SKIPULAGSSÝNING REYKJAVÍKUR

AÐ KJARVALSSTÖÐUM 1976

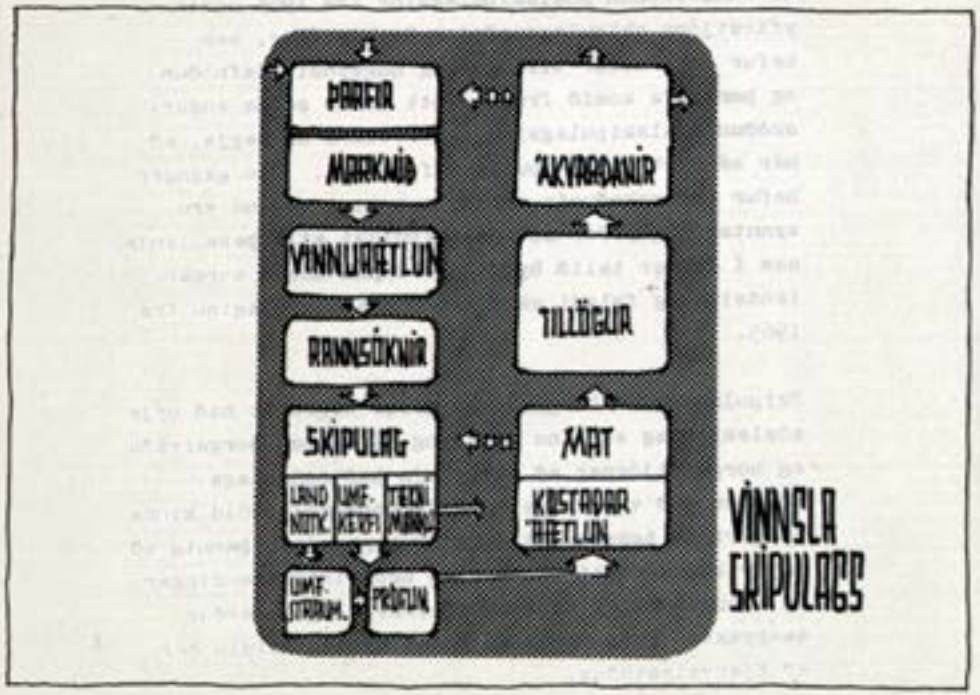
ÁVARP BORGARSTJÓRA

Árið 1965 samþykkti Borgarstjórn Reykjavíkur aðalskipulag borgarinnar fyrir næstu 20 ár. Aðalskipulag er eins konar spá um þróun borgarinnar fyrir skipulagstímabilið. Eins og aðrar spár byggir það á margvíslegum forsendum. Sumar af þessum forsendum breytast lítið, eða einkum þær, sem við nefnum náttúrulegar forsendur. Aðrar lúta meira að mannlegri hegðun og breytast því ört. Þess vegna er nauðsynlegt að taka slíkt aðalskipulag til endurskoðunar reglulega og var reyndar ráð fyrir gert, að það yrði endurskoðað á fimm ára fresti.

Þróunarstofnun Reykjavíkur hefur í mörg ár unnið að endurskoðun aðalskipulagsins frá 1965 undir yfirstjórn skipulagsnefndar Reykjavíkur, sem hefur rætt allar tillögur og hugmyndir jafnóðum og þær hafa komið fram. Þótt talað sé um endurskoðun aðalskipulagsins, er réttara að segja, að hér sé nýtt aðalskipulag á ferðinni. Svo gagnger hefur endurskoðunin verið, auk þess sem nú eru kynntar hugmyndir að aðalskipulagi alls þess lands, sem í dag er talið byggilegt innan marka borgarlandsins og fylgdi ekki með í aðalskipulaginu frá 1965.

Skipulagsnefnd borgarinnar hefur afgreitt hið nýja aðalskipulag að sínu leyti og nú er það borgarráðs og borgarstjórnar að samþykkja það endanlega. Áður en það verður gert vilja borgaryfirvöld kynna borgarbúum þessar tillögur og hugmyndir, þannig að Reykvíkingar geti komið fram með sínar ábendingar og athugasemdir, áður en aðalskipulagið verður samþykkt. Þess vegna er þessi sýning haldin hér að Kjarvalsstöðum.

