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Höfundur: Höskuldur Borgþórsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Andmæli vegna vinnslutillögu um Kársnesstíg (mál nr. 1514/2025). Vísa til umsagnar í viðhengi.

Undirrituð fagnar nýjum verklagsreglum Kópavogsbæjar um íbúasamráð í skipulagsmálum þar sem er lögð sérstök áhersla á að sjónarmið íbúa séu virt og metin.

Höfundur: Berglind Aðalsteinsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Viðhengi:

165.1.umsögn.karsnesstigur.ba.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi, vinnslutillöga í kynningu

Umsögn vegna máls nr. 2025/1514

Strandsvæði, friðland og útivist

Kópavogurinn er friðaður ásamt fjörum og grunnsævi. Svæðið í heild hefur alþjóðlegt verndargildi, en þar er að finna lífríkar þangfjörur, leirur og grunnsævi sem skapa undirstöðu fyrir afar fjölbreytt fuglalíf allan ársins hring. Tillagan eins og hún lítur út núna hefur í för með sér meiri umferð og ef til vill meiri hraða. Í skýrslu Resource International er bent á hugsanleg neikvæð áhrif framkvæmdarinnar á náttúruna við Kópavoginn. *Þegar útivistarsvæði verða aðgengilegri og fjölsóttari eykst umferð vegfarenda jafnt og þétt. Þetta getur dregið úr þeirri kyrrð og einangrun sem margir leita eftir í náttúrulegu umhverfi. Samhliða þessu eykst einnig hávaði og það getur haft áhrif á bæði upplifun fólks og hegðun dýra.* Það er gerð krafa um góða lýsingu á stofnstígum en hins vegar getur ljósmengun spillt bæði upplifun gesta sem sækjast eftir nálægð við ósnortna náttúru, og jafnframt haft áhrif á dýralíf. Betra væri ef lýsing væri með lágum ljósapollum fremur en götuljósastaurum. Það myndi falla betur að umhverfinu og vera hagstæðara fyrir viðkæm vistkerfi á þessu svæði. *Aukin umferð getur leitt til meiri átroðnings og mengunar, þar sem úrgangur og slit á landi og gróðri eykst með notkun. Breikkun stígsins getur haft áhrif á ásýnd svæðisins og aukið manngert yfirbragð við strandlengjuna. Slíkar breytingar geta dregið úr upplifun af ósnortnu og náttúrulegu umhverfi.* Suðurströnd Kársness er eitt fárra svæða á höfuðborgarsvæðinu þar sem þétt byggð er í beinum tengslum við ósnortna eða lítt raskaða fjöru og strandsvæði en rannsóknir hafa sýnt að slíkt nærumhverfi tengist bættri andlegri og líkamlegri heilsu, sálfræðilegri endurheimt og aukinni almennri vellíðan. Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skrifað umsögn um tillöguna sem er í samræmi við áhyggjur íbúa en stofnunin telur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Náttúruverndarstofnun hefur bent á að *náttúruleg ásýnd landslagsins á höfuðborgarsvæðinu hefur breyst töluvert á undanförnum áratugum en fagurfræðilegt gildi náttúrulegs umhverfis er mikilvæg þáttur fyrir bæði fyrir lífríki, upplifun og lýðheilsu fólks. Stefna stjórnvalda varðandi landslag kemur fyrst og fremst fram í náttúruverndarlögum nr. 60/2013 og í Landslagsamningi Evrópu (ELC)127 sem Ísland fullgilti árið 2020.* Náttúruverndarstofnun bendir á *að í þessu ljósi í 3. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 segir að til að stuðla að vernd jarðfræðilegrar fjölbreytni landsins og fjölbreytni landslags skal stefnt að því að varðveita landslag sem er sérstætt eða fágætt eða sérlega verðmætt vegna fagurfræðilegs og/eða menningarlegs gildis*. Náttúruverndarstofnun telur að tillagan gæti haft neikvæð áhrif á náttúrulega ásýnd í kringum nágrenni stígsins. Mörg sveitarfélög hafa innleitt stefnu um að vernda strandsvæði og halda mannvirkjagerð á

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

strandsvæðum í lágmarki. Víða erlendis er markvisst unnið að því að aðskilja hraða umferð hjóla og annarra smáfarartækja frá göngu- og útivistarsvæðum. Í skýrslu Alta um grænar tengingar í Reykjavík er einmitt bent á ókosti þess að samgönguhjólaumferð og róleg útivist fari saman.

Kópavogsbær getur með markvissum hætti, skýrum merkingum og útsjónarsamri hönnun stýrt því hvaða leið vaxandi hjólaumferð um Fossvogsbrú verður beint í gegnum Kársnesið.

Við krefjumst þess að Kópavogsbær taki athugasemdir Náttúrverndarstofnunar alvarlega og verndi strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er stoltur aðili að.

Einhliða kynningargögn, misvísandi skilaboð og rangar forsendur

Eins og fram kemur í umsögn Páls Jakobs Líndal doktors í umhverfissálfræði sem var unnin fyrir Útivistarsamtök Kársness þá gefa framlögð kynningargögn einungis takmarkaða og einhliða mynd af forsendum og áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Verulega skortir á greiningu á núverandi notkun svæðisins, sálfélagslegu gildi þess, áhrifum á öryggi ólíkra notendahópa, sálfræðilegri endurheimt, félagslegri þátttöku, staðaranda og staðartengslum.

Varðandi hraðann á stígnum þá hafa skilaboðin frá Kópavogsbæ verið misvísandi. Það kom fram á kynningarfundinum 26. Nóvember 2025 að stígurinn meðfram sjónum væri ekki hugsaður fyrir hraða hjólaumferð en að sama skapi er hann skilgreindur sem stofnstígur sem þarf að uppfylla ákveðin viðmið við hönnun sem miðast við 25-30 km/klst. Það er ekkert í valkostagreiningunni sem gefur til kynna að leiðin meðfram sjónum skuli eingöngu vera fyrir rólega hjólaumferð og að það skuli markvisst að halda hraða niðri á þessari leið með hraðatakmarkandi aðgerðum. Ef það stendur til að fara út í markvissar hraðatakmarkandi aðgerðir við hönnun stígsins þá er hægt að halda því fram að valkostagreining sé byggð á röngum forsendum. Það má spyrja sig hvaða tilgangi þjónar þessi mikla mannvirkjagerð ef hönnun skal miðast við að trufla flæði fyrir hjólreiðar, létt bifhjól og önnur smáfaratæki með hraðahindrunum. Hámarkshraði á hjólastígum hefur ekki verið skilgreindur í umferðarlögum og það getur reynst erfitt að koma í veg fyrir hraðakstur á hjólastígum. Það getur verið snúið að hanna hraðahindranir sem virka án þess að hafa áhrif á öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda eða aðgengi fatlaðra. Það verður snúið að hanna stíg sem fylgir hönnunarleiðbeiningum fyrir stofnhjólastíg með hraðahindrunum sem eiga að koma í veg fyrir að ökutæki fara um stíginn komist hraðar en 15 km/klst sem væri æskilegur hámarkshraði á þessu svæði. Það er takmarkað svigrúm til að búa til hlykki sem hægja á umferð og óslétt yfirborð getur verið varasamt auk þess að valda aukinni hljóðmengun. Hjólastígur á Kópavogsbraut býður upp á meira flæði og beinni sjónlínur

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

heldur en strandstígur með hraðahindrunum. Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar ráðleggja sérstaklega góða lýsingu þar sem draga þarf úr hraða en aukin ljósmengun myndi hafa neikvæð áhrif á svæðið m.t.t. vistkerfis og náttúrupplifunar. Það er fyrirséð að stofnhjólastígur með hindrunum uppfyllir ekki þarfir neins en þá væri dýrmætri náttúru fórnað til einskis á óafturkræfan hátt auk eyðslu á almannafé.

