

1. Umsögn - Veitur
2. Umsögn - Isavia
3. Umsögn - Hafnarfjarðarkaupstaður
4. Umsögn - Náttúrufræðistofnun
5. Umsögn - HEF
6. Umsögn - Vegagerðin
7. Umsögn - Strætó
8. Umsögn - LHM
9. Umsögn - MÍ
10. Umsögn - Hafnarbraut 25
11. Umsögn - Trékyllisvík Bakkabraut 16
12. Umsögn - Nes Þróunarfélag
13. umsögn - Fjallasól ehf
14. Umsögn Flétta ráðgjöf
15. Umsögn -Kársnesbraut 102-104
16. Umsögn Hafnarbraut 2
17. Umsögn - Brynhildur Jónsdóttir
18. Umsögn - Inga Rakel Guðmundsdóttir
19. Umsögn - Jóna Guðný Káradóttir
20. Umsögn - Húsfélag Kársnesbraut 108



Skipulags- og byggingardeild Kópavogs
b.t. skipulagsfulltrúa
Digranesi 1
200 Kópavogur

Reykjavík 3. september 2025

Efni: Umsögn Veitna vegna Kársnes Þróunarsvæði, Rammahluti aðalskipulags.
Mál 580/2024

Veitur hafa fengið til umsagnar rammahluta aðalskipulags sem nær yfir þróunarsvæði á vestanverðu Kársnesi. Svæðið afmarkast af strandlínu Kársness til norðurs og vesturs, og af núverandi íbúðarbyggð við Þinghólsbraut, Kársnesbraut og Huldubraut til austurs og suðurs. Rammaskipulagið leggur áherslu á áframhaldandi þróun svæðisins með sérstakri áherslu á góðar samgöngutengingar, m.a. fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur, sem og á aðgengileg og vönduð almenningssrými.

Veitur reka hitaveitu og rafmagnsveitu í Kópavogi. Við skipulag nýrra svæða þarf að tryggja nægt rými fyrir nauðsynleg veitukerfi í samræmi við breyttar aðstæður. Mikilvægt er að Veitur komi að skipulagsvinnunni á frumstigum ferlisins til að tryggja góða samþættingu innviða við aðra uppbyggingu. Sérstaklega þarf að huga að lóðum fyrir dreifistöðvar rafmagns, nema gert sé ráð fyrir þeim innan bygginga, sbr. Handbók um dreifistöðvar í byggingum annarra.

Forði er áskorun á Kársnesinu, sérstaklega með vaxandi byggð, og mun verða áfram líkt og víðar á höfuðborgarsvæðinu. Veitur vinna að því að styðja við aukna byggð með forðaöflun og bættri flutningsgetu fyrir virkjanavatn. Þá er flutningur einnig áskorun inn á Kársnesið, vinna við endurbætur er hafin og mun halda áfram á næstu árum til að mæta þörfum bæði núverandi og nýrrar byggðar.

Veitur leggja ríka áherslu á mikilvægi samráðs á öllum stigum skipulagsvinnunnar. Þá óska Veitur jafnframt eftir upplýsingum um áform og tímasetningar framkvæmda, svo unnt sé að tryggja nauðsynlega styrkingu og samþættingu veitukerfa við aðra innviði.

Virðingarfyllst,
f.h. Veitna

Helga Rún Guðmundsdóttir

Skjal sótt af '0000000000' dags: 24.10 2026

Vegna: Máls nr. 0580/2024, Kársnes Þróunarsvæði. Rammahluti aðalskipulags. (Kynning tillögu)

Athugasemd:

Isavia Innanlandsflugvellir hefur farið yfir gögn málsins á skipulagsgatt.is, mál 580/2024, með kynningartíma 31.7. -18.9.2025.

Í skipulagi segir að hæðir húsa þurfi að taka mið af hindrunarflötum Reykjavíkurflugvallar. Isavia bendir á að hindranafletir gilda ekki eingöngu um hús á svæðinu heldur einnig um notkun tækja og tóla á byggingartíma húsa s.s. byggingarkrana, bílkрана, dæluröra steypubíla og slíks svo og trjágróðurs á svæðinu. Gott er að þessar kröfur komi inn í skipulagið þ.a. þetta skili sér síðar í nánari skipulagsvinnu.

Þá minnir Isavia enn á að flugi yfir svæðið fylgir óhjákvæmilega nokkur hávaði og skert hljóðvist sem taka þarf mikið tillit til við kröfugerð hljóðvistar í skipulagsferlum og bygginga mannvirkja á svæðinu.

Með vinsemd og virðingu

Sigrún Björk Jakobsdóttir

Höfundur: Sigrún Björk Jakobsdóttir

Sent inn þann: 11.09.2025, **Fyrir hönd:** Isavia

Vegna: Máls nr. 0580/2024, Kársnes Þróunarsvæði. Rammahluti aðalskipulags. (Kynning tillögu)

Athugasemd:

Ekki er gerð athugasemd við tillöguna.

Höfundur: Lilja Grétarsdóttir

Sent inn þann: 15.09.2025, **Fyrir hönd:** Hafnarfjarðarkaupstaður

Vegna: Máls nr. 0580/2024, Kársnes Þróunarsvæði. Rammahluti aðalskipulags. (Kynning tillögu)

Athugasemd:

Náttúrufræðistofnun gerir ekki athugasemdir við fyrirhugaðar breytingar.

Höfundur: Ingvar Atli Sigurðsson

Sent inn þann: 16.09.2025, **Fyrir hönd:** Náttúrufræðistofnun

Kópavogsbær
Skipulagsdeild
Skipulagsgátt mál nr. 580

Kópavogur, 17.17. september 2025
Tilvísun: K-21273

Efni: Kársnes þróunarsvæði – rammahluti aðalskipulags

Auglýst er breyting á Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 vegna rammahluta aðalskipulags fyrir þróunarsvæði á vestanverðu Kársnesi. Svæðið er skilgreint sem samgöngumiðað þróunarsvæði í gildandi aðalskipulagi, þar sem gert er ráð fyrir þétttri og blandaðri byggð við Borgarlínu. Viðfangsefni tillögunnar snýr einkum að áframhaldandi þróun svæðisins með sérstakri áherslu á gæði byggðar, góðar samgöngutengingar m.a. fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur og almenningssými. Sett er fram heildarsýn fyrir framtíðarþróun svæðisins, sem verður útfærð nánar í deiliskipulagsáætlunum fyrir tiltekna reiti á svæðinu. Skipulagssvæðið nær yfir þróunarsvæði ÞR-1, sem skilgreint er í Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 ásamt aðliggjandi svæðum. Svæðið afmarkast af strandlínu Kársness til norðurs og vesturs og af núverandi íbúðarbyggð við Þinghólsbraut, Kársnesbraut og Huldubraut austurs og suðurs. Alls er skipulagssvæðið um 57,2 ha.

Heilbrigðiseftirlitið hefur kynnt sér tillöguna og leggur fram meðfylgjandi ábendingar um nokkra þætti sem þarf að hafa í huga, við frekari vinnslu tillögunnar.

Ofanvatnslausnir

Í Kópavogi hefur markvisst verið unnið að því að regnvatni verði veitt í settjarnir til þess að sía mengun úr vatni sem runnið hefur eftir götum bæjarins áður en því er veitt út í sjó. Kársnesið er eina hverfið í Kópavogi þar sem regnvatn fer enn óhreinsað beint út í sjó. Heilbrigðiseftirlitið vakti athygli á þessu í kynningarferli tillögunnar og hefur verið bætt við kafla um, „blágrænar ofanvatnslausnir, þar sem fram kemur að ekki sé öruggt að hefðbundnar regnvatnslagnir geti tekið við öllu því ofanvatni sem að fellur í ofsaregni og asahláku. Í slíkum atburðum er mikilvægt að til staðar séu öruggir farvegir, sem beina ofanvatni á staði sem geta tekið við miklu vatni og þaðan út í viðtakann, sem á vestanverðu Kársnesinu er sjórinn. Hættan á slíkum atburðum fer vaxandi vegna loftslagsbreytinga.

Mengaður jarðvegur á atvinnusvæðum og uppfyllingum

Heilbrigðiseftirlitið vakti athygli á að á nokkrum stöðum á strönd Kársnes var urðað sorp og úrgangur á sínum tíma, m.a. uppgötvaðist sorpurðunarstaður þar sem grunnurinn að húsum nr. 64 og 66 við Naustvör var tekin. Eins er hætt við að mengað jarðefni hafi farið á uppfyllinguna yst á Kársnesi enn þar hefur m.a. orðið vart við staðbundna jarðvegsmengun. Það er líka vel þekkt að jarðvegsmengun og gamlir tankar geta verið til staðar á iðnaðarsvæðum. Gert er ráð fyrir kortlagningu á þessum stöðum og fjallað um þessa staði í umhverfismatsskýrslu skipulagsins og hvernig þeir skuli hreinsaðir. Í skipulagsskilmálum í deiliskipulagi þarf að gera ráð fyrir að jarðvegsmengun verði könnuð á lóðum og framkvæmdasvæðum og að hafa fyrirmæli um að menguðum jarðvegi og urðuðu sorpi verði fargað á viðunandi hátt. Ennfremur að heilbrigðiseftirliti verði gert viðvart ef komið er niður á slíkt efni. Sækja skal um starfsleyfi til

heilbrigðisnefndar fyrir svokallaðri fyllingu (áður kallað landmótun) sem og fyrir millilager á jarðefnum (geymsla jarðefna).

Atvinnustarfsemi og íbúðabyggð

Á flestum reitum í rammaskipulaginu er gert ráð fyrir atvinnustarfsemi að hluta í bland við íbúðir og blandaða starfsemi. Brýnt er að í skipulagi, þar sem gert er ráð fyrir blandaðri byggð atvinnustarfsemi og íbúða, sé hugað að því að gerðar séu ítarlegar kröfur til atvinnuhúsnæðis með hliðsjón af ónæði, s.s. vegna lyktar- og hljóðmengunar. Einnig verði hugað að aðgreiningu sameigna íbúða frá atvinnutengdum rýmum.

Á uppbyggingartíma þarf að reyna að lágmarka núning sem getur orðið milli starfsemi sem er starfrækt í grennd við nýja íbúðabyggð þar til atvinnustarfsemin víkur. Reitur 2 verður áfram notaður undir atvinnustarfsemi og óvisst hvenær hún víkur og þarf að tryggja að sambýli við nálæga íbúðabyggð verði án núnings vegna hávaða og mengunar. Tryggja þarf að umferð þungaflutningabíla frá atvinnusvæðum valdi ekki hættu, ónæði eða truflun í nálægri íbúðabyggð.

Gerð er grein fyrir umhverfisáhrifum í samræmi við ákvæði lag um umhverfismat framkvæmda og áætlun nr.111/2021 og er nálgunin í meginatriðum sú sama í umhverfismati Aðalskipulags Kópavogs 2019-2040. Í aðalskipulaginu eru metin áhrif á náttúrufar og jarðmyndanir, vatnafar, lífríki (gróður og dýr) sjór og strandlengja, jarðfræði og jarðmyndanir og náttúruinjar. Heilbrigðiseftirlitið vekur athygli á að gera þarf áhrifamat framkvæmda á vatnshlot í samræmi við lög um stjórn vatnamála fyrir svæðið í samræmi við leiðbeiningar Umhverfis- og orkustofnunar „Mat á áhrifum framkvæmda og starfsemi á vatnshlot“.

Virðingarfyllst,
f.h. Heilbrigðiseftirlitsins



Hörður Þorsteinsson
framkvæmdastjóri

Land- og gólfhæð á lágsvæðum



Vegagerðin er umsagnaraðili um aðalskipulag og deiliskipulag á lágsvæðum við sjó þar sem hættu 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.

Vegagerðin hefur farið aftur yfir þau gögn sem liggja til grundvallar viðmiðunarreglna um lágmarks land- og gólfhæð á lágsvæðum fyrir Kársnes Þróunarsvæði. 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 afstöðubreytingu lands og sjávar næstu 100 árin. Tekið er mið af flóðhæð sjávar með 100 ára endurkomutíma.

Umsögn um lágmarks land- og gólfhæð var hluti af umsögn Vegagerðarinnar sem send var til Kópavogsbæjar vegna Kársnes Þróunarsvæðis í maí 2024. Í þeirri umsögn var villa í töflu með sundurliðun á þeim þáttum sem lágmarks landhæð er byggð á. Villan var þess eðlis að áætluð afstöðubreyting lands og sjávar byggt á sviðsmynd SSP5-8.5 með 83% óvissumörkum var vanmetin all hressilega og þar af leiðandi var útgefin lágmarks landhæð of lág. Hækkunin var gefin upp sem 0,48 m en hefði átt að vera 1,01 m líkt og kemur fram í töflunni hér fyrir neðan. Því miður þá skilaði leiðréttingin sér ekki í lokaútgáfu umsagnar Vegagerðarinnar og var hún því send út með umræddri villu. Þar af leiðandi eru land- og gólfhæðir sem gefnar eru í rammahluta aðalskipulags Kópavogs 2019-2040 fyrir Vestanvert Kársnes of lágar. Þar kemur fram:

„Lágmarkslandhæð skal vera 3,85 m skv. Landshæðakerfi og lágmarksgólfhæð skal vera 0,3 m þar fyrir ofan (í 4,15 m hæð). Lágmarksgólfkóti í kjallara er 2,35 m. Í deiliskipulagi skal eftir atvikum fjallað um áhrif hækkandi sjávarstöðu og flóðahættu, setja skilmála um lágmarkshæðir og miða við Landshæðakerfi. Þar sem við á skal setja skilmála um hönnun og frágang sem dregur úr áhrifum sjávarflóða á byggð.“

Vegagerði leggur hér með fram uppfærða töflu um lágmarks land- og gólfhæð fyrir Þróunarsvæði Kársness. Sú tafla var gerð í lok maí 2024 og hafa forsendur ekki breyst síðan þá. Þar má sjá að landhæð skuli vera að lágmarki í +4,14 m í landhæðarkerfi og lágmarks gólfhæð ávalt 30 cm ofar landhæð, þannig að flóðavatn renni ekki beint inn í byggingar. Af sömu ástæðu ætti öll aðkoma að kjallara bygginga að uppfylla kröfur Vegagerðarinnar um lágmarks gólfhæð.

Meðfylgjandi tafla sýnir ákvörðun á lágmarks land- og gólfhæð miðað við 100 ára líftíma mannvirkja.

