

Umsögn frá Útivistarsamtökum Kársness kt. 451225-0140

Mál nr.1514/2025, Kársnesstígur á sunnanverðu Kársnesi

Strandlengja Kópavogs er ein mesta útivistarperla bæjarins sem Kópavogsbær státar sig réttilega af í kynningu á gæðum þess að búa í Kópavogi. Svæðið svæði býður uppá fjölmarga möguleika til útivistar í náttúrulegu umhverfi og er mikið nýtt af íbúum. Þá hefur aukist að fólk nýti voginn sjálfan, t.a.m. fyrir siglingar á kajak og bretti (e. Stand Up Paddle Boards, SUP). Notendahópurinn er mjög fjölbreyttur, ungt fólk með börn sem eru að læra að hjóla, leika sér í fjörunni, fólk með hunda, fólk að hlaupa, eldri borgarar í heilsubótargöngu, fatlaðir og einstaklingar í viðkvæmri stöðu sökum nálægðar við Arnarskóla og líknardeild LSH. Fjaran er nýtt til fræðslu og vettvangsferða fyrir nemendur Kársnesskóla, Barnaskóla Kársness, Arnarskóla, auk leikskólanna á Kársnesi. Bekkir við stíginn eru mikið nýttir þar sem fólk nýtur friðsældarinnar við Kópavog.

Samkvæmt skipulagsupprætti er forsendan fyrir endurhönnuninni að Kársnesstígur sé skilgreindur sem hluti stofnleiðar fyrir hjólreiðar á höfuðborgarsvæðinu. Þar kemur enn fremur fram að stofnstígar eigi að tengja saman sveitafélög, innviði og atvinnusvæði og séu hluti af samgöngusáttmála ríkisins og sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins. Stofnstígur í gegnum Kársnes er í tengslum við fyrirhugaða Fossvogsbrú.

Útivistarsamtök Kársness telja að það sé vanhugsað að fórna einstöku útivistarsvæði við friðaða strönd fyrir slíkan stofnstíg. Tillagan sem nú er verið að kynna er óásættanleg m.t.t:

- Útivistar, náttúruverndar og núverandi notkunar á svæðinu, hraða og öryggis fyrir alla notendur
- Ófullnægjandi útfærslur valkosta og samanburður
- Umhverfisvænna samgangna innan hverfis
- Villandi framsetningar á stuðningi við Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna

Útivist, dýralíf og nánd við náttúru

Strandlengjan meðfram fyrirhuguðum stíg er friðlýst og í friðlýsingargögnum er sérstaklega vísað til þess að svæðið hafi alþjóðlegt verndargildi vegna farfuglategunda, m.a. rauðbrystings og margæsar. Verndargildið byggir ekki einungis á viðveru fugla, heldur á því að á svæðinu eru lífríkar þangfjörur, leirur og grunnsævi sem mynda fæðugrunn og hvíldarsvæði fugla. Þá er tekið fram að á svæðinu vaxi m.a. marhálmur og sjávarfitjungur, en marhálmur er ein aðalfæða margæsar. Jafnframt er eitt helsta markmiðið að vernda útivistar- og fræðslugildi svæðisins.

Leirur skipta í þessu samhengi lykilmáli, enda eru þær viðkvæmar fyrir jarðraski, þjöppun og breytingum á vatnaflæði. Rask á slíku svæði getur haft óafturkræf áhrif á smádýralíf í seti,

sem er grundvöllur fæðunáms vaðfugla. Af þeim sökum er almennt gerð rík krafa um varfærni gagnvart nýjum mannvirkjum og aukinni umferð á friðlýstum fjörusvæðum.

Það er rík krafa um góða vetrarþjónustu á stofnstígum sem mun hafa margvísleg áhrif á lífríki í fjörunni og sérstaklega botndýr sem eru í leirunni næst stígnum, en þau eru viðkvæm fyrir setinu sem berst frá stígnum vegna salts og söndunar.

