



RAMMAHLUTI AÐALSKIPULAGS KÓPAVOGS | 1. LOTA BORGARLÍNUNNAR

Viðbrögð Kópavogsbæjar við umsögnum og
athugasemdum um auglýsta tillögu

Apríl 2025



Efnisyfirlit

1	Inngangur	2
1.1	Samantekt umsagna og athugasemda	2
2	Viðbrögð við umsögnum og athugasemdum	3
2.1	Berglind Aðalsteinsdóttir	3
2.2	Eigendur fasteignar Borgarholtsbrautar 71	3
2.3	Háskólinn í Reykjavík	4
2.4	Heilbrigðiseftirlitið	4
2.5	Landssamtök hjólréiðamanna	5
2.6	Minjastofnun	6
2.7	Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins	6
2.8	Vegagerðin	6
2.9	Veitur	7
2.10	Þóra Marteinsdóttir	8
2.11	Hulda Jónasdóttir	8
2.12	Náttúrufræðistofnun Íslands	9



1 Inngangur

Kynningartími tillögu að rammahluta Aðalskipulags Kópavogs 2040 – 1. lota Borgarlínunnar, var frá 15. nóvember 2024 til 10. febrúar 2025. Samhliða voru kynnt tillaga að rammahluta aðalskipulags Reykjavíkur og umhverfismatsskýrsla Borgarlínunnar.

Alls bárust erindi frá 14 aðilum og í þessu skjali verður gerð grein fyrir athugasemdum sem komu fram og viðbrögðum við þeim.

Atriðin eru flokkuð eftir aðilum sem sendu inn umsagnir og athugasemdir. Umsagnir og athugasemdir hafa verið styttaðar og umorðaðar til að draga saman helstu atriðin. Hægt er að sjá umsagnirnar í heild sinni inn á Skipulagsgátt og í fylgiskjali.

Nr.	Aðilar sem sendu inn umsagnir og athugasemdir
1	Veitur
2	Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins
3	Heilbrigðiseftirlitið
4	Þóra Marteinsdóttir
5	Berglind Aðalsteinsdóttir
6	Landssamtök hjólréiðamanna
7	Hulda Jónasdóttir
8	Eigandi Borgarholtsbrautar 71
9	Háskólinn í Reykjavík
10	Minjastofnun Íslands
11	Seltjarnarnesbær*
12	Vegagerðin
13	Náttúrufræðistofnun Íslands*
14	Garðabær*

* Umsögn gefur ekki tilefni til viðbragða

1.1 Samantekt umsagna og athugasemda

Umsagnir og athugasemdir tóku til margvíslegra þátta. Voru viðfangsefnið m.a. um leiðaval Borgarlínunnar, umferðarskipulag, staðsetningu Borgarlínustöðva, bílastæði, umhverfisáhrif, mótvægisáðgerðir og útfærsla borgarlínubrauta.

Bindandi ákvarðanir rammahluta aðalskipulagsins snúa að legu Borgarlínunnar og staðsetningu kjarnastöðvar í Hamraborg. Í rammahlutanum eru jafnframt leiðbeinandi hönnunarviðmið fyrir borgarlínubrautum og -stöðvum, sem unnin voru í samráði Kópavogs, Reykjavíkur og verkefnastofu Borgarlínunnar.

Eftir yfirferð á umsögnum og athugasemdum er ekki talin þörf á að breyta stefnumarkandi ákvörðunum rammahlutans, en ljóst er að umsagnir og athugasemdir nýttast mjög við áframhaldandi skipulagsvinnu (gerð deiliskipulags), hönnun Borgarlínunnar á Kársnesi og við mótun mótvægisáðgerða og skilmála í komandi framkvæmdaleyfum Kópavogsbæjar.



2 Viðbrögð við umsögnum og athugasemdum

2.1 Berglind Aðalsteinsdóttir

Hjólastígar

Mikilvægt að stofnleið fyrir hjóltreiddar fylgi Borgarlínu.

Borgarholtsbraut

Borgarlína ætti að keyra í blandaðri umferð á Borgarholtsbraut frekar en sérrými. Engin þörf á einstefnu fyrir almenna umferð, þar sem hún leiðir til lengri akstursleiða.

