Bakkabraut 2-4, Bryggjuvör 1, 2, 3, Þinghólsbraut 77 og 79.

Svæði 13 á þróunarsvæði á Kársnesi (ÞR-1)

Tillaga að breyttu deiliskipulagi
Umsögn skipulagsdeildar
2/2

Fylgiskjöl 1-55

15. desember 2022
Málsnúmer í ONEsystem: 2009744
2/2

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

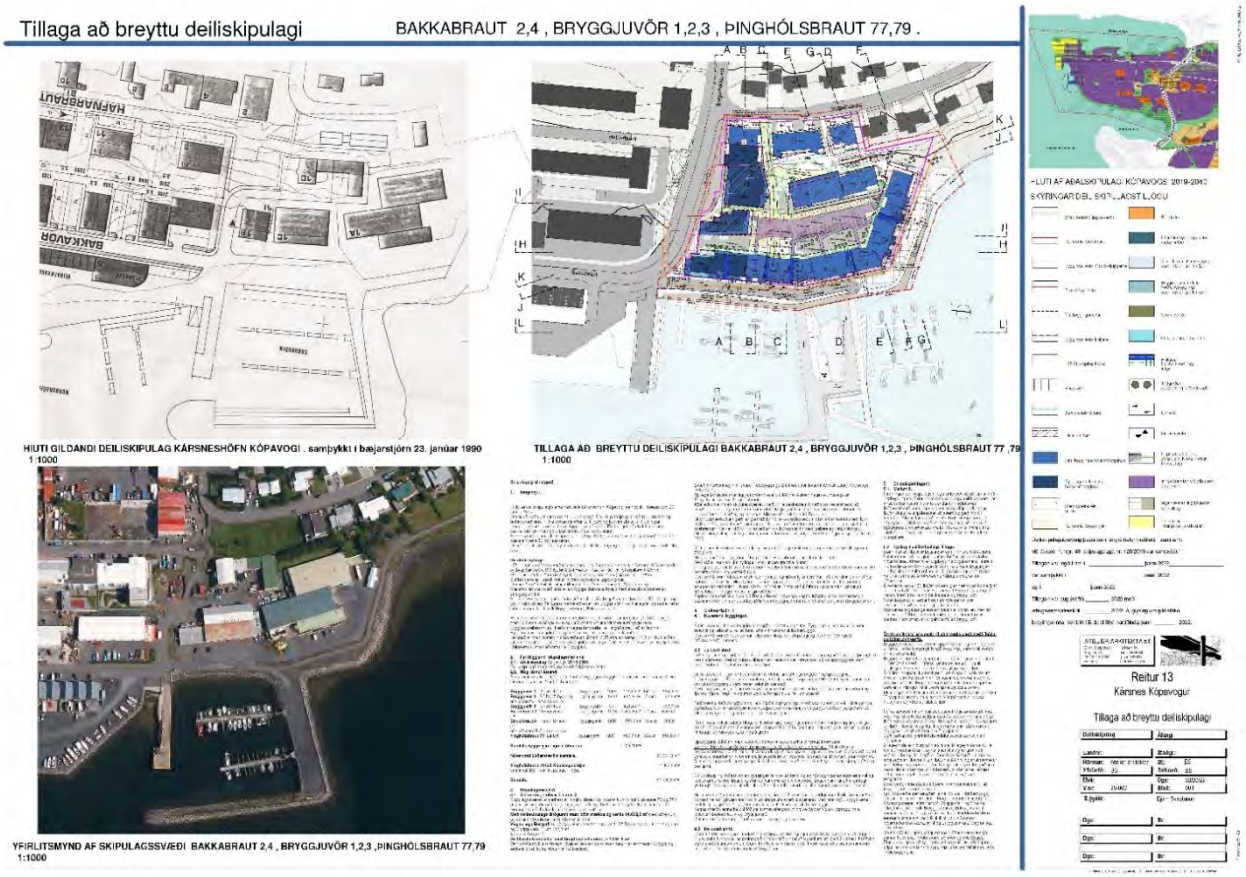
Fylgiskjal 1 - Tillaga, Kynningargögn - Kynningaruppdrættir og greinagerð 2
Fylgiskjal 2 - Tillaga, Kynningargögn. Minnisblað – Samgöngur 5
Fylgiskjal 3 - Tillaga, Kynningargögn. Minnisblað – Umhverfisáhrif 12
Fylgiskjal 4 - Tillaga, Kynningargögn. Minnisblað - Áhættumat vegna loftslagsbreytinga 18
Fylgiskjal 5 - Tillaga, Kynningargögn. Minnisblað – Athugasemdir og ábendingar við forkynningu deiliskipulagstillögu 22
Fylgiskjal 6 - Tillaga, Kynningargögn. Minnisblað – Úrvinnsla athugasemda 25
Fylgiskjal 7 - Athugasemd - Stjórn Vina Kópavogs – Ólafur Björnsson 27
Fylgiskjal 8 - Athugasemd - Guðrún Sigríður Jónsdóttir 31
Fylgiskjal 9 - Athugasemd - Þórarinn Ævarsson 32
Fylgiskjal 10 - Athugasemd - Árni Davíðsson 33
Fylgiskjal 11 - Athugasemd - Fríða Garðarsdóttir, Odd Stenersen, Davíð Oddsson Stenersen, Eydís Oddsdóttir Stenersen 36
Fylgiskjal 12 - Athugasemd - Lísa Z. Valdimarsdóttir 37
Fylgiskjal 13 - Athugasemd - Ásta Kjartansdóttir 40
Fylgiskjal 14 - Athugasemd - Brynhildur Jónsdóttir 41
Fylgiskjal 15 - Athugasemd – Erna Ósk 42
Fylgiskjal 16 - Athugasemd – Guðný Káradóttir 43
Fylgiskjal 17 - Athugasemd – Helga Guðrún Gunnarsdóttir 45
Fylgiskjal 18 - Athugasemd – Helga Jónsdóttir 46
Fylgiskjal 19 - Athugasemd – Hulda Jónasdóttir og Guðjón Ingólfsson 49
Fylgiskjal 20 - Athugasemd – Ingibjörg Guðmundsdóttir 50
Fylgiskjal 21 - Athugasemd – Matthías Kjartansson og Anna Guðrún Tómasdóttir 51
Fylgiskjal 22 - Athugasemd – Sigrún Árnadóttir og Michael Schulz 53
Fylgiskjal 23 - Athugasemd – Sigurður Inga Hauksson 54
Fylgiskjal 24 - Athugasemd – Sigrún Óskarsdóttir og Valgarður Sverrisson 56
Fylgiskjal 25 - Athugasemd – Þóra Marteinsdóttir 57
Fylgiskjal 26 - Athugasemd – Arnar Þór Emilsson 58
Fylgiskjal 27 - Athugasemd – Berglind Aðalsteinsdóttir 59
Fylgiskjal 28 - Athugasemd – Bóas Hallgrímsson 64
Fylgiskjal 29 - Athugasemd – Eggert Matthíasson 65
Fylgiskjal 30 - Athugasemd – Elín Edda Sigurðardóttir 66
Fylgiskjal 31 - Athugasemd – Halldóra Pálsdóttir 72
Fylgiskjal 32 - Athugasemd – Harpa Halldórsdóttir og Jón Pálmar Þorsteinsson 73
Fylgiskjal 33 - Athugasemd – Helga Þórólfsdóttir 74
Fylgiskjal 34 - Athugasemd – Sigurborg Arnarsdóttir 75
Fylgiskjal 35 - Athugasemd – Þórunn Björnsdóttir 77
Fylgiskjal 36 - Athugasemd – Jane Victoria Appleton 78
Fylgiskjal 37 - Athugasemd – Kristjana Guðný Pálsdóttir 79
Fylgiskjal 38 - Athugasemd – Sólveig Helgadóttir 80
Fylgiskjal 39 - Athugasemd – Þórleif K Hauksdóttir 82
Fylgiskjal 40 - Athugasemd – Oddur Ingólfsson 83
Fylgiskjal 41 - Umsögn – Reykjavíkurborg 84
Fylgiskjal 42 - Umsögn – Veitur 85
Fylgiskjal 43 - Umsögn – Vegagerðin. 86
Fylgiskjal 44 - Umsögn – Isavia 88
Fylgiskjal 45 - Umsögn – Heilbrigðiseftirlit 89
Fylgiskjal 46 - Umsögn – Umhverfisstofnun 91
Fylgiskjal 47 - Umsögn – Skipulagstofnun 93
Fylgiskjal 48 - Umsögn – Strætó 94
Fylgiskjal 49 - Umsögn – Náttúrufræðistofa Kópavogs 95
Fylgiskjal 50 - Umsögn – Samgöngustofa 96
Fylgiskjal 51 - Skýringarmynd – auglýst tillaga lögð yfir loftmynd 97
Fylgiskjal 52 - Skýringarmynd – Ýtarlegri skuggavarpsmyndir 98
Fylgiskjal 53 - Skýringarmynd – Leiksvæði á suðurhluta skipulagssvæðis 100
Fylgiskjal 54 - Skýringarmynd – Áform bæjaryfirvalda um dvalar- og leiksvæði á hafnarsvæði 101
Fylgiskjal 55 - Skýringarmynd – Landfylling minnkuð 102

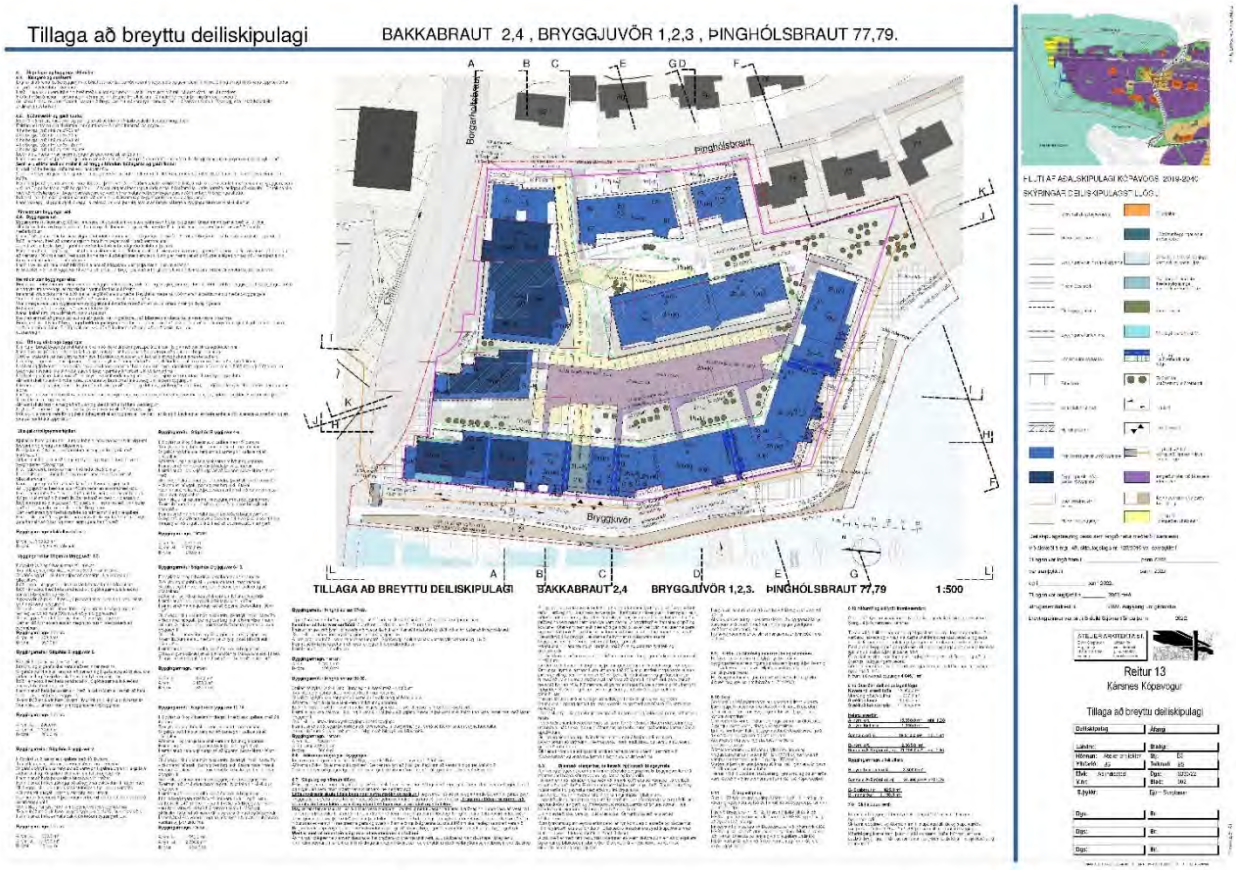
Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Fylgiskjal 1

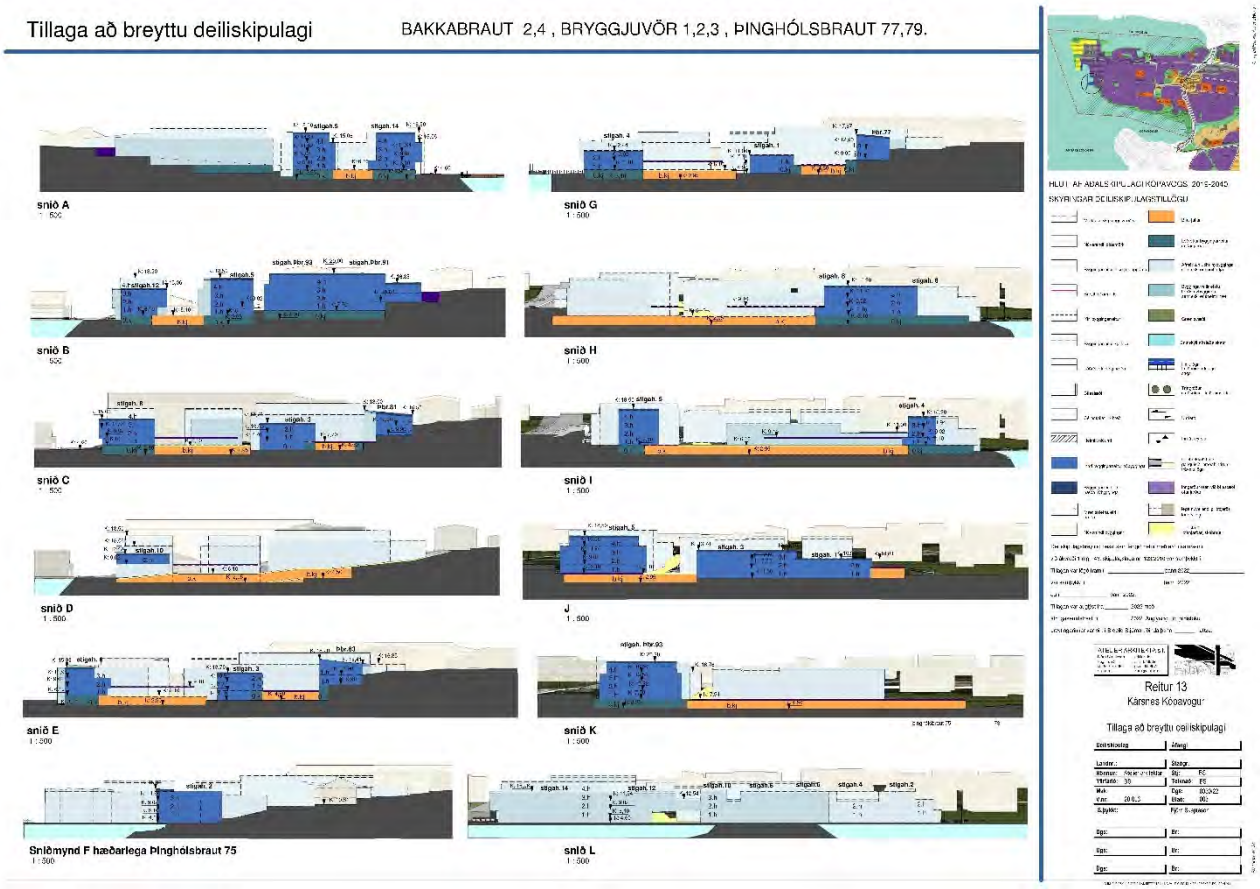
- Tillaga, Kynningargögn - Kynningaruppdrættir og greinagerð