Ekki tekið tillit til núverandi nýtingar svæðisins né þeim þætti sem snýr að samfélagslegu gildi þess

Í öllum þeim gögnum sem Kópavogsbær leggur fram eru forsendur metnar út frá áhrifum á samgönguhjólreiðar, í stað þess að metnar séu þarfir allra hópa sem nýta þetta svæði. Hvergi er að finna mat á notkun svæðisins í dag, né áætlanir um umferð á stígnum að framkvæmd lokinni. Að beiðni Útivistarsamtaka Kársness skrifaði Páll Jakob Línadal, doktor í umhverfissálfræði, umsögn um gögn deiliskipulags tillögunnar. Þar kemur fram að í framlögðum kynningargögnum sé sett fram mjög einhliða mynd af forsendum og áhrifum á fyrirhugaðar framkvæmdir. Verulega skortir á greiningu á núverandi notkun svæðisins, samfélagslegu gildi þess og öryggi mismunandi notendahópa.

Opin græn svæði innan þéttbýlis sem bjóða uppá rólegt og afslappandi umhverfi sem eru laus við ágenga streituvalda og truflanir eru talin vera ein allra mikilvægustu svæðin þegar kemur að heilsueflingu og velferð þéttbýlisíbúa. Í þessu samhengi er vert að minna á að í lýðheilsustefnu Kópavogsbæjar kemur m.a. fram að bærinn leggi áherslu á að efla líkamlega, andlega og félagslega vellíðan bæjarbúa. Sú tillaga sem er verið að kynna er í miklu ósamræmi við þessar áherslur bæjarins og ekki séð að lítið hafi verið til þessara þátta við mat á valkostum. Greining dr. Páls Línadal er í viðhengi og er hluti af þeim gögnum sem við leggjum fram til stuðnings við andmæli okkar.

Myrkurgæði

Myrkurgæði vísa til þess hversu lítið ljós er til staðar á ákveðnu svæði, sem gerir það auðveldara að sjá stjörnurnar og næturhimininn. Hugtakið er einnig notað í samhengi við ljósmengun, þegar óþarfa eða óviðeigandi ljós truflar náttúrulegt myrkur. Myrkur getur haft mikið gildi fyrir lífsgæði og stuðlað að heilbrigðari vistkerfum þar sem dýr og plöntur geta fylgt náttúrulegum dægursveiflum án truflana frá ljósum.

Á stofnleiðum fyrir hjólreiðar er gerð krafa um góða lýsingu en aukin ljósmengun við strandlengjuna gæti haft neikvæð áhrif á lífríkið í Friðlandinu. Æskilegt væri að lýsing við

strandlengjuna væri með lágum ljósapollum fremur en götuljósastaurum. Það myndi falla betur að umhverfinu og vera hagstæðara fyrir viðkæm vistkerfi á þessu svæði.

Hraði, umferðarþungi og öryggi:

Við höfum áhyggjur af hraða á fyrirhuguðum stíg og fölsku öryggi sem skapast við takmarkaðan aðskilnað. Það er vandséð hvernig samgöngustígur fyrir hraða hjólaumferð og útivistarstígur fyrir gangandi séu hlið við hlið án þess að hafa neikvæð áhrif á öryggi og upplifun gangandi vegfarenda.

Samkvæmt fyrirbyggjandi gögnum er gert ráð fyrir að stofnstígur í gegnum Kársnes verði einn sá umferðarþyngsti á höfuðborgarsvæðinu og að á álagstímum verði gangandi vegfarendur í víkjandi stöðu, sem er sá tími dags sem gangandi nota stíginn hvað mest. Það er mikil umferð gangandi á öllum aldri á stígnum á milli kl. 15-18 sem er einmitt álagstími m.t.t. samgangna frá vinnu.