Aðrir valkostir, heildarmynd

Skipulagssvæðið nær aðeins til um 1 km langrar leiðar. Það hefur ekki verið sýnt hvernig stofnhjólaleiðin mun fara í gegnum opið svæði við höfnina þar sem stendur til að hanna nýja yndishöfn. Það er ekki heppilegt að stofnhjólaleið þveri svæði þar má búast við mannmergð og ófyrirsjáanleika. Við skorum á Kópavogsbæ að vinna heildræna hjólreiðaætlun fyrir Kársness og skipuleggja hjólastíganet fyrir Kársnesið sem eina heild í stað þess að kynna litla búta í senn. Það væri vel við hæfi að vinna umferðaröryggismat fyrir Kársnes samhliða hjólreiðaáætlun. Það er mikilvægt að hjólastígakerfið þjóni Kársnesingum. Með fjölgun íbúða, vaxandi íbúafjölda og aukinni þjónustu er þörfin fyrir öruggt og samfellt hjólastígakerfi á Kársnesi brýnni en nokkru sinni fyrr. Hjólastígar umhverfis Kársnesið uppfylla ekki daglegar samgönguþarfir íbúa. Því er nauðsynlegt að byggja upp staðbundið hjólastígakerfi sem tengir saman heimili, skóla, þjónustu og almenningssamgöngur. Eins og fram kemur í hjólanetsgreiningu fyrir Kársnes sem unnin var af Thijs Kreukels samgöngusérfræðingi fyrir Útivistarsamtök Kársnes þá væru Kópavogsbraut og Kársnesbraut best til þess fallnar að koma fyrir hjólastígum sem myndu þjóna íbúm Kársnes í daglegu lífi. Hjólastígur um Borgarholtsbraut samhliða Borgarlínu myndi ekki þjóna íbúum á sama hátt og hjólastígar um Kópavogsbraut og Kársnesbraut en væri góð viðbót til að bæta hjólastígakerfi Kársnessins enn frekar. Það er hægt að gagnrýna að skýrslurnar sem voru unnar fyrir Kópavogsbæ tóku ekki tillit til veðurs og sjógangs eins og flestar hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólastíga gera ráð fyrir. Það er einnig hægt að gagnrýna að valkostagreining tók hjólastíginn um Kópavogsbraut upp brattan kafla á Urðarbraut í stað þess að fara út Kópavogsbraut til austurs að hringtorgi við Hafnarfjarðarveg og/eða meðfram Kópavogstúni. Stofnhjólastígur meðfram Kópavogsbraut myndi þjóna fjölbreyttari hópi fólks heldur en samgöngustígur meðfram ströndinni og myndi falla betur að Heimsmarkmiðunum og markmiði aðalskipulags Kópavogs fyrir Kársnes þar sem stefnt er að greiðum og öruggum, vistvænum samgönguleiðum milli heimila, skóla, verslana, leikskóla og almennings samgangna.

Öryggi

Það kemur fram í öryggismats skýrslunni frá vegagerðinni að það sé ókostur hve lítill aðskilnaður sé á milli gangandi og hjólandi en vandamálið með plássleysið á ekki eingöngu við fyrir neðan Sunnubraut, víða fyrir neðan lóðir á Þinghólsbraut er sömuleiðis mjög

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

takmarkað pláss. Krafan frá íbúum er skýr varðandi að það þurfi að að tryggja það að stígurinn bjóði ekki upp á meiri hraða en 15km/klst og í nálægð við gangandi ættu farartæki að vera á gönguhraða til að tryggja öryggi og ánægju allra sem nýta svæðið til útivistar, einkum barnanna okkar og annarra viðkvæmra hópa. Aukin og hraðari hjólaumferð um stígakerfi sem liggur milli byggðar og fjöru og þétt upp að göngustíg getur dregið úr öryggisupplifun þeirra sem dvelja innan svæðisins. Það er hætt við að börn sæki síður inn á svæðið og foreldrar verði tregari til að leyfa þeim að dvelja og leika sér innan svæðisins, sem skerðir tækifæri til hreyfingar og útiveru. Eldra fólk og viðkvæmir hópar dragi sig frekar í hlé, upplifi þeir að stofnleið hjólreiða, með hraðri umferð, sé ríkjandi á kostnað rólegrar útivistar. Kópavogsbraut með hámarkshraða 30 km/klst er bein og breið gata sem væri hægt að endurhanna með aðskildum hjólastíg með það að markmiði að fegra götuna og bæta öryggi gangandi og hjólandi sem fara um Kópavogsbraut daglega t.d. til og frá skóla og vinnu. Reiðhjól, létt bifhjól og önnur smáfarartæki eru skilgreind sem ökutæki samkvæmt umferðarlögum. Samgönguhjólaumferð á meira sameininlegt með bílaumferð á 30 km/klst heldur enn rólegri útivist. Áskoranir varðandi þveranir og innkeyrslur á að vera hægt að leysa með vandaðri hönnun eins og dæmi eru um í helstu hjólaborgum heims.

Hverfisvernd svæðisins

Í byggðakönnun Kársness sem var gefin út árið 2023 var lagt til að húsaröðin við Sunnubraut 21-47 skyldi falla undir Hverfisvernd vegna byggingarlistarlegrar, menningarsögulegrar og umhverfislegrar sérstöðu. Hverfisverndin tekur mið af húsum og umhverfi þeirra. Þessum lóðum var flestum úthlutað í kringum 1963 sem sjávarlóðum og gert ráð fyrir bátaskýlum. Á þessum tíma náðu sumar lóðir og bátaskýli alveg að sjó þannig að auðvelt var að sjósetja báta. Fyrirliggjandi vinnslutillaga kemur í veg fyrir að undirrituð geti nýtt bátaskýlið í húsi sínu á þann hátt sem gert var ráð fyrir þegar Kópavogsbær samþykkti teikningar að húsinu árið 1963. Í samtali við höfund byggðakönnunarinnar kom m.a. fram að þessi sjávarsaga og sjávartenging hafi mikla sérstöðu og hafi vegið þungt við mat um Hverfisvernd. Markmið Hverfisverndar er að yfirbragði og einkennum byggðarinnar og stöðum sem hafa sérstöðu sökum náttúru, sögu eða umhverfis verði ekki raskað í samræmi við heimsmarkmið 11.4 um verndun náttúru og menningararfleifðar. Það er mat okkar framkvæmdin myndi raska yfirbragði og einkennum byggðarinnar og hafa neikvæð áhrif á sjávartengingu. Þannig myndi framkvæmdin raska þeim þáttum sem verið er að vernda.