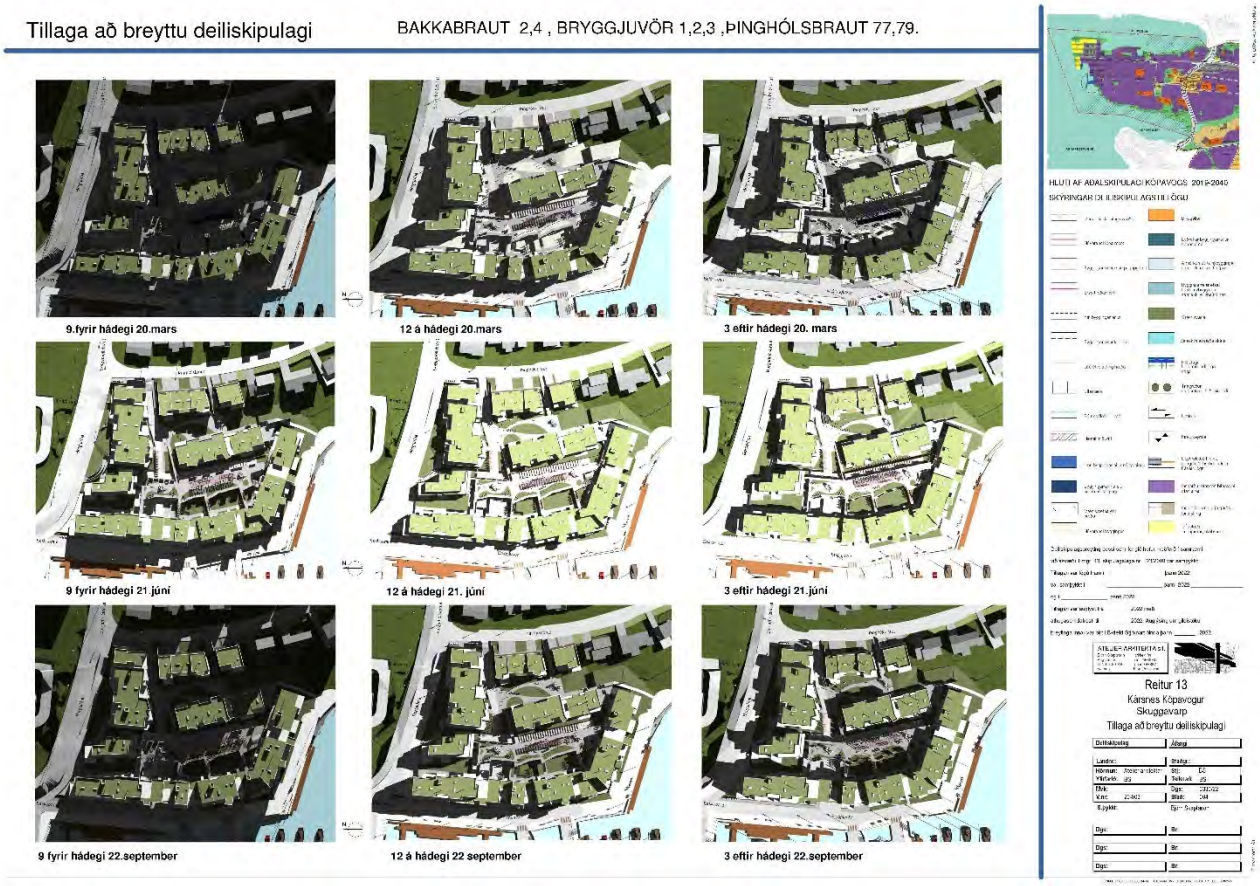
bls. 1/3





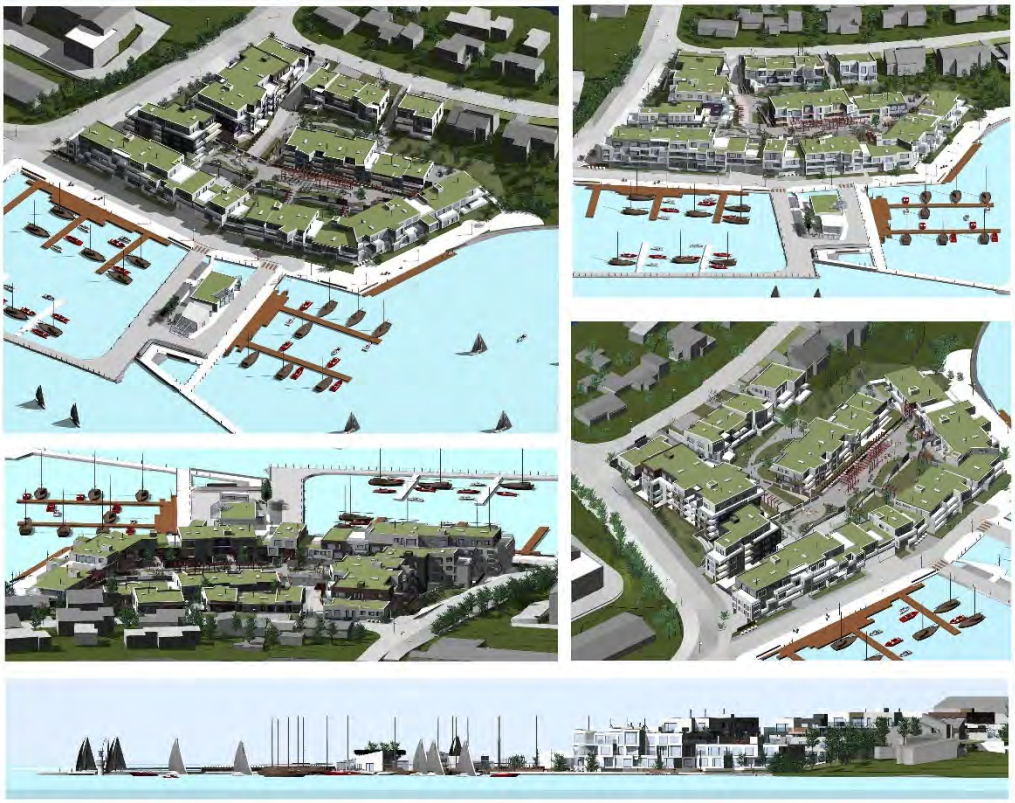
Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10.2026

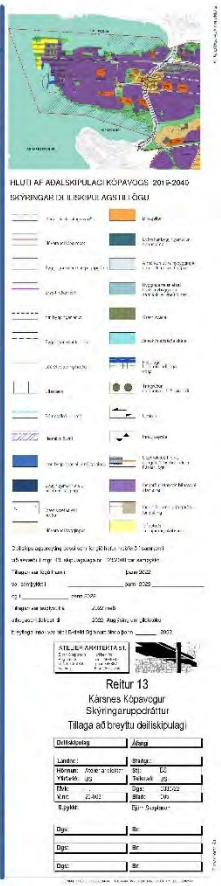




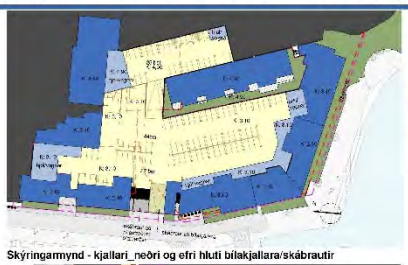
Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10.2026

Tillaga að breyttu deiliskipulagi BAKKABRAUT 2,4 , BRYGGJUVÖR 1,2,3 , ÞINGHÓLSBRAUT 77,79 .





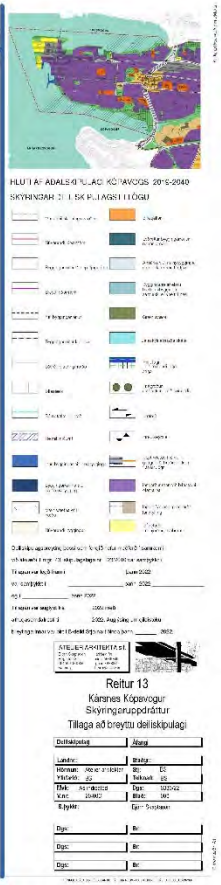
Tillaga að breyttu deiliskipulagi BAKKABRAUT 2-4 OG BRYGGJUVÖR 1,2,3. ÞINGHÓLSBRAUT 77 SVÆÐI 13



Skýringarmynd - kjallari_neðri og efri hluti bílakjallara/skábrautir

Skýringarmynd - 1.hæð_bílast. ofanjarðar/gögnust./dvalarsv.

Skýringarmynd - 2.hæð_garður/gögnustígar/dvalarsvæði



Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Minnisblað

VSÓ RÁÐGJÖF

26. apríl 2022

20606

Dreifing
Auður Dagný Kristinsdóttir, Kópavogsbær
Hildur Inga Rós Guðmundsdóttir, Kópavogsbær

Höfundur
OG/SÓ/RÞÞ

Yfirfarið/Samþykkt
OG / SÓ

Tilefni
Svæði 13 – samgöngur (eftir breytingar á deiliskipulagstillögu)
Tillaga að breyttu deiliskipulagi - Bakkabraut 2,4, Bryggjuvör 1,2,3, Þinghólsbraut 77, 79

1 Inngangur

Að beiðni Kópavogs hefur VSÓ Ráðgjöf metið áhrif á samgöngur vegna fyrirhugaðrar byggðar við Bakkabraut, Bryggjuvör og Þinghólsbraut (Tillaga að breyttu deiliskipulagi dags. 30.3.22), sjá mynd 1.1. Jafnframt er fjallað um tvö þversnið um vestasta hluta Borgarholtsbraut (framlenging að Bakkabraut) og áhrif þeirra. Minnisblað þetta byggir að nokkru leyti á fyrra minnisblaði VSÓ, dagsett 17. febrúar 2021.

Mynd 1.1 Tillaga að deiliskipulagi, svæði 13. Hluti skipulagsuppdráttar.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

2 Svæði 13

2.1 Forsendur

Um er að ræða uppfærða deiliskipulagstillögu á Svæði 13 á Kársnesi frá Atelier arkitektum dagsetta 03/30/22 segir. Í tillögu segir: *„Markmið þróunarsvæðisins er að byggja blandaða byggð með áherslu á vistvænan samgöngumáta."*

Á reitnum verða **150 íbúðir** auk bátaskýlis sem mögulega verður nýtt sem verslun og þjónusta. Um bílastæði og bílageymslur segir: *Í bílastæðaskilmálum deiliskipulags tillögu er reiknað með viðmiðun bílastæða að lágmarki 0,75 eða að hámarki 1,0 pr. íbúð miðað við stærð íbúða. Reiknað er með 2 hjólastæðum pr. íbúð. Flest bíla- og hluti hjólastæða fyrir íbúðir verða í bílgeymslu, með aðkomu frá Bryggjuvör. Gert verður ráð fyrir hleðslu rafbíla og rafmagnshjóla í bílakjallara. Bílageymsla er niðurgrafin að hluta. Bílageymsla verður á tveimur hæðarkótum vegna landhalla og tengist með skábraut innbyrðis."*
Af textalýsingu og uppdráttum má því ráða að á svæðinu fullbyggðu verði u.þ.b. **150 bílastæði**. Lang flest í bílakjallara með aðkomu frá Bryggjuvör.

Gert er ráð fyrir í samgönguspá að **einstefna til vesturs á Borgarholtsbraut** að Þinghólsbraut verði innleidd með tilkomu Borgarlínunnar, sjá myndir 2.1 og 2.2[1].

Mynd 2.1 Samgönguskipulag. Mynd úr Frumdraga-skýrslu Borgarlínunnar.

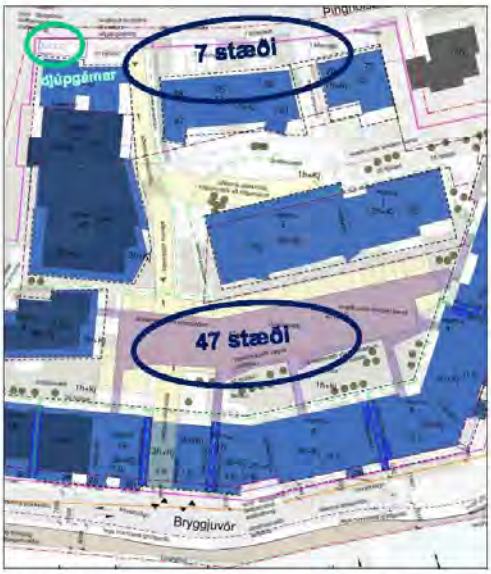
Mynd 2.2 Snið Borgarholtsbrautar milli Þinghólsbrautar og Urðarbrautar. Einstefna bílaumferðar er í götunni til vesturs (norðan megin). Gangstétt er breiðari norðan megin. Mynd úr Frumdragaskýrslu Borgarlínunnar.

[1] https://wp.borgarlinan.is/wp-content/uploads/2021/02/borgarlina-1lota-forsendur-frumdrog-jan2021-1.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

2.2 Umferðarsköpun og bílastæði

Á uppdrætti eru 47 stæði á palli, aðkoma er bæði frá Bryggjuvör og frá nyrsta enda Þinghólsbrautar. Einnig eru merkt 7 stæði á lóðum við Þinghólsbraut. Þar eru fyrir nokkur stæði við hús númer 77 sem munu víkja. Viðbótarstæði eru því 3 til 5. Önnur stæði eru í bílakjallara og verður aðkoma að þeim um Bryggjuvör, sjá mynd 2.3.



Mynd 2.3 47 stæði á palli, stæði á Þinghólsbraut og staðsetning djúpgáma.

Staðsetning djúpgáma á horni Þinghólsbrautar og Borgarholtsbrautar er hentug og ætti hvorki að trufla umferð Borgarlínu né almenna umferð um göturnar sem þar mætast. Truflun af tæmingu gáma á eins til tveggja vikna fresti ætti ekki að valda meira ónæði eða töfum en búast má við í borgarumhverfi.

Umferðarsköpun er metin með ferðamyndunarjöfnu umferðarlíkans höfuðborgarsvæðisins. Líkt og í umferðarspá Svæðisskipulags Höfuðborgarsvæðisins fyrir árið 2030 og Aðalskipulags Kópavogs 2019-2031+ er miðað við breyttar ferðavenjur, sjá mynd 2.2. Samkvæmt jöfnunni reiknast fjöldi bílferða sem skapast á reitnum miðað við 150 íbúðir, 2,3 einstaklingar í íbúð, 3,7 ferðir að meðaltali á hvern íbúa til og frá reitnum svo: 150 * 2,3 * 3,7 * 70% = 894 ferðir á dag.

Mynd 2.4 Ferðamyndunarsvæði úr svæðisskipulagi.

Mikil uppbygging á þróunarsvæðum yst á Kársnesi grundvallast m.a. á fyrirhugaðri tengingu fyrir gangandi, hjólandi og almenningssamgöngur á brú yfir Fossvog og tilkomu Borgarlínu. Að því leiti er hverfið skipulag hverfisins samgöngumiðað „Transit Oriented Development". Einn kostur slíkrar byggðar er minni þörf fyrir bílastæði og minni umferðarmyndun.

Bílastæðaviðmiði úr Aðalskipulagi Kópavogs er fylgt í deiliskipulagstillögunni og er það í samræmi við hugmyndafræði Borgarlínu.

		Svæði I		Svæði II - Kársnes	
		Viðmið	Hámark	Viðmið	Hámark
		Íbúðarhúsnæði (stæði/íbúð)			
Fjölbýli/sérbýli	1 – 2 herbergi	0,75	1	1	1,25
	3+ herbergi	1	1	1,25	1,5
	* Íbúðir í fjölbýli án bílast. skv. deilsk.	0	0	0	0
	Gestir (gestastæði)	0,1	0,2	0,2	0,3
Námsmannaíbúðir	1-2 herbergi	0	0,1	0,2	0,5
	3+ herbergi	0	0,2	0,4	1

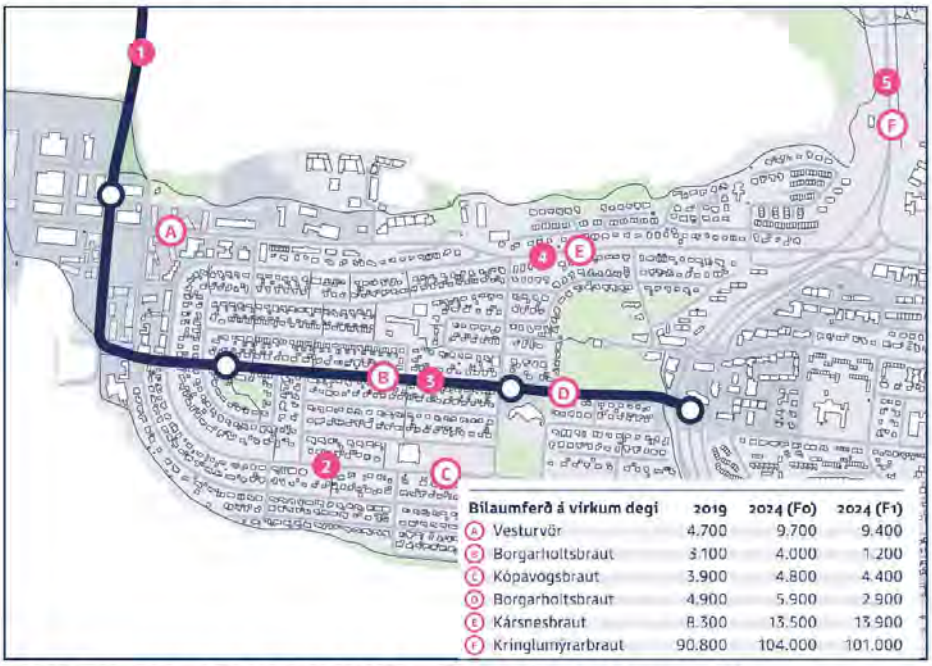
Mynd 2.5 Bílastæðaviðmið. Úr greingerð tillögu að Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

2.3 Samgönguspá

Með einstefnu til vesturs á Borgarholtsbraut að Þinghólsbraut (líkt og lagt er til í kafla 2.1) má ætla að vegna uppbyggingar á svæði 13 fjölgi ferðum á Bakkabraut úr 800 í um 1.600 bíla/sólarhring og úr 300 í tæplega 350 á Þinghólsbraut. Jafnframt má reikna með að umferð aukist um 100 bíla/sólarhring á Borgarholtsbraut til vesturs.

Samgönguspá hefur verið gerð í tengslum við Frumdrög Borgarlínunnar og má sjá niðurstöður á mynd 2.7 fyrir bílaumferð, fyrir grunnárið 2019, árið 2024 án Borgarlínunnar (F0) og árið 2024 með Borgarlínunni (F1). Sjá má að vegna fyrirhugaðar uppbyggingar á vestanverðu Kársnesi fjölgar bílferðum almennt í framtíðarsviðsmyndum, með Borgarlínu er vöxtur bílaumferðar minni. Einnig má sjá að með innleiðingu einstefnu til vesturs á Borgarholtsbraut minnkar þar bílaumferð og um leið eykst umferð lítillega á Kópavogsbraut og Kársnesbraut. Áætluð bílaumferð er ekki sýnd fyrir Þinghólsbraut á kortinu. En með innleiðingu einstefnu til vesturs á Borgarholtsbraut má ætla að bílaumferð vestast á Þinghólsbraut minnki þar sem ekki verður mögulegt að aka út á Borgarholtsbraut og til austurs. Aftur á móti eykst umferð austast í götunni. Reiknað er með að akstur í Þinghólsbraut verði að langmestu leyti til og frá húsum í götunni sjálfri.



Bílaumferð á virkum degi	2019	2024 (F0)	2024 (F1)
A Vesturvör	4.700	9.700	9.400
B Borgarholtsbraut	3.100	4.000	1.200
C Kópavogsbraut	3.900	4.800	4.400
D Borgarholtsbraut	4.900	5.900	2.900
E Kársnesbraut	8.300	13.500	13.900
F Kringlumýrarbraut	90.800	104.000	101.000

Mynd 2.7 Samgönguspá fyrir árin 2019 og 2024 án Borgarlínunnar (F0) og með Borgarlínu (F1)[2].

[2] https://wp.borgarlinan.is/wp-content/uploads/2021/02/borgarlina-1lota-forsendur-frumdrog-jan2021-1.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

3 Þversnið Borgarholtsbrautar austan Þinghólsbrautar

Með tilkomu Borgarlínunnar er fyrirhugað að framlengja Borgarholtsbraut til vesturs að Bakkabraut en í dag endar hún við Þinghólsbraut. Í kafla 2 hefur verið miðað við að snið í kafla 3.1 sé notað. Rýnd eru áhrif tveggja sniða Borgarholtsbrautar milli Kársnesbrautar/Kópavogsbrautar og Bakkabrautar.

3.1 Tillaga 1 – í samræmi við Frumdrög Borgarlínunnar

Tillaga gerir ráð fyrir einstefnu til vesturs fyrir bílaumferð að Þinghólsbraut. Þá verður Borgarlínan í blandaðri umferð til vesturs að Þinghólsbraut en er svo í sérrými á borgarlínubraut að Bakkabraut. Til austurs ekur Borgarlínan í sérrými á borgarlínubraut. Göngu- og hjólastígar eru beggja vegna, sjá mynd 3.1.

Mynd 3.1 Samgönguskipulag í samræmi við Frumdrög Borgarlínunnar.

Helstu kostir tillögunnar eru að hún er í samræmi við hugmyndafræði Borgarlínu um almenningssamgöngur í sérrými.

Hún gerir akstur um Borgarholtsbraut síður aðlaðandi sem aðkomuleið að þéttingarreitum Kársness og þar af leiðandi verði umferð minni á Borgarholtsbraut, sem er jákvætt fyrir greiðfærni Borgarlínunnar.

