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

Athugasemd:

Meðfylgjandi er umsögn Landssamtaka hjólreiðamanna.

Höfundur: Árni Davíðsson/arnid65@gmail.com

Sent inn þann: 21.02.2025 , **Fyrir hönd:**

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026

Landssamtök hjólreiðamanna

Kópavogur
Skipulag
https://skipulagsgatt.is/issues/2024/580

Reykjavík 21. febrúar 2025

Umsögn um Kársnes þróunarsvæði rammahluta aðalskipulags

Umsagnarnefnd Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) hefur skoðað kynningu á breytingu á Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 á vinnslustigi vegna rammahluta aðalskipulags fyrir þróunarsvæði á vestanverðu Kársnesi. Svæðið afmarkast af strandlínu Kársness til norðurs og vesturs og af núverandi íbúðarbyggð við Þinghólsbraut, Kársnesbraut og Huldubraut austurs og suðurs. Alls er skipulagssvæðið um 57,2 ha. Svæðið er skilgreint sem samgöngumiðað þróunarsvæði í gildandi aðalskipulagi, þar sem gert er ráð fyrir þéttri og blandaðri byggð við Borgarlínu. Viðfangsefni tillögunnar snýr einkum að áframhaldandi þróun svæðisins með sérstakri áherslu á gæði byggðar, góðar samgöngutengingar m.a. fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur og almenningsrými. Sett er fram heildarsýn fyrir framtíðarþróun svæðisins, sem verður útfærð nánar í deiliskipulagsáætlunum fyrir tiltekna reiti á svæðinu.

Umsögn LHM

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

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

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026

Hjóla og göngustígar.

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

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

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

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

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

Gera þarf ráð fyrir merkingu hjólastíga með leiðarmerkjum.

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

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

Gæta þarf sérstaklega að þeim vandamálum sem leigurafhlaupahjól skapa. Slæm reynsla er af því hvernig leigjendur skilja við þau út um allt, hvort sem er mitt á hjólastígum eða gangstéttum og við biðskýli. Huga þarf að góðum lausnum svo leigurafhlaupahjólum verði ekki illa lagt á stoppistöðvum Borgarlínu í því samhengi.

LHM hafa ítrekað bent á vandræðin sem hafa fylgt leigurafhlaupahjólum, t.d. í bréfi: *„Mótmæli við samninga við leigufyrirtæki með rafhlaupahjól“* sem m.a. voru send Reykjavíkurborg, Kópavogsbæ, Vegagerðinni og mörgum fleirum veghöldurum í lok árs 2023. Sveitarfélögin þurfa að finna lausn með fyrirtækjum sem reka þessa þjónustu þar sem skipulagðar eru fastar stöðvar þar sem skylda er að skila deilifarartækjum. Slíkar stöðvar ættu að vera á öllu stoppistöðvum Strætó og Borgarlínunnar, við alla grunn- og leikskóla, við verslanir og þjónustu og í flestum eða öllum götum á 1-2 stöðum. Þær ættu ýmist að vera í plani við gangstéttir þar sem pláss er en ella á að taka frá bílastæði í götuplani. Hönnun

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026

þeirra ætti að vera samræmd en til að byrja með er líklega nóg að grunnstöð sé merkt með skilti og að tveir eða fleiri hjólabogar eða statív fyrir hlaupahjól séu sett upp.

Gatnaumhverfi

Í vinnuslutillögunni eru sýnd kennisnið fyrir þær tegundir gatna sem eru á þróunarsvæðinu þ.e 30 og 40 km götur.
- Í 30 km götu leggja LHM til að verði sýnt fyrirkomulag hjólastæða fyrir deilifarartæki þar sem skylda væri að leggja þessum farartækjum. Þessi stæði geta einnig þjónað sem gestastæði fyrir aðra notendur.