Þátt mótar umhverfi borgarbúa meira en skipulagsákvarðanir. Því er nauðsynlegt, að borgarbúar geti kynnt sér skipulagshugmyndir, áður en endanlegar ákvarðanir eru teknar. Við viljum því hvetja Reykvíkinga til að koma að Kjarvalsstöðum þessar vikur, sem sýningin stendur yfir, kynna sér rækilega hin framlögðu gögn og hlúða á útskýringar sérfræðinga, en þeir munu skýra einstaka þætti skipulagsins á fyrirfram auglýstum tímum. Umfram allt viljum við fá athugasemdir og ábendingar frá sýningargestum, sem gætu orðið borgarráði og borgarstjórn til leiðbeiningar við endanlega afgreiðslu málsins. Á þennan hátt viljum við fá Reykvíkinga til að taka þátt í mótum umhverfis síns í þeirri trú, að það leiði til aukinnar farsældar fyrir borgina.



ENDURSKOÐUN AÐALSKIPULAGS REYKJAVÍKUR

Þróunarstofnun Reykjavíkurborgar hefur nú annast endurskoðun aðalskipulags Reykjavíkur á 5. ár, en hún var sett á stofn til þess að takast það verk á hendur og henni ætlað starfssvið í samþykkt um Skipulagsnefnd Reykjavíkur, sem er eftirfarandi:

"Þróunarstofnun Reykjavíkurborgar hefur með höndum endurskoðun aðalskipulags Reykjavíkur svo og athugun á deiliskipulagstillögum, er lagðar verða fyrir skipulagsnefnd, eftir því sem skipulagsnefnd telur nauðsynlegt.

Stofnuninn lætur fram fara könnun á forsendum aðalskipulagsins, er staðfest var 3. júlí 1967 og þróun einstakra þátta þess. Í framhaldi af þeirri könnun gerir hún tillögu til skipulagsnefndar og borgarráðs um breytingar, sem rétt þykir að gera, svo og um aðalskipulag svæðis, sem nauðsynlegt verður að auka við til útfærslu byggðar, samkv. reglugerð nr. 217/1966. Haft skal samráð við sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu eftir því sem efni standa til. Hún lætur athuga deiliskipulagstillögur eftir því, sem ástæða þykir til, með hliðsjón af endurskoðun aðalskipulagsins."

Einnig hefur nú skipulagsnefnd falið Þróunarstofnun allt eftirlit með deiliskipulagi, sem unnið er á skipulagsskrifstofum fyrir Reykjavíkurborg.

Árangur af því starfi sem unnið hefur verið við endurskoðun aðalskipulags Reykjavíkur liggur nú fyrir og hefur hlotið umfjöllun í skipulagsnefnd.

Aðalskipulagið greinist í sjö megin þætti:

1. Tillhögun framtíðarbyggðar.
2. Endurnýjun eldri hverfa.
3. Miðbæjarsvæði.
4. Hafnarsvæði, iðnaðarsvæði og vörugeymslusvæði.
5. Íbúðasvæði.
6. Opinberar stofnanir og útivistarsvæði.
7. Gatnakerfi aðalskipulagsins.

Eins og eðlilegt er hafa þessi atriði fléttast mjög saman og við vinnu við endurskoðunina hefur verið fjallað um þau þannig en ekki allataf út af fyrir sig.

Sýning sú, sem nú hefur verið opnuð er í megin atriðum skipt niður eftir þessum aðalflokkum. Með þessari sýningu munum við reyna að gefa almenningi kost á því, að kynnast því starfi, sem unnið hefur verið við endurskoðunina og öðru skipulagsstarfi, sem tengist því. Að sjálfsögðu er ekki hægt að sýna alla þá vinnu, sem að baki er, á svo afmarkaðri sýningu. Öllum er því gefin kostur á því að koma í Þróunarstofnun Reykjavíkurborgar og fá þar spurningum svarað, sem lúta að einstökum atriðum svo og að fá aðgang að þeim greinargerðum sem til eru og fjalla um hina einstöku þætti endurskoðunarinnar.