Með tillögunni verður takmarkaðra leiðarval akandi á Kársnesi, þ.m.t. bílaaðkoma að Þinghólsbraut 77-91. Í dag er þessi tenging milli Borgarholtsbrautar og Bakkabrautar þó ekki til staðar þannig að varla er hægt að tala um „verri" akstursleiðir. Breyting Borgarholtsbrautar í einstefnu til vesturs hefur vissulega áhrif á umferðina á nesinu.

Skv. deiliskipulagstillögu Svæðis 13 er akstursleið í gegnum reitinn um bílastæði á palli og þannig verður til möguleiki fyrir ökumenn að stytta sér leið niður á Bryggjuvör og Bakkabraut. Hætta er því á óviðkomandi gegnumakstri nema sett sé aðgangsstýring t.d. með hliði sem eingöngu íbúar og neyðarþjónusta hafi aðgang að.

Þinghólsbraut yrði við þessa tillögu væntanlega annað hvort breytt í einstefnu til suðurs milli Borgarholtsbrautar og Kópavarar, eða botnlanga í norður sem endar við lóð 82.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

3.2 Tillaga 2

Tillaga gerir ráð fyrir einstefnu bílaumferðar til vesturs og að Borgarlínan aki þar í blandaðri umferð en aki í sérrými á borgarlínubraut til austurs. Þá er aðskilnaður er á milli akstursstefna. Gönguog hjólastígur eru norðan megin, og göngustígur sunnan megin, sjá mynd 3.2.

Mynd 3.2 Samgönguskipulag tillögu 2.

Helstu kostir tillögurnar eru að leiðarval er óþvingaðra sem almennt leiðir til styttri heildar akstursvegalengda og getur dregið úr óæskilegum gegnumakstri. Þannig er t.d. í þessari útfærslu ekki þörf á að breyta Þinghólsbraut í einstefnu eða botnlanga þar sem hægt er að beygja til vinstri af Þinghólsbraut inn á Borgarholtsbraut. Sbr. græn ör á mynd 3.2.

Tillagan er ekki í samræmi við hugmyndafræði Borgarlínu um sérakreinar. Það dregur bæði úr þjónustustigi, forgangi og mikilvægi almenningssamgangna ef vagnar tefjast í almennri umferð. Markmið sérakreina fyrir Borgarlínu er að hún hafi vissan forgang í umferðinni og standist þannig samanburð við ferðatíma annarra ferðamáta.

Almenn akandi umferð sem annars hefði ekið Kársnesbraut og Vesturvör hefur í þessari tillögu leið að þéttingarsvæði við Kópavogshöfn um Borgarholtsbraut. Þar verður þó þröngt í götuýminu um gangandi umferð, hjólandi, borgarlínu og almenna akandi umferð. Þessi útfærsla dregur umferð inn á húsagötuna Borgarholtsbraut sem í tillögu 1 myndi annars koma inn frá Vesturvör um Kársnesbraut (skilgreindar sem tengibrautir í aðalskipulagi Kópavogs 2012-2024).

Í þéttu borgarumhverfi er almennt reynt að koma hjólaleiðum, -stígum eða -reinum fyrir sitthvoru megin götu frekar en hjólastíg með tvístefnu öðru megin.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

4 Niðurstöður

Eins og skipulagstillagan tilgreinir má gera ráð fyrir aukinni umferð um Bakkabraut vegna íbúða á svæði 13, enda inn- og útkeyrsla í bílastæðakjallara reitsins við Bryggjuvör (sem er botnlangi út af Bakkabraut). Umferðaraukning um aðrar götur er metin óveruleg.

Samgönguspá sýnir að vegna uppbyggingar á vestanverðu Kársnesi fjölgar bílferðum almennt til ársins 2024, með Borgarlínu er vöxtur bílaumferðar minni. Með innleiðingu einstefnu til vesturs á Borgarholtsbraut minnkar bílaumferð á Borgarholtsbraut en eykst lítillega á Kópavogsbraut og Kársnesbraut. Innleiðing einstefnu á Borgarholtsbraut hefur þau áhrif að umferð vestast í Þinghólsbraut minnkar en aftur á móti eykst umferð austast í götunni, reiknað er með að það verði að langmestu leyti aðeins íbúar Þinghólsbrautar og gestir þeirra sem keyri um í götunni.

Fjallað er um tvennskonar þversnið Borgarholtsbrautar vestan Þinghólsbrautar í kafla 3. Kostir tillögu sem er í samræmi við Frumdrög Borgarlínunnar eru taldir fleiri, þá helst vegna þess að þeir eru í samræmi við hugmyndafræði Borgarlínunnar og að áhrif á aðrar götur eru talin óveruleg.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

MANNVIT

Minnisblað

Viðtakandi: Auður D. Kristinsdóttir, Kópavogsbæ
Sendandi: Rúnar D. Bjarnason, Mannvit
Dreifing:
Dagsetning: 27.04.2022
Skjalanúmer: 1181274-000-HMO-00041181274-000-HMO-0004

Málefni: Deiliskipulag þróunarsvæðis á Kársnesi - svæði 13- umhverfisáhrif

Inngangur

Minnisblað þetta er unnið að beiðni umhverfissviðs Kópavogsbæjar. Tilgangur þess er að greina stuttlega frá mögulegum umhverfisáhrifum uppbyggingar á svæði 13 innan þróunarsvæðis á Kársnesi. Minnisblaðið er fylgigagn með deiliskipulagi svæðis 13.

Lýsing á svæði 13

Svæði 13 afmarkast af lóðamörkum að Þinghólsbraut í austri, að Borgarholtsbraut (leið Borgarlínu) til norðurs, að Bakkabraut og strandlengjunni til vesturs (Bryggjuvör) og að núverandi íbúðabyggð meðfram strandinni sunnan megin (mynd 1). Í töflu 1 er yfirlit yfir núverandi byggð og fyrirhugaðar breytingar samkvæmt skipulagstillögu.

TAFLA 1 NÚVERANDI OG FYRIRHUGUÐ LANDNÝTING Á SVÆÐI 13.

Svæði	Landnýting	Núverandi staða	Deiliskipulag	Breyting	Heild fyrir breytingu	Heild eftir breytingu
13	Atvinnuhúsnæði	4.436 m²	0 m²	-4.436 m²	**4.436 m²**	**0 m²**
	Íbúðir, fjöldi	1	153	+152	**1**	**152**

Núverandi staða

Á svæði 13 er atvinnuhúsnæði sem nýtt er sem iðnaðarhús, vörugeymsla, fiskvinnsla og aðstaða Hjálparsveitar Skáta. Heildarumfang atvinnuhúsnæðis er um 4.436 m². Húsnæðið er á tveimur til þremur hæðum. Eitt íbúðarhúsnæði er á reitnum. Húsnæðið á reitnum byggðist upp frá árinu 1950 til ársins 1988. Til stendur að rífa allar byggingar sem eru innan svæðisins í tengslum við deiliskipulagsbreytingar.

Deiliskipulagstillaga

Atvinnuhúsnæði: Ekki er gert ráð fyrir atvinnuhúsnæði á svæðinu samkvæmt deiliskipulagstillögu.

Íbúðarhúsnæði: Deiliskipulagstillaga gerir ráð fyrir að byggðar verði alls 153 nýjar íbúðir innan svæðisins. Bílastæði verða að mestu neðanjarðar. Gert er ráð fyrr að hæð húsa verði almennt ein til þrjár hæðir en norðan megin á lóð er gert ráð fyrir allt að fjögurra hæða byggingum.

Skjal sótt af '00000000000' dags: 23.10.2026

MANNVIT

MYND 1 NÚVERANDI STAÐA Á SVÆÐI 13 OG FYRIRHUGAÐ DEILISKIPULAG.

Auk uppbyggingar húsnæðis er gert ráð fyrir tilfærslu á núverandi hafnarkanti/steingarði til vesturs og suðurs með um 730 m² landfyllingu. Reiknað er með að hluti fyllingar komi undan greftri á lóðinni. Gert er ráð fyrir legu Borgarlínu í jaðri svæðis.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

MANNVIT

Möguleg áhrif uppbyggingar á svæðinu á nærliggjandi byggð

Hér á eftir er fjallað stuttlega um helstu umhverfisáhrif sem uppbygging á þessum stað gæti haft á aðliggjandi svæði.

Samgöngur

Unnin hefur verið greining og spá um umferð á svæði 13, en þau gögn fylgja með deiliskipulagstillögu[1]. Umfjöllunin hér á eftir byggir á því minnisblaði.

Bílaumferð

Með einstefnu til vesturs á Borgarholtsbraut að Þinghólsbraut má ætla að vegna uppbyggingar á svæði 13 fjölgi ferðum á Bakkabraut úr um 800 í um 1.600 bíla/sólarhring og úr um 300 í tæplega 350 á Þinghólsbraut. Jafnframt má reikna með að umferð aukist um 100 bíla/sólarhring á Borgarholtsbraut til vesturs.

Samkvæmt samgönguspá sem gerð var fyrir frumdrög Borgarlínunnar fjölgar bílferðum almennt í framtíðarsviðsmyndum fyrir Kársnes, en með Borgarlínu er vöxtur bílaumferðar minni. Með innleiðingu einstefnu til vesturs á Borgarholtsbraut, minnkar þar bílaumferð og um leið eykst umferð lítillega á Kópavogsbraut og Kársnesbraut. Með innleiðingu einstefnu til vesturs á Borgarholtsbraut má ætla að bílaumferð vestast á Þinghólsbraut minnki þar sem ekki verður mögulegt að aka út á Borgarholtsbraut og til austurs. Aftur á móti eykst umferð austast í götunni. Reiknað er með að akstur á Þinghólsbraut verði að langmestu leyti til og frá húsum í götunni sjálfri.

Umferð flugvéla

Hluti Kársness liggur innan hindrunarflatar Reykjavíkurflugvallar, þar á meðal fyrirhugað deiliskipulagssvæði, en aðflug að flugbraut 01 á Reykjavíkurflugvelli er yfir Kársnes. Samkvæmt skráðum lendingum á Reykjavíkurflugvelli á tímabilinu 15.12.2011-22.07.2014 fljúga rúmlega 22% flugvéla til lendingar yfir Kársnes, á flugbraut 01[2]. Lendingar á þessu tímabili á brautinni voru 5.539 sem gerir að meðaltali um 4 lendingar á dag yfir þennan tíma. Umferð flugvéla hefur í för með sér tímabundinn hávaða í fyrirhugaðri íbúðarbyggð á svæði 13.

Borgarlandslag

Núverandi húsnæði innan svæðis 13 samanstendur af tveggja til þriggja hæða atvinnuhúsnæði, nýtt undir ýmsa starfsemi. Íbúðabyggð á Þinghólsbraut liggur upp að deiliskipulagssvæði til austurs. Götusýn frá Þinghólsbraut má sjá á mynd 2.

[1] V2SÓ, 2021. *Svæði 13.- samgöngur. Áhrif á umferð hljóðvist og loftgæði.*
[2] Efla, 2014. *Reykjavíkurflugvöllur. Áhrif brauta 06/24 á nothæfistíma fyrir áætlunarflug og sjúkraflug.*

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

MANNVIT

MYND 2 SVÆÐI 13. GÖTUSÝN FRÁ ÞINGHÓLSBRAUT AÐ NÚVERANDI HÚSNÆÐI Á HLUTA SVÆÐIS SEM MUN VÍKJA.

Uppbygging á svæðinu verður í formi 2-4 hæða íbúðarhúsnæðis. Óveruleg breyting verður því á hæð húsa frá því sem nú er. Gætt er að því að hæð húsa valdi ekki skuggavarpi á núverandi byggð samanber gögn sem fylgja með deiliskipulagstillögu. Í deiliskipulagstillögu er lagt upp með að öll uppbygging miðist við að byggingar falli vel að landi og að nýbyggingar aðlagist eins vel og kostur er núverandi byggð austan og sunnan megin við svæðið. Útsýni frá þessum svæðum mun breytast frá því sem nú er.

Með nýju deiliskipulagi mun ásýnd svæðisins breytast umtalsvert. Heildaryfirbragð svæðis mun batna með meira jafnvægi í húsagerð og hæð húsa. Einnig er lögð áhersla á hönnun nútímalegra göturýma og opinna svæða. Segja má að þegar uppbygging samkvæmt deiliskipulagi svæðis 13 lýkur, verði svæðið umtalsvert snyrtilegra ásýndar en nú er.

Félagslegt umhverfi

Svæði 13 er eitt af lykilsvæðum innan þróunarsvæðis á Kársnesi hvað uppbyggingu íbúðabyggðar varðar. Þar verður mikil viðbót í formi íbúðarhúsnæðis, eða alls 152 íbúðir. Uppbygging íbúða í þéttri byggð mun styðja við markmið um vistvæna ferðamáta og gefur einnig möguleika á að fólk finni sér íbúð nær vinnu, enda mun umfang verslunar- og skrifstofuhúsnæðis aukast mikið frá því sem nú er á Kársnesi. Sú fjölgun íbúða sem verður á svæði 13 mun valda því að Kársnes hefur alla burði til að hafa mikið aðdráttarafl sem búsetu og/eða vinnustaður, takist vel til við hönnun húsnæðis og umhverfis. Aukið aðdráttarafl eykur eftirspurn eftir íbúðum á svæðinum sem með tímanum mun auka verðmæti þeirra eigna sem fyrir eru.

Framkvæmdatími og landmótun

Sú uppbygging sem kynnt er í þessari deiliskipulagsáætlun mun eiga sér stað yfir nokkurra ára tímabil og áhrif á framkvæmdatíma dreifast sem því nemur. Gera má ráð fyrir að við undirbúning húsgrunna og bílakjallara verði hávaði og ónæði fyrir íbúa í nærliggjandi íbúðabyggð. Einnig verður aukið tímabundið álag á gatnakerfið vegna flutning efnis að svæðinu auk efnisflutninga úr húsagrunnum og vegna niðurrifs atvinnuhúsnæðis. Stefnt er að því að nýta hluta efnis sem kemur úr grunnum í landgerð innan svæðis en sú landgerð nemur um 0,1 ha samkvæmt skipulagstillögu. Hafa þarf samráð við heilbrigðiseftirlitið varðandi samsetningu þess efnis og gæta að því að ekki sé um jarðvegsmengað efni að ræða.

Varp dýpkunarefna og náttúrulegra óvirkra efna í hafið, þ.e. fastra jarðefna, er háð leyfi Umhverfisstofnunar í samræmi við 9. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda.

Vegna smæðar landfyllingar fellur hún ekki undir lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

MANNVIT

Flóðahætta

Fyrir liggja spár um flóðahættu á strandsvæðum samfara spám um hækkun sjávarborðs vegna loftslagsbreytinga (mynd 3). Hluti skipulagssvæðis 13 er staðsett í nálægð við sjó og innan þess svæðis sem yrði útsett fyrir mögulegu 100 ára flóði sem yrði 4 m í hæðakerfi Reykjavíkurborgar (6 m í hæðakerfi sjómælinga), sjá mynd 3[3].

Setja þarf skilmála í deiliskipulag þar sem gert er ráð fyrir forsendum um hækkandi sjávarstöðu. Í minnisblaði siglingasviðs Vegagerðarinnar til Kópavogsbæjar um hæð á landfyllingum í Fossvogi er lagt til að lágmarks gólfkótar húsa á landfyllingum í Fossvogi séu um 0,3 m hærri en lágmarks hæð landfyllingar, eða 4,41 m í hæðakerfi Reykjavíkurborgar og 6,23 m í hæðakerfi Sjómælinga Íslands.

Mynd 3 Möguleg sjávarflóðasvæði í Kópavogi miðað við 4 m flóð í hæðakerfi Reykjavíkur (VSÓ, 2016).

Náttúruvernd

Skerjafjörður, innan Kópavogs, var friðlýstur sem búsvæði árið 2012. Markmið friðlýsingar er eftirfarandi: *„Markmiðið með friðlýsingu Skerjafjarðar er að vernda lífríki við ströndina, í fjöru og á grunnsævi, einkum og sér í lagi með tilliti til fugla. Jafnframt er það markmið að vernda útivistar- og fræðslugildi svæðisins sem felst í líffræðilegri fjölbreytni og samrýmist verndun búsvæða fugla.“*

Auglýsingu um svæðið má finna á heimasíðu Umhverfisstofnunar[4]. Í auglýsingunni eru reglur sem gilda um svæðið og einnig er afmörkun svæðisins hnitsett.

Samkvæmt afmörkun nær fyrirhuguð landfylling að útmörkum friðlýsts svæðis og er því utan þess.

[3] VSÓ, 2016. *Hækkuð sjávarstaða á höfuðborgarsvæðinu. Áhrif og aðgerðir.* Unnið með styrk úr rannsóknar- og þróunarsjóði Skipulagsstofnunar.
[4] https://ust.is/library/Skrar/Einstaklingar/Fridlyst-svaedi/Fridlysingar/Skerjafjordur/K%c3%b3pavogur%20stj%c3%b3rnart%c3%ad%c3%b0indi.pdf

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10.2026

MANNVIT

Samkvæmt 4. grein auglýsingar Umhverfisstofnunar er umsjón og rekstur verndarsvæðisins í höndum Kópavogsbæjar og Náttúrufræðistofu Kópavogs í samræmi við samning bæjarfélagsins og Umhverfisstofnunar frá árinu 2012. Samkvæmt 9. gr. samningsins skal Umhverfisstofnun í samstarfi við Kópavogsbæ og Náttúrufræðistofu Kópavogs sjá um gerð verndar- og stjórnunaráætlunar fyrir verndarsvæðið. Samkvæmt upplýsingum á vef Umhverfisstofnunar skal ljúka gerð áætlunarinnar eigi síðar en tíu árum eftir gildistöku núverandi laga nr. 60/2013 um náttúruvernd. Umhverfisstofnun hefur unnið að forgangsflokkun hvað varðar gerð áætlunar og er Skerjafjörður í Kópavogi í 3. flokki af fjórum.

Verndar- og stjórnunaráætlun fyrir Skerjafjörð innan Kópavogs hefur ekki verið unnin. Því liggja fyrir takmarkaðar upplýsingar um núverandi stöðu á lífríki og þróun síðustu ára. Þó hafa verið unnar rannsóknir á fuglalífi í Kópavogi, m.a. skýrslan Fuglalíf í Kópavogi (Jóhann Óli Hilmarsson og Ólafur Einarsson, 2014). Í þeirri skýrslu er staðfest mikilvægi Kópavogsleiru fyrir fuglalíf. Athugunarsvæðið náði þó ekki alveg út að þeim deiliskipulagsmörkum sem nú eru til kynningar.

Í 8. gr. auglýsingar Umhverfisstofnunar er fjallað um landnotkun og mannvirkjagerð. Þar segir m.a.: *„Framkvæmdir svo sem vegna viðhalds á varnargörðum, bakkavörnum og fráveitu eru heimilar. Jafnframt verði heimilt að viðhalda dýpi í og við höfnina á norðurströnd Kársness og innsiglingu hennar.“*

Greinin fjallar um framkvæmdir innan svæðis. Ekki er sérstök umfjöllun um hvort grípa þurfi til sérstakra ráðstafana þegar byggt er nálægt friðuðu svæði, en fyrirhuguð fylling myndi ekki ná inn á friðað svæði. Ofangreind tilvísun gefur þó tilefni til að ætla að heimilt sé að vinna að viðhaldi á varnargörðum og bakkavörnum.