Samkvæmt skipulagsupprætti mun hönnun stígsins taka mið af því að hámarkshraði verði ekki meiri en 25km/klst en samkvæmt hönnunarleiðbeiningum Vegagerðarinnar er viðmiðunarhraði 30 km/klst við hönnun stofnhjólaleiða innan þéttbýlis. Til samanburðar er hámarks hraði á Kópavogsbraut sem er ein helsta umferðargata hverfisins 30 km/klst. Hámarkshraði á hjólastígum hefur ekki verið skilgreindur í umferðarlögum og það getur reynst erfitt að koma í veg fyrir hraðakstur á hjólastígum. Í umferðaröryggismati frá Vegagerðinni kemur fram að æskilegt væri að hafa meiri aðskilnað á milli gangandi og hjólandi heldur en með línu. Þá er valkostur 3 sem felur í sér að hafa stofnstíginn meðfram nærliggjandi götum talinn hafa jákvæð áhrif á aðgengi gangandi að strandlengjunni.

Samkvæmt hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólréiðar frá Vegagerðinni er miðað við að þar sem gangandi og hjólandi umferð skarast þá sé almennur hámarkshraði 15 km/klst en gönguhraði sé gangandi vegfarandi nærri. Þá er einnig bent á að það geti verið erfitt fyrir hjólréiðamenn að halda jafnvægi við hraða undir 12 km/klst. Nú þegar er vandi með hraðakstur á þessum stíg, og skv. svari frá Kópavogsbæ við ábendingu (Nr. S5-ABE-0001LF dags. 15. 06.2025) kemur fram að 72.8% af hjólandi umferð er á hraðanum 16-30 km/klst og 7.9% á yfir 30km/klst. Sameiginlegir stígar þar sem hjólréiðafólki er ætlað að deila stíg með gangandi eru skilgreindir sem göngustígar þar sem hjólréiðafólk eru í raun gestir á stígnum og ber þeim samkvæmt umferðarlögum að taka fullt tillit til gangandi vegfarenda og víkja fyrir þeim. Hönnunarleiðbeiningar Vegagerðarinnar benda á að ef umferð hjólréiðamanna er mikið vandamál á sameiginlegum stíg sé rétt að skoða hvort ástæða sé til að aðskilja gangandi og hjólandi vegfarendur eða beina hjólréiðamönnum aðra leið. Mörg dæmi eru um lausnir þar sem hjólréiðamönnum er beint aðra leið heldur en gangandi, t.d. í Skerjafirði en

einnig víða erlendis er strandsvæðum haldið fyrir rólega umferð á meðan hjólandi umferð er beint meðfram umferðaræðum.

Með tilkomu samgöngustofnstígs, sem er hannaður fyrir hjólreiðar, létt bifhjól og önnur smáfarartæki eru líkur á því að hraði muni aukast enn frekar og að máluð lína eða umferðarkantsteinn muni ekki tryggja aukið öryggi óvarðra vegfarenda á fullnægjandi hátt. Í könnun á vegum Reykjavíkurborgar sem birt var í október 2025 kemur fram að af þeim sem nýta hjól sem ferðamáta til vinnu eru 53% á rafhjólum. Einnig er vert að benda á að þróun á léttum rafknúnum farartækjum er mjög hröð og eftirspurn hratt vaxandi, því miklar líkur á að slíkum farartækjum fjölgi hratt á næstu árum.