Þessi vinna er ekki unnin af einum hóp manna, heldur hafa verið kallaðir til sérfræðingar á ýmsum sviðum og skipulagshópar til þess að takast á við þetta verkefni. Með þessu teljum við, að við fáum fram fjölbreyttari hugmyndir, góða vinnu og vonandi gott skipulag.

FRAMTÍÐAR-BYGGÐ

Í tillögum þeim, að aðalskipulagi Reykjavíkur til næstu 2o ára, sem getur að líta hér á sýningunni, koma fram margar nýjar skoðanir og viðhorf, sem mótast hafa af reynslu og þróun síðustu 1o-15 áranna.

Í núgildandi aðalskipulagi, frá árinu 1962 var gert ráð fyrir því, að framtíðarbyggð myndi þróast í suður á öllu höfuðborgarsvæðinu, þ.e.a.s. reiknað var með, að sveitarfélögin í Reykjavík, Kópavogi, Garðabæ og Hafnarfirði myndu meira og minna byggjast saman í náinni framtíð. Þessar hugmyndir hafa að miklu leyti raskast, að hluta vegna þess, að nágrannasveitarfélög okkar hafa ekki verið við því búin að mæta svo örri byggðaþróun.

Með tilkomu Vesturlandsvegar breyttist mjög afstaða manna til byggðamöguleika í Mosfellssveit. Þar hefur byggð mjög vaxið, og því ekki óeðlilegt að hugsa sér, að Reykjavík stefni nú til austurs, og Mosfellshreppur og Reykjavík byggist saman á næstu áratugum.

Af þessum ástæðum lét skipulagsnefnd borgarinnar, árið 1973, Þróunarstofnunina hefja athugun á landi borgarinnar austan Grafarvogar allt að lögsagnarmörkunum við Mosfellssveit.

Athugun þessi leiddi síðan til gerðar þeirrar tillögu að framtíðarbyggð, sem hér liggur fyrir.



HÚSNÆÐISÞÖRF REYKVÍKINGA.

Sú staðreynd blasir nú við, að svæði þau sem aðalskipulagið frá 1962, áætlaði til byggðaþróunar fram yfir 1983 eru nú senn að verða fullbyggð.

Þessi mikla þróun byggðarinnar umfram það sem ætlað var, er ekki afleiðing af aukinni fólksfjölgun, heldur á hún sér aðrar samverkandi orsakir, sem eru þessar helztar:

Verðbólguþróunin í þjóðfélaginu þar sem steinsteypan er arðbærasta fjárfestingin, hin opinberga lánapólitík og það, að yngra fólk sækir fyrr en áður úr foreldrahúsum í eigið húsnæði. Afleiðing þessarar þróunar í Reykjavík er sú, að veruleg fólksfækkun hefur orðið í eldri borgarhlutum og er því nauðsynlegt að borgaryfirvöld stemmi stigu við hinni ó-

eðlilegu útþynningu með virkum ráðstöfunum. Þrátt fyrir það verður Reykjavík sem vaxandi borg að geta mætt eðlilegum óskum borgarbúa um ný byggðasvæði.

SKIPULAGSTILLAGA ÚLFARSFELLSSVÆÐISINS.

Aðferð sú, svokölluð "neikvæðis- og jákvæðisathugun", sem beitt var við könnun á skipulagssvæðinu, hefur ekki þekkst áður hér á landi.

Aðferð þessi nótast af því að hin ýmsu einkenni og aðstæður á svæðinu er flokkaðar niður og skilgreindar á korti eða glæru. Þegar glærurnar með neikvæðu atriðunum s.s. hávaðasvæði við hraðbrautir, náttúruleg hættusvæði og of mikill halli á landi eru lagðar saman afmarkast þegar að nokkru heppileg svæði fyrir íbúðarbyggð.

Einkenni jákvæðisathugunarinnar eru aftur á móti þau, að gæði hinna ýmsu aðstæðna, s.s. hitafars, úrkomumagns og skjólgæða eru flokkuð og túlkuð þannig á glæru að eftir því sem aðstæður eru betri því dekkri eru svæðin. Þegar þannig t.d. jákvæðisglærur 6 og 7 eru lagðar saman koma þau svæði út dekkst sem eru bezt bæði útfrá jarðvegsdýpt og útsýni.