Samandregin niðurstaða

- Uppbygging á svæði 13 mun á heildina litið hafa jákvæð áhrif á borgarlandslag og félagslegt umhverfi, þar sem eldra atvinnuhúsnæði verður skipt út fyrir íbúðabyggð. Ásýnd mun breytast, svæðið verður snyrtilegra og uppbygging mun skapa aðstæður og aðdráttarafl fyrir fjölbreytt mannlíf.
- Uppbygging á svæðinu mun leiða af sér tímabundið ónæði vegna efnisflutninga sem og við undirbúning húsgrunna og bílakjallara á framkvæmdatíma. Gera má ráð fyrir að uppbygging svæðisins nái yfir nokkurra ára tímabil. Þegar henni verður lokið verður umferð meiri en nú er.
- Hafa þarf samráð við heilbrigðiseftirlitið varðandi samsetningu efnis sem kann að verða notað úr húsgrunnum og fylgst með að ekki sé um jarðvegsmengað efni að ræða. Einnig þarf að setja skilmála í deiliskipulag þar sem gert er ráð fyrir forsendum um hækkandi sjávarstöðu.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

MANNVIT

Minnisblað

Viðtakandi:	Kópavogsbær
Sendandi:	Bergrós Arna Sævarsdóttir og Nína María Hauksdóttir, Mannvit
Dreifing:	Rúnar Dýrmundur Bjarnason, Mannvit
Dagsetning:	27.04.2022
Skjalanúmer:	1181274-000-HMO-0005

Áhættumat vegna loftslagsbreytinga – Tillaga að breyttu deiliskipulagi Bakkabraut 2 -4, Bryggjuvör 1,2,3 og Þingholtsbrautar 77

Í þessu minnisblaði er greint frá áhættumati vegna loftslagsbreytinga á Reit 13 sem liggur við Bakkabraut 2 - 4, Bryggjuvör 1, 2,3 og Þinghólsbraut 77 á Kársnesi. Unnið er að breytingu á deiliskipulagi reitsins í samræmi við Aðalskipulag Kópavogs 2019-2040. Á mynd 1 má sjá svæðið sem um ræðir.

MYND 1. LOFTMYND AF NÚVERANDI SVÆÐI SEM UM RÆÐIR ÚR DEILUSKIPULAGI

Samkvæmt tillögu að nýju Aðalskipulagi Kópavogsbæjar 2019-2040[1] er áhættumat vegna loftslagsbreytinga skilgreint á eftirfarandi hátt:

***Áhættumat** felur í sér að lagt er mat á hugsanleg áhrif loftslagsbreytinga og hvort að aðgerða sé þörf til þess að tryggja öryggi og ástand mannvirkja til framtíðar. Í þeim tilfellum þar sem niðurstaða áhættumats er að loftslagsbreytingar hafi neikvæð áhrif eru settar fram aðgerðir til þess að lágmarka þau áhrif.*

Áhættumat þetta er unnið samkvæmt leiðbeiningum við gerð áhættumats sem settar eru fram í Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040. Upplýsingar eru fengnar úr umhverfismati deiliskipulagsins, útgefnum skýrslum og greinargerðum og úr Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040.

[1] Heimasíða Skipulagsstofnunar. Sjá: http://skipulagsaetlanir.skipulagsstofnun.is/skipulagvefur/DisplayDoc.aspx?itemid=29637763756070596977

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

MANNVIT

Áhættumatið er byggt upp á eftirfarandi hátt:

- Greining áhættuþátta
- Umfang áhættuþátta innan skipulagssvæðis
- Mat á aðgerðum

1. Greining áhættuþátta

Nýtt deiliskipulagssvæði – almenn lýsing

Unnið er að breytingu á deiliskipulagi fyrir Bakkabraut 2-4, Bryggjuvör 1,2,3 og Þinghólsbraut 77á Kársnesi í Kópavogi. Í núverandi deiluskipulagi er um að ræða hafnarsvæði 16 ha að stærð. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir þrískiptingu hafnarsvæðisins. 1. Hafsækin iðnaður, 2. Útgerð og fiskvinnsla og 3. Flutningar. Í megin atriðum er um 2. hæða byggingar að ræða. Gert er ráð fyrir nýrri götu Bakkabraut í deiliskipulaginu.

Í tillögu að nýju skipulagi er svæðið skilgreint sem þróunarsvæði þar sem lóðir innan svæðisins verða sameinaðar og lóðarmörk breytast, núverandi hús verða rifin og byggðar verða 150 íbúðir á 2-4 hæðum. Gert er ráð fyrir bílakjallara á lóðinni.

Eftirfarandi umfjöllun snýr að þeim þáttum sem kortlagðir voru sem mögulegir áhættuþættir á deiliskipulagssvæðið. Áhættuþættirnir, a), b) og c) eru byggðir á þáttum sem teknir eru fyrir í skýrslu vísindanefndar um loftslagsbreytingar sem gefin var út árið 20182 , og eru upplýsingarnar hér að neðan um þættina einnig fengnar úr þeirri skýrslu. Í skýrslunni eru teknir fyrir fleiri þættir sem loftslagsbreytingar hafa áhrif á en ekki er talið að þeir eigi við í þessu áhættumati.

a) Hækkun á yfirborði sjávar

Hækkun á yfirborði sjávar (a): Loftslagsbreytingar munu hafa í för með sér breytingar á sjávarstöðu um allan heim, og með hækkandi sjávarstöðu eykst hætta á sjávarflóðum. Misjafnt er eftir svæðum hversu mikil hækkun er áætluð, en hækkunin á sunnan- og vestanverðum Reykjanesskaga er áætluð á bilinu 2,6 m – 6,4 m næstu 100 árin miðað við bestu og verstu spár ásamt mögulegri landhæðarbreytingu.

Yfirborðshæð svæðisins innan deiluskipulagsins er frá 4,6 upp í u.þ.b. 16 m, en hæðakóti bílakjallara og kjallara fer niður í um 2,95 m. Núverandi meðalsjávarhæð í Reykjavík er 4 m (hæðarkerfi Reykjavíkurborgar). Í Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 er gert ráð fyrir að á byggingarsvæðum þar sem 4 m sjávarflóð kann að gæta fari gólfkóti kjallara ekki niður fyrir 2,8 m og hæð ofan á kjallara er lágmarksgólfkóti 5,6 m. Þar sem ekki er kjallari er lágmarksgólfkóti 4,6 m.

[2] Halldór Björnsson, Bjarni D. Sigurðsson, Brynhildur Davíðsdóttir, Jón Ólafsson, Ólafur S. Ástþórsson, Snjólaug Ólafsdóttir, Trausti Baldursson, Trausti Jónsson. 2018. Loftslagsbreytingar og áhrif þeirra á Íslandi – Skýrsla vísindanefndar um loftslagsbreytingar 2018. Veðurstofa Íslands.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

MANNVIT

MYND 2. MÖGULEG SJÁVARFLÓÐASVÆÐI Í KÓPAVOGI MIÐAÐ VIÐ 4M FLÓÐ[3]

b) Aukin tíðni ofsaveðurs og aukin úrkomuákefð

Aukin tíðni ofsaveðurs og aukin úrkomuákefð (b): Loftslagsbreytingar munu hafa í för með sér breytingar á aftakaveðrum, og líklegt er að úrkomuákefð aukist á öldinni. Gera má ráð fyrir að úrkoma aukist um a.m.k. 1,5% fyrir hverja gráðu sem hlýnar, en gera má ráð fyrir um 1,5 - 4°C hlýnun eftir bestu og verstu spám. Meðalúrkoma á höfuðborgarsvæðinu samkvæmt mælingum Veðurstofu Íslands yfir árin 1971-2000 er um 1000 – 1500 mm á ári[4]. Aukin úrkomuákefð getur haft áhrif á ýmsa þætti innan svæðisins, til dæmis á fráveitukerfi og byggingarnar sjálfar.

c) Breyting á lífríki á landi

Breyting á lífríki á landi (c): Loftslagsbreytingar, hlýnun og aukinn styrkur CO_2 í andrúmsloftinu hafa mikil áhrif á lífsskilyrði plantna og dýra á Íslandi. Aukinn styrkur CO_2 hefur áhrif á framleiðni plantna sem lýsir sér m.a. í meiri vexti þeirra.

Samkvæmt vistgerðakorti Náttúrufræðistofnunar Íslands er skipulagssvæðið skilgreint sem þéttbýli og annað manngert land.[5] Í tillögu að skipulaginu er mælt sérstaklega með því að notist verði við blágrænar ofanvatnslausnir. Almennt er gert ráð fyrir görðum við byggingar.

2. Umfang áhættuþátta

a) Út frá framangreindum forsendum og skilgreiningu á áhættuþáttum er metið svo að meðal líkur eru á að hækkun á yfirborði sjávar hafi áhrif á svæðið innan nýs deiluskipulags. Það á

[3] Hækkuð sjávarstaða á höfuðborgarsvæðinu. VSÖ. Haekkud-sjavarstada-a-hofudborgarsvaedinu-ahrif-og-adgerdir.pdf (skipulag.is)
[4] Meðalúrkoma mánaða 1971-2000 | Veðurstofa Íslands (vedur.is)
[5] vistgerdakort.ni.is

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10.2026

MANNVIT

sérstaklega við um þær íbúðir sem liggja við bryggjuvör. Það segir í Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 að svæðið sé varið sérstaklega með varnargörðum. Þá eru hönnunarkótar í samræmi við kröfur Aðalskipulagsins. Hins vegar ef hækkun á yfirborði sjávar myndi valda því að það flæði inn í byggingarnar yrðu áhrifin mikil.

b) Þegar litið er til aukinnar tíðni ofsaveðurs og úrkomuákefðar má gera ráð fyrir að meðal til miklar líkur eru á að svæðið og mannvirki innan þess verði fyrir áhrifum vegna þess. Hvatt er til þess að notast sé við blágrænar ofanvatnslausnir við hönnun ytri rýma sem myndi minnka áhrif vegna ofsaveðurs og aukinnar úrkomuákefðar. Uppbyggingu svæðisins hefur ekki verið lokið og því ræðst stærðargráða áhrifa af því hvernig svæðið verði hannað að lokum og byggt m.t.t. þessa lausna. Þó eru áhrifin metin meðal en mikilvægt er að huga sérstaklega að þessum lausnum þegar fram vindur.

c) Metið er svo að litlar líkur séu á að breyting á lífríki á landi hafi áhrif á svæðið, þar sem svæðið er raskað og skilgreint sem þéttbýli og annað manngert land í dag. Ef áhrifin yrðu eru þau metin lítil af sömu ástæðu.

Tafla 1 hér að neðan sýnir greiningu á áhættuþáttum út frá líkum atburðar og líklegum áhrifum.

TAFLA 1. ÁHÆTTUMAT VEGNA LOFTSLAGSBREYTINGA

	Litlar líkur	Meðal líkur	Miklar líkur
Lítil áhrif	c)		
Meðal áhrif			b)
Mikil áhrif		a)	

3. Mat á aðgerðum

Í þeim tilfellum þar sem áhætta er mikil (rautt svæði í töflu 1) er mikilvægt að grípa til aðgerða til þess að lágmarka þau áhrif. Í þeim tilfellum þar sem áhætta er miðlungs (appelsínugult svæði í töflu 1) er áhætta þolanleg með aðgerðum til að minnka áhættuna eða eftirliti til að lágmarka neikvæð áhrif.

Til þess að lágmarka neikvæð áhrif á deiliskipulagssvæðið vegna ofsaveðurs og aukinnar úrkomuákefðar er mikilvægt að við hönnun fráveitukerfa verði gert ráð fyrir þeim sveiflum sem kunna að verða í framtíðinni. Einnig eru til ýmsar aðrar staðbundnar lausnir sem hjálpa til við að lágmarka áhrif af auknum vatnsflaumi, svo sem blágrænar ofanvatnslausnir, t.d. grænn þök eða sérstök grænn svæði, líkt og rætt er um í greinagerðum skipulagsins. Mikilvægt er að fylgja eftir þeim kröfum sem gerðar eru þar.

Til þess að lágmarka neikvæð áhrif á deiliskipulagssvæðið vegna hækkaðrar sjávarstöðu er mikilvægt að fylgjast vel með hækkaðri sjávarstöðu og byggingum með lægstu hæðakóta. Huga má að því hvort innleiða eigi einhverskonar varnir eða viðbragðsbúnað ef komi til flóða.

Ofangreindar lausnir eru ekki takmarkandi svo mikilvægt er að hönnuðir hafi skilgreinda áhættuþætti í huga þegar byggingar og mannvirki innan deiliskipulagsins verða hönnuð og byggð.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10.2026

Kópavogsbær

UMHVERFISSVIÐ, SKIPULAGSDEILD

Kársnes - Reitur 13 í skipulagslýsingu þróunarsvæðis ÞR-1

Vinnslutillaga - forkynning deiliskipulagstillögu

Bakkabraut 2-4, Bryggjuvör 1-3, Þinghólsbraut 77 og 79

7. mars 2022

Vinnuskjal með lista yfir efnisatriði sem fram komu í ábendingum og athugasemdum á kynningartíma tillögu að breyttu deiliskipulagi fyrir reit 13 á vinnslustigi. Tekið er fram að ekki er um tæmandi atriðalista að ræða. Alls bárust 101 bréf og tölvupóstar sem hafa verið lagðir fram fyrir skipulagsráð í heild sinni.

Tekið er fram að á þessu stigi máls er ábendingum ekki svarað í sérstakri umsögn heldur verða ábendingarnar hafðar til hliðsjónar í áframhaldandi skipulagsvinnu.

Megin efnisatriði eru landfylling, umferðaraukning, útsýnisskerðing, þéttleiki byggðarinnar og skuggamyndun en einnig var bent á skort á bílastæðum og grænum svæðum á Kársnesi.

Það er mat skipulagsdeildar að þónokkur atriði í athugasemdum megi skýra með ítarlegri kynningargögnum og verður það skoðað sérstaklega í áframhaldandi skipulagsvinnu á svæðinu.

Almennt
Ósk um kynningu varðandi uppbyggingarsvæðum vestast og nyrst á Kársnesinu áður en fjallað er um dsk fyrir reiti.
Gagnrýni og hrós um faglega unnin gögn og skipulag
Bæjaryfirvöld standi við samþykkt skipulag
Gagnrýni og hrós við vinnubrögðum starfsmanna bæjarins
Bæta þarf aðgengi fyrir hjólandi og gangandi á þróunarsvæðinu
Skortur á bílastæðum á vestanverðu Kársnesi
Vinnslutillaga ekki í samræmi við stefnu bæjarins.
Heildarbyggingamagn á Kársnesi þarf að liggja fyrir áður en byrjað er að skipuleggja einstaka reiti
Huga betur að hverfinu með hugmyndafræðina 15-20 mínútna hverfi – kynna það fyrir íbúum
Óskað eftir stefnu varðandi hönnun og arkitektúr á Kársnesi
Taka saman nýtingu svæða 5, 8, 9, 11, 12 og 13
Húsnæði og bílastæði
Of fá bílastæði pr. íbúð.
Gæta þarf samræmis varðandi Borgarlínuna – þá aðallega við frágang húsa við götuna
Of háar byggingar nyrst á svæðinu – Veggur
Skerðing lífsgæða? – skerðing aðgengi að sjó og útsýni frá núverandi byggð
Gert er ráð fyrir fjölbreyttum íbúðum í mismunandi stærðum og gerðum
Útsýnisskerðing og skuggamyndun
Of margar byggingar / íbúðir áætlaðar á svæðinu
Of fá hús/íbúðir áætlaðar á svæðinu
Húsin á reitnum falla vel að núverandi byggð
Byggingar ásamt innviðum eiga að halda sig innan lóðamarka
Spennandi lágstemmd íbúðarbyggð
Ábyrgðarleysi að ráðstafa reit 13 í þétta íbúðabyggð út í alla jaðra
Flott tillaga – vandlega hannað svæði
Vinnslutillagan felur í sér alltof þétta og háa byggð og nýtir ekki landgæði.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Kópavogsbær

UMHVERFISSVIÐ, SKIPULAGSDEILD

Vandlega hugað að aðliggjandi byggð
Nýtingarhlutfall er ekki í samhengi við aðliggjandi íbúðabyggð sem fyrir er utan þróunarsvæðisins. Byggingarmagn of mikið
Nýtingarhlutfall er í fullu samræmi við reiti á þróunarsvæðinu.
Fækka íbúðum við Þinghólsbraut á Reit 13 – frekar að gera ráð fyrir rað- eða parhúsum á svæðinu
Það er vöntun á húsnæði á höfuðborgarsvæðinu
Óskað eftir að sjá hæðarkóta á eldri húsunum sem standa við Þinghólsbrautina og Hafnarbraut.
Þarf að sýna grunnmynd bílakjallara til skýringar.
Hæð húsa ekki treystandi.
Fara þarf vel yfir götukóta vegna sjóhæðar og hæðarkóta húsa eftir því.
Umferð og samgöngur
Óánægja með að frumdragaskýrsla Borgarlínu sé nýtt sem forsendur fyrir umferðargreiningu.
Vantrú á breyttar ferðavenjur
Að taka upp vistvænni ferðamáta tekur tíma
Forsenda bíllaus lífsstíls og mannlífs skortir í hverfinu. Hverfið þarfnast hverfisverslun, leikskóla og leiksvæði, dægradvöl fyrir unga sem aldna, veitingahús, kaffihús, útivist og frístundasvæði.
Öryggi barna í hverfinu – óskað eftir að þetta verkefni klárist sem fyrst.
Áhyggjur varðandi aukinnar slysahættu vegna þröngar íbúagötur nálægt reitnum anna illa núverandi bílaumferð að mati íbúa
Óvissa um hönnun Borgarlínu – ekki ráðlegt að hafa íbúðarbyggðina alveg upp að fyrirhugaðri nýrri Borgarlínugötu
Betra væri að huga fyrst að gatnagerð á svæðinu
Huga þarf vel að umferð gangandi og hjólandi á framkvæmdatíma og í útfærslu skipulagsins.
Umhverfi
Óskað er eftir áhættugreiningu út frá áhrifum loftslagsbreytinga á hækkun sjávar m.t.t. þessarar vinnslutillögu.
Skoða mætti útfærslu viðlegu báta í skipulaginu mtt ölduálags.
Huga að skilgreiningu grænna svæða – vestast Kársnesinu.
Jákvætt litið á að nýta svæðið á annan hátt en fyrir grófan atvinnurekstur.
Landfylling – mögulegar óafturkræfar afleiðingar fyrir búsvæði fugla og gróðurs.
Landfylling - bæta við landi til að koma fyrir nýrri byggð.
Landfylling – mun þurfa að breyta smábátahöfn til að koma götu fyrir
Landfylling – gæti haft slæm áhrif á fugla, dýr og gróður – verndarsvæði mjög nálægt
Nýta svæðið til að sinna þörfum íbúa fyrir mannlíf, útivist og nálægð við sjávarsíðuna
Huga þarf að strandlengju Kársnes, sem er útivistarsvæði allra
Ekki gott að loka af og einkavæða strandlengjuna
Vantar græn og barnvæn svæði vestast á Kársnesi
Hvernig er áætlaður frágangur milli húsa og götu nyrst á reitnum?
Vöntun á skuggavarps greiningu á vetrarmánuði
Skemmtileg lítil græn svæði sem brýtur upp byggðina
Sýna betur aðliggjandi byggð í tillögunum
Mikilvægt að hafa svæðið opið öllum þeim sem búa í kring og framtíðar íbúum svæðisins.
Þjónusta
Óskað eftir frekari kynningu hvar verslun og þjónustu er hugsuð
Vantrú á að vinnslutillagan þjónusti hagsmunum íbúa Kópavogs sem mannvæns samfélags

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Kópavogsbær

UMHVERFISSVIÐ, SKIPULAGSDEILD

Samráð
Ósk um aukið íbúasamráð
Annað
Fresta afgreiðslu tillögu fram yfir kostningar
Göngustígar meðfram strandlengjunni eiga enga samleið með reiðhjóla samgöngum milli nágrannasveitarfélaga Kópavogs.
Gera ráð fyrir fleiri bílastæðum í byrjun sem hægt er að breyta í útivitasvæði þegar bílaumferð minnkar
Taka þarf fram í deiliskipulagi við hvaða hæðarkerfi er átt við enda munar tæpum 50 cm á kerfum.
Lýst vel á metnað Kópavogsbæjar í skipulagsmálum

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Kópavogsbær

UMHVERFISSVIÐ, SKIPULAGSDEILD

Bakkabraut 2-4, Bryggjuvör 1-3, Þinghólsbraut 77 og 79.