Viðbrögð

Í rammahluta aðalskipulagsins (kafla 4.3.3) er tekið fram að Borgarlína verði hönnuð með tilliti til hjólastíga og gangandi vegfarenda til að stuðla að vistvænum samgöngum og bæta aðgengi að hverfum. Alls staðar þar sem því er viðkomið er gert ráð fyrir aðgreindum hjóla- og göngustígum samhliða borgarlínuleiðum. Á mynd 3 er sýnd lega stofn- og tengileiða hjóltreidda, og fylgja þær m.a. legu Borgarlínunnar.

Samkvæmt rammahluta aðalskipulagsins (kafla 4.3.1) er gert ráð fyrir sérstökum borgarlínubrautum sem gefa almenningssamgöngum forgang til að tryggja skilvirkni og áreiðanleika. Markmið Borgarlínu er að draga úr umferðartöfum og bæta almenningssamgöngur með auknu aðgengi. Í frekari hönnun Borgarlínunnar á Kársnesi og deiliskipulagi verður umferðarskipulag útfært og þar verður m.a. til skoðunar hvort og hvar Borgarlínan geti verið í blandaðri umferð.

2.2 Eigendur fasteignar Borgarholtsbrautar 71

Í umsögn segir:

Staðsetning stöðvar og bílastæði

Mótmælt er staðsetningu stöðvar Borgarlínu „við Stelluróló“, þar sem gengur á nýtingu svæðis norðan lóðar og aðgengi að bílastæðum. Telur að það liggi fyrir hefðarréttur á nýtingu svæðisins.

Borgarholtsbraut

Mótmælt er öllum hugmyndum um að Borgarholtsbrautin verði leið Borgarlínu. Mótmælt er öllum hugmyndum um breytta hæðarlegu Borgarholtsbrautar. Gatan er löngu fullfrágengin – þótt hún henti engan veginn fyrir Borgarlínu. Mótmælt er að Borgarlína fari um Borgarholtsbraut, sem er lítil íbúðagata með mörgum heimkeyrslum og liggur um skólalóð Kársnesskóla. Tillaga um að leið Borgarlínu fylgi Kársnesbraut og Kópavogsbraut, sem hafa verið almenningssamgönguleiðir Kópavogs frá upphafi. Mótmælt er öllum hugmyndum um einstefnuakstur á Borgarholtsbraut. Hafna því að skerða megi aðgengi íbúanna að eignum sínum.

Fossvogsbrú

Mótmælt því að Fossvogur verði brúaður með þeim hætti sem boðað er. Það skín í gegn að brúin er augljós liður í baráttu borgarstjórnar í Rvk gegn Reykjavíkurlugvelli á sama hátt og lögð er áhersla á að upphaf Borgarlínu verði milli 101 Rvk og Hamraborgar – þótt engin rök styðji þörfina fyrir það eða sýni fram á að eftirspurn sé eftir þeirri tengingu.

Viðbrögð

Borgarlínustöð og bílastæði. Samkvæmt rammahluta aðalskipulagsins (kafla 3.2) er staðsetning almennra borgarlínustöðva leiðbeinandi. Stöðin við Stelluróló hentar vel þar sem þar er rými og hæfilega langt á milli stöðva, auk þess sem staðsetningin stuðlar að því að aðgengi íbúa að Borgarlínunni verði sem best. Í frekari hönnun Borgarlínunnar á



Kársnesi og í deiliskipulagi verður staðsetning stöðva útfærð með nánari hætti, t.d. staðsetning og fyrirkomulag bílastæða í nágrenni stöðvar. Kópavogsbær mun kynna íbúum drög að deiliskipulagi og gefa öllum kost á að koma að athugasemdum og ábendingum á framfæri í skipulagsferlinu.

Borgarholtsbraut. Í rammahluta aðalskipulagsins (kaflí 3.3) er umfjöllun um valkosti fyrir legu Borgarlínunnar á Kársnesi. Niðurstaða þeirrar greiningar er að Borgarholtsbraut henti best fyrir legu Borgarlínunnar á Kársnesi. Borgarholtsbrautin er talin hentug fyrir Borgarlínu þar sem hún næst flestum íbúum Kársness og stuðlar að greiðfærni flestra samgöngumáta, þar sem hún fer ekki um umferðarpungar götur og færri beygjur eru leiðinni ef farið er um Borgarholtsbraut m.v. Kársnesbraut. Útfærsla á göturýminu getur tekið breytingum og verður hún kynnt í deiliskipulagi þegar að því kemur.