Aðferð þessi, sem lýst hefur verið, gefur því mjög mikilvægar upplýsingar um gæði landsins. En það eru fjölmörg önnur sjónarmið og aðstæður, sem einnig móta skipulagstillöguna, og skulu nokkur þau helztu nefnd hér:

Fyrir voru á svæðinu Áburðarverksmiðjan í Gufunesi, rannsóknarstofnanirnar að Keldum og Keldnaholti og Korpúlfsstaðabærinn. Fyrir lá ákvörðun um kirkjugarð uppfrá Gufunesvegi. Úlfarsá og Vesturlandsvegur skera skipulagssvæðið í sundur og var stað-



setning miðbæjarins ákveðin til að draga úr þeim ókosti. Æskilegt var talið að fá aukaumferðartengingar við svæðið en auk þess mundi umferðartenging yfir Elliðavog "færa svæðið miklu nær" Reykjavík. Ákveðið var að hafa hlutföll í svæðanotkun álíka og eru í Reykjavík innan Elliðaáa. Stefnt var að kerfi grænna svæða svo og að rökréttu kerfi í staðsetningu verzlana, gönguleiða og strætisvagnaleiða.

Ekki skal skipulagstillögunni lýst hér í einstökum atriðum, heldur vísað til korta, því að þau tala þar skýrustu máli. Þó er rétt að vekja athygli á því að þessi svæði eru í ýmsu frábrugðin núverandi byggðasvæðum Reykjavíkur og hin mikla nálægð við strönd, á og fjall veitir svæðinu skemmtilega eiginleika fyrir íbúðarbyggð.

ENDURNÝJUN ELDRI HVERFA

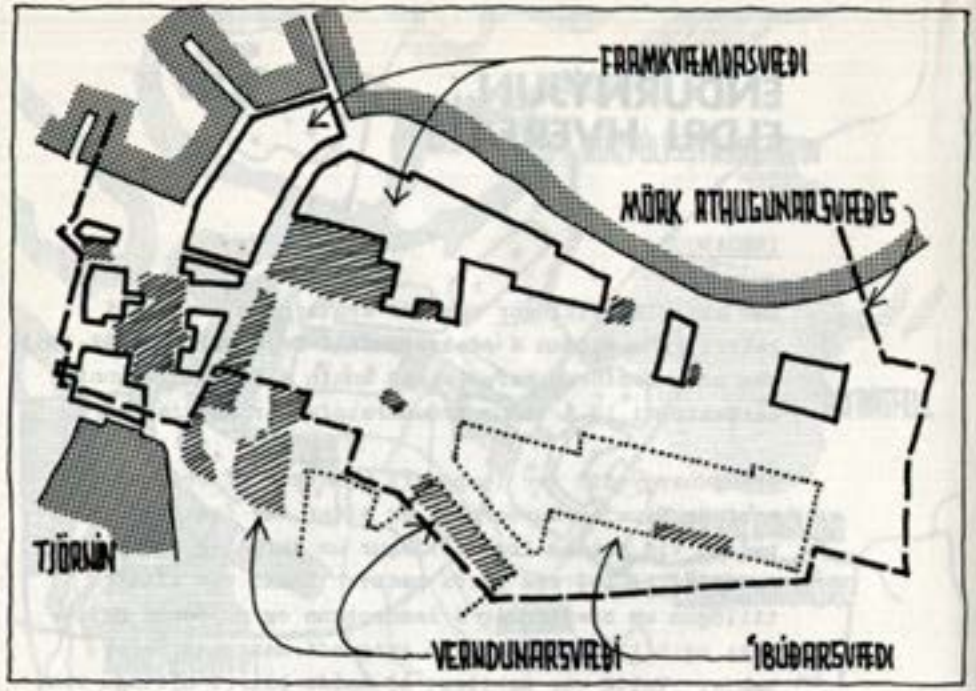
INNGANGUR.

Þær skipulagstillögur sem hér eru sýndar eru hluti af þeirri endurskoðun á Aðalskipulagi Reykjavíkur 1962-1983 sem að undanförnu hefur verið unnin á Teiknistofunni Garðastræti 17 á vegum Þróunarstofnunar Reykjavíkurb.