Tillaga að breyttu deiliskipulagi.

Dags. 3. júní 2022

one/2009744

Minnisblað - Úrvinnsla athugasemda við forkynningu deiliskipulagstillögu.

Drög að tillög að breyttu deiliskipulagi Bakkabrautar 2-4, Bryggjuvarar 1-3, Þinghólsbrautar 77 og 79 voru forkynnt á vinnslustigi í samræmi við 4. mgr. 40. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 frá 5. nóvember 2021 til 17. febrúar 2022. Á kynningartíma bárust athugasemdir og ábendingar frá íbúum og hagsmunaaðilum sem lagðar voru fram í pdf skrá á fundi skipulagsráðs þann 28. febrúar 2022. Athugasemdum og ábendingum var vísað til úrvinnslu skipulagsdeildar.

Á fundi skipulagsráðs þann 14. mars 2022 var lagt fram minnisblað skipulagsdeildar dags. 7. mars 2022 ásamt ítarlegum atriðalista yfir framkomin sjónarmið í athugasemdum og ábendingum. Skipulagsráð samþykkti að á grundvelli framlagðrar vinnslutillögu og þeirra umsagna, athugasemda og ábendinga er fram komu er vinnslutillagan var kynnt, verði hafin vinna við gerð tillögu að breyttu deiliskipulagi fyrir svæðið.

Á fundi skipulagsráðs þann 4. apríl 2022 var lögð fram tillaga að breyttu deiliskipulagi lóðanna dags. þar sem unnið hafði verði úr þeim sjónarmiðum sem fram komu og þau höfð til hliðsjónar í útfærslu tillögunnar.

- **Dregið úr áætluðu byggingarmagni tillögunnar. Heildarbyggingarmagn fer úr 26.675 m2 í 24.995 m2.**
- **Íbúðum fækkar, heildaríbúðafjöldi tillögunnar fer úr 160 í 150.**
- **Umfang byggingarreita minnkar og þeir brotnir upp við Þinghólsbraut. Tekið mið af byggingarlínu núverandi húsa við Þinghólsbraut.**
- **Byggingarreitir lækka svo byggðin verður á 2-4 hæðum í stað 2-5 hæða. Kvöð sett um að fjórða hæðin verði inndregin.**
- **Dregið úr umfangi landfyllingar úr 1.700 m2 í 730 m2.**
- **Byggingarreitir færðir fjær fráveitulögnum á suður- og vesturhluta skipulagssvæðisins.**
- **Dvalarsvæði komið fyrir á suðurhluta skipulagssvæðisins sem tengist göngustíg.**
- **Göngutengingar frá vesturhluta skipulagssvæðisins breikkaðar.**
- **Ný göngutenging frá Þinghólsbraut að dvalarsvæði á austurhluta skipulagssvæðisins.**
- **Skilgreiningu á atvinnuhúsnæði á norðvesturhluta skipulagssvæðisins breytt í greinargerð.**

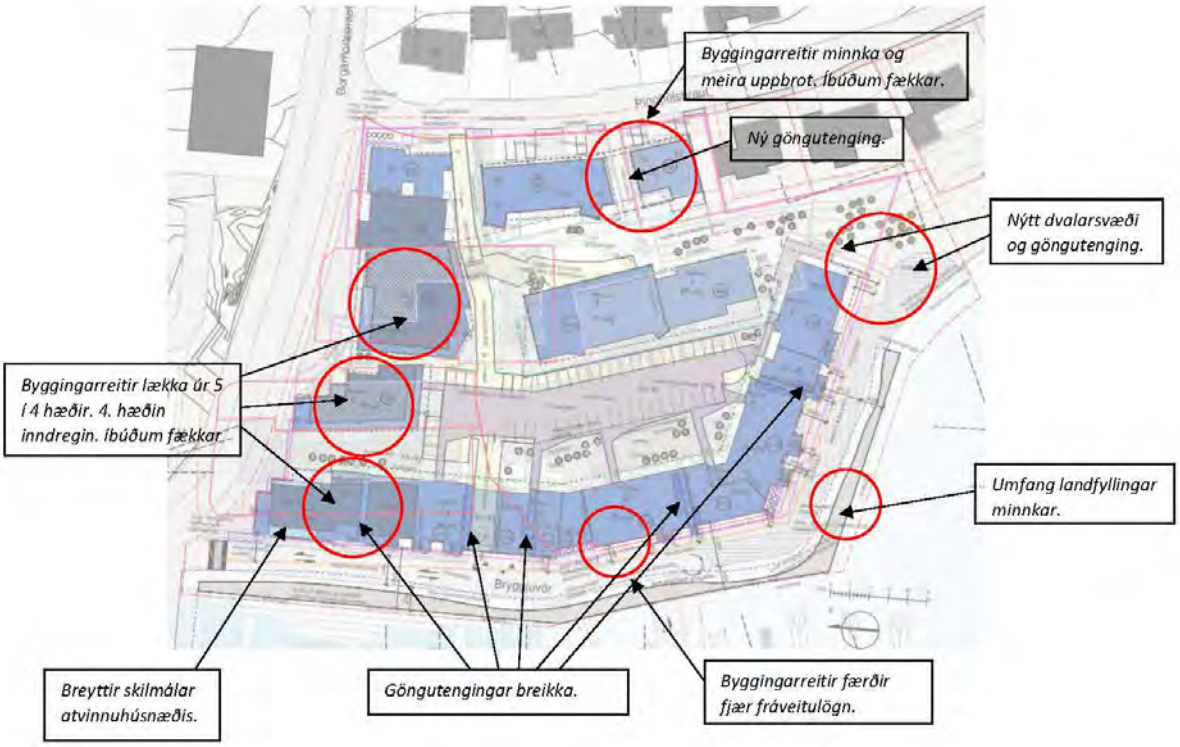
Skipulagsráð samþykkti með 5 atkvæðum með tilvísun í 1. mgr. 43. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 að framlögð tillaga verði auglýst. Var sú afgreiðsla staðfest á fundi bæjarstjórnar 12. s.m.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Kópavogsbær

UMHVERFISSVIÐ, SKIPULAGSDEILD

Skýringarmynd: Breytingar frá áður kynntri tillögu.



Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Kópavogsbær – skipulagsdeild
Digranesvegi 1, 200 Kópavogi

Sendist til : skipulag@kopavogur.is

4. ágúst 2022

Efni:

Athugasemdir stjórnar Vina Kópavogs við tillögu að deiliskipulagi fyrir Bakkabraut 2-4, Bryggjuvör 1, 2, 3, Þinghólsbraut 77 og 79. Reitur 13.

Stjórn félagsins Vinir Kópavogs átelur að sumarleyfistíminn sé sá frestur sem gefinn er til að koma með athugasemdir við afar umdeilt skipulagsmál. Hætt er við að auglýsingar og umtal nái ekki athygli bæjarbúa, sem telja málið afar mikilvægt eins og þær mörgu athugasemdir sem áður hafa fram komið eru til vitnis um.

Í hnotskurn

Stjórn Vina Kópavogs telur:

Að hugsa þurfi skipulag á framangreindum reit upp á nýtt og að bíða verði með öll frekari áform um fjölgun íbúa á Kársnesi þar til búið er að tryggja og prufukeyra góðar almenningssamgöngur á svæðinu.

Að nýta beri þær byggingar sem fyrir eru eins og kostur er.

Að viðhalda aðstöðu fyrir megin starfsemi Hjálpasveitar Skáta þar sem sú starfsemi eykur fjölbreytni mannlífs við höfnina.

Að mikilvægt sé að boðið verði upp á ólíka valkosti um nýtingu svæðisins sem meta má og bera saman á grundvelli gagnlegra viðmiða sem skipta íbúa bæjarins miklu máli. Vinna við skipulagið á þessum reit, fram til þessa, er ekki í anda góðs íbúasamráðs eins og nýr meirihluti í bæjarstjórn hefur boðað.

Að fylgja beri þeirri framtíðarsýn sem lýst er á heimasíðu bæjarfélagsins: „**Kópavogur er samfélag sem byggir á lýðræðislegum ákvörðunum þar sem íbúarnir hafa áhrif á eigin mál“.** Einnig er vert að hafa í huga það sem segir um gildi sem eiga að ráð för í starfsemi bæjarfélagsins: **„Kópavogsbær, starfsmenn og kjörnir fulltrúar, koma fram af auðmýkt gagnvart íbúum bæjarins enda starfa þeir fyrir þá og í þeirra umboði. Við töku ákvarðana skal haft hugfast að valdið kemur fram frá íbúum bæjarins og þeir sem fara með það hverju sinni gera það aðeins í umboði íbúa.“**

Sitthvað til bóta, en…

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Nokkrar lagfæringar hafa verið gerðar á hugmynd um deiliskipulag fyrir reit 13 frá því sem áður hefur komið fram. Breytingarnar eru þó léttvægar miðað við þær athugasemdir sem hafa komið frá íbúum, eins og sjá má í yfirliti yfir efnisatriði athugasemda sem birt var með auglýsingu á heimasíðu Kópavogsbæjar (yfir 60 atriði ef marka má yfirlit um fjölda efnislegra athugasemda). Enn sem fyrr virðist sem hagsmunir fjárfesta ráði för en sjónarmið íbúa léttvæg. Þá er ekki boðið upp á samanburð á ólíkum hugmyndum um nýtingu svæðisins eins og kallað hefur verið eftir. Það er löngu tímabært að Kópavogsbær breyti vinnubrögðum í skipulagsmálum þannig að bæjarbúar fái að sjá raunverulega valkosti. Einhliða nálgun að nýtingu jafn verðmæts reitar á Kárnsnesi er bæjarfélaginu ekki til sóma.

Nýta ber reynslu

Áhugavert var að fylgjast með kynningarfundi í Kársnesskóla þar sem skipulagsfulltrúi Kópavogs lýsti því að sótt hefði verið í reynslu víða, m.a. í nýtt hverfi við Norðurhöfnina í Kaupmannahöfn. Þar hefur þó bæjaryfirvöldum yfirsést mikilvæg grundvallar atriði sem almennt er fylgt. Í fyrsta lagi er reynt að nýta þær byggingar sem fyrir eru til að tengja núverandi byggð við söguna og til að fara vel með dýrmætt byggingarefni og þar með halda sjónarmiðum um sjálfbæra þróun til haga. Í öðru lagi lausnir í samgöngumálum fundnar og nothæfar áður en til framkvæmda kemur.

Einn megin veikleiki skipulagsáformanna er að þær byggja á nýjum væntum samgönguvenjum sem boðað er að komi í kjölfarið á borgarlínu. Það liggur ljóst fyrir að framkvæmd borgarlínu tefst og það er ábyrgðaleysi að fjölga íbúum á svæðinu áður en samgöngumálin eru leyst og komin í það form sem ætla megi að hafi áhrif á þá sem þar velja sér húsnæði.

Villa!

Rétt er að benda á villu í umhverfisskýrslu þar sem talað er um að íbúðir verði 152, en í öðrum skjölum er fjöldinn 150.

Horfa ber til langrar framtíðar í loftslagsmálum

Í skýrslu um loftslagsáhrif kemur fram að áætluð hækkun sjávarstöðu á sunnan- og vestanverðum Reykjanesskaga er áætluð á bilinu 2,6 m – 6,4 m næstu 100 árin miðað við bestu og verstu spár ásamt mögulegri landhæðarbreytingu. Ætla má að byggt sé til langs tíma og því nauðsynlegt að hafa verstu spá um sjávarstöðu sem viðmið. Ekki er ljóst af framlögðum gögnum hvort það hefur verið gert.

Innigarður eða opið svæði fullt af steypu og stáli?

Af gögnum má ráða að innigarður sé eingöngu fyrir íbúa í aðliggjandi húsum. Ef marka má myndir sem sýndar voru á kynningarfundi einkennis garðurinn af steinsteypu og stáli en ekki gróðri og grasi til yndisauka. Innigarður með upphækkun yfir bílastæði bætir því alls ekki úr brýnni þörf fyrir barnvænt útivistarsvæði á utanverðu Kársnesi. Sá litli blettur sem ráðstafað er við ströndina breytir ekki þeirri staðreynd að verið er að ráðstafa svæði sem vísar á móti suðvestri undir þétta íbúaðarbyggð , svæði sem væri kjörið til útvistar og leiki barna. Þá mun viðbótar íbúðabyggð auka

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

enn á umferðarþunga á Kársnesi með auknu álagi á börn, gangandi og hjólandi. Kalli íbúa eftir útvistarsvæði og leiksvæði fyrir börn verður að svara og þetta er besta svæðið á utanverðu Kársnesi til að mæta því kalli.

20 mínútna hverfið – sést ekki

Sífellt er verið að rifja upp áhugann fyrir því að skipuleggja þannig, að grundvallar þjónusta verði innan 20 mínútna gangs. Ekki er að sjá neinar markvissar aðgerðir til að tryggja að slík þróun eigi sér stað þó hún sé forsenda fyrir því að bílaeign íbúa verði lámörkuð. Bæjaryfirvöld verða að sýna fram á hvernig á að fylgja eftir fögrum orðum og fyrirheitum.

Bílastæðamál - bara einn bíll á íbúð og engir gestir á bíl

Á kynningarfundi kom fram að íbúar á þessum reit hafa ekki pláss fyrir fleiri en 150 bíla. Það er jákvæð framtíðarsýn að draga úr þörf fyrir einkabíl en sú framtíðarsýn verður ekki að veruleika nema umtalsverð breyting til batnaðar verði á samgöngumálum, breyting sem enn er tálsýn. Það er betra að bíða með draumsýn af þessu tagi þar til búið er að tryggja og sannreyna góðar almenningssamgöngur.

Svo spyrja margir; mega íbúar á reit 13 ekki fá gesti á bíl. Hvernig svara bæjaryfirvöld þeirri spurningu?

Höfn með mannlífi og útvist

Hjálpasveit Skáta tryggir að hópur ungs fólks kemur reglulega að höfninni og setur svip sinn á mannlífið. Það er því óráð að reka sveitina burt. Þá þarf að hugsa og skoða hvort ekki megi nýta aðrar byggingar á svæðinu til að mæta þörfum framtíðarinnar. Fyrirliggjandi byggingar tengja okkur við fortíðina og það er í anda sjálfbærrar þróunar sem bæjarfélagið telur sig styðja að nýta og bæta það sem gamalt er. Þar sem skipulagsstjóri á kynningarfundi vísaði til Norðurhafnar í Kaupmannahöfn sem fyrirmynd, væri það verðugt verkefni fyrir hana að upplýsa hvernig fyrirliggjandi byggingar á Norðurhöfninni hafa verið aðlagaðar til að mæta þörfum nútímans, skapa fjölbreyttara umhverfi og til að draga úr sóun.

Það vantar dagvistun á Kársnesi. Henni er hvergi betur niður komið en á móti suðri, á móti sólu. Leikskóli á móti norðri er mun verri kostur. Hvernig væri að umbreyta einhverjum af fyrirliggjandi byggingum á reitnum í leikskóla og tengja þannig saman fortíð og framtíð, og nýta efni en ekki eyða?

Strandstígur til útivistar og náttúruskoðunar, ekki hjólahraðbraut

Strandlengja sunnanmegin á Kársnesi er friðuð. Hún er perla. Það má ekki breyta stígnum í hraðbraut fyrir reiðhjól. Finna þarf vaxandi gegnumumferð á reiðhjólum annan farveg. Skoða þarf reynslu í grannlöndum okkar hvað þetta varðar. Hröð (gegnum)umferð reiðhjóla spillir friðsæld og upplifun þeirra sem vilja njóta útiveru við ströndina og höfnina. Hún veldur einnig frekari hættu á slysum.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Hafnarsvæði sem dregur að sér fólk

Haga þarf skipulagi þannig að hafnarsvæðið verið áhugavert fyrir rekstur kaffihúsa og veitingastaða. Það finnst ekki betra svæði á Kársnesi til þess. Það er ekki gert með tillögunni. Þetta er tækifæri sem má ekki láta ónýtt. Í framlagðri tillögu er höfnin aukaatriði. Höfnin og hvernig gera á hana áhugaverða ætti að vera aðalatriði, ekki aukaatriði.

Með góðri kveðju,

Ólafur Björnsson, formaður Vina Kópavogs

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Fylgiskjal 8

- Athugasemd - Guðrún Sigríður Jónsdóttir

07/08/2022

Góðan dag

Hér eru athugasemdir mínar:

Vegna tillögu að breyttu deiliskipulagi lóða við Bakkabraut 2-4, Bryggjuvör 1, 2, 3, Þinghólsbraut 77 og 79. Reitur 13 sem kynnt var á fundi 23. júní í Kársnesskóla.

Ég bý á Hafnarbraut 9a og mun nýja byggðin hafa veruleg áhrif, bæði á útsýni úr íbúðinni minni og aðgengi að bílageymslu hússins. Gluggar íbúðarinnar snúa í austur (svefnherbergi) og suður (stofa, eldhús og svalir).