Síða 1/2

Vegagerðin
Suðurhraun 3
210 Garðabær

+354 522 1000
vegagerdin.is

SNI-3205-1

Skjal sótt af '0000000000' dags: 24.10.2026

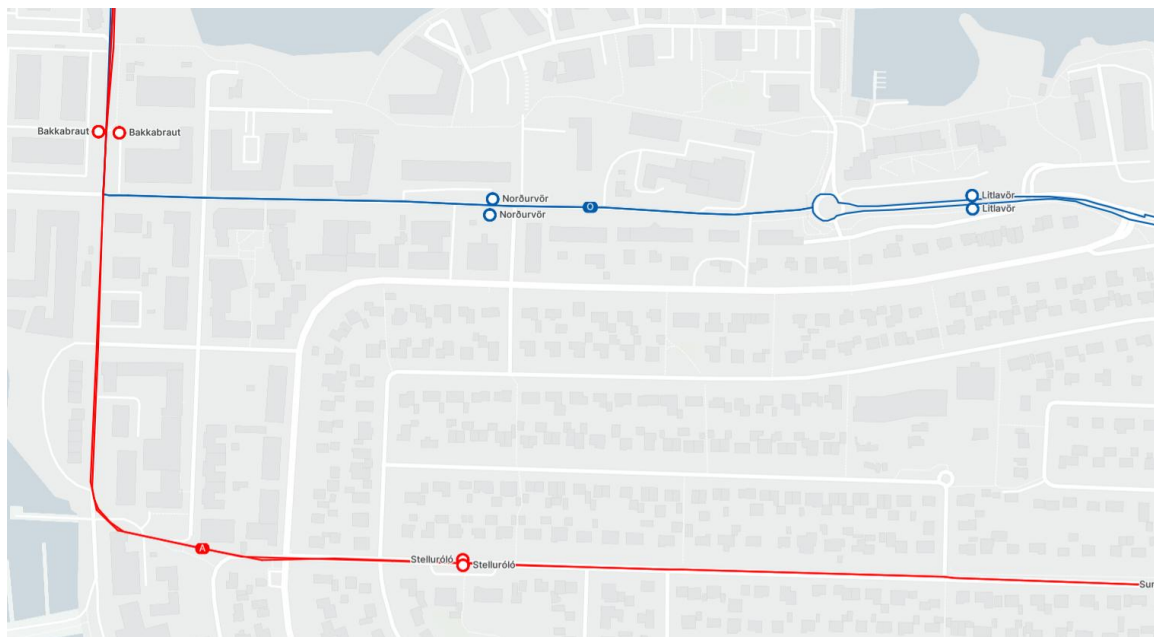
	Viðmiðunarreglur Vegagerðarinnar fyrir lágmarks land- og gólfhæð á lágsvæðum við strendur vegna jarðskorpuhreyfinga og sjávarstöðu hækkana næstu 100 árin			Vegagerðin 2024-05-31
	Kópavogur, Kársnes - 100 ára líftími mannvirkja	Hafnarkerfi Kópavog HK (m)	Bæjarkerfi Kópavogs BK (m)	Landshæða- kerfi ISH2004 (m)
Hæðarpunktur				
Hæðarmismunur við Hafnarkerfi Kópavogs	0.00	-1.82	-2.27	
Flóðhæð með 100 ára endurkomutíma	5.20	3.38	2.93	
Sviðsm. SSP5-8.5, 83% óvissumörk-vísindanefnd 2023	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	



Reykjavík, 18. september 2025

Efni: Umsögn Strætó bs. um Kárnses þróunarsvæði. Rammahluti aðalskipulags.

Í Rammahluta á bls 24 er kafli um almenningssamgöngur og mynd af leiðum og hámarkshraða. Bæði núverandi leiðir (35 og 36) og framtíðarleið O eru gular á litinn og erfitt að greina þar á milli. Gott væri að gæta að því að leiðirnar á myndunum séu í mismunandi lit. Núverandi stöðvar og framtíðar Borgarlínustöðvar eru sýndar á myndinni. Í Nýju leiðaneti eru teiknaðar stöðvar við Vesturvör nálægt Norðurvör og Liltuvör. Staðsetningarnar á þessum stoppum eru ekki faster í stein en æskilegt væri að gera ráð fyrir stoppistöðvum á þessum kafla í skipulagi fyrir almenna leið O.



Virðingarfyllt,
Fh. Skipulagsdeildar Strætó bs.

Sólrún Svava Skúladóttir



Landssamtök hjólreiðamanna

Kópavogur
Skipulag

<https://skipulagsgatt.is/issues/2024/580>

Reykjavík 18. september 2025

Umsögn um Kársnes þróunarsvæði rammahluta aðalskipulags

Umsagnarnefnd Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) hefur skoðað auglýsta breytingu á Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 vegna rammahluta aðalskipulags fyrir þróunarsvæði á vestanverðu Kársnesi. Svæðið afmarkast af strandlínu Kársness til norðurs og vesturs og af núverandi íbúðarbyggð við Þinghólsbraut, Kársnesbraut og Huldubraut austurs og suðurs. Alls er skipulagssvæðið um 57,2 ha. Rammaskipulag fyrir vestanvert Kársnes snýr einkum að áframhaldandi þróun svæðisins með sérstakri áherslu á góðar samgöngutengingar m.a. fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur og almenningsrými. Sett er fram heildarsýn fyrir framtíðarþróun svæðisins, sem verður útfærð nánar í deiliskipulagsáætlunum fyrir tiltekna reiti á svæðinu.

Umsögn LHM

LHM er hlynnt uppbyggingu á áhrifasvæðum Borgarlínu. Almennt má segja að útfærsla skipulags í rammaskipulagi fyrir Kársnes þróunarsvæði sé nokkuð góð og geti stutt við notkun almenningssamgangna og leitt til breyttra ferðavenja. Sérstaklega er áhugavert að gert er ráð fyrir sérstökum bílastæðahúsum í stað þess að koma bílastæðum fyrir í plönun á yfirborði eða í bílajakjöllurum undir húsum.

Í umsögn LHM viljum við þó benda á að hægt er að ná betri árangri í breyttum ferðavenjum ef fyrirkomulag bílastæða er skoðað vandlega og kappkostað að ná samnýtingu stæða milli íbúða- og atvinnusvæða í meiri mæli en virðist vera lagt til í deiliskipulaginu. Nauðsynleg þjónusta þarf líka að vera til staðar í göngufjarlægð. Lágvöruverslun þarf m.a. að vera á svæðinu.

Eins eru nokkrar athugasemdir við útfærslu skipulagsins. Mikilvægt er að á áhrifasvæðum Borgarlínu rísi byggð sem getur orðið hvati til breyttra ferðavenja og boðið upp á líflegt og fjölbreytt umhverfi. LHM óska eftir því að tekið verði tillit til athugasemda samtakanna í frekari úrvinnslu.

Hjóla og göngustígar.

LHM leggur áherslu á að í skipulaginu verði gerð góð grein fyrir stígum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur og aðstöðu fyrir hjólandi vegfarendur.

Gera þarf ráð fyrir góðum aðskildum stígum gangandi og hjólandi meðfram ströndum Kársness, bæði norður- og suðurströndinni, án óparfa hækkunar, sem tengja vestanvert Kársnes við Fossvogsdal og Kópavogsdal. Sérstaklega þarf að gera ráð fyrir hjólastíg sem þræðir suðurströnd Kársness frá Þinghól og tengir Kópavog, Garðabæ og Hafnarfjörð við vestanvert Kársnes og það svo aftur við Nauthólsvík um brúna Öldu, sem verður mjög mikilvæg stofnleið hjólandi inn til Vatnsmýrar og miðborgar Reykjavíkur. Áhyggjur hafa komið fram um að ekki sé pláss fyrir sérstakan hjólastíg meðfram suðurströnd Kársness en það eru óparfa áhyggjur. Plássið er yfirdrifið nóg ef bærinn endurheimtir bæjarland sem margir lóðarhafa við vestanverða Sunnubraut hafa lagt undir sig. Eins hafa menn haft áhyggjur af sambýli gangandi og hjólandi en með sérstökum hjólastíg og skýrum reglum er einmitt komið í veg fyrir núning milli þessar samgöngumáta.

Borgarlína gerir ráð fyrir legu hjólastíga og gangstétta meðfram borgarlínunni sem á að liggja eftir Bakkabraut og Borgarholtsbraut og verður þar þriðja stofnleið gangandi og hjólandi um Kársnes sem tengir þróunarsvæðið við Hamraborg og skólana og sundlaugina.

Við stíga ætti að gera ráð fyrir gróðri og trjám sem draga úr vindi og skapa skjól án þess að hindra stígsýn við gatna- og stígamót.

Öll mannvirki fyrir hjólandi (göngu- og hjólastígar) þarf að hanna og byggja samkvæmt leiðbeiningum um hönnun fyrir reiðhjól. Stígar eiga að vera greiðir, öruggir, sléttir, beinir, án óparfa hækkunar og með viðunandi stígsýn. Sérstaklega þarf að tryggja að gatnamót séu jafn greið fyrir gangandi og hjólandi eins og fyrir bílstjóra.

Gera þarf ráð fyrir merkingu hjólastíga með leiðarmerkjum.

Hjólastæði

Gera þarf ráð fyrir nægum hjólastæðum og hjólageymslum við íbúðir, vinnustaði og staði sem veita þjónustu á vestanverðu Kársnesi.

Hjólandi þarf að tryggja greiða aðkoma að biðstöðvum Borgarlínu. Gera ráð fyrir góðum hjólastæðum við biðstöðvar almenningssamgangna og sérstaklega við biðstöðvar Borgarlínu. Hjólastæði verði eftir atvikum yfirbyggð bogastæði og fjöldi stæða verði í samræmi við notkun.

Gæta þarf sérstaklega að þeim vandamálum sem leigurahlaupahjól skapa. Slæm reynsla er af því hvernig leigutakar skilja við þau út um allt, hvort sem er mitt á hjólastígum eða gangstéttum og við biðskýli. Huga þarf að góðum lausnum svo leigurahlaupahjólum verði ekki illa lagt á stoppistöðvum Borgarlínu í því samhengi. Sveitarfélögin þurfa að finna lausn með fyrirtækjum sem reka þessa þjónustu þar sem skipulagðar eru fastar stöðvar þar sem skylda er að skila deilifarartækjum. Slíkar stöðvar ættu að vera á öllu stoppistöðvum Strætó og Borgarlínunnar, við alla grunn- og leikskóla, við verslanir og þjónustu og í flestum eða öllum götum á 1-2 stöðum. Þær ættu ýmist að vera í plani við gangstéttir þar sem pláss er en ella á að taka frá bílastæði í götuplani. Hönnun þeirra ætti að vera samræmd en til að byrja með er líklega nóg að grunnstöð sé merkt með skilti og að tveir eða fleiri hjólabogar eða statív fyrir hlaupahjól séu sett upp.

Gatnaumhverfi

Í vinnuslutilöggunni eru sýnd kennisnið fyrir þær tegundir gatna sem eru á þróunarsvæðinu þ.e 30 og 40 km götur.

Í 30 km götu leggja LHM til að verði sýnt fyrirkomulag hjólastæða fyrir deilifarartæki þar sem skylda væri að leggja þessum farartækjum. Þessi stæði geta einnig þjónað sem gestastæði fyrir aðra notendur.

Bílastæði og ferðavenjur

Í tillöggunni er lagt til að tvö bílastæðahús verði reist á reit 1 og 5. Vegna þess að uppbygging bílastæðahúsa kemur mögulega seint til í uppbyggingu á vestanverðu Kársnesi er viss hættu á því að metnaðarfullar áætlanir um breyttar ferðavenjur nái ekki fram að ganga. Þar þarf allt að spila saman. Bygging Fossvogsbrúar, uppbygging borgarlínu, bygging hjólastíga og tenging þeirra og síðast en ekki síst uppbygging bílastæðahúsa, sem eru hryggjarstykkið í samnýtingu bílastæða milli íbúa og atvinnulífs og þjónustu. Ef það dregst úr hömlu að byggja bílastæðahúsin og menn láta undan þrýstingi að byggja bílakjallara undir byggingarreitum verður mun erfiðara að ná markmiðum um breyttar ferðavenjur.

LHM hvetja eindregið til þess að þessi uppbyggingarþættir fylgist að og ekki verði hvikað frá því að hafa bílastæði í bílastæðahúsum.

Skoða má möguleikann á samnýtingu bílastæða milli reita 14 og 16. Reitur 16 er nær fullbyggður en þar eru stór svæði með bílastæði á yfirborði sem væri hægt að nýta í annað en bílastæði ef stæðunum yrði komið fyrir í bílastæðahúsi annaðhvort á reit 14 eða 16. Með því væri augin samnýting stæða einkum ef þjónusta væri hluti uppbyggingar á reit 14 auk þess sem væri hægt að sleppa bílakjallara á reit 14, sem myndi þýða ódýrari uppbyggingu.

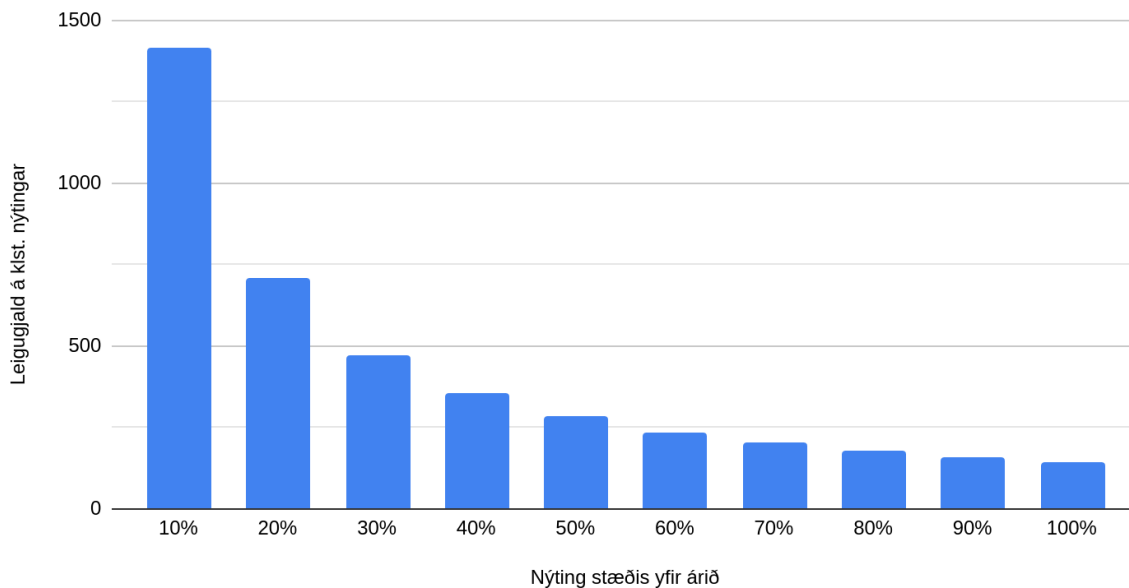
LHM hvetja til þess að skoðaður verði möguleikinn á sameiginlegu bílastæðahúsi fyrir reiti 14 og 16, sem gæti þýtt færri stæði á yfirborði á reit 16 og engan bílakjallara á reit 14.