Athugunarsvæðið var í upphafi afmarkað af Þróunarstofnun Reykjavíkurborgar, en síðar var óskað eftir því að við settum fram tillögur um skipulag aðliggjandi svæða eftir því sem þurfa þætti. Óskað var eftir tillögum um breytingar á landnotkun og stjórnun skipulags og tillögum um umferð gangandi manna og farartækja. Talið var æskilegt að halda þeirri nýtingu sem, lögð var til í núgildandi aðalskipulagi borgarinnar, nema þar sem sýnt væri að hærri nýting ylli ekki "röskun á umferðarþáttum".

Á athugunarsvæðinu er miðstöð stjórnsýslu ríkisins og helzta sérverzlunar og fjármálamiðstöð Reykjavíkur og landsins alls. Þar er einnig um að ræða höfuðstöðvar ýmissa helztu stofnana og fyrirtækja landsins, auk samkomuhúsa, íbúða, iðnaðar og vörugeymsla. Aðdráttarafl þessa svæðis er einkum fólgið í þeim fjölda sérverzlana og þjónustufyrirtækja sem þar eru í nánum tengslum við íbúðarbyggð og því þétta, gróna og fjölbreytta umhverfi sem þar er.

Við teljum rétt að áfram sé stefnt að því að á þessu svæði verði miðstöð stjórnsýslu, fjármála, sérverzlunar, viðskipta- og skemmtanalífs fyrir allt landið.



Við leggjum einnig til að áherzla sé lögð á að varðveita og efla ofangreind sérkenni og teljum það forsendu fyrir því að þetta svæði haldi stöðu sinni í borgarmyndinni.

Á athugunarsvæðinu er samanlagður gólffletur allra mannvirkja nú um 583.000 m^2 og hafa þar verið byggðir um 144.000 m^2 á undanförnum 25 árum. Við höfum ámetlað, að verði allar byggingarhæfar lóðir á athugunarsvæðinu nýttar samkvæmt tillögum okkar sé unnt að byggja þar um 200.000 m^2 til viðbótar.

NÝTINGARHLUTFALL.

Við könnun á þróun athugunarsvæðisins undanfarin ár kom m.a. í ljós að nýtingarhlutfall var orðið hærra á talsverðum hluta svæðisins en núgildandi aðalskipulag gerir ráð fyrir að það verði árið 1983. Engu að síður er víða um óbyggðar og lítið nýttar lóðir að ræða sem við teljum æskilegt að verði byggðar, með tilliti til heildarumhverfis svæðisins.

Við höfum því lagt til nýja skilgreiningu á nýtingarhlutfalli sem auðveldar nýtingu þessara lóða, en jafnframt áherzlu á að nýbyggingar á þessu svæði falli betur að og bæti það umhverfi sem fyrir er.

MANNFJÖLDI.

Íbúum athugunarsvæðisins hefur að undanförnu farið stöðugt fækkandi. Árið 1945 bjuggu þar um 12.000 manns, en nú er íbúafjöldi þar einungis um 5.000 manns. Þar búa nú færri börn og unglingar yngri en 19 ára og fleira roskið fólk, 50 ára og eldra en í Reykjavík í heild. Við leggjum til að gerðar séu ýmsar ráðstafanir til þess að draga úr flutningi fólks frá athugunarsvæðinu og að því sé stefnt að íbúafjöldi þar verði um 7000 manns. Við viljum benda á að hlutar athugunarsvæðisins eru mjög hentugir bæði fyrir íbúðir aldraða og ungs fólks, en leggjum jafnframt áherzlu á að komið verði upp aðstöðu fyrir íbúa svæðisins í líkum mæli og tíðkast í nýjum hverfum borgarinnar.