Í umferðaröryggismati Vegagerðarinnar er velt upp þeim möguleika að hægt væri að ná hraða hjólandi niður á sameiginlegum stíg með breytingu á yfirborðsefni svo sem hellum með ójöfnu yfirborði og merkingum, en að það geti reynst varhugavert fyrir gangandi og fatlaða einstaklinga. Samkvæmt Hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólreiðar á almennt séð ekki að vera þörf fyrir að draga úr hraða hjólreiðamanna á sérstökum hjólastígum þó sú staða geti komið upp. Samkvæmt hönnunarleiðbeiningum Vegagerðarinnar er besta leiðin til að draga úr hraða hjólreiðamanna að leggja hlykk á leið þeirra. Til að ná hraða hjólreiðamanns niður í um 15 km/klst þarf að fara niður í radíus 7 m en á sama tíma er ekki talið æskilegt að beygjuradiísu á hjólastígum sé krappari en 40m. Mælt er með að reyna að draga úr hraða hjólreiðamanna í þrepum og varast þarf að hraðahindrun skapi hættu. Ennfremur er mælt til að yfirborð hjólastíga skuli vera slétt og forðast að nota hellu- og steinlagnir á hjólastígum því þær eiga það til að aflagast, Á skipulagssvæðinu er afar takmarkað svigrúm til að leggja nægjanlega mikla hlykki á stígin til þess að halda hraðanum <15 km/klst eins og æskilegt væri miðað við aðstæður á þessu svæði. Hönnunarleiðbeiningar áréttu að það sé þörf á góðri lýsingu þegar draga á úr hraða hjólandi vegfarenda. Það er vandséð hvernig unnt sé að tryggja öryggi allra notendahópa á stígnum þar sem hraðakstur á stígnum getur skapað hættu og núning á milli notendahópa en það getur reynst erfitt að finna skilvirkar hraðatakmarkandi lausnir án þess að þær bitni á öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Að sama skapi er vandséð hvernig stígurinn geti á sama tíma uppfyllt kröfur um öryggi og ánægju þeirra sem nýta svæðið til rólegrar útivistar og uppfyllt þær kröfur sem gerðar eru til stofnstígs m.t.t. greiðfærni og öryggi, sjónlengdir og slétt yfirborð. Það er því ekki séð að þessi stígur geti uppfyllt skuldbindingar Kópavogsbæjar um stofnstíg án þess að tapa gildi sínu sem friðsæll og öruggur útivistarstígur.

Það eru ýmsir þættir sem er ekki fjallað um í umferðaröryggismati Vegagerðarinnar, s.s. áhætta vegna hliðarvinds, hætta á ísingu vegna raka við sjóinn, sjógangur, þari og steinar

sem berast inná stíg og valda hindrunum, nálægð við grjóthleðslur og veggj, æskilegt öryggissvæði og aðgengi sjúkrabíla svo dæmi sé nefnt.

Heildarmynd af tengingu við Fossvogsbrú ekki fyrir hendi

Kársnesstígur er skilgreindur sem hluti af stofnleið hjólréiða á höfuðborgarsvæðinu í tengslum við samgöngusáttmála ríkis og sveitafélaga á höfuðborgarsvæðinu. Sáttmálinn á að fela í sér sameiginlega framtíðarsýn og heildarhugsun um fjölbreyttar samgöngur. Þessi tillaga felur ekki í sér heildarhugsun á tengingu við Borgarlínu. Fyrirhuguð framkvæmd á um 1 km búi nær aðeins út að Bakkabraut 2 og sýnir ekki hvernig áframhaldandi tengingu um Bakkabraut og út að Fossvogsbrú verði háttáð. Tillögur um yndishöfn við Bakkabraut og kyrrlátt svæði þar sem íbúar geta notið tengsla við sjóinn eru illsamræmanlegar við hönnunarleiðbeiningum um skilvirka og óhindraða leið um stofnstíg. Miðað við helstu forsendur fyrir framkvæmdinni sé tenging við Fossvogsbrú er óeðlilegt að heildarsýn liggja ekki fyrir. Til að uppfylla skuldbindingar samgöngusáttmálans um heildarhugsun um fjölbreyttar samgöngur, er eðlilegt að Kópavogsbær setji fram heildstæðar tillögur sem síðan er hægt að vinna eftir í áföngum.

Aðrir kostir ekki kannaðir til hlýtar

Í greinargerð frá Umhverfissviði Kópavogsbæjar kemur fram að mikilvægt sé að umferð gangandi og hjólandi verði aðskilin með tilkomu hraðskreiðra keppnishjóla, notkunar aftanívagna, rafmagnshlaupahjóla, rafhjóra og annarra fjölbreytta samgöngutækja. Núverandi tillaga uppfyllir ekki þessi skilyrði um ásættanlegan aðskilnað sem tryggir öryggi allra vegfarenda. Aðrir valkostir hafa ekki verið kannaðir til hlýtar, t.a.m. Kópavogsbraut út að Hafnarfjarðarvegi. Í skýrslu frá Úrban/Pláss við mat á valkostum kemur fram að þessi kostur hafi ekki verið metinn en þar kemur jafnframt fram að það sé ekki slæmt að hjóla Kópavogsbraut.