LHM leggja til að gjaldskylda verði í öllum opnum bílastæðum og í opnum bílastæðahúsum.

LHM leggja til að kostnaðurinn við bílastæði í fjöleignarhúsum verði ekki falin í byggingarkostnaði heldur verði stæðin rekin með sérfjárhag, þau leigð eða seld og rekin sér. Stæði eru ekki ókeypis, sérstaklega ekki í bílakjöllum eins og sjá má á mynd 1. Hún sýnir útreikning á því leigugjaldi sem þarf til að standa undir gerð, viðhaldi og rekstri bílastæðis í bílakjallara.

Leigugjald á bílastæði sem fall af nýtingu stæðis yfir árið

til að greiða afskriftir, rekstur og vaxtagjöld bílastæðis



Mynd 1. Leigugjald fyrir bílastæði á klst. sem fall af nýtingu stæðis yfir árið. Miðað er við eftirfarandi forsendur. Byggingarkostnaður á stæði 10 milljónir. Hlutfall lánsfjár 60%. Afskriftir á ári 2%. Rekstrarkostnaður 4% ári. Nafnvextir 12%.

Nauðsynleg þjónusta og 20 min hverfið

Á vestanverðu Kársnesi þarf að vera nauðsynleg þjónusta. Gert er ráð fyrir grunnskóla í framtíðinni á reit 2 og leikskóli er fyrirhugaður á reit 16 í náinni framtíð. Ýmis konar verslun, veitingastaðir, snyrtiþjónusta og líkamsrækt er komin. Frekari þétting og uppbygging Borgarlínu mun skapa tækifæri fyrir meiri þjónustu á vestanverðu nesinu og við borgarlínustöð á Borgarholtsbraut. Það sem nauðsynlega vantar á svæðið er samt lágvöruverðsverslun sem getur gefið íbúum á Kársnesi tækifæri til að kaupa í matinn í göngufjarlægð frá heimilinu.

Í skipulaginu þarf því nauðsynlega að gera ráð fyrir lágvöruverðs-matvöruverslun. Ákjósanleg staðsetning er við fyrirhugað bílastæðahús á reit 5. Það væri nálægt borgarlínustöð og við nauðsynleg bílastæði.

Virðingarfyllt
f.h. stjórnar LHM

Árni Davíðsson

Árni Davíðsson

Almenn umfjöllun um uppbyggingu á áhrifasvæðum Borgarlínu

Íbúðarform á áhrifasvæðum Borgarlínu.

Hætt er við að þéttleiki á áhrifasvæðum verði ekki nægilega mikill og að nýjar íbúðir verði of dýrar fyrir almenning sem líklegur er til að nota almenningssamgöngur. Ef aðeins verða reistar dýrar íbúðir fyrir vel stæða borgara með mikla bílaeign á meðalheimili á áhrifasvæðum Borgarlínu er ekki líklegt að markmið um ferðavenjur náist. Því miður hefur þétting verið of mikið á þessu formi í öllum sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu, sem veldur áhyggjum fyrir framhaldið. Tryggja þarf blöndun byggðar og að íbúðasamsetning sé líkleg til að skila farþegum í Borgarlínuna. Ákveðið hlutfall íbúða þarf að vera fyrir fyrstu kaupendur og þá sem eiga erfitt með að kaupa hefðbundnar fasteignir s.s. leigjendur.

Tillaga: *Mælt er með því að íbúðasamsetning sé blönduð og að gert verði ráð fyrir mismunandi búsetu- og eigna formum. Gera þarf ráð fyrir fyrstu kaupendum og leigjendum og að búsetafyrirkomulag rúmist innan þróunarsvæðisins.*

Bílastæði á áhrifasvæðum Borgarlínu.

Eitt mikilvægasta atriðið til að tryggja að Borgarlínan nái markmiði um breytingu í ferðavenjum er stýring bílastæða. Þekking á fjölda bílastæða og nýtingu þeirra er þó af skornum skammti. Í skipulagi flestra hverfa er farin sú leið að hafa ofgnótt bílastæða til að deilur eða kvartanir um bílastæði valdi ekki óþægindum fyrir sveitarstjórnir. Það þýðir að offjórðfest er í fjölda bílastæða og þau verða yfirdrifin þáttur í skipulagi og byggðu umhverfi. Landrými sem fer undir bílastæði og kostnaður við byggingu þeirra og þjónustu veldur auknum kostnaði við íbúðir og fasteignir. Besta leiðin til að draga úr kostnaði við stæði og lækka fasteignaverð er að taka bílastæði út úr jöfnunni og láta notendur bílastæðanna borga fyrir byggingu, viðhald og þjónustu við stæðin. Sveitarfélög eiga þá ekki heldur að bera þennan kostnað með stæðum í götu án þess að notendur greiði fyrir það. Verð heldur aftur af eftirspurn og lækkar þar með kostnað og bætir nýtingu. Virðingarleysi ökumanna gagnvart umhverfi sínu með ólöglegri lagningu bíla er líka alkunn. Virðing fæst með verði.

Tillaga: *Mælt er með því að öll bílastæði verði með gjaldskyldu í langtíma eða skammtíma leigu. Markmið skipulags gæti verið eftirfarandi.*

1. að lágmarka það land sem fer undir bílastæði,
2. að láta notendur stæða greiða fyrir gerð þeirra og þjónustu við þau,
3. að koma í veg fyrir að bílastæði séu byggð umfram raunverulega þörf fyrir stæði,
4. að lágmarka kostnað samfélagsins við stæðin,
5. að tryggja ódýrari íbúðir með því að koma í veg fyrir að verð bílastæða séu sett inn í verð íbúða,
6. að tryggja nægilegt framboð stæða fyrir þá sem á þurfa að halda,
7. að stæði séu fremur reist á jaðri en í miðju svæða, þ.e. að besta landið sé ekki tekið undir bílastæði,
8. að fyrirkomulag bílastæða styðji við markmið með Borgarlínu.

Stefna um uppbyggingu reita/lóða á áhrifasvæði Borgarlínunnar.

LHM vill benda sveitarfélögum á að það eru þau sem eiga að leggja línuna um þróun byggðar á áhrifasvæði Borgarlínunnar í hverju hverfi. Þau geta m.a. staðið fyrir samkeppni um skipulag hvers þróunarreits til að verða á undan hugmyndum stórra og smárra verktaka um skipulag á hverjum reit og lóð. Skipulagsvaldið er hjá sveitarfélögunum og það er hlutverk pólitískt kjörinna fulltrúa að móta stefnuna með almenningi og til þess eiga þau að nýta þekkingu skipulagsyfirvalda og þau geta fengið nýjar hugmyndir með samkeppnum. Þetta er ábyrgð, sem sveitarstjórnarmenn og skipulagsyfirvöld mega ekki skorast undan.

Tillaga: *Mælt er með því að sveitarfélög og SSH marki stefnu um uppbyggingu reita og þróunarsvæða til að tryggja að forsendur um ferðavenjur náist og til að tryggja mannvænt og vistlegt umhverfi. Hér að neðan eru tillögur að stefnu um uppbyggingu reita til að ná þessum markmiðum.*

1. Hæð húsa má vera að jafnaði 3-4 hæðir en getur verið meiri á miðsvæðum og þar sem skuggavarp leyfir. Þetta er til að minnka sviptivinda og skuggavarp.
2. Bílastæði á frekar að skipuleggja innan hverfa en síður innan reita eða lóða samanber fjölda stæða í skipulagi. Þetta er til að auka samnýtingu bílastæða milli íbúða og þjónustu.
3. Bílastæði eiga helst að vera í sérstökum bílastæðahúsum eða samsíða götum en síður í bílakjöllurum undir húsum, til að bílastæði móti ekki húsagerð og skipulag. Kjorið er að hafa bílastæðahús meðfram stofnbrautum til að bæta hljóðvist í hverfum og stytta akstursvegalengdir.
4. Bílakjallarar undir húsum eiga ekki að vera breiðari en byggingin yfir kjallaranum til að garðar og leiksvæði verði nýtileg og vistleg og til að garðurinn virki sem blágræn lausn fyrir ofanvatn.
5. Allar íbúðir á að selja án bílastæðis. Ef bílastæði eru seld á að gera það sérstaklega og án tengingar við íbúð eða fasteign. Þetta er til að lækka íbúðaverð og til að notendur greiði fyrir þjónustuna en ekki aðrir.
6. Öll bílastæði að öðru leyti eiga að vera með gjaldskyldu. Það er í langtímaleigu fyrir íbúa og starfsfólk (mánuðir - ár) eða með skammtíma gjaldskyldu (klst - sólarhringur). Þetta er lykilatriði til að koma í veg fyrir offjárfestingu í bílastæðum.
7. Lágmark 5-10% yfirborðs á að vera klætt með trjágróðri sem getur tekið út fullan vöxt, það er tré eiga ekki að vaxa ofan á bílakjöllurum. Það er til að skapa vistlegt umhverfi í hverfum og draga úr meðalvindi og sviptivindum.
8. Ef byggðir eru stórir reitir á að gera ráð fyrir göngu og hjólaleiðum í gegnum þá sem henta fyrir ferðir fólks til að samgöngur gangandi og hjólandi verði þægilegri, áhugaverðari og áfangastaðir aðgengilegri.
9. Jarðhæðir eiga helst að bjóða upp á líflegt umhverfi, þar sem það á við, t.d. þjónustu, verslun, iðnfyrirtæki, veitingastaði, kaffihús, leikskóla eða eitthvað annað. Í íbúðarhúsum, þar sem það á við, ættu að vera íbúðir á jarðhæð gjarnan með gróðurhönd utan við með runnum til að fá skil milli almennarýmis og sérrýmis. Það sem alls ekki ætti að vera á jarðhæð eru lokuð rými með bílastæðum eða bílastæðakjallari. Þetta er til að skapa líflegt og aðlaðandi rými fyrir alla.

10. Fáar innkeyrslur ættu að vera inn á lóð eða reit. Koma skal í veg fyrir að sú hlið lóðar sem snýr að götu verði ein samfelld innkeyrsla. Visst hlutfall lóðar sem snýr að götu gæti verið klætt gróðri. Þetta er til að auka umferðaröryggi á gangstétt og skapa vistlegt rými fyrir gangandi og hjólandi.

Um Landssamtök hjólréiðamanna

Landssamtök hjólréiðamanna (LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólréiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólréiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólréiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólréiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólréiðar á Íslandi.

Vegna: Máls nr. 0580/2024, Kársnes Þróunarsvæði. Rammahluti aðalskipulags. (Kynning tillögu)

Athugasemd:

Umsögn bætt við f.h. Minjastofnunar

Höfundur: Karlotta Helgadóttir

Sent inn þann: 22.09.2025

Viðhengi:

21.1.Umsögn MÍ 22 september 2025 - Kársnes Þróunarsvæði Rammahluti aðalskipulags - Auglýsing tillögu.pdf



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Kópavogsbær
Fannborg 2
200 Kópavogur

Reykjavík 22. september 2025
MÍ202509-0087/ 6.08 / 0875

Efni: Kársnes Þróunarsvæði. Rammahluti aðalskipulags - Auglýsing tillögu

Minjastofnun Íslands barst tölvubréf skipulagsgáttarinnar dagsett 11. september 2025 þar sem fram kom að umsagnarfresti máls nr. 0580/2025, *Kársnes Þróunarsvæði. Rammahluti aðalskipulags – auglýsing tillögu* lyki eftir 7 daga. Kópavogsbær veitti Minjastofnun frest til að skila umsögn til 2. október 2025. Gögn málsins voru sótt á vef skipulagsgáttarinnar; *Yfirlit yfir breytingar á rammahluta aðalskipulags fyrir vestanvert Kársens dags. 30.05.2025, Umferðargreining Kársnestá dags.13.12.2024, Kársnes rammahluti - Tillaga í auglýsingu dags 29.05.2025, Kársnes umferðargreining dags.16.05.2025.*

Minjastofnun hefur áður veitt umsagnir um ofangreint mál á lýsingarstigi dagsett 21. júní 2024 og vegna kynningar tillögu á vinnslustigi dagsett 26. febrúar 2025. Brugðist hefur verið við hluta ábendinga og athugasemda stofnunarinnar. Minjastofnun Íslands telur það miður að í ofangreindum skipulagsgögnum sé ekki tekin skýrari afstaða með því að varðveita hina sögulegu byggð, sérstaklega í ljósi þess að sett eru fram skýr markmið skipulagsyfirvalda í gögnunum um að varðveita dýrmætan staðaranda.

Minjastofnun gerir ekki frekari athugasemdir við Kársnes Þróunarsvæði. Rammahluti aðalskipulags - Auglýsing tillögu. Rétt er að minna á ákvæði 24. gr. laga nr. 80/2012 sem segir: Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæma vettvangskönnun umsvifalaust svo skera megi úr um eðli og umfang fundarins. Stofnuninni er skylt að ákveða svo fljótt sem auðið er hvort verki megi fram halda og með hvaða skilmálum. Óheimilt er að halda framkvæmdum áfram nema með skriflegu leyfi Minjastofnunar Íslands.

Virðingarfyllt,


Henny Hafsteinsdóttir
Minjavörður Reykjavíkur og nágrennis

Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnsýslustigi og ekki kærnlegar til æðra stjórnvalds. Aðrar stjórnvaldsákvarðanir teknar á grundvelli laga nr. 80/2012 eru kærnlegar til umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneytis. Kærufrestur er þrír mánuðir frá því að aðila var tilkynnt um ákvörðun og fer málsmeðferð eftir ákvæðum stjórnsýslulaga nr. 37/1993.