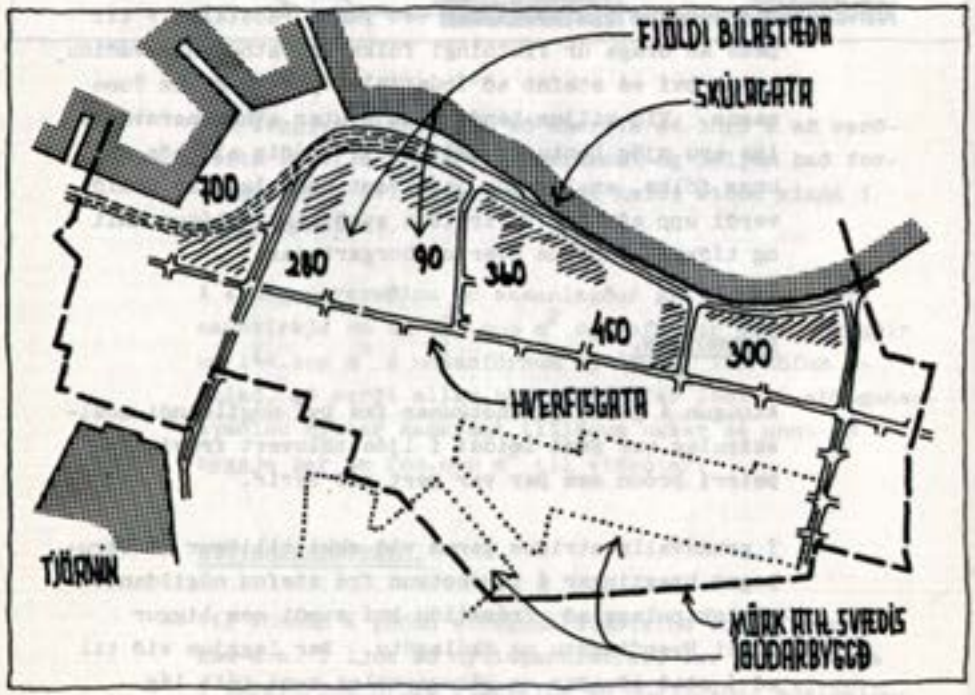
LANDNOTKUN.

Athugun á þróun landnotkunar frá því núgildandi aðalskipulag var gert leiddi í ljós töluvert frávik frá þeirri þróun sem þar var gert ráð fyrir.

Í grundvallaratriðum gerum við ekki tillögur um verulegar breytingar á landnotkun frá stefnu núgildandi aðalskipulags að fráskildu því svæði sem liggur milli Hverfisgötu og Skúlagötu. Þar leggjum við til að í stað iðnaðar og vörugeymslna komi þétt lág

íbúðarbyggð auk opinberra stofnana og bankastarfsemi sem þangað gæti flutt úr Kvosinni.

Við leggjum til að íbúðarhverfum sem liggja að miðbæjarsvæðum sé hlíft við ágangi óskyldra athafna, en þess í stað sé sérstaklega stuðlað að framkvæmdum á sérstökum svæðum. Þessi svæði höfum við nefnt framkvæmdarsvæði, en einnig leggjum við til að sérstaklega verði ákveðin endurnýjunarsvæði og verndunarsvæði með tilliti til mskilegra aðgerða á næsta skipulagstímabili. Einnig leggjum við til að tekið verði upp mun fullkomnara kerfi viðvíkjandi stjórnun á landnotkun en nú tíðkast, í samræmi við frumvarp til byggingarlaga.



UMFERÐ, GATNAKERFI OG BIFREIÐASTÆÐI.

Núgildandi aðalskipulag gerir ráð fyrir verulegum gegnumakstri um viðkvæma hluta athugunarsvæðisins og gerð mikilla umferðarmannvirkja í miðbænum.

Síðan aðalskipulagið var staðfest hefur það gatnakerfi sem þar er gert ráð fyrir á athugunarsvæðinu einungis verið framkvæmt að litlu leyti. Auk þess hafa margar þær forsendur sem gatnakerfi Höfuðborgarinnar var grundvallað á ekki reynst réttar. Í ljósi þeirrar athugana sem nú liggja fyrir leggjum við til að komizt sé hjá gegnumakstri og gerð mikilla umferðarmannvirkja á athugunarsvæðinu eftir því sem er unnt og frekari uppbygging miðuð við flutningsgetu núverandi gatnakerfis.