Í valkostagreiningunni kemur fram að á stutta kaflanum á milli Bakkabrautar og Kópavogsbrautar sé nokkuð jafn 8,8% halli en að í hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólréiðar sé mælst til að langhalli fari ekki yfir 3%. Samkvæmt skýrslu um Borgarlínu um Borgarholtsbraut er lagt til að hæðarlegu verði breytt þannig að langhalli á þessum kafla verði 8%. Þegar hönnunarleiðbeiningar Vegagerðarinnar eru skoðaðar nánar þá kemur fram í kaflanum um hágæða hjólastíga (sem á dönsku hefur verið kallað supercykelsti og á ensku Supercycle Highway) að það skuli forðast langar og brattar brekkur, hallinn skuli að hámarki vera 7% og þá aðeins á stuttum kafla. Miðað við þessa skilgreiningu þá vantar ekki mikið uppá að þessi hluti leiðarinnar falli undir hönnunarleiðbeiningar fyrir hágæða hjólastíga. Það er mismunandi eftir landslagi borga hvernig gengur að uppfylla markmið um hámarks

landhalla. Með vaxandi notkun rafknúinna hjóla og annarra smáfaratækja þá verða brekkur sífelld minni fyrirstaða.

Það er hægt að gagnrýna að valkostagreiningin tekur ekki tillit til veðurs og sjógangs. Þó leiðin meðfram strandlengjunni sé flatari heldur en aðrir valkostir þá kemur á móti að hún er mun opnari fyrir vindi.

Kópavogsbraut býður upp á góða möguleika til þess að hanna góða og örugga hjólaleið sem myndi nýtast bæði íbúum á Kársnesi og gegnumstreymisumferð í gegnum Kársnesið út á Fossvogsbrú. Við mat á valkostum þarf að skoða báða kosti út frá sömu forsendum. Í núverandi valkostagreiningu er endurhannaður stígur meðfram ströndinni borinn saman við Kópavogsbraut (og aðra valkosti) í núverandi mynd. Ef samanburðurinn á að vera fullnægjandi þarf að meta hvernig hægt sé að leysa áskoranir á Kópavogsbraut þannig að sú leið geti orðið langtum öruggari heldur en hún er í dag. Þá er heldur ekki tekið inn í samanburðinn að það þurfi að reikna með hraðahindrunum á strandstígunum. Grundvöllur fyrir raunverulegum samanburði er því ekki til staðar.

Í tengslum við Borgarlínu um Borgarholtsbraut er gert ráð fyrir hjólastíg á Borgarholtsbraut. Íbúar úr austurhluta Kópavogs t.d. á þéttingarreitum við Hamraborg og Traðarreitina myndu þá fara Borgarholtsbraut á leið sinni út á Fossvogsbrú. Miðað við að Borgarholtsbraut telst ásættanlegur kostur út frá þverunum og innkeyrslum ætti hið sama að gilda um Kópavogsbraut. Þó er vert að benda á að vegna rýmis á Kópavogsbraut er hægt að útbúa betri útfærslur fyrir hjólandi vegfarendur heldur en á Borgarholtsbraut. Því standast ekki þau rök að Kópavogsbraut geti ekki verið góður valkostur.