Samkvæmt rammahluta aðalskipulagsins (kaflí 4.3.1) er gert ráð fyrir sérstökum borgarlínubrautum sem gefa almenningssamgöngum forgang til að tryggja skilvirkni og áreiðanleika. Markmið Borgarlínu er að draga úr umferðartöfum og bæta almenningssamgöngur með auknu aðgengi. Í rammahluta aðalskipulags er ekki kveðið á um umferðarskipulag, þ.e. einstefnuakstur. Slíkar útfærslur koma fram við lokahönnun borgarlínubrauta og í deiliskipulagi. Í frekari hönnun Borgarlínunnar á Kársnesi og í deiliskipulagi verður umferðarskipulag útfært og þar verður m.a. til skoðunar hvort og hvar Borgarlínan geti verið í blandaðri umferð. Þegar slíkar útfærslur liggja fyrir verða þær kynntar íbúum og hagaðilum þegar unnið verður að deiliskipulagi.

Fossvogsbúin er ekki hluti af ákvörðun sem fylgir rammahluta aðalskipulagsins, þar sem gerð var sérstök aðalskipulagsbreyting vegna brúarinnar. Fyrir liggur ákvörðun og leyfi til að hefja framkvæmdir við brúargerðina.

2.3 Háskólinn í Reykjavík

Umsögn Háskólans snýr að rammahluta aðalskipulags Reykjavíkur og umhverfismati Borgarlínunnar.

Viðbrögð

Umsögn krefst ekki viðbragða af hálfu Kópavogsbæjar. Umsögn er vísað til Reykjavíkur og Betri samgangna.

2.4 Heilbrigðiseftirlitið

Í umsögn segir:

Hljóðvist

Rekstur 1. lotu Borgarlínu mun hafa óveruleg áhrif á hljóðvist á Kársnesi, þó mun hávaði aukast á Bakkabraut og vestast á Borgarholtsbraut.

Loftgæði

Rekstur 1. lotu Borgarlínu mun hafa óveruleg áhrif á loftgæði í Kópavogi, en framkvæmdir geta valdið rykmengun.

Mengaður jarðvegur

Við framkvæmd getur verið grafið niður á mengaðan jarðveg sem þarf að meðhöndla samkvæmt reglugerð.

Starfsmannabúðir

Tímabundnar starfsmannabúðir þurfa leyfi heilbrigðiseftirlits.

Vatnamál

Áhersla lögð á að vernda vatn og vatnavistkerfi í samræmi við lög nr. 36/2011 um stjórn vatnamála.



Viðbrögð

Hljóðvist. Umsögn krefst ekki sérstaka viðbragða enda er hún í samræmi við framlögð gögn. Í umhverfismatsskýrslu Borgarlínunnar kemur fram að hávaði komi til með að aukast á sumum svæðum en minnkar á öðrum.

Loftgæði. Umsögn krefst ekki sérstaka viðbragða enda er hún í samræmi við framlögð gögn. Í umhverfismatsskýrslu (kafla 5.5.2) kemur fram að styrkur mengunarefna eins og NO₂ og PM₁₀ muni minnka á ákveðnum svæðum en aukast lítillega annars staðar. Gert er ráð fyrir að ryklosun vegna framkvæmda verði stjórnað með mótvægisáðgerðum.

Mengaður jarðvegur. Öll meðhöndlun mengaðs jarðvegs muni fylgja gildandi reglum, þar á meðal reglugerð nr. 1400/2020. Farið verður eftir tilmælum Heilbrigðiseftirlits ef komið verður niður á mengaðan jarðveg, sjá einnig umfjöllun í kafla 2.4 í umhverfismatsskýrslu.

Starfsmannabúðir. Í aðalskipulagi er ekki fjallað um eða gert ráð fyrir tímabundnum starfsmannabúðum.

Vatnamál. Vísað er í kafla 5.5.7 í umhverfismatsskýrslu Borgarlínunnar, vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar, þar sem fjallað er um vatnafar og mikilvægi þess að verja vatnsgæði í samræmi við lög nr. 36/2011. Ekki er talið að það verði neikvæð áhrif á vatnshlot í Kópavogi, en engu síður mun Kópavogsbær óska eftir því, áður en til leyfisveitinga komi, að fyrir liggi áhrifamat um það hvort framkvæmd eða starfsemi valdi því að umhverfismarkmiðum laga nr. 36/2011 um stjórn vatnamála verði ekki náð.