Minjavarðasvið

Suðurgata 39
101 Reykjavík

(354) 570 13 00

www.minjastofnun.is

Kennitala: 440113-0280

Henny Hafsteinsdóttir
Minjavörður Reykjavíkur og
nágrennis
henny@minjastofnun.is

Skjal sótt af '0000000000' dags: 24.10.2026

Vegna: Máls nr. 0580/2024, Kársnes Þróunarsvæði. Rammahluti aðalskipulags. (Kynning tillögu)

Athugasemd:

Lóðarhafar Hafnarbrautar 25 gera athugasemd við klausu í rammaskipulagsdrögum þar sem lögð er áhersla á að lóðirnar Hafnarbraut 25 og 27 séu skipulagðar sem ein heild. Þetta má skilja sem svo að vinna þurfi eina deiliskipulagsáætlun fyrir báðar lóðirnar.

Lóðarhafar sjá mikla praktíska annmarka á því að gera eitt deiliskipulag fyrir báðar lóðir. Um er að ræða lóðarhafa með ólíka hagsmuni og mismunandi þarfir varðandi tímalínu, val á arkitektum o.fl.

Það er sjálfsagt og eðlilegt að lóðarhafar hafi gott samráð á milli sín en við teljum að það sé mun farsælla og réttast að hafa deiliskipulagsáætlanirnar aðskildar. Lóðarhafar H25 hafa í hyggju að hefja framkvæmdir eins fljótt og hægt er og augljóst er að það myndi tefja ferlið að skylt væri að skipuleggja H25 með lóðarhöfum H27 sem eru alls ótengdir og kunna að vera með ólíka hagsmuni.

Höfundur: Helgi Mar Hallgrímsson

Sent inn þann: 18.09.2025

Jóhann Örn Logason f.h. Trékyllisvíkur gerir eftirfarandi athugasemdir við rammahluta aðalskipulags vegna lóðarinnar við Bakkabraut 16:

- Athugasemd við að húsið nr. 16 við Bakkabraut sé skilgreint sem athyglisvert hús úr byggðarkönnun. Um er að ræða hefðbundið stálgrindarhús, klætt með yleiningum byggt 1992. Húsið er ekki byggt í sama stíl og húsin við Bakkabraut 12-14 sem eru sambærileg.
- Gert verði ráð fyrir heimild í rammahluta aðalskipulags að hefja vinnu við gerð nýs deiliskipulags fyrir lóðina og fara í uppbyggingu samhliða uppbyggingu á lóðinni við Hafnarbraut 19-21 & 21-23 en hönnun húsa á þeim reit er langt komin.

Talsverður ávinningur er fólgin í uppbyggingu á lóðinni samhliða uppbyggingu á aðliggjandi lóðum:

- *Hægt verður að samnýta aðkomu og bílakjallara með Hafnarbraut 19-23.*
- *Falleg heildstæð götumynd við Vesturvör - ekki stakt iðnaðarhús, mitt á milli íbúðauppbyggingar.*
- *Uppbygging á reitnum í L býður upp á grænan skjólgóðan garð sem snýr í suðvestur sem veitir gott skjól fyrir norðanáttinni.*

Jóhann Örn Logason

Til skipulagsdeildar Kópavogsbæjar

Athugasemdir við auglýsta tillögu að rammahluta aðalskipulags fyrir þróunarsvæði á vestanverðu Kársnesi. Mál nr. 580/2024 á [Skipulagsgatt.is](#)

Ísáð er til yfirlitsmyndar á bls. 77 í tillögunni og skýringarmyndar á bls. 79. Af þeim má ráða að ráðgert sé að veita, meðal annars, heimildir fyrir húsi á lóðarmörkum austast á lóðinni sem mun liggja frá norðri til suðurs samsíða núverandi byggingum að Bakkabraut 13b-17.

Hægt er að álykta út frá myndunum að fyrirhuguð uppbygging sé áætluð alveg við eða mjög nálægt lóðarmörkum og húsið sé allt að 5 hæðir. Það verður að teljast ansi groddaralegt upplegg sem fer gegn hagsmunum Nes þróunarfélags. Bæði samræmist uppleggið illa þeirri hugmyndafræði sem fjallað er um í kafla 5 um yfirbragð byggðar og þrengir það um of að íbúðum í húsum að Bakkabraut 13b-19.

Í kafla 5 er fjallað um yfirbragð byggðar. Þar segir meðal annars að „Íbúðir verði bjartar, með svalir og njóti útsýnis þar sem hægt er“ og „Leitast skal við að valda sem minnstu skuggavarpi á lóðinni og aðliggjandi lóðum og að dvalarsvæði njóti sem mestrar birtu, sérstaklega síðdegis.“ en einnig segir „Löð er áhersla á gróður við lóðarmörk“. Staðsetning og hæð fyrirhugaðrar byggingar á Vesturvör 29 samræmist illa þessum markmiðum.

Einnig er það sanngirnismál ekki sé þrengt um of að byggingum á Bakkabraut 9-23 og þeim sé gefið nægilegt andrými til að njóta birtu, útsýnis og næðis. Við hönnun þeirra bygginga var vandað mjög til verka til að hámarka birtu og útsýni úr hverri íbúð. Það var gert með miklu uppbroti og mikilli þrepun bygginganna en húsin eru á tveimur til fimm hæðum. Til viðbótar var reynt eftir fremsta megni að hámarka gluggasetningu og svalarými svo íbúar gætu notið sem mestrar birtu og útsýnis. Því eru hugmyndir um fimm hæða hús á Vesturvör 29 algjörlega óhóflegar enda eru aðliggjandi hús á Bakkabraut 17 aðeins tvær hæðir.

Hugmyndum um fyrirhugaða uppbyggingu á Vesturvör 29 er mótmælt. Farið er fram á að ef skilgreina á nýja byggingarreiti á lóðinni verði þeir færðir vestar á lóðina og leyfileg hámarkshæð verði lækkuð.

Kópavogur, 18. september 2025,
Fyrir hönd Nes þróunarfélags ehf.,
Ingólfur Árni Gunnarsson

Vegna: Máls nr. 0580/2024, Kársnes Þróunarsvæði. Rammahluti aðalskipulags. (Kynning tillögu)

Athugasemd:

Á bls. 58 segir: Gerð er krafa um að allar nýbyggingar á vestanverðu Kársnesi séu umhverfisvottaðar, t.d. skv. BREEAM-staðlinum eða svansvottaðar.

Óskað er eftir því að þessi krafa verði endurskoðuð og uppbyggingaraðilum verði gefin heimild til að ákveða sjálfir hvort þeir hyggist láta umhverfisvotta byggingar sínar. Krafa um umhverfisvottun mun tefja og auka kostnað við uppbyggingu á svæðinu.

Ef það er vilji skipulagsyfivalda að þvinga í gegn kröfu um umhverfisvottun er eðlilegra að það sé gert á deiliskipulagsstigi. Á þessari stundu er Fjallasól að vinna að hönnun verkefna innan skipulagssvæðisins en erfitt getur verið að verða við kröfum um umhverfisvottanir þegar endanleg hönnun og efnisval liggur nær alveg fyrir.

Kópavogur, 18. september 2025,
Fyrir hönd Fjallasól ehf.,
Ingólfur Árni Gunnarsson

Höfundur: Ingólfur Árni Gunnarsson

Sent inn þann: 18.09.2025



KÁRSNES þróunarsvæði, rammahluti aðalskipulags– MB, – dags. 17. september 2025.

Minnisblað þetta tilgreinir helstu athugasemdir sem undirritaður vill koma á framfæri f.h. Nature Eperiences ehf. (kt. 420720-0680), Nature Resort ehf. (kt. 411012-0420) og Sky Lagoon ehf. (kt. 650219-0580) við auglýsta aðalskipulagstillögu (rammahluti) fyrir Kársnes þróunarsvæði. Félögin eru lóðarhafa lóðanna Vesturvarar 38A, 38B, 40-42 og 44-48 og athugasemdirnar settar fram með sérstöku tilliti til þróunar og nýtingar þeirrar lóða. Nánar tiltekið á svæði 1 í auglýstri skipulagstillögu.

Almennt fellur framtíðarsýn og áherslur skipulagstillögunnar vel að áherslum lóðarhafa hvað frekari þróun og nýtingu svæðisins varðar. Þó eru nokkur atriði sem að mati lóðarhafa er nauðsynlegt er að stilla betur af svo metnaðarfull áform nái fram að ganga.

Athugasemdir og ábendingar við auglýstra skipulagstillögu:

- Endurskipulagnin svæðis 1 þarf að taka til allra lóða innan svæðis, svo breyttar áherslur fyrir svæðið nái fram að ganga. Það á einnig við lóð Vesturvarar 44-48 þar sem starfsemi Sky Lagoon ehf. er. Að mati undirritaðs kemur þetta ekki nægjanlega skýrt fram í tillögunni og mikilvægt að taka af allan vafa um að sú lóð sé einnig skilgreind sem uppbyggingarreitur til að tryggja frekari þróun og uppbyggingu í tengslum við baðlónið.
- Skipulagstillagan gerir ráð fyrir allt að 40.000 fm byggingarmagni íbúðarhúsnæðis á svæði C. Það magn samræmist vel áherslum tillögunnar um blönduð not íbúða og atvinnustarfsemi sem og viðmiðs um nýtingarhlutfall svæðisins. Hins vegar er áætlað að hámarksfjöldi íbúða verði um 330 sem samrýmist illa ofangreindu og mundi leiða til þess að meðalstærð íbúða yrði langt um fram það sem æskilegt er. Rétt er að hafa í huga að svæðið ber vel þá nýtingu sem miðað er við og því æskilegt heimilaður fjöldi íbúða á svæði C verði nær 400 svo meðalstærð íbúða verði í betra samræmi við fyrirsjáanlegar þarfir markaðarins fyrir minni íbúðir og kemur í veg fyrir sölutregðu íbúða eins og staðan er í Reykjavík í dag. Rétt er að hafa í huga að fjölgun íbúða mun ólíklega hafa í för með sér fjölgun íbúa svo fremi sem byggingarmagnið eykst ekki. Þvert á móti myndi breytingin stuðla að fjölbreyttara framboði íbúða hvað stærð og gerð varðar. Þannig verður verður væntingum um fjölgun minni íbúða jafn fyrir yngstu sem og elstu íbúa Kópavogs betur mætt.
- Í skipulagstillögunni eru ákvæði varðandi hámarksmagn fyrir „gististarfsemi“. Af samhengi texta greinargerðar má álikta að hér sé verið að vísa til skammtímaleigu íbúðarhúsnæðis eða einhvers sambærilegs en það er nokkuð óskýrt. Hins vegar er mikilvægt að taka af allan vafa um að þetta eigi ekki við um þau áform sem þegar liggja fyrir um uppbyggingu hótela á svæði 1 í tengslum við starfsemi Sky Lagoon og heimildir sem eru nú þegar fyrir.
- Heimildir fyrir fjölda bílastæða þarf að taka mið af raunverulegum þörfum og væntingum þeirrar nýtingar sem áætluð er á svæði 1. Mikilvægt að ekki verði settar frekari takmarkanir hvað þetta varðar en þegar er í gildandi aðalskipulagi Kópavogs og sérstaklega þarf að taka tillit til sértækrar starfsemi eins og baðlónsins. Í dag eru um 200 stæði í notkun einungis vegna þeirrar starfsemi og er fyrirséð að ekki muni daga úr þeirri þörf til framtíðar. Á sama tíma er hagur allra að samsetning byggðar og útfærsla bílastæða verði með þeim hætti að samnýting stæða verði sem best. Mikilvægt er að lóðarhafi hafi heimildir til að þróa og útfæra í deiliskipulagi bílastæðalausnir í samræmi við þá starfsemi og íbúðagerð sem á endanum verður. Það er hagsmunamál lóðarhafa að hafa næjanlegan fjölda bílastæði, ekki gott að leggja af stað með of fá bílastæði sem takmarkar uppbyggingu og rekstrargrundvöll svæðisins.
- Skipulagstillagan gerir ráð fyrir möguleika á bílastæðahúsi á svæði 1 sem er jákvætt. Þetta þarf þó að vera valkvæð heimild fyrir lóðarhafa og þá með hvaða hætti best er að útfæra bílastæðalausnir



svæðisins með samnýtingu, eignarhald og rekstrarlega þætti í huga. Það á einnig við um bílakjallara og mikilvægt að heimild verði fyrir þeirri útfærslu á svæði 1. Það snýr einnig að aðgengismálum íbúa og gesta svæðisins.

- Núverandi landfylling og sjóvarnargarðar vestast á Kársnesi taka mið af þeirri starfsemi sem þar var fyrirhuguð á sínum tíma. Æskilegt er að rammahluti aðalskipulags gefi möguleika á að útfæra varnargarða og landfyllingu svæðisins að breytttri nýtingu svæðisins til að styðja við þróun og framtíðarsýn svæðisins í heild. Nánari útfærsla á þessu yrði útfærð í deiliskipulagi og eðlilega þyrfti slíkt alltaf að samrýmast aðalskipulagi og öðrum gildanda ákvæðum.
- Í skipulagstillögunni er lögð rík áhersla á opin svæði og Kársnesstíginn. Það er mjög jákvætt. Mikilvægt er að útfærsla opinna svæða og lega stígsins verði útfærð með nákvæmari hætti í deiliskipulagi m.a. til að tengja saman áhugaverða áfangastaði og starfsemi innan svæðisins. Tryggja þarf gott aðgengi að strandlengjunni og á sama tíma leiða gangandi og hjólandi umferð inn í hverfin til að glæða þau lífi.
- Í greinargerð skipulagstillögunnar er sérstaklega fjallað um yfirbragð byggðar. Tekið er undir mikilvægi þess að stuðla að metnaði í hönnun og útfærslum en skilmálar mega ekki skerða hönnunar- og ákvörðunarrétt þróunaraðila og hönnuða á síðari stigum t.d. í formi hönnunarsamkeppni.
- Gildandi deiliskipulag á svæði 1 er í nokkrum áætlunum. Æskilegt að við endurskoðun verði unnið heildrænt deiliskipulag fyrir allt svæði svæði 1 þó svo uppbyggingin verði alltaf í minni áföngum.

Framtíðarsýn og leiðarljós skipulagstillögu rammahluta aðalskipulags fyrir þróunarsvæði Kársnes gefur góð fyrirheit um framtíð svæðisins. Þess þarf þó að gæta að rammahlutinn skapi nægt svigrúm til að útfæra einstaka hluta svæðisins á deiliskipulagsstigi þannig að metnaðarfull framtíðarsýn nái fram að ganga.

F.h. Nature Eperiences ehf. og Nature Resort ehf.

Halldór Eyjólfsson, kt. 150872-3919

Framvæmdastjóri Flétta ráðgjafa ehf.