Reiðhjólanet – umhverfisvænar samgöngur innan hverfis

Kársnesstígur er skilgreindur sem hluti af stofnleið hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu og markmiðið er að tengja saman sveitafélög, innviði þeirra og atvinnusvæði. Stofnstígur meðfram suðurströnd Kársness uppfyllir þetta aðeins að hluta til. Slíkur stígur myndi virka sem tenging milli sveitafélaga, þ.e. þeirra sem fara frá Hafnarfirði, Garðabæ eða efri byggðum Kópavogs á leið sinni til miðbæjar og vesturbæjar Reykjavíkur yfir Fossvogsbrú. Þetta er því gegnumstreymisumferð en stígurinn myndi ekki nýtast íbúum á Kársnesi til að komast til og frá skóla/leikskóla eða nýta aðra þjónustu innan hverfisins. Skynsamlegra væri að forgangsraða uppbyggingu á reiðhjólaneti sem myndi nýtast öllum hagaðilum. Þannig gæti Kópavogsbær stoltur staðið við skuldbindingar varðandi uppbyggingu á stofnleiðum fyrir hjólreiðar en á sama tíma upfyllt markmið aðalskipulags Kópavogs fyrir Kársnes um að stuðla að því að draga úr neikvæðum áhrifum umferðar og auka sjálfbærni með vistvænum áherslum, styrkja vistvæna samgöngumáta s.s. hjólaleiðir sem tengja saman heimili, skóla,

verslanir, leikskóla og almennings samgöngur svo að þörf fyrir akstur innan hverfisins verði sem minnst. Ennfremur sýnt hugrekki með því að vernda dýrmætt útivistarsvæði.

Að beiðni Útivistarsamtaka Kársness gerði Thijs Kreukels hjá VSB Verkfræðistofu hjólanetsgreiningu fyrir Kársnesið. Skýrslan rökstyður þörfina fyrir öruggt og þægilegt hjólréiðanet innan Kársness, greinir hvaða götur henta best fyrir hjólréiðatengingar á Kársnesinu og metur hvernig útfærsla hjólaleiða væri viðeigandi (blönduð umferð, hjólaréinar eða aðskildir hjólastíggar). Í skýrslunni kemur m.a. fram að Kársnes er að ganga í gegnum tímabil mikillar uppbyggingar. Með fjölgun íbúða, vaxandi íbúafjölda, aukinni þjónustu og tilkomu borgarlínu er þörfin fyrir öruggt og samfellt hjólréiðanet brýnni en nokkru sinni fyrr. Hjólastíggar umhverfis Kársnesið uppfylla ekki daglegar samgöngubarfir íbúa. Því er nauðsynlegt að byggja upp staðbundið hjólréiðanet, sem tengir saman heimili, skóla, þjónustu og almenningsamgöngur.

Aðskildir hjólastíggar meðfram Kópavogsbraut og Kársnesbraut og þvert yfir nesið um Urðarbraut eru taldir ákjósanlegasti kosturinn. Slík lausn myndi nýtast bæði fyrir íbúa Kársness og umferð þeirra sem fara í gegnum Kársnesið á leið sinni út á Fossvogsbrú til Reykjavíkur. Auk þess býður Kópavogsbraut uppá beinni og víðari sjónlínur, meira flæði og meiri möguleika hvað varðar góða lýsingu heldur enn strandstígurinn. Þörf er á frekari hönnunarvinnu til að tryggja öryggi m.t.t. þverana eins og best verður á kosið. Fjöldmörg dæmi er hægt að finna frá fremstu hjólréiðaborgum heims varðandi hvernig er hægt að leysa svipaðar áskoranir á sem öruggastan hátt. Nú þegar er verið að hanna hjólastíg á milli Bakkabrautar og Kópavogsbrautar samhliða Borgarlínu sem myndi samnýtast sem tenging við stofnstíg um Kópavogsbraut.

Skýrsla VSB er í viðhengi, og er hluti af þeim gögnum sem við leggjum fram til stuðnings andmælum okkar.

Tenging við heimsmarkmið – villandi framsetning

Kópavogsbær var fyrsta sveitafélagið á Íslandi til þess að innleiða Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna formlega. Í framtíðarsýn Kópavogsbæjar stendur m.a. Kópavogsbær er borgarsamfélag í nánnum tengslum við náttúruna enda sýnir bærinn umhverfislega og samfélagslega ábyrgð. Hugmyndafræði um sjálfbærni og samfélagslega ábyrgð byggir á að gætt sé að því að jafnvægi sé á milli samfélagslegra þátta, umhverfisþátta og fjárhagslegra þátta. Í fyrirliggjandi gögnum er ekki hægt sjá að hugað sé að jafnvægi á milli þessara þátta. Talað er um að með stofnstíg sé verið að styðja við heimsmarkmiðin með því að stuðla að umhverfisvænum samgöngum, en ekki er minnst á að á sama tíma þá er verið að skerða