Bílastæði og ferðavenjur

Í tillögunni er lagt til að tvö bílastæðahús verði reist á reit 1 og 5. Áhyggjur eru settar fram um að bygging opins bílastæðahúss muni leiða til aukinna umferðar ökutækja vegna þess að það yrði vinsælt sem park&go.
- Bílastæði ættu öll að vera með gjaldskyldu á einhverju formi og ætti þá að vera auðvelt að stýra park&go umferð með gjaldtöku.

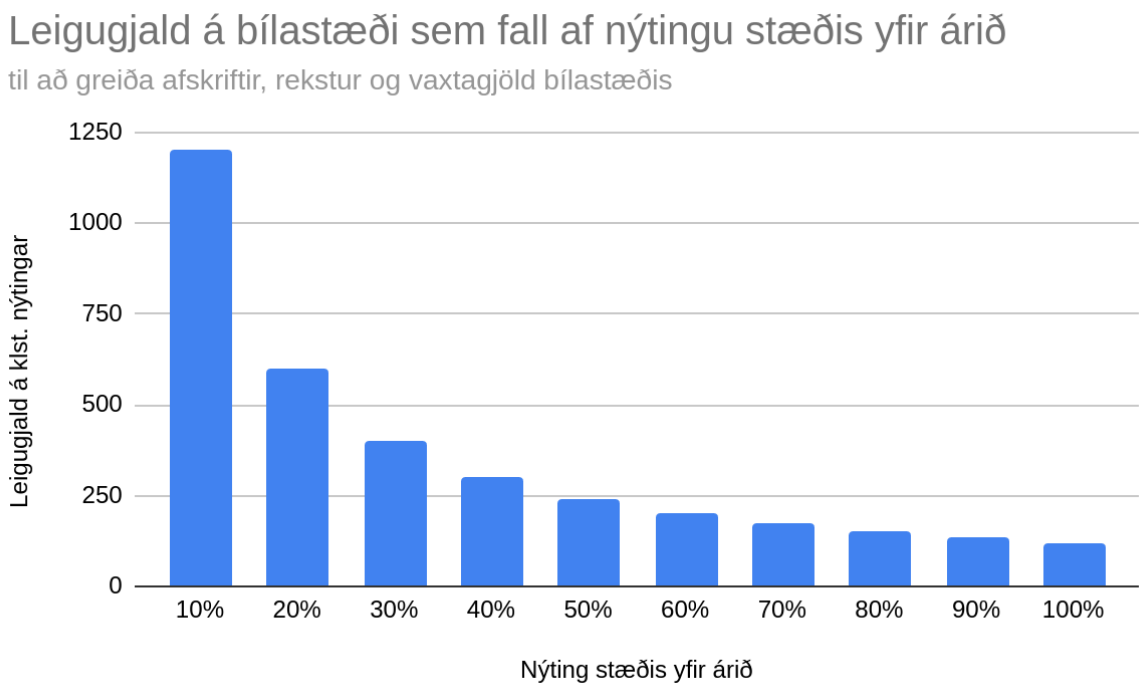
Vegna þess að uppbygging bílastæðahúsa kemur mögulega seint til í uppbyggingu á vestanverðu Kársnesi er viss hætta á því að metnaðarfullar áætlanir um breyttar ferðavenjur nái ekki fram að ganga. Þar þarf allt að spila saman. Bygging Fossvogsbrúar, uppbygging borgarlínu, bygging hjólastíga og tenging þeirra og síðast en ekki síst uppbygging bílastæðahúsa, sem eru hryggjarstykkið í samnýtingu bílastæða milli íbúa og atvinnulífs og þjónustu. Ef það dregst úr hömlu að byggja bílastæðahúsin og menn láta undan þrýstingi að byggja bílakjallara undir byggingarreitum verður mun erfiðara að ná markmiðum um breyttar ferðavenjur.
- LHM hvetur eindregið til þess að þessi uppbyggingarþættir fylgist að og ekki verði hvikað frá því að hafa bílastæði í bílastæðahúsum.