Til skipulagsdeildar Kópavogsbæjar

Athugasemdir við auglýsta tillögu að rammahluta aðalskipulags fyrir þróunarsvæði á vestanverðu Kársnesi.

Mál nr. 580/2024 á [Skipulagsgatt.is](#)

Reykjavík, 18. september 2025

Kópavogsbær auglýsir breytingu á Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 vegna rammahluta aðalskipulags fyrir þróunarsvæði á vestanverðu Kársnesi. Svæðið er skilgreint sem samgöngumiðað þróunarsvæði í gildandi aðalskipulagi, þar sem gert er ráð fyrir þéttri og blandaðri byggð við Borgarlínu. Viðfangsefni tillögunnar snýr einkum að áframhaldandi þróun svæðisins með sérstakri áherslu á gæði byggðar, góðar samgöngutengingar m.a. fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur og almenningsrými. Sett er fram heildarsýn fyrir framtíðarþróun svæðisins, sem verður útfærð nánar í deiliskipulagsáætlunum fyrir tiltekna reiti á svæðinu.

Því er fagnað að tekið hefur verið tillit til fyrri athugasemda og ábendinga að mestu leyti í uppfærðri tillögu. Það er jákvætt að sjá að mörg atriði hafa verið útfærð með hliðsjón af þeim sjónarmiðum sem komu fram í samráðsferlinu. Þrátt fyrir það vakna enn nýjar spurningar og álitamál sem mikilvægt er að fá nánari skýringar á.

Í tengslum við auglýsta tillögu leggja YRKI arkitektar fram eftirfarandi athugasemdir og spurningar, fyrir hönd lóðarhafa að Kársnesbraut 102-104:

Lagt er til að endurskoða kröfuna um að allar nýbyggingar á svæðinu skuli vera umhverfisvottaðar (bls. 58 í tillögunni). Uppbygging er þegar hafin á mörgum stöðum án þess að slík krafa hafi gilt, og því myndi hún eingöngu leggjast á þá lóðarhafa sem ekki hafa enn hafið framkvæmdir. Þetta skapar ójafnræði milli aðila, mismunar eftir tímasetningu framkvæmda og getur dregið úr hvata til frekari uppbyggingar á svæðinu.

Samkvæmt tillögunni samanstendur reitur 6 af Kársnesbraut 96a, 98, 100, 102 og 102a-104 ásamt Vesturvör 19 og 21. Á blaðsíðum 70-71 eru settar fram bindandi tölur um áætlaða þróun ásamt skilmálum fyrir deiliskipulag. Segir meðal annars: „Mikilvægt er reiturinn sé skipulagður sem ein heild og að lóðarhafar komi sér saman um gerð deiliskipulags.“ (bls.70).

- Hvernig hyggst sveitarfélagið bregðast við ef allir lóðarhafar ná ekki samkomulagi um nýtt deiliskipulag?
- Er gert ráð fyrir að samþykkja deiliskipulag með uppbyggingarheimildum á hluta svæðisins en óbreytt ástand á öðrum?
- Getur einn lóðarhafi staðið í vegi fyrir allri uppbyggingu á reitnum?

Á bls. 71 eru settar fram tölur fyrir áætlaða þróun á reitnum, meðal annars nýtingarlutfall 1,24.

- Óskað er eftir skýringu á því hvort nýtingarhlutfallið sé meðaltal fyrir allan reitinn eða bindandi fyrir hverja lóð.
- Er þetta viðmið sem verður skoðað nánar við gerð deiliskipulags?

Lóðareigendur Kársnesbrautar 102 og 104 hafa látið vinna frumathugun á mögulegri uppbyggingu á vesturhluta reits 6. Samkvæmt grófri áætlun gæti sameinuð lóð, sem yrði um 6.320 m², borið byggingarmagn allt að 9.900 m² ofanjarðar, sem samsvarar nýtingarhlutfalli um 1,6. Þetta væri gert án þess að brjóta önnur skilyrði rammahlutans, svo sem um hæðir, græn svæði og bílastæði. Þessar tölur eru settar fram með fyrirvara um nánari mælingar á landhalla og frekari mótun bílakjallara.

Það er mikilvægt að rammahlutinn heimili sveigjanleika til að nýta landið sem best, sérstaklega þar sem markmið skipulagsins er að þetta byggð og styðja við fjölbreyttar íbúðagerðir. Ef nýtingarhlutfallið er of stíft gæti það takmarkað möguleika til að fjölga íbúðum og nýta svæðið á hagkvæman hátt. Sveigjanleiki í þessum efnum myndi stuðla að markmiðum bæjarins um sjálfbæra þróun, fjölbreytt húsnæði og hagkvæma uppbyggingu.

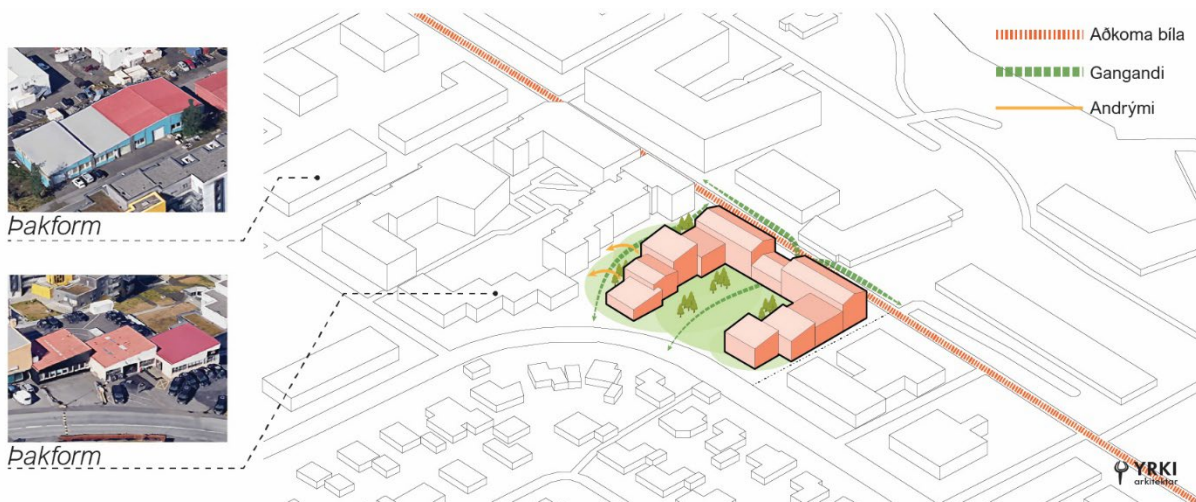
Við teljum því tilefni til að leggja fram eftirfarandi breytingar fyrir reit 6:

- a) Tekið verði mið af legu landsins við uppskiptingu byggingarmagns og íbúðareininga innan reitsins. Þetta teljum við eðlilegt þar sem nýbyggingar innan reitsins geta verið misháar og landhalli hefur áhrif á raunhæfa nýtingu.
- b) Reitnum verði skipt í tvo undirreiti: 6a (Kársnesbraut 96a, 98, 100 og Vesturvör 19) og 6b (Kársnesbraut 102–104).
Slík skipting myndi gera endurnýjun svæðisins raunhæfari og hraðari, þar sem ekki er nauðsynlegt að allir lóðarhafar séu samstíga í skipulagsvinnu.
- c) Íbúðaheimildum á reitnum verði fjölgað þannig að á reit 6b (Kársnesbraut 102–104) rúmist allt að 9.900 m² ofanjarðar og 99 íbúðir, í samræmi við massastúdíu sem liggur fyrir. Þetta myndi gera fjárhagslega mögulegt að ráðast í niðurrif núverandi húsa og byggja ný, sem er forsenda þess að endurnýjun svæðisins verði að veruleika.

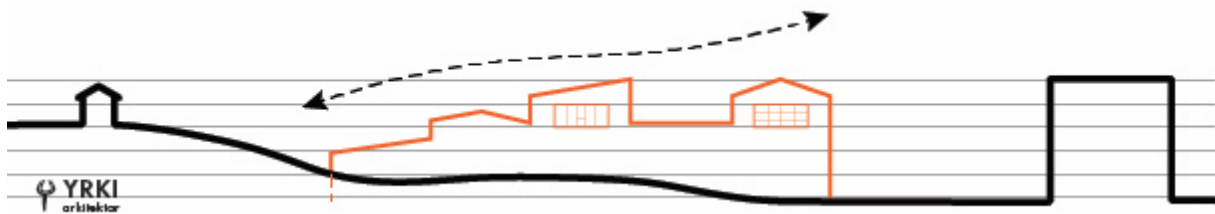
Lóðarhafar hafa áhuga á að þróa áfram hugmyndir um uppbyggingu á lóðum sínum í góðu samráði við bæjaryfirvöld og vonast til að þessi sjónarmið verði tekin til skoðunar við áframhaldandi vinnu við rammahlutann, með það að markmiði að tryggja uppbyggilegt samtal og farsæla niðurstöðu fyrir svæðið.

Fyrir hönd lóðarhafa,
Gunnar Ágústsson, skipulagsfræðingur SFFÍ
YRKI arkitektar
gunnar@yrki.is

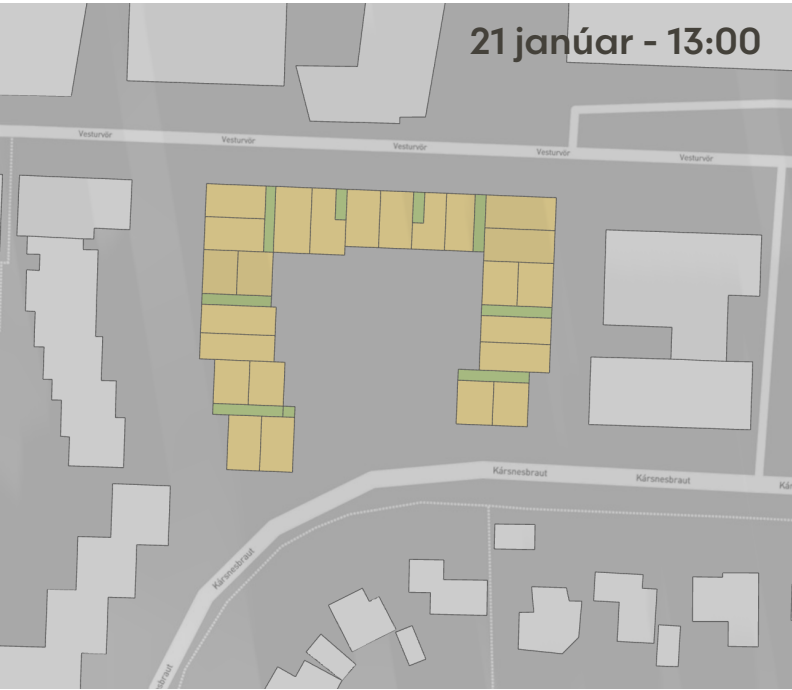
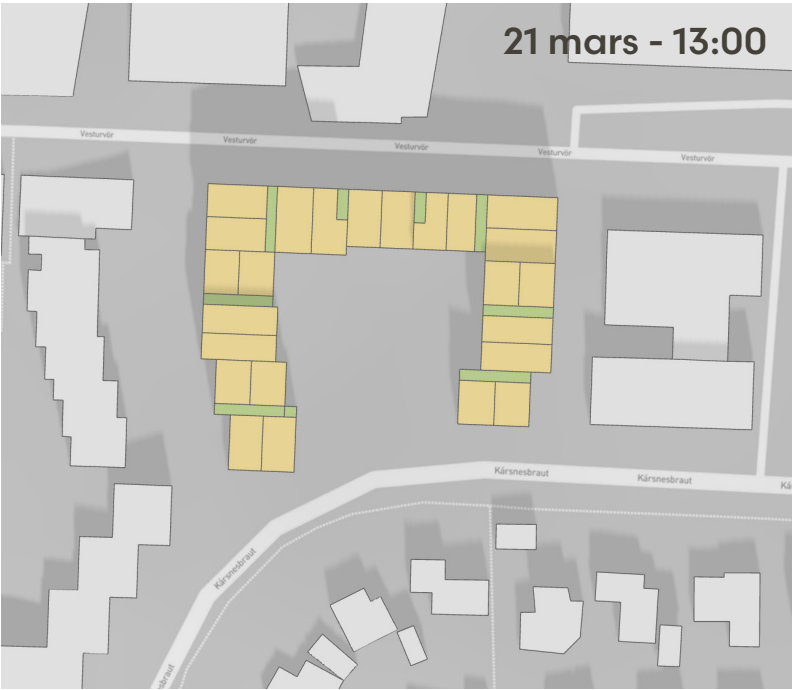
Möguleg uppbygging á vesturhluta reits 6



Hægt er að vísa í sögu svæðisins með vísun í þakform og glugga iðnaðarhúsa á svæðinu. Með sameiningu lóðanna er hægt koma fyrir randbyggð sem opnar sig í suður á móti lægri og smærri skala á Kársnesbraut. Þar yrði sólríkur og skjólgóður inngarður. Hægt verður að útbúa göngutengingar í gegnum garðinn og meðfram vestari lóðarmörkum. Með því að veita ákveðið andrými við aðliggjandi hús má bæta aðkomu og birtuskilyrði þar.



Uppbygging á Kársnesbraut 102-104 myndi taka mið af landhalla og aðliggjandi byggð þar sem hærri byggð liggur lægst í landinu en er lækkar til móts við lægri byggð ofar í landinu. Þannig verði ásyndin frá Kársnesbraut hús upp á 1-2 hæðir en 4-5 hæðir frá Vesturvör.