Mig langar að koma með athugasemdir sem snúa að norðurhluta nýju byggðarinnar. Þrátt fyrir lækkun um eina hæð er þetta enn of hátt. Þegar mér var seld íbúðin í húsinu var ég auðvitað upplýst um að það kæmi fjölbýlishús austan megin og ný byggð sunnan megin. Myndin sem dregin var upp sunnan megin var að hluti af útsýninu færi. Byggðin yrði lág við Þinghólsbraut hækkaði síðan en myndi síðan örugglega lækka niður að Bakkabrautinni og vera í mesta lagi þrjár hæðir við Bakkabraut. Þar af leiðandi átti ég von á að sjá eitthvað út á Reykjanesið áfram og auðvitað reiknaði ég með því að ég sæi niður að smábátahöfninni með því að horfa niður Bryggjuvör.

En miðað við kynninguna er þetta eins vont og hægt er. Ekki nóg með að byggður er "veggur" fyrir framan okkur heldur kemur sveigja á byggðina sem gerir það að verkum að útsýnið er alveg farið. Ég tala um "vegg" norðan megin og tók eftir að Björn Skaptason arkitekt notaði þetta orð líka þegar hann talaði um norðurhlutann. Svo ég spyr af hverju getur norðurhlutinn ekki verið í samræmi við hinn hluta nýju byggðarinnar? Myndi byggðin ekki samsvara sér betur ef "veggurinn" færi og götumynd Bakkabrautarinnar verða fallegri ef hornið lækkaði og yrði meira í samræmi við fallegu burstahúsin númer 5 og húsið número 9. við Bakkabrautina. Svo velti ég fyrir mér hvort kvöldsólin næði ekki betur inn í garðinn.

Og ég verð líka að lýsa áhyggjum mínum af því að Hafnarbrautin verði botnlangi. Ég held að það verði of mikið "kaos" þegar íbúar eru komnir í nýja fjölbýlishúsið á Hafnarbrautinni og öll atvinnuplássin komin í notkun á fyrstu hæðunum með meðfylgjandi umferð. Ég sé það strax núna, sérstaklega um helgar, að fólk leggur bílum sínum jafnvel hér við Hafnarbraut 9 þegar það er að fara á matsölustaðinn Brasserie Kársnes niður á horni. Svo er annað, það kemur dágóður halli frá Hafnarbrautinni niður að hurðinni að bílageymslunni fyrir número 9 og 11. Ég get ekki annað en vellt fyrir mér hvernig verði að fara þann hluta meðfram húsinu í hálku.

Með kveðju,

Guðrún Sigríður Jónsdóttir
Kt. 210856-7499
Hafnarbraut 9a

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Fylgiskjal 9

- Athugasemd - Þórarinn Ævarsson

Reitur 13 athugsemdir

Til	:	Skipulag
Frá	:	Þórarinn Ævarsson <thorarinn.aevarsson@Spadinn.is>
Heiti	:	Reitur 13 athugsemdir
Málsnúmer	:	2009744
Málsaðili	:	Vinabyggð ehf.
Skráð dags	:	13.08.2022 20:55:41
Höfundur	:	Þórarinn Ævarsson <thorarinn.aevarsson@Spadinn.is>

Sendandi sem er íbúi við Kársnesbraut 11 gerir athugasemd við fyrirhugað skipulag á reit 13

Þær athugasemdir sem sendandi leggur fyrst og fremst áherslu á eru tengdar aukinni umferð sem óhjákvæmilega munu fylgja þeim mikla fjölda íbúða sem fyrirhugað er að verði byggðar á reitnum, samkvæmt þessu skipulagi.

Sem kunnugt er þá er aukin slysahætta, svifryksmengun og hávaðamengun í beinu samhengi við aukningu á umferð og í ljósi landafræði svæðisins, þá er nokkuð ljóst að þeir sem búa austast á Kársnesbraut eru að fá að finna hvað mest fyrir allri aukningu á umferð.

Sendandi er með mikið af sögulegum gögnum í sinni vörslu, útgefnum af Kópavogsbæ og ná elstu gögnin 20 ár aftur í tíma, þegar umhverfisáhrifum Bryggjuhverfis á norðanverðu Kársnesi var lýst. Í þessum gögnum er ítrekað vísað í misgamlar talningar á umferð, þar á meðal á umferð um **Kársnesbraut milli Urðarbrautar og Sæbólsbrautar.**

Þar er því svo lýst að umferðin sé um 8.000 bílar á sólarhring árið 2002, árið 2008 sé umferðin komin í 9.000 bíla á sólarhring, en í báðum tilvikum er verið að vísa í talningar, ekki umferðarspár.

Þegar þessi eldri gögn eru lesin yfir og borin saman við þau gögn sem fylgja með kynningunni á reit 13 kemur í ljós að það fer ekki saman hljóð og mynd. Umferðartölur sem voru kynntar sem rauntölur árin 2002 og 2008 eru nánast þær sömu eða jafnvel hærri en það sem nú er kynnt sem rauntölur fyrir árið 2019 og það fer lítið fyrir þeim 4000 bílum sem spáð var að bættust við, við tilkomu bryggjuhverfisins.

Þessu til viðbótar má benda á eldri gögn frá VSO Ráðgjöf sem er einmitt sami aðili og stendur að baki kynningu á þeirri tillögu sem hér er mótmælt, sem sýna allt annan veruleika. VSO Ráðgjöf gaf árið 2016 út samantekt sem heitir **Uppbygging á Kársnesi Áhrif á umferð, hljóðvist og loftgæði.** Þar er vitnað í umferðartalningu frá vorinu 2015, sem sýnir raunumferð uppá 8.526 bíla um ofangreint svæði. Þetta sama fyrirtæki er nú að halda því fram að 4 árum síðar, árið 2019, eftir stanslausa uppbyggingu sé umferðin á sama svæði komin niður í 8.300 bíla, sem er þvert á allar spár bæði þeirra sem og annarra.

Ég geri því mjög alvarlegar athugasemdir við misvísandi og eða röng gögn sem stuðst er við í kynningu fyrir reit 13 og er að finna á vef bæjarins. Ég leyfi mér að fullyrða, að þær umferðartölur sem eiga við um svæðið milli Urðarbrautar og Sæbólsbrautar, sem lagðar eru til hliðsjónar við kynningu á tillögu um reit 13 séu kolrangar, enda getur engin önnur skýring verið á lækkandi umferðartölum á svæði sem er og hefur verið í stöðugri uppbyggingu.

Þá geri ég einnig athugasemdir við að það sé verið að bjóða íbúum uppá þriggja ára gamlar umferðartölur, sérílagi að teknu tilliti til bæði íbúafjölgunnar sem og tilkomu Sky Lagoon, sem hefur mikið aðdráttarafl og þá samsvarandi umferðaraukningu.

Ég fer þess því á leit við skipulagsyfirvöld að þau bíði með að samþykkja tillöguna, sem og aðrar tillögur að þéttingu eða frekari uppbyggingu þar til óháður aðili hefur haft tækifæri á að framkvæma umferðartalningar sem gefa raunsanna mynd af ástandinu, ekki bara á margumræddu svæði, heldur um allan vesturbæ Kópavogs.

Virðingarfyllst,

Þórarinn Ævarsson

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Árni Davíðsson
Suðurbraut 1
200 Kópavogur

16. ágúst 2022

Skipulagsdeild Kópavogs
Digranesvegi 1
200 Kópavogur

Breytt deiliskipulag Bakkabraut 2-4, Bryggjuvör 1-3, Þinghólsbraut 77-79.

Mig langar til að koma á framfæri athugasemdum við auglýst deiliskipulag fyrir Bakkabraut 2-4, Bryggjuvör 1-3 og Þinghólsbraut 77-79. Þessi reitur er á áhrifasvæði Borgarlínunnar og er hluti af þéttingu á vesturhluta Kársness.

Að mörgu leyti virðist vel hafa tekist til með skipulagið miðað við þær forsendur sem lagt er upp með. Að mínu áliti er þéttleiki byggðar, hæð húsa og húsagerð til framdráttar fyrir hverfið í heild og þeir þættir í skipulaginu eru vel af hendi leystir.

Þær ábendingar sem ég hef snúa að mestu leyti að fyrirkomulagi á byggingu bílastæða og hvernig þau ættu að vera rekin. Einnig að hverfi séu aðlaðandi og bjóði upp á fjölbreytta þjónustu og verði hvetjandi til breyttra samgönguvenja. Til að ná þessu markmiði mæli ég með að eftirfarandi sjónarmið verði höfð að leiðarljósi við skipulag og rekstur hverfisins. Sömuleiðis hvet ég Kópavogsbæ til að hafa þessi sjónarmið í huga annars staðar á áhrifasvæði Borgarlínunnar.

Ábendingar:

1. Bílastæði ætti frekar að skipuleggja innan hverfa, en síður innan reita eða lóða, samanber fjölda stæða í heildarskipulagi. Þetta er til að auka samnýtingu bílastæða milli íbúða og þjónustu.
2. Bílastæði eiga helst að vera í sérstökum bílastæðahúsum eða samsíða götum en í síður í bílakjöllurum undir húsum, til að bílastæðin móti ekki húsagerð og skipulag. Kjörið er að hafa bílastæðahús meðfram stofnbrautum til að bæta hljóðvist í hverfum og stytta akstursvegalengdir.
3. Ef bílakjallarar eru undir húsum ættu þeir helst ekki að vera breiðari en byggingin yfir kjallaranum til að garðar og leiksvæði verði nýtileg og vistleg. Þetta virðist ekki gert í framlögðu skipulagi, sem virðist gera ráð fyrir að lóðin sé ofan á bílastæðakjallara.
4. 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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

íbúðaverð og til að notendur greiði fyrir bílastæðaþjónustuna en ekki aðrir og til að hvetja til breyttra ferðavenja. Þegar skoðað er söluverð fasteigna síðustu misseri virðist fasteignaverð benda til þess að íbúðir sem eru seldar án bílastæða séu of dýrar og þær séu í raun að niðurgreiða bílastæði íbúða þar sem bílastæði fylgir íbúð. Þetta vinnur gegn markmiðum um breyttar ferðavenjur.

5. 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). Ef framleiðsla bílastæða og rekstur er aðskilin frá framleiðslu og rekstri íbúða er dregið úr offjárfestingu í bílastæðum, sem núverandi kröfur um bílastæði í skipulagi hvetja til. Þetta er lykilatriði í að hvetja til breyttra ferðavenja.

6. Rétt getur verið að skipuleggja rekstur bílastæða í hverfinu að hluta eða öllu leyti í sérstöku félagi eða félögum sem sjái um utanumhald, þjónustu, eftirlit og álagningu aukastöðugjalda. Slíkt fyrirkomulag þekkist í nágrannalöndum okkar og gefst vel. Virkt eftirlit og utanumhald er mjög mikilvægt til að tryggja reglufylgd með bílastæðum.

7. Lágmark 5-10% yfirborðs þarf 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. Það virðist vera hugsað fyrir því í þessu skipulagi.

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.

10. Nærþjónusta þarf að vera aðgengileg í hverfum, þar á meðal matvöruverslun, en það er ein helsta forsendan fyrir breyttum ferðavenjum. Það þarf að gera ráð fyrir húsnæði fyrir matvöruverslun svo og húsnæði fyrir annarri nauðsynlegri þjónustu á vesturhluta Kársness. Í þéttri byggð eiga gangandi og hjólandi alltaf gott aðgengi en bílastæði eru takmarkandi þáttur fyrir aðkomu bíla. Krafan um fjölda bílastæða til að hafa gott aðgengi á bíl, má ekki verða til þess, að ekki megi bjóða upp á nauðsynlega þjónustu í þéttri byggð. Aðgengi bíla í þéttri byggð má leysa með gjaldtöku í bílastæðum fyrir utan verslanir og þjónustu.

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

11. 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. Þetta virðist vel af hendi leyst í þessu skipulagi. Víða við nýbyggingar á Kársnesi hefur þó ekki verið hugsað fyrir þessu eins og má sjá við t.d. Borgarholtsbraut 48 og 67 og Kópavogsbraut 75 og 77.

Með bestu kveðju

Árni Davíðsson

Skjal sótt af '00000000000' dags: 23.10 2026

Fylgiskjal 11

- Athugasemd - Fríða Garðarsdóttir, Odd Stenersen, Davíð Oddsson Stenersen, Eydís Oddsdóttir Stenersen

Reitur B13, Bakkabraut 2-4, Bryggjuvör 1,2,3, Þingholtsbraut 77, 79,

Til	:	Skipulag
Frá	:	fridagardars@gmail.com <fridagardars@gmail.com>
Heiti	:	Reitur B13, Bakkabraut 2-4, Bryggjuvör 1,2,3, Þingholtsbraut 77,79,
Málsnúmer	:	2009744
Málsaðili	:	Vinabyggð ehf.
Skráð dags	:	17.08.2022 10:41:54
Höfundur	:	fridagardars@gmail.com <fridagardars@gmail.com>
		Viðhengi image001.png

Góðan dag,

Okkar athugasemdir varðandi þetta deiliskipulag.

- Mikið umferðaröngþveiti í uppsiglingu og ekki á það bætandi.
- Aðgengismál, of þétt byggð, skólamál, skortur á þjónustu ss langt í verslanir, skóla, leikskóla og heilsugæslu.
- Sjálfbærni engin - verðum að sækja allt langa leið.
- Útivistarsvæði/græn svæði engin. þessi dýrmæta perla sem Kársnesstrandlengjan er verður tekin frá okkur.
- Landfylling rétt við friðað svæði vogsins hefur ekki góð áhrif á fuglalífið.
- Flottasti staður fyrir mannlíf ss kaffihús og veitingastaði við höfnina og ströndina ekki nýtt - eigum að fara til nágrannabæja/borgarinnar til að njóta útiveru/veitinga
- Kosnaður við uppfyllingar lendir á okkur með greiðslu útsvars.
- Þétting svo mikil að ekkert pláss fyrir mannlíf utandyra
- Borgarlína og brú á að bjarga öllu en það er ekki enn búið að finna lausn fyrir borgarlínu á Kársnesinu.
- Ekki gert ráð fyrir lágvöruverslun í neinu rými á jarðhæð sem ætti að vera krafa
- Byggja norðanmegin á nesinu og búa til flott útivistarsvæði með iðandi og aðlaðandi mannlífi vestan og sunnanmegin á Kársnestánni.
- Afturkalla þetta deiliskipulag og hugsa þetta upp á nýtt.

Íbúar Sunnubraut 27
Fríða Garðarsdóttir
Odd Stenersen
Davíð Oddsson Stenersen
Eydís Oddsdóttir Stenersen

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Fylgiskjal 12

- Athugasemd - Lísa Z. Valdimarsdóttir

bls. 1/3

Athugasemdir við deiliskipulagstillögu fyrir reit 13, Bakkabraut 2-4, Bryggjuvör 1, 2, 3, Þinghólsbraut 77 og 79.

Á forkynningarstigi kom undirrituð, íbúi á Þinghólsbraut 74, ásamt nágrönnum á framfæri fjölda athugasemda í við vinnslutillögu Vinabyggðar fyrrum eiganda mannvirkja á hluta reits 13. Engar þær breytingar hafa verið gerðar sem breyta inntaki athugasemdanna. Krafan um að áformuð landnotkun og skipulag innviða og þjónustu, verði kynnt áður en lengra er haldið í deiliskipulagi einstakra reita er óbreytt. Hún verður raunar því brýnni sem einstakir byggingarreitir byggjast upp á þróunarsvæðinu. Erfitt er að horfa upp á að stjórnvöld sem fara með skipulagsvaldið og skipulagsábyrgðina sýni íbúum ekki fram á að á Kársnesi hafi meginmarkmið skipulagslaga um efnahaglegar, félagslegar og menningarlegar þarfir landsmanna, heilbrigði þeirra og öryggi verið að leiðarljósi.

Einstakar athugasemdir til áréttingar

- **Vinnslutillagan felur í sér alltof þétta og háa byggð og nýtir ekki landgæði.**
  Í umsögn bæjarins um úrvinnslu athugasemda segir að dregið sé úr byggingarmagni og heildarbyggingarmagn fari úr **26.675** m2 í **24.995** m.2 og íbúðafjöldi úr **160** í **150**. Óhjákvæmilegt er að benda á að samkvæmt deilskipulagslýsingu Kópavogsbæjar frá 14. október 2016, sem oft er vitnað til, áttu fermetrar samtals að vera **18.700** og íbúðirnar **160**. Í umhverfisskýrslu frá 12. maí 2017, sem Mannvit vann fyrir Kópavogsbæ voru fermetrarnir **18.200** og íbúðirnar **120.**
  Þá fyrst þegar tekið er við „vinnslutillögum" frá fjárfestum er byggingarmagnið spennt upp. Svo eiga íbúar að vera sáttir við að „dregið sé úr áætluðu byggingarmagni" eftir samráð um tillögur frá fjárfestum. Skipulagsábyrgðin er hjá stjórnvaldinu Kópavogsbæ og skylt er að axla hana í samráði við og í þágu íbúa.

- **Landnýting og landfyllingar**
  Í umsögn bæjarins segir að dregið verði úr umfangi landfyllingar úr 1.700 fm í 730 fm. Sjónarmið um að forðast beri frekari landfyllingar virðist því fá hljómgrunn. Eftir sem áður er áformuð íbúðabyggð alveg út að göngustíg og þau auðu svæði sem nú gefa möguleika til uppbyggingar fyrir mannlíf niðri við höfn eru tekin undir íbúðabyggð. Umferð bíla er bara ætluð fyrir bílakjallara íbúa. Væri metnaður til að stuðla að skynsamlegri og hagkvæmri nýtingu lands og landgæða, tryggja vernd landslags, náttúru og menningarverðmæta og koma í veg fyrir umhverfisspjöll og ofnýtingu, lægi beint við að leggja mat á hvort einhver mannvirki á reitnum gætu nýst og gegnt hlutverki í að bjóða upp á „geðprýðihöfn". Verði t.d. torg og leiksvæði, veitinga- og kaffihús, sjósund, kajakar og siglingar á reitnum þarf að huga að aðkomu, ekki bara fólks heldur líka tækja og tóla. Það er ekki í anda sjálfbærni að rífa niður meira en óhjákvæmilegt er og heldur ekki að hugsa sér nýja starfsemi á nýjum landfyllingum, meðan enn er ókannað hvernig nýta megi það sem tiltækt er.