Skoða má möguleikann á samnýtingu bílastæða milli reita 14 og 16. Reitur 16 er nær fullbyggður en þar eru stór svæði með bílastæði á yfirborði sem væri hægt að nýta í annað en bílastæði ef stæðunum yrði komið fyrir í bílastæðahúsi annaðhvort á reit 14 eða 16. Með því væri aukin samnýting stæða einkum ef þjónusta væri hluti uppbyggingar á reit 14 auk þess sem væri hægt að sleppa bílakjallara á reit 14, sem myndi þýða ódýrari uppbyggingu.
- LHM hvetur til þess að skoðaður verði möguleikinn á sameiginlegu bílastæðahúsi fyrir reiti 14 og 16, sem gæti þýtt færri stæði á yfirborði á reit 16 og engan bílakjallara á reit 14.

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

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026



Mynd 1. Leigugjald fyrir bílastæði á klst. sem fall af nýtingu stæðis yfir árið. Miðað er við eftirfarandi forsendur. Byggingarkostnaður á stæði 7 milljónir. Hlutfall lánsfjár 60%. Afskriftir á ári 2%. Rekstrarkostnaður 4% ári. Nafnvextir 12%.

Nauðsynleg þjónusta og 20 min hverfið

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

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

Virðingarfyllst
f.h. stjórnar LHM

Árni Davíðsson

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11.2026

Almenn umfjöllun um uppbyggingu á áhrifasvæðum Borgarlínu

Íbúðarform á áhrifasvæðum Borgarlínu.
Hætt er við að þéttleiki á áhrifasvæðum verði ekki nægilega mikill og að nýjar íbúðir verði of dýrar fyrir almenning sem líklegur er til að nota almenningssamgöngur. Ef aðeins verða reistar dýrar íbúðir fyrir vel stæða borgara með mikla bílaeign á meðalheimili á áhrifasvæðum Borgarlínu er ekki líklegt að markmið um ferðavenjur náist. Því miður hefur þétting verið of mikið á þessu formi í öllum sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu, sem veldur áhyggjum fyrir framhaldið. Tryggja þarf blöndun byggðar og að íbúasamsetning sé líkleg til að skila farþegum í Borgarlínuna. Ákveðið hlutfall íbúða þarf að vera fyrir fyrstu kaupendur og þá sem eiga erfitt með að kaupa hefðbundnar fasteignir s.s. leigjendur.
Tillaga: *Mælt er með því að íbúðasamsetning sé blönduð og að gert verði ráð fyrir mismunandi búsetu- og eigna formum. Gera þarf ráð fyrir fyrstu kaupendum og leigjendum og að búsetafyrirkomulag rúmist innan þróunarsvæðisins.*

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

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026

Stefna um uppbyggingu reita/lóða á áhrifasvæði Borgarlínunnar.
LHM vill benda sveitarfélögum á að það eru þau sem eiga að leggja línuna um þróun byggðar á áhrifasvæði Borgarlínunnar í hverju hverfi. Þau geta m.a. staðið fyrir samkeppni um skipulag hvers þróunarreits til að verða á undan hugmyndum stórra og smárra verktaka um skipulag á hverjum reit og lóð. Skipulagsvaldið er hjá sveitarfélögunum og það er hlutverk pólitískt kjörinna fulltrúa að móta stefnuna með almenningi og til þess eiga þau að nýta þekkingu skipulagsyfirvalda og þau geta fengið nýjar hugmyndir með samkeppnum. Þetta er ábyrgð, sem sveitarstjórnarmenn og skipulagsyfirvöld mega ekki skorast undan.
Tillaga: *Mælt er með því að sveitarfélög og SSH marki stefnu um uppbyggingu reita og þróunarsvæða til að tryggja að forsendur um ferðavenjur náist og til að tryggja mannvænt og vistlegt umhverfi. Hér að neðan eru tillögur að stefnu um uppbyggingu reita til að ná þessum markmiðum.*

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026

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

Um Landssamtök hjólreiðamanna

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

Skjal sótt af '0000000000' dags: 10.11 2026