Lóðarmörk

Eins og töluvert hefur verið fjallað um á samfélagsmiðlum þá er ósamræmi á milli lóðateikninga og afmörkunar lóða við Sunnubraut 21-47. Þessum lóðum var flestum úthlutað kringum 1963 sem sjávarlóðum. Á þessum tíma gekk sjór langt upp á lóðir með

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

tilheyrandi hættu og tjóni. Á árunum 1967 til 1969 var byggður grjótvarnargarður á milli lóðar og sjávar þeirra lóða sem náðu niður að sjó í þeim tilgangi að verjast ágangi sjávar. Kópavogsbær útvegaði grjót til hleðslunnar. Litið var svo á þetta væri merking lóðar eins og gert var ráð fyrir í upphaflegum lóðarleigusamningi en þá áskildi Kópavogsvær sér rétt til breytinga á lóðarmörkum við endanlega skipulagningu. Seinna var gerð landfylling sunnan við varnargarðinn og göngustígur gerður á henni auk frekari grjótvarna móts við sjó til að verja stíginn. Allt frá þessum tíma hefur Kópavogsbær fest í sessi lóðarmörk með þeim hætti að hluti lóðanna að Sunnubraut liggja að grjótvarnargarði. Má þar vísa til þeirra framkvæmda sem fólust í fyrrgreindri landfyllingu þannig að lóðirnar héldu sér. Samkomulag var gert á milli Kópavogsbæjar og lóðarhafa á svæðinu um að áframhaldandi aðgengi að sjó yrði tryggt fyrir lóðirnar, s.s. í tengslum við bátaskýli. Auk þess hafi Kópavogsbær sinnt lagfæringum á lóðarmörkum og grjóthleðslum eftir þörfum í tengslum við ofangreindar framkvæmdir. Aldrei á meira en hálfri öld hafa komið fram kröfur frá Kópavogsbæ um eignaréttarlegt tilkall til lóðanna. Afnot af þeim hluta lóða sem nær út fyrir gamlar óuppfærðar lóðarteikningar er og hefur ávallt verið í fullu samráði við Kópavogsbæ og er sá partur lóðarinnar undir sömu ákvæðum og um lóðarleigusamninginn almennt. Skráð lóðarstærð þessara lóða er með því minnsta sem fordæmi eru um á Kársnesi. Sem dæmi þá er skráð lóðarstærð Sunnubrautar 39-41-43 um 500 m2 en raunstærð um 600 m2. Nýtingarhlutfall er langt yfir viðmiði fyrir einbýlishúsalóðir skv. aðalskipulagi Kópavogs og mun hærra en á flestum einbýlishúsalóðum á Kársnesi. Það eru mörg fordæmi þess að lóðir hafi verið stækkaðar eftir endanlega skipulagningu en það hefur verið breytilegt með hvaða hætti, hvort og hvenær lóðarleigusamingar hafi verið uppfærðir til samræmis. Það eru ákvæði í flestum lóðarleigusamningum þess efnis að sveitarfélagið geti tekið til sín lóð að hluta til eða öllu leyti, t.d. undir veitu- stíga- eða gatnagerð ef nauðsyn krefur en þurfi þá að greiða upp eignir sem eru á lóðinni. Í þessu samhengi þarf að sýna fram á nauðsyn framkvæmdarinnar og að það séu engir aðrir valkostir í boði. Ómálefnaleg umræða sem hefur átt sér stað á samfélagsmiðlum varðandi sjávarlóðir við Sunnubraut er byggð á rangfærslum og er til þess gerð að sverta lóðarhafa og beina athyglinni frá því sem deiliskipulags tillagan snýst raunverulega um.

Lokaorð

Ég tel óásættanlegt að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins. Kópavogsbær hefur ákveðnar skyldur til þess að varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Það myndi falla betur að Heimsmarkmiðunum að finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Virðingarfyllst,

Berglind Aðalsteinsdóttir

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Andmæli vegna fyrirhugaðra framkvæmda vegna hjólastígs á Kársnesi
Ég undirrituð, Mireya Samper, þinglýstur eigandi Bakkabraut 7d, geri hér með formleg og afdráttarlaus andmæli við fyrirhugaðan Kársnesstíg, eins og tillagan liggur fyrir í Skipulagsgátt. Auk þess geri ég eftirfarandi athugasemdir við umræddar framkvæmdir Kópavogs¬bæjar.
Tillagan gerir ráð fyrir stofnstíg sem hluta af meginhjólaleið milli Kópavogs og Reykjavíkur í tengslum við Fossvogsbrú (Öldu). Þrátt fyrir þetta liggja engin haldbær spálíkön, sviðsmyndagreiningar né tölfræðileg umferðargögn fyrir um þá verulegu aukningu hjólreiðaumferðar sem framkvæmdin mun óhjákvæmilega valda. Slíkur gagnaskortur er alvarlegur annmarki og gerir upplýsta ákvörðunartöku ómögulega.
Reynsla af núverandi stígum sýnir að hraðatakmarkanir eru hvorki virtar né fylgt eftir með eftirliti. Fullyrðingar um 25 km/klst. hámarkshraða eru því ótrúverðugar, þrátt fyrir loforð og áform um hindranir. Með tillögunni er gert ráð fyrir hraðri og mikilli hjólreiðaumferð í nánasta nágrenni íbúðarhúsa, gönguleiða og útivistar. Gangandi vegfarendur, þar á meðal börn og aldraðir, verða settir í beina árekstrarhættu án þess að raunhæfar lausnir til að tryggja öryggi þeirra liggi fyrir. Þá eru ótalin áhrifin sem slíkur umferðarþungi hjólreiðamanna og hraði mun hafa á friðsælt fuglalífið í fjörunni.
Ekki verður séð að nægilegt vegstæði sé til staðar neðan garða við Þinghólsbraut og Sunnubraut til að koma fyrir tvöföldum stíg án þess að raska friðaðri fjöru og grænum svæðum (sbr. orðalag fyrrnefnds samningsins „(...) mun fjörunni á þessu svæði haldið ósnortinni um ókomna tíð“) . Tillagan felur auk þess í sér varanlega skerðingu á náttúru- og útivistarsvæðisins. Umhverfismat og valkostagreining eru ófullnægjandi og sýna ekki fram á að valinn kostur sé sá skynsamlegasti eða sá sem veldur minnstri röskun.
Að mínu mati er tillagan byggð á ófullnægjandi forsendum, vanmetur öryggisáhættu og felur í sér óásættanlegt umhverfisrask. Ég krefst þess að hún verði felld niður eða tekin til heildstæðrar endurskoðunar þar til fullnægjandi gögn og faglegt mat liggja fyrir. Þá óska ég eftir að Útivistarsamtök Kársness verði höfð með í ráðum.
Ég áskil mér allan rétt til frekari athugasemda og úrræða.

Virðingarfyllst,
Mireya Samper
Bakkabraut 7d

Höfundur: Mireya Samper

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Mótmæli gegn fyrirhuguðum áætlunum um stofnhjólastíg.

Ég er íbúi Kársness, þriggja barna móðir og nýti svæðið mikið ásamt fjölskyldunni. **Með umræddum áætlunum er verið að fórna dýrmætasta svæði alls hverfisins til hagsbóta fyrir afmarkaðan hóp** (líklega mikið til úr öðrum hverfum) eins og málið blasir við**.** Strandlegjan er það sem gerir Kársnesið einstakt og eflaust forsendan fyrir því að margir kjósa að búa þar. Ljóst er að hagsmunir íbúa til að halda svæðinu í núverandi eða sem minnst breyttri mynd eru gríðarlega miklir.