aðgengi fólks að nátturu við friðaða strandlengju og græn svæði. Að sama skapi er ekki er tekið tillit til samfélagslegra þátta eins og kemur fram í greiningu Páls. Framsetning á þessari fyrirhuguðu framkvæmd m.t.t. sjálfbærnimarkmiðanna er því mjög villandi og gefur ekki raunsæja mynd af raunverulegum áhrifum, bæði jákvæðum og neikvæðum. Þessi framkvæmd fer því gegn grundvallarmarkmiði sjálfbærar þróunar um réttlát umskipti, þ.e. að ein breyta sem styður við sjálfbærni á ekki á sama tíma að eyðileggja það sem er fyrir og styður þá þegar við sjálfbæra þróun. Ef nauðsynlegt reynist að fórna einhverju í þágu bættra vistvænna samgangna má spyrja hvort réttlætlanleg forgangsröðun sé að skerða gæði útivistarsvæða og friðlands eða væri eðlilegra að skerðing myndi fremur beinast að notkun einkabílsins?

Aðalskipulag

Vert er að benda á að í Aðalskipulagi Kópavogsbæjar er svæðið þar sem stofnhjólástígurinn er teiknaður skilgreint sem opið, grænt útivistarsvæði. Breikkun núverandi stígs um 3-4m mun þýða að á stórum hluta skipulagssvæðisins yrði nánast allt landsvæðið ofan fjörumarka lagt undir malbik eða steypu. Notkunargildi svæðisins og yfirbragð mun breytast verulega.

Enn er fjölda spurninga enn ósvarað:

- Hvernig sér bærinn fyrir sér að hægt sé að fara í þessa framkvæmd án þess að raska fjörunni þar sem siginn grasbali er á köflum á milli núverandi stígs og fjöru og ekki fyrir hendi grjótgarður til að styðja við stíginn?
- Hvernig mun bærinn bæta íbúum missi af aðgengi að sambærilegu útivistarsvæði í friðsælli náttúru?
- Hver er áætluð umferð um stíginn og þróun á næstu árum?
- Hvernig mun hraðatakörkunum vera háttað?
- Hvernig verður hraðatakörkunum fylgt eftir?

Áskorun

Um 500 aðilar hafa skrifað undir eftirfarandi áskorun á vegum Útivistarsamtaka Kársness.

"Ég skora á Kópavogsbæ að falla frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins, heldur varðveita strandlengjuna sem friðsælt útivistarsvæði fyrir alla sem vilja njóta útivistar og náttúru. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt

nýtast íbúum Kársness í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu"

Undirskriftalistinn er hluti af þeim gögnum sem samtökin skila inn í tengslum við andmæli við tillöguna. Útivistarsamtök Kársness óska eftir því að afhenda bæjarstjóra þennan lista við fyrsta tækifæri.

Niðurstaða

Útivistarsamtök Kársness leggjast alfarið gegn þessari tillögu og fara fram á að a bæjaryfirvöld falli frá áformum um að fórna útivistarperlu Kópavogsstrandar undir eina fjölförnustu stofnhjólaleið höfuðborgarsvæðisins og standi við yfirlýsta framtíðarsýn bæjarins um umhverfislega og samfélagslega ábyrgð og skoða fyrir alvöru aðra kosti sem ekki ganga á náttúru og græn svæði. Þess í stað finna samgönguhjólreiðum aðra leið gegnum Kársnesið sem myndi jafnframt nýtast íbúum Kársness í daglegu lífi, í ferðum þeirra milli heimilis, skóla, leikskóla og annarrar þjónustu.

Útivistarsamtök Kársness leggja til að stígurinn meðfram Suðurströn Kársness verði formlega skilgreindur sem yndisstígur og allt skipulag svæðisins miði að því að fegra og bæta svæðið með tilliti til náttúruupplifunar og fræðslu, þar sem almenn útivist, öryggi, ró og náttúra eru í forgangi.