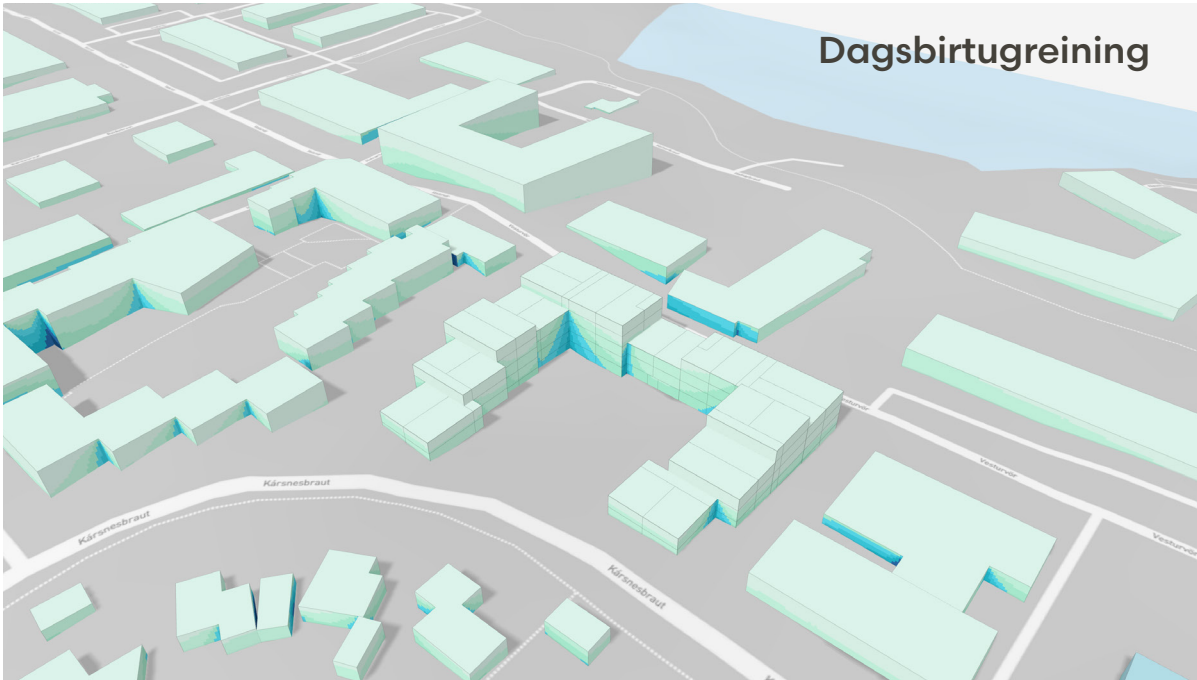
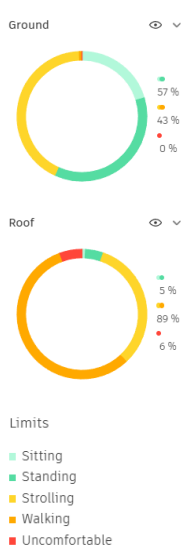
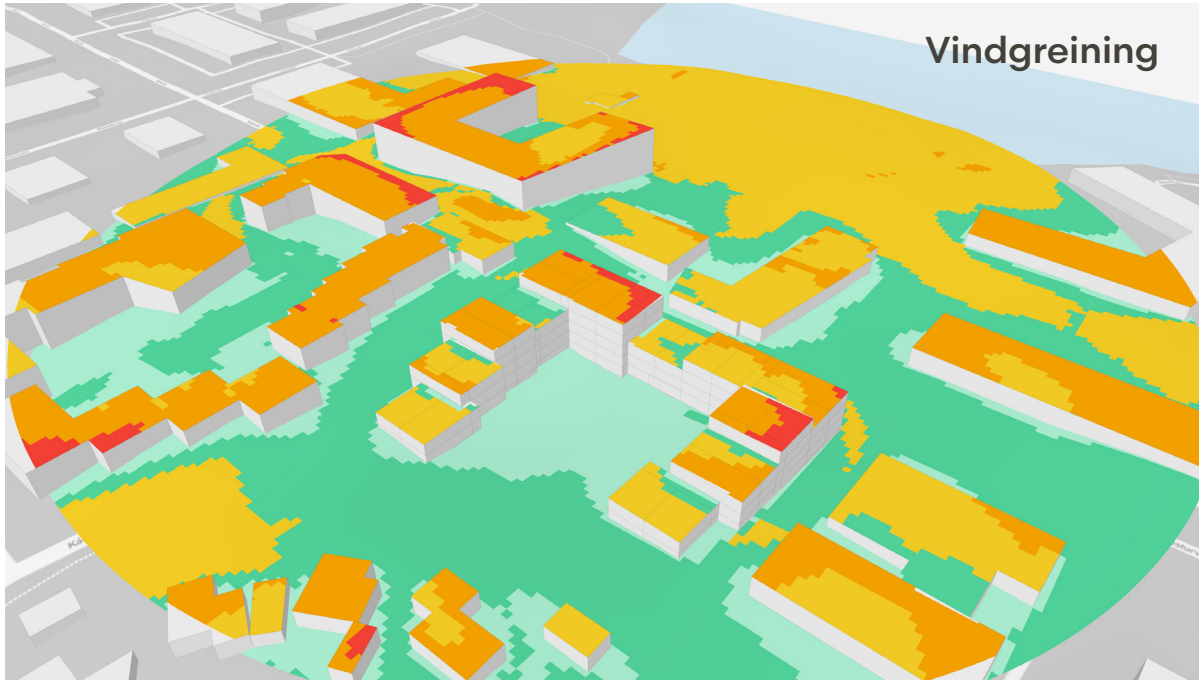


Flatarmál (brúttó)

Sameign	1,220 m ²
Íbúð	8,632 m ²
Total	9,852 m ²

Fjöldi og stærð íbúða

40 - 60 m ²	0%	0
60 - 75 m ²	0%	0
75 - 85 m ²	40%	36
> 85 m ²	60%	54
Total		90



Facades

score	m ²	%
0 - 5	2	0
5 - 10	2	0
10 - 15	7	0
15 - 19	86	2
19 - 23	173	4
23 - 27	200	5
27 - 32	582	14
32 - 37	1243	29
37+	1943	46
Total	4238	100

Til skipulagsdeildar Kópavogsbæjar

Athugasemdir við auglýsta tillögu að rammahluta aðalskipulags fyrir þróunarsvæði á vestanverðu Kársnesi.

Mál nr. 580/2024 á [Skipulagsgatt.is](#)

Reykjavík, 18. september 2025

Kópavogsbær auglýsir breytingu á Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 vegna rammahluta aðalskipulags fyrir þróunarsvæði á vestanverðu Kársnesi. Svæðið er skilgreint sem samgöngumiðað þróunarsvæði í gildandi aðalskipulagi, þar sem gert er ráð fyrir þéttri og blandaðri byggð við Borgarlínu. Viðfangsefni tillögunnar snýr einkum að áframhaldandi þróun svæðisins með sérstakri áherslu á gæði byggðar, góðar samgöngutengingar m.a. fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur og almenningsrými. Sett er fram heildarsýn fyrir framtíðarþróun svæðisins, sem verður útfærð nánar í deiliskipulagsáætlunum fyrir tiltekna reiti á svæðinu.

Að auki er hér vísað í fyrirspurn okkar dagsett 23. maí 2025 og umsögn frá skipulagsfulltrúa dagsett 12. júní 2025 (ONE 25053000).

Fyrir hönd lóðarhafa að Hafnarbraut 2 viljum við þakka fyrir það góða samtal sem átt hefur sér stað í tengslum við vinnu við rammahluta aðalskipulags og fyrirspurn okkar. Við fögnum þeirri áherslu sem lögð er á gæði byggðar, vistvæna þróun og þéttingu í samræmi við markmið aðalskipulags Kópavogs. Í framhaldi af auglýsingu á tillögunni viljum við koma á framfæri eftirfarandi sjónarmiðum:

Við teljum að endurbygging á lóðinni Hafnarbraut 2 sé í fullu samræmi við markmið rammahlutans um þéttingu byggðar og fjölbreytt húsnæði. Lóðin er staðsett í botnlanga í íbúðargötu og því eðlilegt að nýta hana undir íbúðir. Þar sem lóðin mun skerðast vegna Borgarlínu er mikilvægt að nýta byggingarmagn á hagkvæman hátt til að tryggja vistvæna og sjálfbæra uppbyggingu. Yrki arkitektar hafa unnið frumathugun á mögulegri uppbyggingu á lóðinni sem fellur vel að stefnu bæjarins um þéttingu byggðar.

Í þeirri athugun er miðað við að halda í núverandi fótspor bygginga (fyrir utan viðbyggingu sem þarf að rífa) og vísanir í þakform og upprunalegt útlit. Hámarkshæðir taka mið af aðliggjandi húsaröð eða 4 hæðir ofan á hálfniðurgröfnum kjallara. Búið að er ræða við lóðarhafa aðliggjandi lóðar um samnýtingu á innkeyrslu fyrir bílakjallara. Íbúar við Hafnarbraut 4–8 geri því þegar ráð fyrir uppbyggingu á lóð nr. 2.

Enn er verið að skoða og þróa þessar hugmyndir af uppbyggingu á lóðinni en miðað við fyrstu hugmyndir má koma fyrir allt að 24 litlum íbúðum. Sé efsta hæðin inndregin og að hluta til þakgarður, gætu íbúðir verið um 20-22. Meðfylgjandi er yfirlit af þessari útfærslu ásamt vind- og dagsbirtugreiningum.

Í gildandi deiliskipulagi er þegar heimild fyrir fjórum íbúðum á lóðinni. Tillaga um allt að 24 íbúðir felur því í sér fjölgun um 20 íbúðir, sem er í samræmi við markmið um þéttingu byggðar. Við viljum einnig benda á að fjölgun íbúða í samræmi við auglýsta tillögu – þ.e. uppbygging á húsi með 12 íbúðum – sé of lítið magn til að standa undir þeim kostnaði sem fylgir því að fjarlægja núverandi byggingu og byggja nýja.

Í auglýstri tillögu segir hins vegar orðrétt (bls. 66):

„Reitur 12 – Reiturinn telst nánast fullbyggður. Breyta má deiliskipulagi fyrir Hafnarbraut 2 til að heimila uppbyggingu á jafnstóru húsi með 12 íbúðum í anda núverandi iðnaðarbyggingar. Viðbygging víki til að rýma fyrir Borgarlínu.“

Við teljum að nær væri að líta til þeirrar uppbyggingar sem þegar hefur átt sér stað við Hafnarbraut 4–8 hvað varðar hæðir húsa.

Í umsögn sem fylgdi afgreiðslu fyrirspurnar okkar var bent á að hækkun hússins gæti haft áhrif á útsýni og skuggavarp gagnvart nærliggjandi húsum. Við teljum mikilvægt að benda á að:

- Útsýni frá Hafnarbraut 4 er nú þegar mjög takmarkað. Samkvæmt ljósmyndum sem fylgja þessu bréfi er aðeins efsta hæðin þar með mögulegt útsýni, miðað við núverandi hús að Hafnarbraut 2.
- Núverandi hús er þegar massíft og veldur bæði skuggavarpi og sjónrænum áhrifum. Nýtt hús, hannað með inndreginni efstu hæð og þakgarði, mun ekki auka skuggavarp verulega né skerða útsýni umfram núverandi ástand.

Rífa þarf hluta núverandi húss vegna tilkomu Borgarlínu, og leiða má líkum að því að ekki sé nóg að rífa bara viðbygginguna. Suðvesturhorn byggingarinnar lendir það nálægt göturýminu að ekki skapast ásættanlegt andrými þar á milli. Lóðarhafi er tilbúinn að skoða fótspor byggingarinnar út frá þessum forsendum og vinna áfram með bæjaryfirvöldum að lausn sem tekur mið af eftirfarandi:

- Inndregin efsta hæð eða þakgarður til að milda áhrif á nærliggjandi hús.
- Hönnun sem heldur í svipað þakform og tekur mið af byggðamynstri við Þinghólsbraut.
- Gróður og dvalarsvæði á lóðinni í samræmi við áherslur rammahluta.

Við vonum að þessi sjónarmið verði tekin til skoðunar við áframhaldandi vinnu við rammahlutann og væntum áframhaldandi uppbyggilegs samtals um framtíð Hafnarbrautar 2.

Fyrir hönd lóðarhafa,
Gunnar Ágústsson, skipulagsfræðingur SFFÍ
YRKÍ arkitektar
gunnar@yrki.is

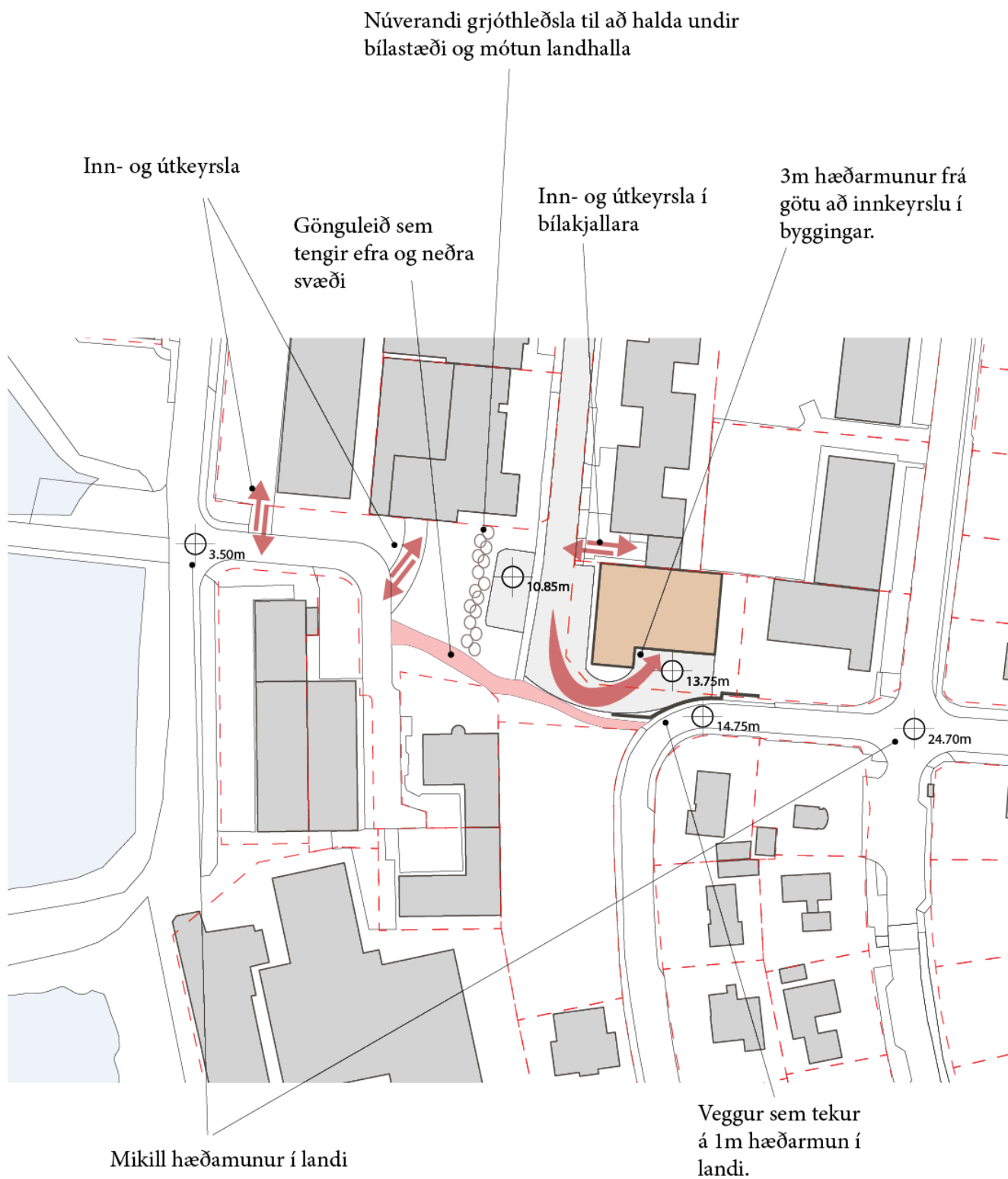


Horft á milli Hafnarbrautar 2 og 4, ofan frá Kársnesbraut.