Vandamálið er að **umrætt svæði er einfaldlega ekki nógu stórt til að rýma nýjan akreinaskiptan hjólastíg** – það blasir við og er staðreynd ekki skoðun – plássið er ekki til staðar. Til að koma stígnum fyrir þarf að ganga freklega á náttúruna og raska rónni sem þarna ríkir – fórna þeim verðmætum sem svæðið felur í sér. Það er ekki pláss til að tryggja nægjanlega aðgreiningu frá umræddum hjólastíg og göngustíg svæðisins, til dæmis með gróðri eða öðru eins og æskilegt væri og **myndu því þessir tveir stígar liggja hættulega nálægt hver öðrum** á köflum. Hver er afleiðingin? Hún er sú að það verður einfaldlega ekki unnt að tryggja nægt öryggi á svæðinu – börn að leik gleyma sér og munu ráfa á rangan stíg – stofnhjólastíg þar sem gera má ráð fyrir talsverðum umferðarþunga sem og hraða. **Raunar liggja engin haldbær gögn fyrir um hversu mikilli umferð gera megi ráð fyrir, það er eitt af því sem gera þarf alvarlega athugasemd við.**

Þá ber að nefna að **umræddur stígur er ekki í neinum tengslum við grunnskóla hverfisins, leikskóla eða aðra grunnþjónustu** og mun því ekki nýtast sem samgöngubót fyrir t.d. börnin í hverfinu en alþekkt er hve erfitt hjólaaðgengi er fyrir börnin á Kársnesi. Það myndi nýtast íbúum mun betur að hanna öruggan stíg sem liggur upp í gegnum hverfið og auðveldar aðgengi t.d. að skólum. Fyrir hverja nýtist umræddur stígur þá? Fyrir hjólreiðafólk, líklega mikið til úr öðrum hverfum sem munu nýta sér svæðið til að hjóla "cardio"hring á góðum hraða án þess að skilja nokkuð eftir fyrir íbúa hverfisins annað en röskun á friði og náttúru. Það er einfaldlega óásættanlegt.

Fórnarkostnaðurinn er alltof mikill, framkvæmdina þarf að endurhugsa og vinna út frá hagsmunum stærri hóps og íbúum hverfisins fyrst og fremst. Strandlegjan felur í sér ómæld verðmæti og þau ber að vernda. **Framkvæmd sem þessi verður ekki tekin til baka**, svæðið verður ekki endurheimt í núverandi mynd ef þessi leið verður farin, **fórnin verður varanleg og óafturkræf.**

Höfundur: Sif Steingrímsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég undirritaður, Arnar Þór Emilsson geri alvarlegar athugasemdir við tillöguna. Ég mótmæli því harðlega að göngustígnum á sunnanverðu Kársnesinu verði breytt í samgöngustíg fyrir reiðhjól, létt bifhjól og önnur farartæki. Sjá meðfylgjandi umsögn í viðhengi.

Höfundur: Arnar Þór Emilsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Viðhengi:

169.1.umsögn.karsnesstigur.ae.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi, vinnslutillöga í kynningu

Umsögn vegna máls nr. 2025/1514

Strandsvæði, friðland og útivist

Kópavogurinn er friðaður ásamt fjörum og grunnsævi. Svæðið í heild hefur alþjóðlegt verndargildi, en þar er að finna lífríkar þangfjörur, leirur og grunnsævi sem skapa undirstöðu fyrir afar fjölbreytt fuglalíf allan ársins hring. Tillagan eins og hún lítur út núna hefur í för með sér meiri umferð og ef til vill meiri hraða. Í skýrslu Resource International er bent á hugsanleg neikvæð áhrif framkvæmdarinnar á náttúruna við Kópavoginn. *Þegar útivistarsvæði verða aðgengilegri og fjölsóttari eykst umferð vegfarenda jafnt og þétt. Þetta getur dregið úr þeirri kyrrð og einangrun sem margir leita eftir í náttúrulegu umhverfi. Samhliða þessu eykst einnig hávaði og það getur haft áhrif á bæði upplifun fólks og hegðun dýra.* Það er gerð krafa um góða lýsingu á stofnstígum en hins vegar getur ljósmengun spillt bæði upplifun gesta sem sækjast eftir nálægð við ósnortna náttúru, og jafnframt haft áhrif á dýralíf. Betra væri ef lýsing væri með lágum ljósapollum fremur en götuljósastaurum. Það myndi falla betur að umhverfinu og vera hagstæðara fyrir viðkæm vistkerfi á þessu svæði. *Aukin umferð getur leitt til meiri átroðnings og mengunar, þar sem úrgangur og slit á landi og gróðri eykst með notkun. Breikkun stígsins getur haft áhrif á ásýnd svæðisins og aukið manngert yfirbragð við strandlengjuna. Slíkar breytingar geta dregið úr upplifun af ósnortnu og náttúrulegu umhverfi.* Suðurströnd Kársness er eitt fárra svæða á höfuðborgarsvæðinu þar sem þétt byggð er í beinum tengslum við ósnortna eða lítt raskaða fjöru og strandsvæði en rannsóknir hafa sýnt að slíkt nærumhverfi tengist bættri andlegri og líkamlegri heilsu, sálfræðilegri endurheimt og aukinni almennri vellíðan. Náttúruverndarstofnun hefur nú þegar skrifað umsögn um tillöguna sem er í samræmi við áhyggjur íbúa en stofnunin telur að framkvæmdin gæti rýrt verndargildi friðlandsins og rýrt tækifæri fólks til þess að nýta friðlandið til útivistar og fræðslu. Náttúruverndarstofnun hefur bent á að *náttúruleg ásýnd landslagsins á höfuðborgarsvæðinu hefur breyst töluvert á undanförnum áratugum en fagurfræðilegt gildi náttúrulegs umhverfis er mikilvæg þáttur fyrir bæði fyrir lífríki, upplifun og lýðheilsu fólks. Stefna stjórnvalda varðandi landslag kemur fyrst og fremst fram í náttúruverndarlögum nr. 60/2013 og í Landslagsamningi Evrópu (ELC)127 sem Ísland fullgilti árið 2020.* Náttúruverndarstofnun bendir á *að í þessu ljósi í 3. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 segir að til að stuðla að vernd jarðfræðilegrar fjölbreytni landsins og fjölbreytni landslags skal stefnt að því að varðveita landslag sem er sérstætt eða fágætt eða sérlega verðmætt vegna fagurfræðilegs og/eða menningarlegs gildis*. Náttúruverndarstofnun telur að tillagan gæti haft neikvæð áhrif á náttúrulega ásýnd í kringum nágrenni stígsins. Mörg sveitarfélög hafa innleitt stefnu um að vernda strandsvæði og halda mannvirkjagerð á

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

strandsvæðum í lágmarki. Víða erlendis er markvisst unnið að því að aðskilja hraða umferð hjóla og annarra smáfarartækja frá göngu- og útivistarsvæðum. Í skýrslu Alta um grænar tengingar í Reykjavík er einmitt bent á ókosti þess að samgönguhjólaumferð og róleg útivist fari saman.

Kópavogsbær getur með markvissum hætti, skýrum merkingum og útsjónarsamri hönnun stýrt því hvaða leið vaxandi hjólaumferð um Fossvogsbrú verður beint í gegnum Kársnesið.

Við krefjumst þess að Kópavogsbær taki athugasemdir Náttúrverndarstofnunar alvarlega og verndi strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er stoltur aðili að.

Einhliða kynningargögn, misvísandi skilaboð og rangar forsendur

Eins og fram kemur í umsögn Páls Jakobs Líndal doktors í umhverfissálfræði sem var unnin fyrir Útivistarsamtök Kársness þá gefa framlögð kynningargögn einungis takmarkaða og einhliða mynd af forsendum og áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Verulega skortir á greiningu á núverandi notkun svæðisins, sálfélagslegu gildi þess, áhrifum á öryggi ólíkra notendahópa, sálfræðilegri endurheimt, félagslegri þátttöku, staðaranda og staðartengslum.