2.5

Landssamtök hjólréðamanna

Í umsögn segir:

Gögn

Félagshagfræðileg greining ætti að taka tillit til minni bílaeignar vegna Borgarlínu.

Hönnun stíga

Götupveranir og stígatengingar ættu að hanna með hjólréðar í huga, ekki eingöngu gangandi.

Hönnun hjólastíga þarf að vera bein, greið og án óþarfa sveigja.

Forgangsroðun ferðmáta

Forgangsroðun eftir ferðamátum ætti að taka hjólréðar jafnt með gangandi og almenningssamgöngum.

Hjólastæði

Hjólastæði við stöðvar ættu að vera skylda fyrir allar borgarlínustöðvar.

Hugtök

Hugtakið 'brautarpallur' ætti að vera skýrara til að forðast misskilning.

Viðbrögð

Gögn. Félagshagfræðileg greining liggur fyrir um Borgarlínuna. Það er rétt að hún fjallar ekki um eða tekur tillit til minni bílaeignar, en Kópavogur telur ekki þörf á uppfærslu vegna aðalskipulagsbreytingarinnar.

Hönnun stíga. Í rammahluti aðalskipulags Kópavogs (kafla 4.3.4) er fjallað um hönnun göngu- og hjólaþverana með áherslu á öryggi og greiðfærni fyrir bæði gangandi og hjólandi vegfarendur. Hönnun hjólastíga er hluti af hönnun göturýmis Borgarlínu og þar á meðal þverana og gatnamóta. Jafnframt er þetta mikilvægur þáttur í deiliskipulagsvinnu.



Samkvæmt kafla 4.3.3 er tekið fram að Borgarlína verður hönnuð með tilliti til hjólræiða, þar með talið hjólastíga sem eiga að vera greiðir og öruggir. Með því að forgangsraða göturýminu til gangandi vegfarenda er verið að svara ólíkum þörfum ferðamáta eftir hraða þeirra. Þar sem gangandi fara hægar yfir þarf að huga að sem flestum styttingum leiða og tengingum fyrir þær. Þá er plássþörf gangandi vegfarenda minni en annarra ferðamáta.

Í rammahluta aðalskipulagsins er gerð grein fyrir legu stofn- og tengileiða hjólræiða, mynd 3. Þar kemur skýrt fram að leiðirnar eru beinar og án óþarfa sveigja. Hönnunarviðmiðin eiga síðan að stuðla að greiðfærni hjólræiða, sem og annarra ferðamáta.

Hjólastæði. Hönnunarviðmið um stöðvar taka m.a. til hjólastæða. Útfærsla hvernar stöðvar mun taka mið af umhverfinu, staðhættum og ferðamátum. Því er ekki á aðalskipulagsstigi skilgreind krafa um hjólastæði á öllum stöðvum.

Hugtök. Ábending verður tekin til skoðunar við frekari skipulagsvinnu Kópavogsbæjar vegna Borgarlínunnar.

2.6 Minjastofnun

Í umsögn segir:

Gögn

Lagt til að nýta byggðakönnun fyrir Kársnes við áframhaldandi skipulagsvinnu.

Viðbrögð

Ábendingu vísað til deiliskipulagsvinnu.

2.7 Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins

Í umsögn segir:

Ekki eru gerðar athugasemdir við umhverfismatsskýrslu, tillögu að rammahluta Aðalskipulags Reykjavíkur 2040 og tillögu að rammahluta Aðalskipulags Kópavogs 2019 – 2040, enda er uppbygging Borgarlínu í samræmi við áherslur svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins.

Þó er ítrekað mikilvægi þess, eins og einnig kemur fram í umhverfismatsskýrslu, að á framkvæmdatíma sé unnið markvisst að því að draga úr þeim tímabundnu áhrifum á íbúa og atvinnustarfsemi sem liggja við leiðir Borgarlínunnar.

Viðbrögð

Ekki er þörf á viðbrögðum við umsögn. Þar sem Svæðisskipulagsnefnd gerir ekki athugasemdir, er litið á það sem staðfestingu á samræmi við svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins.

