Landssamtök hjólreiðamanna

Kópavogsbær
Skipulagsgátt mál 2024/580

Reykjavík 18. júní 2024

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11.2026

**Umsögn um: Rammahluti aðalskipulags fyrir þróunarsvæði á vestanverðu Kársnesi. Lýsing skipulagsverkefnis.**

Umsagnarnefnd Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) hefur skoðað kynningu á drögum að lýsingu skipulagsverkefnis fyrir rammahluta aðalskipulags fyrir þróunarsvæði á vestanverðu Kársnesi.

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 til 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 fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur og almenningsrými.

Í skipulagslýsingunni er gerð grein fyrir þeim áherslum sem verða í komandi skipulagsvinnu, forsendum og fyrirliggjandi stefnu sem skipulagið byggir á, umfangi umhverfismats og fyrirhuguðum kynningum og samráði við skipulagsgerðina.

Umsögn LHM snýr fyrst og fremst að legu og fyrirkomulag gatna og stíga og því 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 skipulagstillaganna.

## 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.

1. Gera þarf ráð fyrir góðum aðskildum stígum gangandi og hjólandi meðfram ströndum Kársness, bæði norður- og suðurströndinni, án óþarfa hækkunar, og hvernig þeir tengja þróunarsvæðið við Fossvogsdal og Kópavogsdal.

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

3. Einnig þarf sérstaklega að gera ráð fyrir hjólastíg sem þræðir suðurströnd Kársness frá Þinghól og tengir Kópavog, Garðabæ og Hafnarfjörð við þróunarsvæðið og það svo aftur við Nauthólsvík um brúna Öldu, sem verður mjög mikilvæg stofnleið hjólandi inn til Vatnsmýrar og miðborgar Reykjavíkur.

4. 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.

5. 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 óþarfa hækkunar og með viðunandi stígsýn. Sérstaklega þarf að tryggja að gatnamót séu jafn greið fyrir gangandi og hjólandi eins og fyrir bílstjóra.

6. Gera þarf ráð fyrir merkingu hjólastíga með leiðarmerkjum.

7. 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 eða í húsum og fjöldi stæða verði í samræmi við notkun. Pláss verði tekið frá fyrir stækkun hjólastæða í framtíðinni við biðstöðvar Borgarlínu.

8. Gert verði ráð fyrir nægum hjólastæðum og hjólageymslum við íbúðir, vinnustaði og staði sem veita þjónustu á áhrifasvæðum Borgarlínu.

## Gatnaumhverfi

LHM leggur til að hönnuð verði ný kennisnið fyrir þær tegundir gatna sem eru á þróunarsvæðinu og í Kópavogi, sem endurspegli þær áherslur, sem verða grunnur að leiðarljósum og markmiðum rammahluta aðalskipulags fyrir vestanvert Kársnes. Það er t.d. að „götur verði hannaðar fyrir hæga umferð og áhersla á umferðaröryggi“ og að lögð verði „Áhersla á gróðursæl, skjólsæl og sólríkalmenningsrými sem henta til útivistar, ...“ Þessi kennisnið ættu að vera kynnt og auglýst til umsagnar.

## 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 íbúasamsetning sé

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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 offjárfest 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 á þróunarsvæðinu verði með gjaldskyldu í langtíma eða skammtíma leigu. Markmið skipulags gæti verið eftirfarandi*.

- að lágmarka það land sem fer undir bílastæði,
- að láta notendur stæða greiða fyrir gerð þeirra og þjónustu við þau,
- að koma í veg fyrir að bílastæði séu byggð umfram raunverulega þörf fyrir stæði,
- að lágmarka kostnað samfélagsins við stæðin,
- að tryggja ódýrari íbúðir með því að koma í veg fyrir að verð bílastæða séu sett inn í verð íbúða,
- að tryggja nægilegt framboð stæða fyrir þá sem á þurfa að halda,
- að stæði séu fremur reist á jaðri en í miðju svæða, þ.e. að besta landið sé ekki tekið undir bílastæði,
- 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 til að tryggja að forsendur um ferðavenjur náist og til að tryggja mannvænt og vistlegt umhverfi. Hér að neðan eru <u>tillögur</u> 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.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

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. Kjörið 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.

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 gróðurrönd utan við með runnum til að fá skil milli almannarýmis 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 i 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.

Virðingarfyllst
f.h. stjórnar LHM

Árni Davíðsson
formaður

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026

## Um Landssamtök hjólreiðamanna

Landssamtök hjólreiðamanna ( LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólreiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólreiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólreiðafélaga 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 hjólreiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélög ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólreiðar á Íslandi.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 11.11 2026