Varðandi hraðann á stígnum þá hafa skilaboðin frá Kópavogsbæ verið misvísandi. Það kom fram á kynningarfundinum 26. Nóvember 2025 að stígurinn meðfram sjónum væri ekki hugsaður fyrir hraða hjólaumferð en að sama skapi er hann skilgreindur sem stofnstígur sem þarf að uppfylla ákveðin viðmið við hönnun sem miðast við 25-30 km/klst. Það er ekkert í valkostagreiningunni sem gefur til kynna að leiðin meðfram sjónum skuli eingöngu vera fyrir rólega hjólaumferð og að það skuli markvisst að halda hraða niðri á þessari leið með hraðatakmarkandi aðgerðum. Ef það stendur til að fara út í markvissar hraðatakmarkandi aðgerðir við hönnun stígsins þá er hægt að halda því fram að valkostagreining sé byggð á röngum forsendum. Það má spyrja sig hvaða tilgangi þjónar þessi mikla mannvirkjagerð ef hönnun skal miðast við að trufla flæði fyrir hjólreiðar, létt bifhjól og önnur smáfaratæki með hraðahindrunum. Hámarkshraði á hjólastígum hefur ekki verið skilgreindur í umferðarlögum og það getur reynst erfitt að koma í veg fyrir hraðakstur á hjólastígum. Það getur verið snúið að hanna hraðahindranir sem virka án þess að hafa áhrif á öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda eða aðgengi fatlaðra. Það verður snúið að hanna stíg sem fylgir hönnunarleiðbeiningum fyrir stofnhjólastíg með hraðahindrunum sem eiga að koma í veg fyrir að ökutæki fara um stíginn komist hraðar en 15 km/klst sem væri æskilegur hámarkshraði á þessu svæði. Það er takmarkað svigrúm til að búa til hlykki sem hægja á umferð og óslétt yfirborð getur verið varasamt auk þess að valda aukinni hljóðmengun. Hjólastígur á Kópavogsbraut býður upp á meira flæði og beinni sjónlínur

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

heldur en strandstígur með hraðahindrunum. Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar ráðleggja sérstaklega góða lýsingu þar sem draga þarf úr hraða en aukin ljósmengun myndi hafa neikvæð áhrif á svæðið m.t.t. vistkerfis og náttúrupplifunar. Það er fyrirséð að stofnhjólastígur með hindrunum uppfyllir ekki þarfir neins en þá væri dýrmætri náttúru fórnað til einskis á óafturkræfan hátt auk eyðslu á almannafé.

Aðrir valkostir, heildarmynd

Skipulagssvæðið nær aðeins til um 1 km langrar leiðar. Það hefur ekki verið sýnt hvernig stofnhjólaleiðin mun fara í gegnum opið svæði við höfnina þar sem stendur til að hanna nýja yndishöfn. Það er ekki heppilegt að stofnhjólaleið þveri svæði þar má búast við mannmergð og ófyrirsjáanleika. Við skorum á Kópavogsbæ að vinna heildræna hjólreiðaætlun fyrir Kársness og skipuleggja hjólastíganet fyrir Kársnesið sem eina heild í stað þess að kynna litla búta í senn. Það væri vel við hæfi að vinna umferðaröryggismat fyrir Kársnes samhliða hjólreiðaáætlun. Það er mikilvægt að hjólastígakerfið þjóni Kársnesingum. Með fjölgun íbúða, vaxandi íbúafjölda og aukinni þjónustu er þörfin fyrir öruggt og samfellt hjólastígakerfi á Kársnesi brýnni en nokkru sinni fyrr. Hjólastígar umhverfis Kársnesið uppfylla ekki daglegar samgönguþarfir íbúa. Því er nauðsynlegt að byggja upp staðbundið hjólastígakerfi sem tengir saman heimili, skóla, þjónustu og almenningssamgöngur. Eins og fram kemur í hjólanetsgreiningu fyrir Kársnes sem unnin var af Thijs Kreukels samgöngusérfræðingi fyrir Útivistarsamtök Kársnes þá væru Kópavogsbraut og Kársnesbraut best til þess fallnar að koma fyrir hjólastígum sem myndu þjóna íbúm Kársnes í daglegu lífi. Hjólastígur um Borgarholtsbraut samhliða Borgarlínu myndi ekki þjóna íbúum á sama hátt og hjólastígar um Kópavogsbraut og Kársnesbraut en væri góð viðbót til að bæta hjólastígakerfi Kársnessins enn frekar. Það er hægt að gagnrýna að skýrslurnar sem voru unnar fyrir Kópavogsbæ tóku ekki tillit til veðurs og sjógangs eins og flestar hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólastíga gera ráð fyrir. Það er einnig hægt að gagnrýna að valkostagreining tók hjólastíginn um Kópavogsbraut upp brattan kafla á Urðarbraut í stað þess að fara út Kópavogsbraut til austurs að hringtorgi við Hafnarfjarðarveg og/eða meðfram Kópavogstúni. Stofnhjólastígur meðfram Kópavogsbraut myndi þjóna fjölbreyttari hópi fólks heldur en samgöngustígur meðfram ströndinni og myndi falla betur að Heimsmarkmiðunum og markmiði aðalskipulags Kópavogs fyrir Kársnes þar sem stefnt er að greiðum og öruggum, vistvænum samgönguleiðum milli heimila, skóla, verslana, leikskóla og almennings samgangna.

Öryggi

Það kemur fram í öryggismats skýrslunni frá vegagerðinni að það sé ókostur hve lítill aðskilnaður sé á milli gangandi og hjólandi en vandamálið með plássleysið á ekki eingöngu við fyrir neðan Sunnubraut, víða fyrir neðan lóðir á Þinghólsbraut er sömuleiðis mjög

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

takmarkað pláss. Krafan frá íbúum er skýr varðandi að það þurfi að að tryggja það að stígurinn bjóði ekki upp á meiri hraða en 15km/klst og í nálægð við gangandi ættu farartæki að vera á gönguhraða til að tryggja öryggi og ánægju allra sem nýta svæðið til útivistar, einkum barnanna okkar og annarra viðkvæmra hópa. Aukin og hraðari hjólaumferð um stígakerfi sem liggur milli byggðar og fjöru og þétt upp að göngustíg getur dregið úr öryggisupplifun þeirra sem dvelja innan svæðisins. Það er hætt við að börn sæki síður inn á svæðið og foreldrar verði tregari til að leyfa þeim að dvelja og leika sér innan svæðisins, sem skerðir tækifæri til hreyfingar og útiveru. Eldra fólk og viðkvæmir hópar dragi sig frekar í hlé, upplifi þeir að stofnleið hjólreiða, með hraðri umferð, sé ríkjandi á kostnað rólegrar útivistar. Kópavogsbraut með hámarkshraða 30 km/klst er bein og breið gata sem væri hægt að endurhanna með aðskildum hjólastíg með það að markmiði að fegra götuna og bæta öryggi gangandi og hjólandi sem fara um Kópavogsbraut daglega t.d. til og frá skóla og vinnu. Reiðhjól, létt bifhjól og önnur smáfarartæki eru skilgreind sem ökutæki samkvæmt umferðarlögum. Samgönguhjólaumferð á meira sameininlegt með bílaumferð á 30 km/klst heldur enn rólegri útivist. Áskoranir varðandi þveranir og innkeyrslur á að vera hægt að leysa með vandaðri hönnun eins og dæmi eru um í helstu hjólaborgum heims.