Það er mikilvægt að draga úr neikvæðum áhrifum en þau eru óhjákvæmileg í nokkrum tilvikum á framkvæmdatíma en hægt er að lágmarka þau með góðu skipulagi, upplýsingamiðlun og aðlögun á framkvæmdaraðferðum til að draga úr neikvæðum áhrifum á íbúa og fyrirtæki. Hugað verði að slíku við leyfisveitingar.

2.8 Vegagerðin

Í umsögn segir:

Hafnarfjarðarvegur

Rammaskipulagið hefur bein áhrif á þjóðvegi á römpum Hafnarfjarðarvegur við Hamraborg. Gera þarf nána grein fyrir rýmisþörf Borgarlínu og samþættingu við aðra umferð.

Málsmeðferð



Mikilvægt er að skipulagsvinna sé ávallt í samræmi við framþróun verkefnisins og að framkvæmdaleyfi liggi fyrir um leið og hönnun og útboð fyrir einstaka áfanga.

Skipulagsgögn

Ekki er um eiginlegan uppdrátt rammaskipulags að ræða heldur er greinargerð með skýringarmyndum send til umsagnar.

Aðgerðir á rekstrartíma

Ætla má að grípa þurfi til aðgerða á þeim leiðum sem umferð mun aukast á, utan Borgarlínuleiða. Verður það gert í samráði við Betri samgöngur, Vegagerðina og Kópavogsbæ.

Umferðaröryggi

Í rammaskipulagi kemur fram að umferðaröryggi muni aukast frá núverandi ástandi. Óvissa felst í þessari fullyrðingu miðað við þau gögn sem lögð eru fram.

Viðbrögð

Hafnarfjarðarvegur. Tekið er undir mikilvægi rýmisþarfa ferðamáta. Rammahluti aðalskipulagsins tekur ekki á útfærslu eða nær til tenginga við Hamraborg. Unnið er að frumdrögum fyrir þá útfærslu og verður gerð grein fyrir henni þegar hún liggur fyrir.

Málsmeðferð. Kópavogsbær leggur áherslu á samráð við sveitarfélög, Vegagerðina og Betri samgöngur til að tryggja samþættingu verkefnisins og leyfisveitinga.

Skipulagsgögn. Í rammahluta aðalskipulags Kópavogs er lögð áhersla á að leiðbeinandi gögn og skýringarmyndir séu notaðar til að veita innsýn í skipulag Borgarlínu. Borgarlínan er sýnd á gildandi þéttbýlisuppdrætti og ekki er verið að breyta þeirri legu. Því er ekki þörf á að sýna skipulagsuppdrátt með rammahlutanum.

Aðgerðir. Fyrir liggur umferðargreining á Borgarlínubrautum og götum í nágrenni þeirra. Engu að síður er mikilvægt að fylgjast með þróun umferðar til að tryggja greiðfærni og öryggi allra ferðamáta.

Umferðaröryggi. Hönnun borgarlínubrauta er ætlað að stuðla að bættu umferðaröryggi með sérakreinum, bættu skipulagi á gatnamótum og auknu aðgengi gangandi og hjólandi vegfarenda. Í hönnunarviðmiðum er lögð áhersla á umferðaröryggi og þá þætti sem þarf að horfa til að fylgja því eftir.

2.9

Veitur

Í umsögn segir:

Veitur meta mikils það góða samráð sem hefur átt sér stað og eru reiðubúnaðar í áframhaldandi samstarf á öllum stigum skipulagsins.

Allt afrennslisvatn frá borgarlínugötum þarf að vera hreinsað í samræmi við nýútgefna vatnaáætlun Íslands.

Viðbrögð

Í umhverfismatsskýrslu framkvæmdarinnar á vegum Betri samgangna kemur fram að forðast eigi vatns- og jarðvegsmengun með því að sía regnvatn af menguðu yfirborði áður en því er hleypt að viðtaka. Sérstök hönnun frárennsliskerfisins er áætluð til að koma í veg fyrir mengun í viðkvæmum svæðum.



2.10

Póra Marteinsdóttir

Í umsögn segir:

Ég tel að það sé óþarfi að gera Borgarholtsbraut að einstefnu (í 800 metra). Sú einstefna væri einnig inn í hverfið þar sem engi þjónusta er að finna og myndi auka umferðarpunga á Kópavogsbraut og Kársnesbraut verulega. Ég tel að Borgarlínan gæti alveg keyrt Borgarholtsbrautina í blandaðri umferð án nokkurra vandkvæða. Einu staðirnir þar sem er umferðarteppa er á krossgötum Borgarholtsbrautar og Urðarbrautar. Þar þyrfti á stuttum kafla að koma sér akrein, hvergi annars staðar.