Horft á milli Hafnarbrautar 2 og 4 frá Hafnarbraut.

Núverandi aðstæður



Skjal sótt af '00000000000' dags: 24.10 2026

Aðstæður með tilkomu Borgarlínu

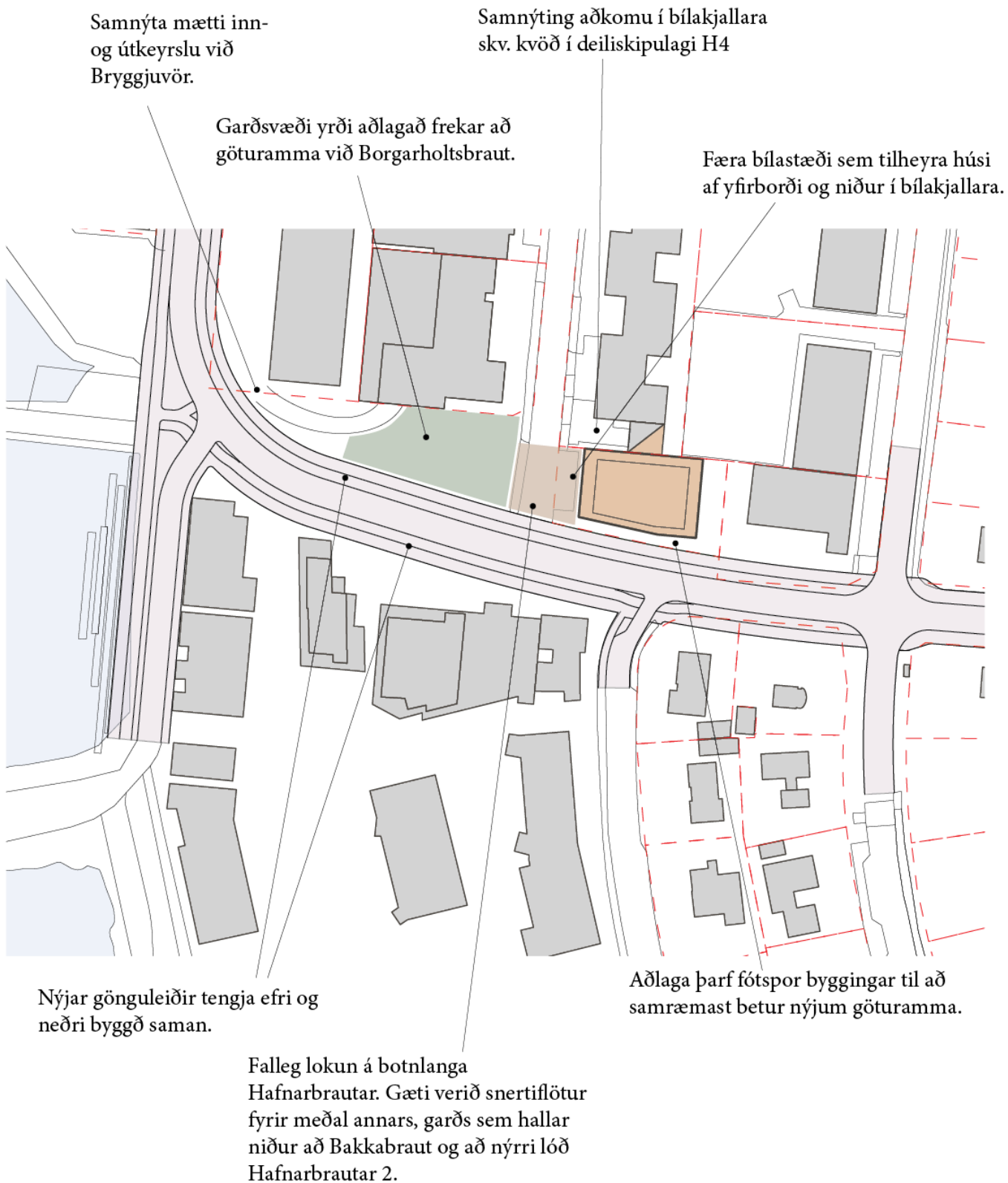
Leysa þarf inn- og útkeyrslur með farsælli lausn.

Göturammi fer yfir lóðamörk og yfir byggingu.

Endurhugsa þarf bílastæði í
landhalla

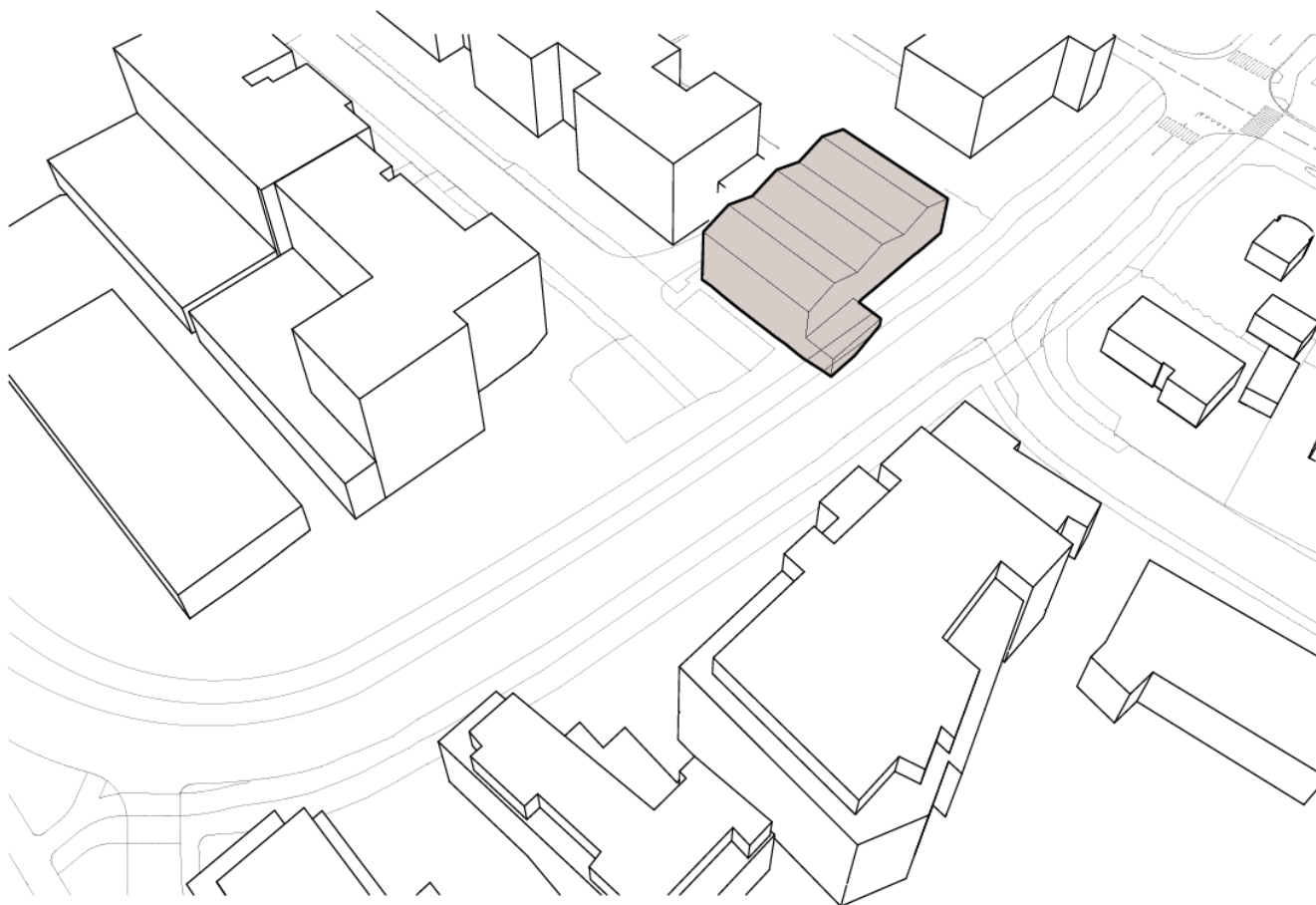
Aðlaga þarf landhalla að nýrri götu
og aðkomu að byggingu.

Tillaga að nýrri útfærslu

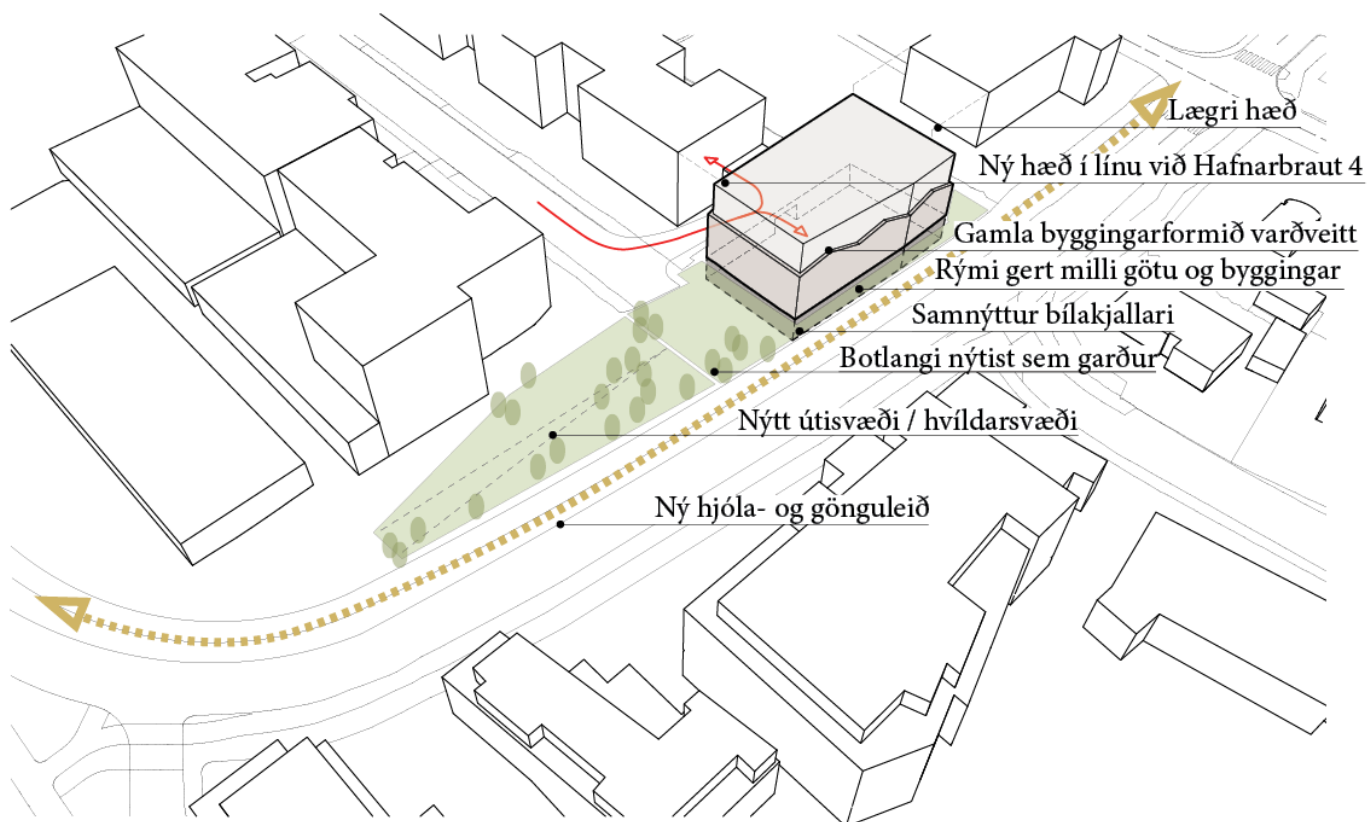


Skjal sótt af '00000000000' dags: 24.10.2026

Óbreytt ástand byggingar við nýja legu Borgarholtsbrautar



Tillaga að breyttri ásýnd byggingar við nýja legu Borgarholtsbrautar



Karlotta Helgadóttir - fulltrúi skipulagsdeildar

From: Skipulag
To: Brynhildur Jónsdóttir
Subject: RE: Athugasemd vegna rammahluta aðalskipulags fyrir þróunarsvæði á vestanverðu Kársnesi.

Ég vil koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum við auglýsta tillögu að rammahluta aðalskipulags Kópavogs fyrir Kársnes.

Sérstaklega vil ég vekja athygli á því að á bls. 76 í skipulagstillögunni er gert ráð fyrir kennileiti á svæði C, reit 7, auk uppbyggingar á reit 8 og vörum við byggingar á þessum svæðum verði svo stórar að þær skerði mikilvægar sjónlínur, skyggi á umhverfi sitt og trufla náttúrulegt flæði göturýma og útivistarsvæða meðfram sjónum.

Þá vil ég ítreka fyrri athugasemd um að ef byggingarmagn á Bakkabraut 6 verður aukið, að sú bygging verði ekki hærri en núverandi bygging.

Kær kveðja
Brynhildur Jónsdóttir

Skjal sótt af '00000000000' dags: 24.10 2026

Vegna: Máls nr. 0580/2024, Kársnes Þróunarsvæði. Rammahluti aðalskipulags. (Kynning tillögu)

Athugasemd:

Til skipulagsdeildar Kópavogsbæjar

Mig langar með þessu erindi að leggja til að gróðursett verði tré fyrir ofan Naustavör 11. Það virðist hafa gleymst þegar unnið var á svæðinu sýnist mér.

Slík framkvæmd myndi ekki aðeins fegra umhverfið heldur einnig bæta hljóðvist í hverfinu, sem hefði jákvæð áhrif fyrir íbúa og gesti.