Hverfisvernd svæðisins

Í byggðakönnun Kársness sem var gefin út árið 2023 var lagt til að húsaröðin við Sunnubraut 21-47 skyldi falla undir Hverfisvernd vegna byggingarlistarlegrar, menningarsögulegrar og umhverfislegrar sérstöðu. Hverfisverndin tekur mið af húsum og umhverfi þeirra. Þessum lóðum var flestum úthlutað í kringum 1963 sem sjávarlóðum og gert ráð fyrir bátaskýlum. Á þessum tíma náðu sumar lóðir og bátaskýli alveg að sjó þannig að auðvelt var að sjósetja báta. Fyrirliggjandi vinnslutillaga kemur í veg fyrir að undirrituð geti nýtt bátaskýlið í húsi sínu á þann hátt sem gert var ráð fyrir þegar Kópavogsbær samþykkti teikningar að húsinu árið 1963. Í samtali við höfund byggðakönnunarinnar kom m.a. fram að þessi sjávarsaga og sjávartenging hafi mikla sérstöðu og hafi vegið þungt við mat um Hverfisvernd. Markmið Hverfisverndar er að yfirbragði og einkennum byggðarinnar og stöðum sem hafa sérstöðu sökum náttúru, sögu eða umhverfis verði ekki raskað í samræmi við heimsmarkmið 11.4 um verndun náttúru og menningararfleifðar. Það er mat okkar framkvæmdin myndi raska yfirbragði og einkennum byggðarinnar og hafa neikvæð áhrif á sjávartengingu. Þannig myndi framkvæmdin raska þeim þáttum sem verið er að vernda.

Lóðarmörk

Það er ósamræmi á milli lóðateikninga og afmörkunar lóða við Sunnubraut 21-47. Þessum lóðum var flestum úthlutað kringum 1963 sem sjávarlóðum. Á þessum tíma gekk sjór langt upp á lóðir með tilheyrandi hættu og tjóni. Á árunum 1967 til 1969 var byggður

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

grjótvarnargarður á milli lóðar og sjávar þeirra lóða sem náðu niður að sjó í þeim tilgangi að verjast ágangi sjávar. Kópavogsbær útvegaði grjót til hleðslunnar. Litið var svo á þetta væri merking lóðar eins og gert var ráð fyrir í upphaflegum lóðarleigusamningi en þá áskildi Kópavogsvær sér rétt til breytinga á lóðarmörkum við endanlega skipulagningu. Seinna var gerð landfylling sunnan við varnargarðinn og göngustígur gerður á henni auk frekari grjótvarna móts við sjó til að verja stíginn. Allt frá þessum tíma hefur Kópavogsbær fest í sessi lóðarmörk með þeim hætti að hluti lóðanna að Sunnubraut liggja að grjótvarnargarði. Má þar vísa til þeirra framkvæmda sem fólust í fyrrgreindri landfyllingu þannig að lóðirnar héldu sér. Samkomulag var gert á milli Kópavogsbæjar og lóðarhafa á svæðinu um að áframhaldandi aðgengi að sjó yrði tryggt fyrir lóðirnar, s.s. í tengslum við bátaskýli. Auk þess hafi Kópavogsbær sinnt lagfæringum á lóðarmörkum og grjóthleðslum eftir þörfum í tengslum við ofangreindar framkvæmdir. Aldrei á meira en hálfri öld hafa komið fram kröfur frá Kópavogsbæ um eignaréttarlegt tilkall til lóðanna. Afnot af þeim hluta lóða sem nær út fyrir gamlar óuppfærðar lóðarteikningar er og hefur ávallt verið í fullu samráði við Kópavogsbæ og er sá partur lóðarinnar undir sömu ákvæðum og um lóðarleigusamninginn almennt. Skráð lóðarstærð þessara lóða er með því minnsta sem fordæmi eru um á Kársnesi. Sem dæmi þá er skráð lóðarstærð Sunnubrautar 39-41-43 um 500 m2 en raunstærð um 600 m2. Nýtingarhlutfall er langt yfir viðmiði fyrir einbýlishúsalóðir skv. aðalskipulagi Kópavogs og mun hærra en á flestum einbýlishúsalóðum á Kársnesi. Samkvæmt lóðarteikningu Sunnubrautar 41 eru lóðarmörk aðeins um 0,5 m frá húsvegg til suðurs sem stenst ekki byggingarreglugerð og staðfestir ennfremur að teikning er úrelt. Það eru mörg fordæmi þess að lóðir hafi verið stækkaðar eftir endanlega skipulagningu en það hefur verið breytilegt með hvaða hætti, hvort og hvenær lóðarleigusamingar hafi verið uppfærðir til samræmis. Það eru ákvæði í flestum lóðarleigusamningum þess efnis að sveitarfélagið geti tekið til sín lóð að hluta til eða öllu leyti, t.d. undir veitu- stíga- eða gatnagerð ef nauðsyn krefur en þurfi þá að greiða upp eignir sem eru á lóðinni. Í þessu samhengi þarf að sýna fram á nauðsyn framkvæmdarinnar og að það séu engir aðrir valkostir í boði. Ómálefnaleg umræða sem hefur átt sér stað á samfélagsmiðlum varðandi sjávarlóðir við Sunnubraut er byggð á rangfærslum og er til þess gerð að sverta lóðarhafa og beina athyglinni frá því sem deiliskipulags tillagan snýst raunverulega um.

Lokaorð

Ég tel óásættanlegt að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins. Kópavogsbær hefur ákveðnar skyldur til þess að varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Það myndi falla betur að Heimsmarkmiðunum að finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Virðingarfyllst,

Arnar Þór Emilsson

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Undirritaður hefur búið á Kársnesi í tæp 40 ár. Ég er líffræðingur að mennt og er fimm barna faðir, afi og eigandi hunds. Ég geng, hjóla og ek um Kársnesið daglega og geng meðal annars með hundinn um stíginn meðfram sjónum norðan og sunnan til. Ég sé ekkert nema jákvæð áhrif af því að leggja sérstakan hjólastíg samsíða göngustígnum um suðurhluta Kársnes. Ég hef engar áhyggjur af því að ég, börnin mín, barnabörnin né hundurinn stafi minnsta ógn eða verði fyrir minnstu truflun af umferð hjólandi á sérstökum hjólastíg. Sérstakur hjólastígur mun þvert á móti draga úr núningi og auka öryggi allra vegfarenda með því að skapa gott pláss fyrir alla sem nýta sér Kársnesstíg til útivistar og samgangna. Auk þess þarf ekki að raska fjörunni eða skerða náttúruna svo neinu nemi við lagningu stígsins og það er langt frá því að umferð hjólandi hafi einhver áhrif á náttúruna eða fuglalíf á voginum eða í fjörunni. Mér finnst tillagan sem slík vera vel unnin og gera grein fyrir öllum umhverfisþáttum sem skipta máli. Ég mæli með því að þetta deiliskipulag verði samþykkt.
Árni Davíðsson
Suðurbraut 1

Höfundur: Árni Davíðsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Undirrituð mótmælir fyrirhuguðum stofnhjólastíg við hlið göngustígs á sunnanverðu Kársnesi. Þessi hugmynd mun vera eldri en tíu ára og er sjálfsagt mál út frá lýðheilsusjónarmiðum og jafnvel mannréttindum að staldra við og endurmeta hana.
Núverandi fyrirkomulag með samnýtingu göngu-og hjólastígs virkar þokkalega vel, enda geta hjólreiðamenn ekki farið jafn hratt eins og yrði á sérlögðum hjólastíg.
Það er ekki hægt að bera þennan Kársnesstíg saman við þá sem hafa verið lagðir annars staðar meðfram sjávarsíðunni t.d. í Reykjavík. Þar er mun meira rými í kringum stíga en þar sem þrengra er, sunnanvert í Vesturbæ Reykjavíkur, t.d. neðan við Skeljanes, er hjólreiðastígnum beint aðra leið í gegnum litla-Skerjafjörð og í burtu frá ströndinni.
Á Ægisíðu liggur hjólastígur næst akvegi og er langt frá göngustíg sem er nær sjónum. Þar eru stunduð sjóböð og fargufa/-gusa er vel nýtileg.
Á Kársnesstíg í Kópavogi væri óhugsandi að slíkt kæmist fyrir, innan um stofnhjólabraut. Það eru ótalmargir stígar upp frá ströndinni, og að ætla gangandi vegfarendum með ung börn og hunda og eldri borgurum, að þvera reiðhjólastíg er í hæsta máta slæm hugmynd og ætti að taka þessa skipulagstillögu til endurskoðunar áður en farið er í óafturkræf umhverfisspjöll og skaði unninn á bestu útivistarperlu Kársness.