- **Fyrir hverja er byggt**
  Gert er ráð fyrir því í málefnasáttmála Sjálfstæðisflokks og Framsóknarflokks, Áttaviti til árangurs, að endurskoða þurfi húsnæðisstefnu Kópavogs og skapa svigrúm fyrir óhagnaðardrifin byggingarfélög, hlutdeildarlánshæfar íbúðir og byggingu námsmannaíbúða, þ.e. húsnæði sem býðst á góðu verði og hagkvæmum kjörum. Uppbyggingin á Kársnesinu hefur undanfarin ár verið þvert á þessi áform, byggð á

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

tillögum frá fjárfestum, sem eðlilega ætla sér hagnað af starfsemi sinni. Til staðfestingar má nefna að samkvæmt fréttum Viðskiptablaðsins um milljarða lóðaviskipti á höfuðborgarsvæðinu hefur Vinabyggð nú selt öðru fjárfestingarfélagi fasteignir sínar á reit 13 fyrir **1,5 milljarð króna.** Fasteignirnar eru á hafnarsvæði og bundnar við tvær hæðir og sjávarútvegsstarfsemi í gildandi deiliskipulagi. Þær eru ekki metnar til verðs enda á að rífa þær samkvæmt deiliskipulagstillögunni. Þannig bætist kostnaður við niðurrif og förgun við áður en nokkur uppbygging hefst. Það fylgir fréttinni að kaupandinn hafi heimild til að byggja allt að 18.800 fermetra á svæðinu og allt að 150 íbúðir. Það eru því ófáar milljónir, sem eiga eftir að bætast í byggingarkostnað sérhverrar íbúðar áður en fjölbýlishúsin fara í byggingu. Dettur nokkrum í hug að þessar íbúðir leysi þarfir óhagnaðardrifinna félaga eða þeirra sem kaupa íbúð fyrsta sinni? Hvar á að leysa þær þarfir?

- **Hvað gengur kaupum og sölum?**
  Ákvörðun um landnotkun, sem birtist í deiliskipulagi, myndar byggingarrétt og verður aðeins tekin af skipulagsyfirvöldum. Sem stjórnvöld eiga þau að gæta þess að allt ferlið sé í samræmi við skipulagslög og unnið sé í þágu íbúa sem þeir þiggja umboð sitt frá. Svara verður spurningu um á hvaða forsendum milljarða viðskipti um byggingarrétt geta farið fram milli atvinnufjárfesta, þegar fyrir liggur að bæjaryfirvöld hafa ekki afgreitt neina tillögu um nýtt skipulag. Hún er í kynningu og íbúum er gefinn kostur á að hafa áhrif með athugasemdum sínum. Það má ekki vera til málamynda. Verðmæti byggingarréttar eiga auðvitað að falla bæjarfélaginu og íbúum þess í skaut en ekki verða söluvara í viðskiptum fjárfesta í milli. Þess vegna er það sem reglur bæjarins gera ráð fyrir að í tilvikum sem þessu sé hægt að bjóða út lóðarréttindi. Þannig kemur í ljós hversu mikið einstakir verktakar og framkvæmdaraðilar vilja greiða bænum fyrir byggingarréttinn og hægt er að nýta andvirðið í þágu bæjarbúa.

- **Dæmalaus fjölgun íbúða á Kársnesi. Upplýsingar um innviði og þjónustu skortir**
  Samkvæmt aðalskipulagi 2019-2040 er stærð Kársness 194 ha. Árið 2012 voru þar **1.611** íbúðir og þéttleiki **8,3**, árið 2019 voru íbúðirnar orðnar **2.190** og þéttleiki **11,3.** Áætlun til 2040 gerir ráð fyrir **3.580 íbúðum** og þéttleikanum **18,5**. Frá 2012 hefur verulega gengið á svæði til almannanota fyrir börn og fullorðna, m.a. er Vallargerðisvöllur undir skólabyggingum, Rútstúnið að verulegu leyti lagt undir leikvöll og svæðið kringum Kópavogstún hefur byggst upp. Ekkert hefur komið í staðinn. Þrátt fyrir mikla fjölgun íbúða liggur ekki fyrir nein áætlun um hvernig huga eigi að eflingu mannlífs og vart er nokkra þjónustu eða verslun að finna á þéttingarreitunum á landfyllingunni. Óljósar hugmyndir um hjólreiðar sem samgöngumáta, legu Borgarlínu og breytta samgönguhegðun almennt þarf að skýra betur, sem og hvert íbúar eiga að sækja nauðsynlegustu þjónustu sem þeir eiga rétt á. Áður en lengra er haldið í deiliskipulagsgerð einstakra reita er nauðsynlegt að íbúar skilji, hvar og hvernig mannlíf og þjónusta fyrir íbúana eigi að vera.

Ástæða er til að halda til haga og árétta allar þær athugasemdir sem gerðar hafa verið á fyrri stigum. Ekki er gert lítið úr þeim breytingum arkitektsins á tillögunni, sem gerð er grein fyrir minnisblaði skipulagsdeildar frá 3. júní sl. Það skiptir máli að tekið er mið af byggingarlínu núverandi húsa við Þinghólsbraut. Þótt heildarbyggingarmagn minnki lítið er dregið aðeins

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

úr hæð bygginga og göngutengingar bættar. Vandinn er sá að þessi tillaga er ekki um skipulag og fellur ekki inn í neitt heildarskipulag, sem íbúum hefur verið kynnt. Tillagan er útfærsla arkitekts á íbúðarhúsnæði sem á að selja. Það sem máli skiptir – hvernig nýta á landkosti við ströndina í þágu núverandi og nýrra íbúa og gesta – er skilið eftir og verður samkvæmt tillögunni óframkvæmanlegt.

Með kveðju,

Lísa Z. Valdimarsdóttir, Þinghólsbraut 74

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Athugasemdir við breytingu á deiliskipulagi Reitur 13

Til	:	Skipulag
Frá	:	Ásta Kjartansóttir <astakjartansd@gmail.com>
Heiti	:	Athugasemdir við breytingu á deiliskipulagi Reitur 13
Málsnúmer	:	2009744
Málsaðili	:	Vinabyggð ehf.
Skráð dags	:	18.08.2022 15:58:40
Höfundur	:	Ásta Kjartansóttir <astakjartansd@gmail.com>

Kópavogur 18.ágúst 2022

Undirrituð Ásta Kjartansdóttir íbúi við Hafnarbraut 9 gerir eftirfarandi athugasemdir:

Að Hafnarbraut verði gerð að botnlangagötu en miðað við ætlaðann íbúfjölda við götuna og þá atvinnustarfssemi sem þar er, verða alltof fá bílastæði og þrengsli myndast sem skerðir öryggi sem og aðkomu t.d. sjúkrabíla.

Að ekki sé gert ráð fyrir fleiri bílastæðum. Þegar í dag skapast vandræði vegna skorts á bílastæðum við Hafnarbraut og Bakkabraut. Þó svo að stefnt sé að bíllausum lífsstíl er talsvert í land með það, langt í alla þjónustu og lélegar almenningssamgöngur í boði að og frá svæðinu næstu árin.

Að breyting sé gerð á innkeyrslu við bílageymslu/kjallara við Hafnarbraut 9 eins og kynnt er. Ég tel að hallinn í beygjunni inn innkeyrsluna verði of mikill og innkeyrslan sé of þétt upp við húsið sjálft.

Að fyrirhuguð hæð bygginga á reitnum sé það há að sjónlína íbúa við Hafnarbraut 9 skerðist verulega. Möguleiki til þess að njóta sólar á suðursvölum frá miðjum degi skerðist umtalsvert sem og útsýni til hafs. Hvoru tveggja hefur án efa neikvæð áhrif á verðmæti íbúða. Eðlilegast hlýtur að vera að hafa hæsta punkt sem mest í austri og lægstu byggingarnar næst hafi og að hæsti punktur skerði sem minnst útsýni þeirra sem fyrir eru.

Að fyrirhugað sé að byggja svo þétta byggð. Ljóst má vera að með svo þéttri byggð eru litlir möguleikar á að njóta útivistar, sérstaklega ef ekki gætir sólar á þeim litlu og fáu opnu svæðum sem þarna er verið að skipuleggja. Þetta eru sí endurtekin mistök sem menn hljóta að fara að læra af.

Ég skora á skipulagsyfirvöld að skoða athugasemdir íbúa vel og taka þær til greina

Með virðingu

Ásta Kjartansdóttir

190250-2619

Hafnarbraut 9

200 Kópavogur

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Athugasemdir við deiliskipulag - svæði 13 á Kársnesi

Til	:	Skipulag
Frá	:	Brynhildur Jónsdóttir <brynhj@gmail.com>
Heiti	:	Athugasemdir við deiliskipulag - svæði 13 á Kársnesi
Málsnúmer	:	2009744
Málsaðili	:	Vinabyggð ehf.
Skráð dags	:	18.08.2022 15:58:58
Höfundur	:	Brynhildur Jónsdóttir <brynhj@gmail.com>

Athugasemdir við deiliskipulag - svæði 13 á Kársnesi

Skipulagsmál eru gríðarlega mikilvæg og vandmeðfarin, því skipulag hverfa ákvarða m.a. möguleika íbúa til útiveru og samveru við aðra. Hversu aðgengilegar lýðheilsueflandi athafnir, eins og útivera og hreyfing og félagslegt samneyti, ákvarðast af skipulagi og því er skipulagið stór breyta í vellíðan núverandi íbúa og íbúa framtíðarinnar. Skipulag hverfis ákvarðar hvort umverfið kallar mann út eða ekki og það er lýðheilsuverkefni að gera hverfi þannig úr garði að þau bjóði upp á sameiginleg svæði.

Ég vil því gera athugasemd við núverandi deiliskipulag sem lagt hefur verið fram til kynningar á grundvelli eftirfarandi:

a. Skoða þarf reit 13 í stærra samhengi við umhverfi. Engin heildarmynd af hverfinu liggur fyrir og því nauðsynlegt að lj
b. Hæð húsa í norðaenda svæðisins eru a.m.k. einni hæð of há og mun skyggja verulega á aðliggjandi hús á Hafnarbraut c
c. Byggðin eru of nálægt sjónum og þar með tapast fallegt og dýrmætt svæði sem nota mætti sem sameiginlegt svæði íbú

Auðvelt er að sjá fyrir sér iðandi mannlíf á bakkanum fyrir framan/ofan smábátabryggjuna , ef núverandi tillögu yrði breytt þannig að byggðin yrði lækkuð, færð ofar (fjær sjónum) og innar (sunnar) og gert ráð fyrir atvinnuhúsnæði á neðstu hæðunum húsanna sem þar rísa. Þar mætti t.d. sjá fyrir sér torg með gróðri, kaffihús og/eða ísbúð þar sem hægt væri að sitja úti í góðu veðri og njóta þess dýrðlega útsýnis sem svæðið hefur upp á að bjóða. Í dag er mikil umferð hjólandi og gangandi vegfarenda um Bakkabraut og mun sú umferð eflaust aukast með nýrri brú yfir í Nauthólsvík. Á Bakkabraut er nú starfrækt bakarí sem fólk stoppar í, þrátt fyrir að þar sé mjög takmarkað útsýni og engin aðstaða til að sitja úti og horfa á sjóinn, þörfin er því augljóslega til staðar. Sú atvinnustarfsemi sem þegar hefur hafist í húsunum sem búið er að byggja við Hafnarbraut (Brasserie, Brikk og snyrtistofan Skinn), virðist blómstra og má því sjá fyrir sér að enn betri aðstaða fyrir ofan smábátabryggjuna geti orðið grundvöllur af fallegu mannlífi og orðið samkomustaður hjólandi og gangandi umferðar.

Vissulega er ekki sjónarsviptir af þeim húsum sem nú eru á þessum reit og auðveldlega hægt að sjá fyrir sér að hægt væri að hanna þetta svæði þannig að núverandi íbúar verði sáttir með svæði sem hlúir að velferð þeirra. Aldrei verður sátt um núverandi tillögu og ef hún nær fram að ganga fer stórkostlegt tækifæri forgörðum fyrir betra mannlífi. Ég skora því að bæjaryfirvöld að efna loforð sín um samráð við íbúa og vinna þetta mál betur, í samráði við íbúa.

Kveðja
Brynhildur Jónsdóttir
kt. 200565-3209

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10.2026

Fylgiskjal 15

- Athugasemd – Erna Ósk

Góðan daginn,

Erna Ósk heiti ég og bý á Hafnabraut 13a. Ég sé mikla galla við uppbyggingu hafnarsvæðisins. Ég er algjörlega á móti deiluskipulagi á reiti 13.
Það er ekki boðlegt fyrir alla íbúana sem eru nú þegar hérna að ekki sé komin plön fyrir betri þjónustu í hverfinu.
Það vantar, leiksskóla, íþróttavelli, grænsvæði, leikvelli, verslanir og alla þjónustu yfir höfuð.
Myndast nú þegar mikil umferð útfrá allari uppbyggingunni og þurfum við að sækja allþjónustu fyrir utan Kársnesið. Hverfið er selt útá að hafa allt til alls og hægt sé að fara fótgangandi í flesta þjónustu. Þetta eru mál sem ættu að vera í forgangi hjá ykkur.
Ég hef fulla trú á að þetta verði frábær uppbygging, svo lengi sem þetta er gert almenninlega. Hlakka til að sjá hvernig framtíðin verður hérna og vonast eindregið eftir að þið hugsið til okkar sem eru nú þegar búsett hérna.

Bestu kveðjur
Erna Ósk

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Fylgiskjal 16

- Athugasemd – Guðný Káradóttir

Kópavogi 18. ágúst 2022

Skipulagsdeild Kópavogsbæjar
Digranesvegi 1
200 Kópavogi

Efni: Athugasemdir við deiliskipulagstillögu að breyttu deiliskipulagi á reit 13 á Kársnesi

Ég vísa í gögn sem bæjaryfirvöld hafa lagt fram til kynningar á breyttu deiliskipulagi á reit 13 (Bakkabraut 2-4, Bryggjuvör 1-3 og Þinghólfbraut 77 og 79). Sem íbúi á Hafnarbraut 9 hef ég hagsmuni að gæta og sendi inn eftirfarandi athugsemdir við þá deiliskipulagstillögu sem bæjaryfirvöld hafa lagt fram til umsagnar.

Það er ánægjulegt að verið sé að ráðast í uppbyggingu í nærumhverfi okkar á Kársnesinu. Reitur 13 liggur nánast alveg að okkar lóð, einungis gatan/Bryggjuvör skilur á milli. Uppbygging á þessum reit hefur því ótrírætt mikil áhrif á lífsgæði okkar á Hafnarbraut 9 og því eðlilegt að íbúar vilji áhrif á þá uppbyggingu sem fyrirhuguð. Uppbygginguna ætti að vinna í samráði við íbúa eins og lög gera ráð fyrir. Taka þarf mið af þörfum og óskum íbúanna og þeirrar starfsemi sem fyrir er.

Heildstæða sýn og stefnu vantar að móta fyrir Kársnesið og því er varhugavert að afgreiða deiliskipulag fyrir þetta svæði einangrað frá heildarskipulagi.

Lífsgæði, sjálfbært og mannvænlegt samfélag

Fyrirliggjandi tillaga mætir ekki mínum væntingum og er hvorki tillagan né ferlið í samræmi við stefnu bæjarins en þar segir: *„Hlutverk Kópavogsbæjar er að tryggja lífsgæði íbúanna með góðri og fjölbreyttri þjónustu. Grunnreglur bæjarfélagsins eru skýrar og miða að því að allir hafi tækifæri til áhrifa. Kópavogsbær leggur áherslu á gott mannlíf, skilvirkan og ábyrgan rekstur ásamt öflugu atvinnulífi."*

Lífsgæði felast m.a. í því að geta notið náttúrunnar og að nýta staðhætti sem best til þess. Svæðið til suðurs hefur mikla kosti til útivistar og þar væri hægt að bjóða upp á þjónustu sem auðgar mannlíf. Tillagan gerir ráð fyrir að byggingarnar nái nánast alveg út að sjónum sem takmarkar möguleikann á útivist o.þ.h.

Mikilvægt er að Kópavogsbær taki mið af leiðbeiningum sem koma fram í Vegvísi að vistvænni mannvirkjagerð sem HMS (Byggjum grænni framtið) hefur gefið út. Þar segir m.a.:

> Við framtíðaruppbyggingu er mikilvægt að ríki og sveitarfélög hafi það að leiðarljósi að stutt verði við loftslagsvæna byggð þar sem kolefnisríkum jarðvegi er ekki raskað að óþörfu og fyrirkomulag landnotkunar sporni við óþarfa sóun með betri nýtingu innviða.
>
> Einnig er mikilvægt að útfærsla uppbyggingar bæti lífsgæði og styðji við grænan lífsstíl íbúa, þar með talið möguleika á fjölbreyttri nærþjónustu, vistvænum samgöngumátum, orkusparnaði, endurvinnslu og ábyrgri notkun auðlinda.
>
> Fyrirhugað er að gefa út leiðbeiningar um sjálfbært skipulag þéttbýlis og útfærslu 20 mínútna bæja og hverfa og kynnta fyrir sveitarfélögum og hönnuðum. Þar verði sjónum meðal annars beint að sterkari nærþjónustu, eflingu vistvænna samgöngumáta, bættri aðstöðu til útivistar og móttöku úrgangs ásamt því að atvinna sé staðsett þannig að dregið sé úr ferðaþörf. Markmið: Að bæta þekkingu á loftslagsmiðuðu skipulagi sem styður við vistvænan lífsstíl íbúa.

Mínar væntingar eru að búa í samfélagi þar sem lífsgæði íbúanna eru höfð að leiðarljósi í sjálfbæru samfélagi. Ég vil sjá staðarkosti nýtta betur hér í nálægð við náttúruna. Vænlegt er að hafa í huga

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

hugmyndafræði 15-20 mínútna byggðar varðandi þjónustu og samgöngur svo svæðið verði sjálfbært. Forsenda billaus lífsstíls og mannlífs skortir í hverfinu. Það vantar að kynna betur hvernig þjónustu við okkur á Kársnesinu verði háttað, leikskólar, græn afþreyingarsvæði og verslunar- og þjónusturými. Slíkt ætti að liggja fyrir áður en vinnslutillaga er kynnt.

Samgöngur og aðkoma að Hafnarbraut 9

Algjör óvissa ríkir um hvernig hönnun Borgarlínu verður. Mikilvægt er að gefa henni gott rými um Bryggjuvörina og upp á Borgarholtsbraut, sem og umferð gangandi og hjólandi. Byggðin á reitnum má því ekki liggja að ystu brún á lóðarmörkum. Einnig þarf að huga að göngu- og hjólaleiðum með ströndinni og útivistarsvæði.

Óljóst er með umferð og umferðarþunga; gera þarf víðtækari greiningu á umferðarflæði. Nærliggjandi götur geta ekki annað vaxandi bílaumferð. Mikilvægt er að uppbygging gerist heildstætt og að gengið verði sem fyrst frá tilhögun gatnagerðar á svæðinu. Þá er óljóst hvernig aðkoma verður að innkeyrslu í bílageymslu okkar að Hafnarbraut 9 og nr. 11.

Hæð bygginga og byggingarmagn

Hæð og byggingarmagn má ekki skerða hag íbúa í nágrenninu. Ef of miklu byggingarmagni er komið fyrir á þessum reit skapar það minni lífsgæði. Nýtingarhlutfall byggðarinnar er úr öllu samhengi við aðliggjandi íbúðabyggð.

Í deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir fjögurra hæða byggingum næst okkur á norðurhluta reitsins. Séð frá Hafnarbraut 9 mun hár veggur rísa sem takmarkar útsýni og birtu svo um munar. Þá er ljóst að birta frá hausti til vors skerðist einnig töluvert. Birta og útsýni er eitt af veigamestu atriðum lífsgæða okkar íbúanna og er mikið verðmæti eigna bundið þessum atriðum órjúfanlegum böndum. Þá er mikilvægt að tryggja að byggingar nái ekki lengra til vesturs en þau hús sem standa á lóð Hjálparsveitar skáta í Kópavogi.