Ég óska þess því að skipulagsdeild taki þessa tillögu til skoðunar.

Set í viðhengi myndir af því sem lá fyrir á græna svæðinu með miklum gróðri.

Kær Kveðja
Inga Guðmundsdóttir
GSM 8984642

Höfundur: Inga Rakel Guðmundsdóttir

Sent inn þann: 17.09.2025

Viðhengi:

6.1.Naustavör 11 -2.png

6.2.Naustavör 11 -3.png

6.3.Naustavör 11.png



at 1000000 days: 24.





Vegna: Máls nr. 0580/2024, Kársnes Þróunarsvæði. Rammahluti aðalskipulags. (Kynning tillögu)

Athugasemd:

Lagt er til að reisa kennileiti við höfnina. Ég geri athugasemd við tvö þeirra sérstaklega, sjá mynd, merkt með fjólubláu.

Tillaga er gerð um kennileiti eða byggð sunnan við Bakkabrautarhúsin 5-7 á reit 8. Bygging á þessum stað lokar opnu og aðlagandi aðgengi að hafnarsvæðinu og byrgir útsýni íbúa á Hafnarbraut og í næsta nágrenni. Það ætti að heldur að hafa leiksvæði, afþreyingis- eða útivistarsvæði á þessum stað. Þetta þrengir að og breytir karakter og staðaranda.

Þá er tillaga um kennileiti/byggingu vestan við núverandi bryggju, á suðurenda landfyllingar. Varast ber að þarna rísi of háar byggingar. Slíkt eyðileggur útsýni sem fólk keypti þegar það settist að hér á Kársnesinu, á Hafnarbraut 9-15 t.d.

Mikilvægt er að gefa gott rými annars vegar fyrir hjólandi og hins vegar gangandi umferð á stígum.

Guðný Káradóttir
Hafnarbraut 9
Kópavogi

Höfundur: Jóna Guðný Káradóttir

Sent inn þann: 18.09.2025

Viðhengi:

19.1.Rammaskipulag_K2.jpg.png

7/25/46

11/11



Hafnarbraut

Figure 6

Skipulagsdeild Kópavogs,
Digranesvegi 1,
200 KÓPAVOGUR.
Sent í gegnum skipulagsgátt.

Kópavogur, 18. september 2025.

Efni: Athugasemd vegna rammahluta aðalskipulags fyrir þróunarsvæði á vestanverðu Kársnesi.

Húsfélagið Kársnesbraut 108, kt. 640420-1030, fyrir sína hönd og hönd allra eignarhluta að Kársnesbraut 108 (á reit 12 í skipulaginu), mótmælir harðlega þeirri afstöðu skipulagsfulltrúa að Kársnesbraut 108 skuli ekki teljast til þeirra reita sem verið er auka byggingarmagn íbúða umtalsvert á, enda gaf bærinn leyfi til að byggja ofan á eldra atvinnuhúsnæði þriðju hæðina fyrir íbúðir. Á sama tíma var atvinnuhúsnæði á 2. hæð breytt í fullbúnar íbúðir og eru nýttar sem slíkar. Kópavogsbær hefur hafnað því að skrá þessar íbúðir á 2. hæð þrátt fyrir að íbúðirnar hafi verið innréttaðar frá grunni og í þeim býr fólk sem tekur virkan þátt í samfélaginu, við vinnu og í leik-, grunn-, og framhaldsskólum.

Á meðan byggingartíma stóð hafði skipulagsfulltrúi gefið til kynna við framkvæmdaraðila að þegar íbúðum yrði fjölgað í hverfinu myndi formlegri skráningu þessara íbúða breytt úr „vinnustofum“ í „íbúðir“. Þrátt fyrir ítrekaða beiðni um skipulagsbreytingu hefur skipulagsráð Kópavogs hafnað þessu á þeirri forsendu að við Kársnesbraut 108 eigi að vera „lifandi jarðhæð“.

Það skal því ítrekað hér að jarðhæð Kársnesbrautar snýr í vestur að húsi í sem er nú í byggingu við Hafnarbraut. Þar er nú bæði mengandi og mjög sóðaleg starfsemi sem íbúar í nærliggjandi íbúðum verða varir við. Þessari jarðhæð ætti breyta í „lifandi“ og skemmtilega atvinnustarfsemi og Kópavogsbær ætti að fagna því að fjölga um níu íbúðir án mikillar fyrirhafnar, þar sem rammahluti þróunarsvæðisins er þegar að gera ráð fyrir fjölgun um 522 íbúðir, m.a. töluverðri fjölgun við sjálfa Kársnesbrautina, um a.m.k 140 íbúðir.

Núverandi eigendur 2. hæðar Kársnesbrautar 108 (vinnustofa) keyptu eignirnar á þeirri forsendu að búið væri að gefa vilyrði fyrir því að skráningu vinnustofanna yrði breytt. Það vantar íbúðir á svæðið. Það er óskiljanlegt að stjórnvöld Kópavogs geti ekki breytt

atvinnuhúsnæði í íbúðir þegar þeirra stefna er að fjölga íbúðum og jafnframt er það stefna núverandi skipulagsyfirvalda að núverandi skipulag endurspegli raunverulega nýtingu. Þessum íbúðum verður einmitt ekki breytt til baka og því verður ósamræmi milli skipulags og nýtingar til frambúðar, eigendum og íbúum þessa húss til ama.

Hér fyrir neðan eru öll þau rök sem Kópavogsbær hefur fengið í formlegri beiðni um deiliskipulagsbreytingu og þau standa enn:

1. Um Kársnesbraut 108.

Kársnesbraut 108 er bygging á þremur hæðum, þar sem neðsta hæð þess snýr til vesturs í átt að tilvonandi hverfiskjarna fyrirhugaðs aðalskipulags og önnur hæð snýr austur að Kársnesbraut og þeirri íbúðabyggð sem tekur við austan við götuna. Á þriðju hæð byggingarinnar, sem var reist árið 2020, eru íbúðir og er gengið inn í þær íbúðir við Kársnesbraut. Á eignarhlutum á 2. hæð var farið í kostnaðarsamar breytingar á þeim einföldu atvinnuhúsnæðum sem fyrir voru og eignarhlutunum breytt í vandaðar íbúðir sem uppfylla allar kröfur sem lög og reglur gera til íbúða, þ. á m. um flóttaleiðir og brunavarnir. Eignarhlutir þessir eru enn skilgreindir sem vinnustofur í núverandi deiliskipulagi en í þeim eiga fjölskyldur heimili sín og er þess vænst að svo verði áfram. Hafa eigendur eignarhlutanna enda engin áform um að breyta heimilunum í einhvers konar þjónusturými með tilheyrandi kostnaði.

Því er hér með fram á að skipulagsráð breyti deiliskipulagi til samræmis við núverandi nýtingu íbúðanna. Að mati húseigenda er um að ræða óverulegar breytingar í skilningi 2. mgr. 43. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, og þarf því ekki að fara um breytinguna eins og um nýtt deiliskipulag væri að ræða. Enn fremur varðar breytingin á deiliskipulaginu einungis hagsmuni sveitarfélagsins og umsækjenda, einkum í ljósi þess að eignarhlutirnir eru nú þegar nýttir sem íbúðir, sbr. 3. mgr. 44. gr. sömu laga, og þarf því ekki að fara fram grenndarkynning. Felur tilvonandi breyting því einungis í sér breytingu á skráningu þessara eignarhluta, en ekki eiginlega áþreifanlega breytingu fyrir eigendur og aðra sem búa eða nýta sér þjónustu í hverfinu.

2. Rökstuðningur fyrir breytingu á deiliskipulagi.

Umsækjendur telja fullljóst að tilvonandi breyting á deiliskipulagi sé skynsamleg í ljósi núverandi nýtingar. Er það enda engum til góðs að umræddar íbúðir séu skráðar sem vinnustofur. Vísa umsækjendur einkum til eftirfarandi atriða:

a. Eignir á 2. hæð byggingarinnar eru allar innréttaðar sem íbúðir og verða það áfram.

Í fyrsta lagi er vísað til þess að allar þær eignir sem eru á 2. hæð byggingarinnar, þ.e. númer 0201, 0202, 0203, 0204, 0205, 0206, 0207, 0208 og 0209, eru innréttaðar sem íbúðir og eru nú í notkun sem slíkar. Þessar íbúðir uppfylla allar kröfur um birtu og flóttaleiðir og uppfylla allar reglur og staðla þar um. Eigendur þessara rýma hafa engin áform um að hefja þar verslunarrekstur eða aðra atvinnustarfsemi.

b. Nærleggjandi íbúðir hafa fengið samþykki sem íbúðir.

Í öðru lagi vísa umsækjendur til þess að nærliggjandi rými, sem áður voru skráð sem vinnurými, hafa fengið samþykki fyrir skráningu sem íbúðir. Hér má einkum nefna deiliskipulagsbreytingar á lóðunum að Bakkabraut 5c, 5d og 7a, þar sem atvinnuhúsnæði var breytt í íbúðir. Ekki er ljóst hvað liggur því til grundvallar að neita eigendum eignarhluta Kársnesbrautar 108 að gera slíkt hið sama, en slíkt samræmisleysi getur vakið upp spurningar um jafnræði og gagnsæi í meðferð skipulagsmála, sem á ávallt að byggja á skýrleika og jafnræði. Einungis er hér farið fram á að eignarhlutirnir að Kársnesbraut 108 fái sömu meðferð og þeir nærliggjandi eignarhlutir sem fengu breytta skráningu til samræmis við nýtingu rýmanna. Engin rök standa til þess að viðhalda ósamræmi milli raunverulegrar nýtingar og skráningar.

c. Breyting á deiliskipulagi er í samræmi við áherslur Kópavogsbæjar.

Stefna Kópavogsbæjar um að skapa lifandi og fjölbreytta byggð á Kársnesi er því betur þjónað með því að samþykkja þá nýtingu sem þegar hefur átt sér stað, í stað þess að halda í formlega skráningu sem hvorki endurspeglar raunverulega nýtingu né eftirspurn. Í stefnu bæjarins er lögð áhersla á að þetta byggðina á svæðinu, ekki aðeins með nýbyggingum heldur einnig með viðbyggingum og endurnýjun húsnæðis. Breyting eignarhluta á 2. hæð úr atvinnuhúsnæði í íbúðir fellur því fullkomlega að stefnu um sjálfbæra og vistvæna þéttingu byggðar, sérstaklega í nágrenni við Borgarlínu.

Með fleiri íbúum á svæðinu er auðveldara að styrkja rekstrargrundvöll verslunar og þjónustu í nágrenninu, í rýmum sem eru fallin til slíkrar nýtingar, þar með talið í hinum nýja hverfiskjarna sem fyrirhugaður er við Bakkabraut. Það er skýr stefna Kópavogsbæjar að íbúðabyggð skapi forsendur fyrir lifandi mannlíf og fjölbreytta þjónustu.

d. Vistvæn og fjárhagslega hagkvæm nýting húsnæðis.

Breyting eignarhluta á 2. hæð úr atvinnuhúsnæði í íbúðir hefur þegar átt sér stað og var fjármögnuð að fullu af eigendum. Það eru því vistfræðileg og fjárhagsleg rök til staðar sem styðja við breytta skráningu. Afturhvarf til atvinnuhúsnæðis myndi hafa í för með sér niðurrif á nýlegum innréttingum og frágangi sem uppfylla allar laga- og reglugerðarkröfur til íbúðarhúsnæða. Þá liggur í augum uppi að það væri óskynsamlegt fyrir hugsanlegan tilvonandi rekstraraðila í rými á 2. hæð að kaupa dýrt rými, rífa út eldhús, baðherbergi og milliveggi og endurhanna sem einhvers konar vinnurými. Það fer gegn almennri skynsemisvitund slíkra rekstraraðila að kaupa íbúð til að hanna sem vinnurými og hefja þar rekstur, og myndi þeir að sjálfsögðu frekar sækjast í rými sem eru hönnuð sem atvinnurými.

Þá er óhjákvæmilegt að nefna að víða hefur áætlun borgar- og bæjaryfirvalda um lifandi jarðhæðir í íbúðarkjörnum ekki gengið eftir og má þar t.a.m. nefna ófá auð rými á jarðhæð Hlíðarendahverfis í Reykjavík. Sé það ætlun Kópavogsbæjar að búa til slík lifandi rými á vestanverðu Kársnesi má ætla að það sé betra að þessi lifandi rými séu í kjarna hverfisins, frekar en að það verði offramboð af slíkum rýmum sem standi þá auð á víð og dreif um hverfið.

e. Tilvonandi breytingar til samræmis við nýlega þróun hverfisins.

Þá benda umsækjendur á að nýlega hefur í deiliskipulagi verið samþykkt að fjölga íbúðum í kringum Kársnesbraut 108. Má þar til dæmis nefna breytingu á deiliskipulagi Hafnarbrautar 10, þar sem íbúðum á lóðinni var fjölgað úr 40 í 48. Þá gerir nýtt rammaskipulag ráð fyrir 140 nýjum íbúðum að Kársnesbraut.

Þessi þróun staðfestir skýra stefnu bæjaryfirvalda um að auka framboð íbúða á svæðinu og styður því röksemdafærslu umsækjenda um að skráning eignarhlutanna sé rökrétt, í samræmi við þróun svæðisins og í takt við nútímalega byggðastefnu.

f. Breyting á skráningu er í samræmi við þróun vistvænna ferðamáta.

Í áætlunum Kópavogsbæjar fyrir Kársnes er lögð áhersla á að almenningssamgöngur verði valkostur í stað bíla, og gert ráð fyrir að fólk geti sinnt daglegum þörfum innan 15 mínútna gangandi eða með almenningssamgöngum. Kársnesbraut 108 er í innan við fimm mínútna fjarlægð frá fyrirhugaðri Borgarlínustöð, sem fólki kleift að sinna daglegum þörfum án bíls og nýta virka ferðamáta. Það er því rökrétt að styðja við íbúðanýtingu þar sem fólk kys slíkan lífsstíl. Fellur þessi breyting því vel að fyrirnefndu rammaskipulagi, sem nú er í vinnslu.

Með vísan til þess sem að framan greinir telja umsækjendur téða deiliskipulagsbreytingu eðlilega, réttláta og í samræmi við áherslur Kópavogsbæjar. Er því hér með farið fram á að breyting verði gerð á deiliskipulagi svæðisins til samræmis við ofangreint.

Virðingarfyllt,

F.h. Húsfélagsins að Kársnesbraut 108.

Helga Björk Eiríksdóttir, stjórnarkona.