Nær væri að hjólreiðum verði beint samhliða Hafnarfjarðarvegi/Kringlumýrarbraut og sameinist þar nýlögðum hjólreiðastíg sem liggur utan í Suðurhlíðum Reykjavíkur, en sá stígur er lítið notaður, þrátt fyrir kostnaðarsama framkvæmd á vegum Borgarlínunnar.
Það sem þarf til að nýting batni og hjólreiðastígur meðfram Hafnarfjarðarvegi/Kringlumýrarbraut virki, er einhver togbraut til að létta mönnum ferðina upp brekkurnar. Jafnvel yfirbygging á hluta leiðar t.d. úr polycarbonat-gróðurhúsa"gleri" og göng undir vegi.
Til vara er bent á svæði sem er með meira rými fyrir hjólastíg, þ.e. neðan við Kópavogstún, upp Urðarbraut, niður í Vesturvör sunnanmegin, eða til strandar Nauthólsvíkurmegin og kæmi loks niður á Bakkabraut.
Virðingarfyllst, Kristín Valtýsdóttir

Höfundur: Kristín Valtýsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég er alin upp á Kársnesinu og kem reglulega og geng stíginn á sunnanverðu Kársnesi mér til heilsubótar. Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness betur í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Um er að ræða eina fallegustu gönguleið á höfuðborgasvæðinu og hana bera að vernda frá frekara álagi og umferð.

Höfundur: Steinunn Halldórsdóttir

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '000000000000' dags: 19.08 2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég geri hér með athugasemdir við kynningu vinnslutillögu að deiliskipulagi Kársnesstígar, sérstaklega hvað varðar fyrirhugaðan stofnhjólastíg.

Ég bý að Þinghólsbraut 63 og notum við fjölskyldan stíginn fyrir neðan hús mjög mikið til daglegrar útiveru. Þar er umtalsverð umferð ungra barna sem fara beint úr okkar garði niður í fjöru eða í gönguferðir. Samkvæmt fyrirliggjandi kynningu munu þessi börn ganga beint út á aðgreindan hjólreiðastíg sem ætlaður er fyrir umferð sem er sambærileg að hraða og bílaumferð í íbúðargötu á borð við Þinghólsbraut.

Í kynningargögnum kemur ekki nægjanlega skýrt fram hvernig staðið verður að hraðastýringum, sjónrænum viðvörunum eða öðrum öryggisúrræðum á þessum kafla stígsins, sérstaklega þar sem lóðir liggja beint að honum. Þetta vekur hjá mér verulegar áhyggjur af slysahættu, bæði fyrir börn og aðra sem þurfa að þvera hjólastíginn til að komast niður í fjöru eða í gönguferðir.

Ég óttast jafnframt að þessi útfærsla muni draga úr notkun okkar á fjörunni og því útivistarsvæði sem við njótum í dag, þar sem aðgengi verður óöruggt og ófyrirsjáanlegt fyrir fjölskyldur með börn.

Þá eru gögn málsins óskýr varðandi lýsingu stígsins. Hugmyndir um lýsingu eru ekki nægilega útfærðar, þrátt fyrir að slíkar ákvarðanir geti haft veruleg áhrif á lífsgæði þeirra sem búa við stíginn, m.a. hvað varðar birtumengun, öryggi og ásýnd svæðisins.

Í heild sinni er ég verulega ósáttur við það takmarkaða samráð sem átt hefur sér stað við hagsmunaaðila, þ.e. lóðarhafa við stíginn. Ég tel óásættanlegt að svo umfangsmikil og að mínu mati að hluta til óafturkræf breyting sé kynnt án þess að ítarlegra samráð hafi farið fram og betri gögn liggi fyrir.

Ég treysti því að kjörnir fulltrúar í Kópavogi muni ekki taka endanlega ákvörðun í þessu máli fyrr en:

- ítarleg grein hefur verið gerð fyrir öryggi íbúa við stíginn, ekki eingöngu með aðskilnaði gangandi og hjólandi,
- skýrar lausnir liggja fyrir um hraðastýringu, viðvaranir og þveranir,
- hugmyndir um lýsingu og frágang við lóðamörk eru fullmótaðar,
- og raunverulegt samráð við íbúa hefur farið fram.

Höfundur: Reynir Stefán Gylfason

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Undirritaður er þriggja barna faðir sem býr á norðanverðu Kársnesinu. Á sumrin fara flestir hjólatúrar með börnin eftir strandlengjunni, þ.m.t. skipulagssvæðinu, enda er þar ró og hæg umferð annarra hjólandi. Flest allir göngutúrar með börnin, hundinn og eiginkonunni enda þar líka - allan ársins hring. Það mun breytast ef vinnslutillagan verður að veruleika enda morgunljóst að umferð hraðhjólamanna um strandlengjuna mun margfaldast. En ekki hvað - tillagan felur í sér að bjóða þá velkomna þar í gegn.

Það er skakkt verðmætamat og raunar óásættanlegt að fórna útivistarperlu Kársness undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins. Það á enn frekar við þegar sú fórn er (hlutfallslega) helst til hagsbóta fyrir hjólreiðamenn úr öðrum hverfum höfuðborgarsvæðisins, en ljóst má vera að hjólreiðamenn úr vesturbæ Reykjavíkur, Skerjafirði, Hlíðum, Garðabæ, Hafnarfirði og víðar muni venja komur sínar í gegnum helstu náttúruperlu Kársnesinga eftir að brúin yfir Fossvogin er fullbyggð og búið er að bjóða þá velkomna með nýjum stofnhjólastíg sem opnar á hraðhjólaumferð meira og minna meðfram allri vestanverðri strandlengju höfuðborgarsvæðisins.

Það sem er ámælisverðast við skipulagsáformin er að þau einblína á hagsmuni hjólreiðafólks og hampa meintum samgöngubótum, á kostnað annarra hópa og verðmæta á borð við verndun einnar af síðustu náttúruperlu Kársness og friðsæls útivistarsvæðis fyrir alla hópa. Sem eru ein mikilvægustu verðmæti í borgarlandi og þau sem eru á hvað mestu undanhaldi, með tilheyrandi áhrifum á sálarlíf og líðan íbúa. Sökum þessa uppleggs verður öll rýni og umfjöllun um tillöguna skökk frá upphafi enda er búið að gefa tilteknar forsendur - sem geta bara leitt til einnar niðurstöðu.