Við leggjum því til að Túngata verði ekki tengd Amtmannsstíg og Grettisgötu, en umferð frá austri til vesturs (og öfugt) um Kvosina beint á Vonarstræti og Tryggvagötu/Hverfisgötu og gerð brúar yfir Geirsgötu frestað amk. út næsta skipulagstímabil. Einnig leggjum við til að gatnamótum við Skúlagötu verði fjölgað í tvö, frá Kalkofnsveg að Snorrabraut, til þess að auka aðkomumöguleika þess svæðis sem þar liggur sunnanvið.

Í núgildandi aðalskipulagi var lagt til að gert skyldi ráð fyrir einu bifreiðastæði á hverja 50 m^2 gólfflatar í öðrum mannvirkjum en íbúðarhúsum og einu stæði fyrir hverja íbúð. Fullsýnt þykir, að ef reynt væri að koma þeim bifreiðastæðafjölda fyrir á athugunarsvæðinu sem þetta ákvæði segir fyrir um myndi það skapa umferðarálag og umhverfi sem ekki samrýmdist þeirri stefnu borgaryfirvalda að viðhalda svipmóti þessa svæðis. Við leggjum því til að séð verði fyrir bifreiðastæðum á athugunarsvæðinu sem nemur 1 stæði á hverja íbúð og 1 stæði á hverja 150 m^2 af öðru húsnæði. Gert er ráð fyrir að ný bifreiðastæði verði byggð að verulegu

leyti í nánum tengslum við helztu umferðaræðar á svæðinu og leggjum við til að gerð þeirra verði hraðað eftir föngum.

Við gerum ráð fyrir að strætisvagnaþjónusta muni gegna vaxandi hlutverki á athugunarsvæðinu á skipulagstímabilinu og leggjum til að þessi þjónusta sé auðvelduð, eins og frekast er kostur. Einnig leggjum við áherzlu á að viðkomustaðir strætisvagna verði tengdir gönguleiðakerfinu á eðlilegan hátt. Mikilvægt er í þessu sambandi að starfsemi almenningsvagna á höfuðborgarsvæðinu sé samræmd til þess að auðvelda aðkomu að svæðinu.

GÖNGUSVÆÐI.

Við leggjum til að á næsta skipulagstímabili verði gert verulegt átak til að bæta umhverfi gangandi fólks á öllum aldri á athugunarsvæðinu. Með breytingu Lækjartorgs og hluta Austurstrætis í göngugötu var hafin gerð á nýrri tegund útivistarrýmis fyrir gangandi fólk. Við höfum sýnt hvernig auka megi þetta rými í Kvosinni, en leggjum áherzlu á að lokið verði við ofangreindan áfanga áður en lengra er haldið.

Við höfum gert tillögur um helztu gönguleiðir um svæðið bæði frá bifreiðastæðum á útjöðrum svæðisins og eins milli helztu sameiginlegra athafna og útivistarsvæða. Á þessum gönguleiðum leggjum við til að sérstök áherzla verði lögð á aðstöðu fyrir gangandi fólk. Einnig leggjum við til að umhverfi Tjarnarinnar við Vonarstræti og Fríkirkjuveg verði bætt til muna.

TRJÁGRÓÐUR.

Á athugunarsvæðinu eru nú um 1600 tré. Við leggjum áherzlu á mikilvægi þessa trjágróðurs í umhverfi borgarinnar og höfum því lagt til ákveðnar aðgerðir til þess að tryggja verndun hans og áframhaldandi uppbyggingu.

NÝR MIÐBÆR

NÝTT MIÐBÆJARSVÆÐI VIÐ KRINGLUMÝRARBRAUT.

Eitt helzta vandamálið í skipulagningu allflestra borga er það, hvaða ráðstafanir skuli gera gagnvart verzlunarhverfum, sem umlukin eru annars konar byggð. Borgaryfirvöld geta "hreinsað til" umhverfis þau, og fæst þá rými fyrir fleirri verzlunarbyggingar, en einkum þó fleiri bifreiðastæði. Þau geta líka haldið að sér höndum, en mega þá horfa upp á, að nýjar verzlunarmiðstöðvar rísi utan við borgina, er hafa mikil bifreiðastæði til að draga að sér viðskiptavini. Borgaryfirvöld geta ennfremur skipulagt flutning miðbæjarstarfseminnar eða hluta hennar til rýmri svæða.