Stöndum vörð um náttúruna

Ég skora á Kópavogsbæ að fara ekki út í sjó með frekari landfyllingu sem spillir náttúru og hefur mögulega óafturkræf áhrif á búsvæði fugla og gróðurs. Fjaran er full af lífi sem gefur útivistarsvæðinu við sjóinn mikið gildi. Eitt af því sem hefur gert Kársnesið að aðlaðandi svæði til að búa á er aðgengi að fjöru og náttúru með tilheyrandi fjölbreyttu dýralífi.

Það ætti að aðlaga byggð að núverandi landi í stað þess að eyðileggja fjöru sem hefur áhrif á möguleika komandi kynslóða til að njóta ríkis móður náttúru. Á reitnum er tilvalið að nýta náttúrulega kosti til útiveru fyrir almenning, græn svæði og jafnvel baðaðstöðu.

Betur hefði mátt standa að samráðsferli við íbúa. Enn er hægt að snúa til betri vega í þeim efnum. Besti kosturinn er að afturkalla núverandi deiliskipulag og allt sem óbyggt er á Kársnesinu verði gert í samráði við íbúa og tekið tillit til náttúru, útivistarsvæða og hafnarinnar sem er aðdráttarafl. Þar eru kjörin tækifæri fyrir kaffi og veitingahús. Flottari staðsetning á höfuðborgarsvæðinu er erfitt að finna; glæsilegt útsýni til jökuls o.fl. Varast ber að þjóna eingöngu þröngum hagsmunum fjárfesta.

Virðingarfyllst,

Guðný Káradóttir
Hafnarbraut 9b

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Kópavogur, 18. ágúst 2022.

Athugasemd við deiliskipulagstillögu fyrir reit 13, Bakkabraut 2-4, Bryggjuvör 1, 2, 3, Þinghólsbraut 77 og 79.

Verulega hefur verið þrengt að okkur íbúum Kárnsnes, ég finn það verulega, enda hef ég gengið um Kárnsesið í rúm 30 ár og hin síðari ár horft á opnu svæðin hverfa undir steinsteypu, einsleitar blokkir, gríðarlega þéttingu, grænu svæðin hverfa eitt af öðru og fegurð umhverfisins fölnar.

Auðvitað þurfti að skipuleggja þetta iðnaðarsvæði uppá nýtt, það er eðli tímans að breyta. Ég var mjög ánægð með hverfisáætlunina sem kynnt var fyrir okkur íbúunum árið 2015, sem vann norræna samkeppni um þróun vistvænna, snjallra og lífvænlegra bæja og borga og kallast **Spot on Kársnes**. Þar var virðing borin fyrir þeirri náttúruperlu sem Kársnesið er (var). Á þessum fundi kom sterkur vilji íbúanna frma, við viljum vernda strandlengjuna, aðskilja göngu- og hjólastíga, fegra hafnarsvæðið og vildum að þar væru fjölbreytt afþreygingr- og útivistarsvæði okkur íbúunum til aukinna lífsgæða.

Nú virðist horfa til verri vegar og vilji íbúanna hundsaður. Sú vinnslutillaga sem kynnt hefur verið undanfarið sker í hjarta og sárara en tárum taki að horf uppá að stjórnvöld sem fara með skipulagsvaldið og skipulagsábyrgðina sýni íbúum ekki fram á að meginmarkmið skipulaga um efnahagslegar, félagslegar og menningarlegar þarfir okkar Kársnesbúa sé leiðarljós við skipulag á Kársnesinu.
Valdið er gefið fjárfestum sem "eðlilega" eru drifnir af eiginhagsmunum, byggja sem þéttast án þess að horfa til þjónustu í nærumhverfi, s.s. verslanir o.þ.h. en líta ekki til þarfa og óska okkar íbúanna.
Í Aðalskipulagi er gert ráð fyrir að gerðar verði hverfisáætlanir. Tilgangurinn með hverfisáætlunum er að leggja fram heildstæða stefnu um þróun byggðarinnar og skapa lýðheilsuvæn hverfi í góðu samráði við íbúa. Ekki bólar á hverfisáætlun Kársnessins þrátt fyrir að hún hafi verið í vinnslu í mörg ár.
Hvers vegna ?

Með kveðju og von í hjarta,
Helga Guðrún Gunnarsdóttir, kt. 1703552299

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

skipulag@kopavogur.is

Athugasemdir við deiliskipulagstillögu fyrir reit 13, Bakkabraut 2-4, Bryggjuvör 1, 2, 3, Þinghólsbraut 77 og 79.

Á forkynningarstigi kom undirrituð ásamt nágrönnum á framfæri fjölda athugasemda við vinnslutillögu Vinabyggðar, fyrrum eiganda hluta mannvirkja á reit 13. Inntak flestra þeirra athugasemda stendur óhaggað, því að hvorki hefur þeim verið svarað né komið til móts við þær. Krafan um að áformuð landnotkun og skipulag innviða og þjónustu, verði kynnt áður en lengra er haldið í deiliskipulagi einstakra reita er óbreytt. Hún verður raunar því brýnni sem einstakir byggingarreitir byggjast upp á þróunarsvæðinu. Erfitt er að horfa upp á að stjórnvöld sem fara með skipulagsvaldið og skipulagsábyrgðina sýni íbúum ekki fram á að meginmarkmið skipulagslaga um efnahaglegar, félagslegar og menningarlegar þarfir landsmanna, heilbrigði þeirra og öryggi verið að leiðarljósi á Kársnesi.

Einstakar athugasemdir til áréttingar

- **Vinnslutillagan felur í sér alltof þétta og háa byggð og nýtir ekki landgæði.**
  Í umsögn bæjarins um úrvinnslu athugasemda segir að dregið sé úr byggingarmagni og heildarbyggingarmagn fari úr **26.675** m2 í **24.995** m.2 og íbúðafjöldi úr **160** í **150**. Óhjákvæmilegt er að benda á að samkvæmt deilskipulagslýsingu Kópavogsbæjar frá 14. október 2016, sem oft er vitnað til, áttu fermetrar samtals að vera **18.700** og íbúðirnar **160**. Í umhverfisskýrslu frá 12. maí 2017, sem Mannvit vann fyrir Kópavogsbæ voru fermetrarnir **18.200** og íbúðirnar **120.** Þá fyrst þegar tekið var við „vinnslutillögu" frá fjárfestum var byggingarmagnið spennt upp. Svo eiga íbúar að vera sáttir við að „dregið sé úr áætluðu byggingarmagni" eftir samráð um tillögur frá fjárfestum. Skipulagsábyrgðin er hjá stjórnvaldinu Kópavogsbæ og skylt er að axla hana í samráði við og í þágu íbúa.

- **Landnýting og landfyllingar**
  Í umsögn bæjarins segir að dregið verði úr umfangi landfyllingar úr 1.700 fm í 730 fm. Sjónarmið um að forðast beri frekari landfyllingar virðist því fá hljómgrunn. Eftir sem áður er áformuð íbúðabyggð alveg út að göngustíg og þau auðu svæði sem nú gefa möguleika til uppbyggingar fyrir mannlíf niðri við höfn eru tekin undir íbúðabyggð. Umferð bíla er bara ætluð fyrir bílakjallara nýrra íbúa. Væri metnaður til að stuðla að skynsamlegri og hagkvæmri nýtingu lands og landgæða, tryggja vernd landslags, náttúru og menningarverðmæta og koma í veg fyrir umhverfisspjöll og ofnýtingu, eins og skipulagslögin kveða á um, lægi beint við að leggja mat á hvort einhver mannvirki á reitnum gætu nýst og gegnt hlutverki í að bjóða upp á „geðprýðihöfn". Verði t.d. torg og leiksvæði, veitinga- og kaffihús, sjósund, kajakar og siglingar á reitnum þarf að huga að aðkomu, ekki bara fólks heldur líka tækja og tóla. Það er ekki í anda sjálfbærni að rífa niður meira en nauðsynlegt er og heldur ekki að hugsa sér nýja starfsemi á nýjum landfyllingum, meðan enn er ókannað hvernig nýta megi það sem tiltækt er.

- **Fyrir hverja er byggt**
  Gert er ráð fyrir því í málefnasáttmála Sjálfstæðisflokks og Framsóknarflokks, Áttaviti til árangurs, að endurskoða þurfi húsnæðisstefnu Kópavogs og skapa svigrúm fyrir

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

óhagnaðardrifin byggingarfélög, hlutdeildarlánshæfar íbúðir og byggingu námsmannaíbúða, þ.e. húsnæði sem býðst á góðu verði og hagkvæmum kjörum. Uppbyggingin á Kársnesinu hefur undanfarin ár gengið þvert á þessi áform, byggð á tillögum frá fjárfestum, sem eðlilega ætla sér hagnað af starfsemi sinni. Til staðfestingar má nefna að samkvæmt fréttum Viðskiptablaðsins 28. júlí sl. um milljarða lóðaviskipti á höfuðborgarsvæðinu hefur Vinabyggð nú selt öðru fjárfestingarfélagi mannvirki sín á reit 13 fyrir **1,5 milljarð króna**. Fasteignirnar eru á hafnarsvæði og bundnar við tvær hæðir og sjávarútvegsstarfsemi í gildandi deiliskipulagi. Þær eru ekki metnar til verðs enda á að rífa þær samkvæmt deiliskipulagstillögunni. Þannig bætist kostnaður við niðurrif og förgun við áður en nokkur uppbygging hefst. Það eru því ófáar milljónir, sem eiga eftir að bætast í byggingarkostnað sérhverrar íbúðar áður en fjölbýlishúsin fara í byggingu. Dettur nokkrum í hug að þessar íbúðir leysi þarfir óhagnaðardrifinna félaga eða þeirra sem kaupa íbúð fyrsta sinni? Hvar á að leysa þær þarfir? Það fylgir í fréttinni að kaupandinn hafi heimild til að byggja allt að 18.800 fermetra á svæðinu og allt að 150 íbúðir og fyrir þann byggingarrétt er greiðslan. Samt er engum byggingarrétti til að dreifa og hann verður ekkid til fyrr en með samþykkt bæjarstjórnar á deiliskipulagi. Bæjarstjórn ber að hlusta á raddir íbúa, kynna sér sjónarmið þeirra og eiga við þá samráð áður en slík ákvörðun er tekin. Hið formlega samráð af hálfu skipulagsyfirvalda er rétt að hefjast með auglýsingu þessarar deiliskipulagstillögu. Því er umhugsunarefni að markaðsviðskipti hafi þegar átt sér stað milli fjárfesta í vissu um hver niðurstaðan verði.

- **Hvað gengur kaupum og sölum?**
  Ákvörðun um landnotkun, sem birtist í deiliskipulagi, myndar byggingarrétt og verður aðeins tekin af skipulagsyfirvöldum. Sem stjórnvöld eiga þau að gæta þess að allt ferlið sé í samræmi við skipulagslög og unnið sé í þágu íbúa sem þeir þiggja umboð sitt frá. Svara verður spurningu um á hvaða forsendum milljarða viðskipti um byggingarrétt geta farið fram milli atvinnufjárfesta, þegar fyrir liggur að bæjaryfirvöld hafa ekki afgreitt neina tillögu um nýtt skipulag. Hún er í kynningu og íbúum er gefinn kostur á að hafa áhrif með athugasemdum sínum. Það má ekki vera til málamynda. Verðmæti byggingarréttar eiga auðvitað að falla bæjarfélaginu og íbúum þess í skaut en ekki verða söluvara í viðskiptum fjárfesta í milli. Þess vegna er það sem reglur bæjarins gera ráð fyrir að í tilvikum sem þessu sé hægt að bjóða út lóðarréttindi. Aðeins þannig kemur í ljós hversu mikið einstakir verktakar og framkvæmdaraðilar vilja greiða bænum fyrir byggingarréttinn og hægt er að nýta andvirðið í þágu bæjarbúa. M.a.s. má hugsa sér að nýta það til stofnstyrkja til að takast á við hinn raunverulega vanda á húsnæðismarkaði á höfuðborgarsvæðinu.

- **Dæmalaus fjölgun íbúða á Kársnesi. Upplýsingar um innviði og þjónustu skortir**
  Samkvæmt aðalskipulagi 2019-2040 er stærð Kársness 194 ha. Árið 2012 voru þar **1.611** íbúðir og þéttleiki **8,3**, árið 2019 voru íbúðirnar orðnar **2.190** og þéttleiki **11,3.** Áætlun til 2040 gerir ráð fyrir **3.580 íbúðum** og þéttleikanum **18,5**. Frá 2012 hefur verulega gengið á opin svæði til almannanota, m.a. er Vallargerðisvöllur undir skólabyggingum, Rútstúnið að verulegu leyti lagt undir leikvöll og svæðið kringum Kópavogstún hefur byggst upp. Ekkert hefur komið í staðinn. Þrátt fyrir mikla fjölgun íbúða liggur ekki fyrir nein áætlun um hvernig huga eigi að eflingu mannlífs og

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

vart er nokkra þjónustu eða verslun að finna á þéttingarreitunum á landfyllingunni. Óljósar hugmyndir um hjólreiðar sem samgöngumáta, legu Borgarlínu og breytta samgönguhegðun almennt þarf að skýra, sem og hvert íbúar eiga að sækja nauðsynlegustu þjónustu sem þeir eiga rétt á. Áður en lengra er haldið í deiliskipulagsgerð einstakra reita er nauðsynlegt að íbúar skilji, hvar og hvernig mannlíf og þjónusta fyrir íbúana eigi að vera.

Ástæða er til að halda til haga og árétta allar þær athugasemdir sem gerðar hafa verið á fyrri stigum. Ekki er gert lítið úr þeim breytingum arkitektsins á vinnslutillögunni, sem gerð er grein fyrir í minnisblaði skipulagsdeildar frá 3. júní sl. Það skiptir máli að tekið er mið af byggingarlínu núverandi húsa við Þinghólsbraut. Þótt heildarbyggingarmagn minnki lítið er dregið aðeins úr hæð bygginga og göngutengingar bættar. Vandinn er sá að þessi tillaga er ekki um skipulag og fellur ekki inn í neitt heildarskipulag, sem íbúum hefur verið kynnt. Tillagan er útfærsla arkitekts á íbúðarhúsnæði sem á að selja. Það sem máli skiptir – hvernig nýta á landkosti við ströndina í þágu núverandi og nýrra íbúa og gesta – er skilið eftir og verður samkvæmt tillögunni óframkvæmanlegt.

Með kveðju,

Helga Jónsdóttir Þinghólsbraut 75

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026

Fylgiskjal 19

- Athugasemd – Hulda Jónasdóttir og Guðjón Ingólfsson

Kópavogi 18. Ágúst 2022

Kópavogsbær
b.t. Skipulagsdeildar
Athugasemdir vegna deiliskipulags: Bakkabraut 2-4, Bryggjuvör 1, 2, 3, Þinghólsbraut 77 og 79. Reitur 13.

Við viljum byrja á því að nefna að ytri hönnun bygginga á reit 13 þykir okkur vera metnaðarfull og fagleg. Mikil bragabót fyrir bæinn að lagður skuli slíkur metnaður í hönnun blokkanna. Hins vegar eru nokkur atriði sem samt þarf að skoða.

Það veldur vonbrigðum að Kópavogsbær skuli ekki hafa tekið tillit til ákalls sem fram kom þegar vinnslutillagan var sett fram þess efnis að skipuleggja beri Kársnes sem eina heild þar sem allir þættir eru skoðaðir saman og að heildarbyggingarmagn liggi fyrir. Án þess er ekki hægt að taka upplýsta afstöðu til byggingarmagns og annarra þátta. Kópavogsbær hefur skipulagsvaldið í bænum og sem slíkt ber bænum að hafa hagsmuni Kópavogsbæjar að leiðarljósi og að svæðið þjóni íbúum þess fyrst og fremst.

Jafnframt var bent á það þegar fjallað var um vinnslutillögu svæðisins að reiturinn færi ekki inn á bæjarland. En í þess tilfelli er um að ræða perlu bæjarins. Í þessu skipulagi er gengið mjög nærri Kópavogshöfn án þess að hönnun þess svæðis sé fullmótuð.

Ákall hefur komið fram um að bærinn reikni með grænum svæðum. Hafnarsvæðið er og getur verið enn betra útivistarsvæði bæjarbúa. Núverandi áætluð byggð fer of nærri hafnarsvæðinu og of mikið inn á bæjarlandið. Lausnin er ekki landfyllingar og hefur það þegar komið fram hjá bæjarbúum að ekki er áhugi fyrir frekari landfyllingum á Kársnesi auk þess sem magn landfyllinga er komið út fyrir öll lagaleg mörk.

Kópavogsbær hefur þegar úthlutað part af strandlengju bæjarins til einkanota þar sem almenningur hefur ekki aðgang. Við skorum því á bæinn að gæta hagsmuna bæjarbúa varðandi hafnarsvæðið og verndi aðgengi að ströndinni. Frábært tækifæri sem nú er til staðar til að skipuleggja svæði neðan reits 13 sem grænt svæði. Slíkt svæði yrði öllum íbúum svæðisins til yndis þ.m.t. íbúum á reit 13. Það væri mikil sóun á þessu dýrmæta svæði að nýta það sem sem akstursbraut sorphirðubíla eða samgöngubraut fyrir gegnum streymisumferð nágranna sveitarfélaga. Við viljum sjá skipulag með góðu aðgengi til sjávar. Horfið verði frá bröttum steinahleðslum sem nú þegar eru víða í bænum. Rannsóknir sýna og dæmin sanna að brattar steinahleðslur drepa lífríki við ströndina og við fáum varg, mink og máv á kostnað annars lífríkis. Brattar steinahleðslur hefta aðgengi að strönd. Aflíðandi strendur og sem náttúrulegastar auka aðgengi bæði barna og fullorðinna að náttúrunni. Það er lag fyrir bæinn að leiðrétta þau slæmu áhrif sem brattar steinahleðslur valda.

Við kynningu á þessu skipulagi komu fram sjónarmið sem stangast á. Standlengjan var skilgreind annars vegar sem kyrrlátt útivistarsvæði, en hins vegar sem stofnbraut fyrir umferð. Kópavogsbær er aðili að alþjóðlegum skuldbindingum, ekki aðeins hvað varðar losun, heldur líka varðandi verndun á vistkerfi sjávar og stranda og endurheimt vistkerfa. Það er mjög skakkt að ætla að skaða lífríki annars vegar til að vera vistvænn hins vegar.

Kópavogsbær hefur hér frábært tækifæri til að skapa svæði við höfnina þar sem bæjarbúar geta notið kyrrláts útivistarsvæðis og nálægðar við náttúrna. Tökum ígrundaðar ákvarðanir með framtíðina í huga.

Með kveðju

Hulda Jónasdóttir og Guðjón Ingólfsson, Sunnubraut 31

Skjal sótt af '0000000000' dags: 23.10 2026