Viðbrögð

Samkvæmt rammahluta aðalskipulagsins (kafla 4.3.1) er gert ráð fyrir sérstökum borgarlínubrautum sem gefa almenningssamgöngum forgang til að tryggja skilvirkni og áreiðanleika. Markmið Borgarlínu er að draga úr umferðartöfum og bæta almenningssamgöngur með auknu aðgengi. Í frekari hönnun Borgarlínunnar á Kársnesi og deiliskipulagi verður umferðarskipulag útfært og þar verður m.a. til skoðunar hvort og hvar Borgarlínan geti verið í blandaðri umferð.

2.11

Hulda Jónasdóttir

Í umsögn segir:

Það er mikilvægt að hjólastígakerfið þjóni Kópavogsbúum og Kársnesingum. Lega stofnhjólastíga meðfram Kópavogsbraut, Kársnesbraut er mun heppilegri en meðfram sunnanverðri strandlengjunni. Með því móti að leggja stofnstíginn frekar á Kópavogs- og Kársnesbraut þá færst stígur sem þjónar samfélagi Kársness, sem ákall hefur verið eftir.

Strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf ber að vernda til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er stoltur aðili að. Stórt umferðarmannvirki meðfram sjónum kallar á þjónustu sem er mjög mengandi með tilheyrandi snjó ruðningi og söltun. Það yrði mikið tjón að setja slíkt mannvirki í kyrrlátt útivistar svæði sem státar að náttúrufegurð og er auk þess friðlýst.

Viðbrögð

Á mynd 3 í rammahlutanum (og hér í viðbrögðum) er sýnd lega stofn- og tengileiða hjóltreida. Gert er ráð fyrir að þær sú meðfram Borgarlínu og á norður- og suðurhluta Kársness. Lega þeirra er talin stuðla að mjög góðu aðgengi hjólandi- og gangandi að stígakerfi á Kársnesi.

Við hönnun og útgáfu framkvæmdaleyfa verða settir skilmálar til að draga úr og koma í veg fyrir möguleg neikvæð umhverfisáhrif. Auk þess er hönnun borgarlínubrauta ætlað að stuðla að bættu umferðaröryggi með sérakreinum, bættu skipulagi á gatnamótum og auknu aðgengi gangandi og hjólandi vegfarenda. Í hönnunarviðmiðum er lögð áhersla á umferðaröryggi og þá þætti sem þarf að horfa til að fylgja því eftir.



Mynd 3 úr rammahluta aðalskipulags Kópavogs

2.12 Náttúrufræðistofnun Íslands

Í umsögn segir:

Það er mikilvægt að hjólastígakerfið þjóni Kópavogsbúum og Kársnesingum. Lega stofnhjólastíga meðfram Kópavogsbraut, Kársnesbraut er mun heppillegri en meðfram sunnanverðri strandlengjunni. Með því móti að leggja stofnstíginn frekar á Kópavogs- og Kársnesbraut þá færst stígur sem þjónar samfélagi Kársness, sem ákall hefur verið eftir.

Strandlengjuna, umhverfi hennar, dýralíf og mannlíf ber að vernda til samræmis við Heimsmarkmiðin sem Kópavogsbær er stoltur aðili að. Stórt umferðarmannvirki meðfram sjónum kallar á þjónustu sem er mjög mengandi með tilheyrandi snjó ruðningi og söltun. Það yrði mikið tjón að setja slíkt mannvirki í kyrrlátt útivistar svæði sem státar að náttúrufegurð og er auk þess friðlýst.

Viðbrögð

Á mynd 3 í rammahlutanum (og hér í viðbrögðum í kafla 2.11) er sýnd lega stofn- og tengileiða hjóleiða. Lega þeirra er talin stuðla að mjög góðu aðgengi hjólandi- og gangandi að stígakerfi á Kársnesi.

Við hönnun og útgáfu framkvæmdaleyfa verða settir skilmálar til að draga úr og koma í veg fyrir möguleg neikvæð umhverfisáhrif.