Þetta sést glögglega þegar lesið er í gegnum skipulagstillöguna og fylgigögn hennar, þ.m.t. minnisblað ReSource, umhverfismatsskýrslu EFLU og valkostarýni Úrbana og Pláss. Ekki þarf að rýna skjölin lengi til þess að sjá að óskað var eftir valkostagreiningu og röksemdum byggt á forsendum samgangna eingöngu, og þá með tilliti til "notagildis" þeirra sem nýttu "innviði fyrir virka ferðamáta". Þannig er aðskilnaður annars vegar hjólreiðafólks á mikilli ferð (sem er ekki stórt vandamál fyrir en verður bein afleiðing nýja hraðhjólastígsins) og hins vegar gangandi vegfarenda lykilatriði í því hvaða markmiði framkvæmdin á að ná. Aðrir hagsmunir sem fá mikið vægi eru hagsmunir hjólreiðafólks af því að þurfa ekki að hjóla 200-300m lengri leið, upp í móti eða framhjá innkeyrslum. Raunar eru aðrir valkostir en að eyðileggja útivistarperlu slegnir út af borðinu í fáum orðum með þeim röksemdum helstum að þeir henti hjólreiðamönnum illa! Þetta kristallast í eftirfarandi niðurstöðu valkostagreiningar Úrbana og Pláss:

"Mat ráðgjafa er að valkostur 2 sé **besti kosturinn fyrir virkar samgöngur á svæðinu.** Sú leið er með rökrétt flæði og myndi líklega vera sú leið sem fæstar hindranir myndi mæta hjólandi og gangandi. **Valkostir eftir gatnakerfinu munu bæði verða með miklum hindrunum vegna bílastæða, innkeyrslna og almennrar umferðar**."

Hvergi er gaumur gefinn röskunaráhrifum þessara bættu "virku samgangna". Aldrei er spurt hvort það sé meira virði í því að varðveita rólegt og lítið snortið útivistarsvæði þar sem gras er á báða bóga við göngustíg og börn geta leikið sér í ljósi þess að hraðhjólamenn velja aðrar leiðir í dag. Því er ekki velt upp hvort neikvæð áhrif á kyrrð, dýralíf, náttúruupplifun, öryggistilfinningu gangandi vegfarenda og barnafjölskyldna kynni mögulega að vega eitthvað á móti fyrrgreindum hindrunum hjólreiðafólksins, hvað þá að þessi atriði ættu jafnvel að vega þyngra. Það er ekki skrítið því spurningarnar eru byggðar á tilteknum þröngum hagsmunum og eru ekki opnar. Fyrirfram ákveðnar forsendur ráða niðurstöðunni. Þannig er ekki hægt að fá fram alla hagsmuni og vega þá saman, eða taka tillit til þeirra verðmæta sem verða til eða verið er að fórna. Þannig á ekki að útbúa raunverulega valkostagreiningu.

Undirritaður skorar því á Kópavogsbæ að endurákveða markmið og forsendur með fyrirhuguðum framkvæmdum þar sem raunverulegt hagsmuna- og veðrmætamat er sett fram, t.d. í formi einkunnargjafar milli flokka sem hafa hagsmuni af framkvæmdunum (t.d. "samgöngur", "náttúruvernd", "útivistarmöguleikar" o.s.frv.) sem og einstakra atriða innan hvers flokks.

Þá er það fyrirsláttur að hjólreiðafólk myndi hvort sem er velja strandleiðina þótt byggður yrði upp flottur stofnhjólastígur á Urðarbraut/Borgarholtsbraut, Kópavogsbraut eða Þinghólsbraut. Það yrði vissulega einhver hætta á því án nokkurra mótvægisaðgerða, en Kópavogsbæ væri í lófa lagið að draga verulega úr eða eyða líkum á því með skýrum mótvægisaðgerðum á borð við banni við að hjólreiðaumferð við ströndina færi hraðar en tiltekinn (lágur) hámarkshraði, skilti sem útskýra með áberandi hætti að hraðhjólreiðamenn skuli fara eftir

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

þar til gerðri stofnhjólabraut og eftir atvikum öðrum aðgerðum. Að segja hraðhjólamönnum að þeir séu ekki velkomnir á strandstíginn mun bara víst hafa áhrif enda eru hjólreiðamenn toppfólk upp til hópa sem virða þær leikreglur sem þeim eru settar. Þar sem búið var að ákveða forsendurnar er hins vegar engin umfjöllun um slíkar mögulegar mótvægisaðgerðir, heldur því slegið föstu að hjólreiðamenn færu bara hvort sem er á strandstíginn þótt byggður yrði upp stofnhjólastígur í hverfinu. Hitt passar ekki inn í fyrirfram ákveðnu forsendurnar og þar með niðurstöðuna.

Í umhverfismatsskýrlu vinnslutillögunnar er því lýst yfir að fyrirhugaðar framkvæmdir hafi "óveruleg áhrif" á landslag og ásýnd, enda verði "sjónræn áhrif takmörkuð". Þessu er alfarið mótmælt sem röngu og villandi. Tillagan gerir ráð fyrir breiðu flæmi af malbikuðum stígum þar sem nú er grannur stígur að mestu umlukinn grasi ásamt frekari raski og framkvæmdum við lóðamörk. Það þarf ekki annað en að skoða tölvugerðu myndina sem fylgir tillögu 2 í rýni Úrbana og Pláss (bls. 6), þar sem við blasir steypa eða malbik allt frá frá fjöru og að stoðveggjum lóða á meðan gras og annar gróður hverfur alfarið. Hér er að mati undirritaðs um að ræða aðgerðir sem fela í sér viðsnúning á landslagi og ásynd svæðisins, og verulega frábrugðið þeirri náttúru og þeirri ásýnd sem nú er á skipulagssvæðinu. Er þessari forsendu því mótmælt og þess krafist að tekið verði tillit til þess við endurskoðun áforma um framkvæmdir á svæðinu.

Kópavogsbær hefur ákveðnar skyldur gagnvart íbúum til þess að varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Það væri mun skynsamlegra að finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu. Slíkt myndi jafnframt hafa takmörkuð áhrif á hagsmuni hjólreiðafólks höfuðborgarsvæðisins, en varðveita meiri hagsmuni sem felast í útivistarmöguleikum íbúa Kársness.

Þótt það markmið að efla hjólreiðasamgöngur sé í sjálfu sér gott og gilt er með öllu ótækt að slíkt sé gert á kostnað náttúrunnar og útivistarmöguleika íbúa Kársness - og það án þess að færa þurfi slíka fórn. Það er í besta falli skammsýni að fórna varanlega einni helstu útivistarperlu Kársness þegar aðrir góðir möguleikar eru í stöðunni. Er því skorað á Kópavogsbæ að finna aðrar betri leiðir til þess að efla samgöngur hjólreiðafólks, þótt það kosti frekari vinnu við rýni og raunverulega valkostagreiningu, með tilliti til þeirra mikilvægu hagsmuna sem í húfi eru.

Höfundur: Kári Ólafsson

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08.2026

Vegna: Máls nr. 1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi (Kynning tillögu á vinnslustigi)

Athugasemd:

Ég legg til að hjólastígur verði lagður um **Kársnesbraut**, þar sem hann nýtist daglegu lífi, eykur umferðaröryggi og er í betra samræmi við markmið aðalskipulags, án þess að fórna dýrmætum gæðum strandlengjunnar á Kársnesi. Við verðum að fá að halda það litla græna svæði sem strandlengjan er - ekkert annað í boði íbúum á Kársnesinu.

Höfundur: Rikke Pedersen

Sent inn þann: 23.01.2026

Skjal sótt af '0000000000' dags: 19.08 2026