Vöxtur Reykjavíkur getur aðeins orðið út frá gamla Miðbænum. Vöxturinn hefur þegar valdið því, að það, sem fyrr var miðhluti borgarinnar, er nú langt frá miðju borgarsvæðisins í heild. Umferðin og skortur á bifreiðastæðum valda nú þegar óþægindum í miðbæjarhverfum Reykjavíkur, og þar sem þeirrar tilhneigingar verður vart, að ýmissi miðbæjarstarfsemi er valinn annar staður til að komast hjá háu lóðarverði og miklum endurbyggingarkostnaði, þá er ekki nema eðlilegt, að sú hugmynd hafi komið fram, að stofnsett verði nýtt miðbæjarhverfi "Aðalskipulag Reykjavíkur 1962 - 1983".

STAÐSETNING.

Miðbæjarkjarninn liggur í Kringlumýrinni og afmarkast af Miklubraut að norðan, Hvassaleiti og Háaleitisbraut að austan, Bústaðavegi að sunnan og Kringlumýrarbraut að vestan.
Þétt íbúðarbyggð með allt að 30.000 manns umlykur svæðið

á þrjá vegu. Góð göngutengsl verða frá íbúðarbyggðinni inn á miðbæjarsvæðið, annað hvort með göngubrú eða í gegnum undirgöng.

MIÐBÆJARKJARNINN.

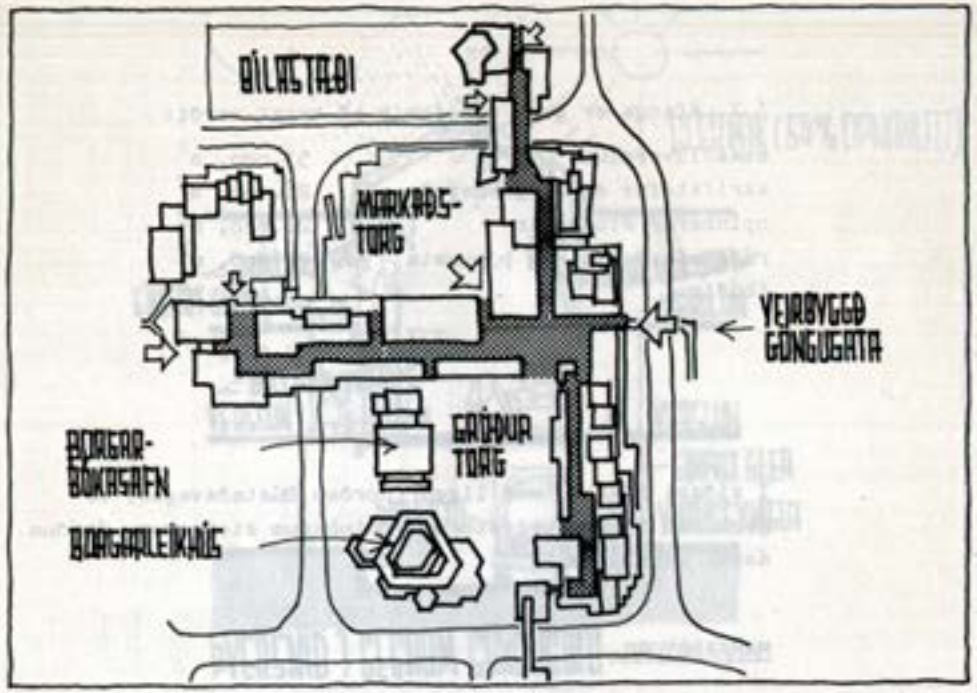
Skipulag og hönnun miðbæjar er ekki eingöngu að skapa hagkvæman og notadrjúgan ramma fyrir nauðsynlegar og markvissar athafnir verzlunar, viðskipta og menningarmiðlunar, heldur einnig að hlúa að og verja það fjölþætta samlíf í miðbæ, sem frjálsar tilviljanakendar athafnir eru stór þáttur í.
Þessi hluti mannlegra athafna er viðkvæmur að öllu jöfnu ekki fyrirferðar mikill né hávaðasamur og hann þarf því að verja gegn, hraða, slysum, akandi umferð, kulda, úrkomu, hávaða og loftmengun.

YFIRBYGGÐAR GÖNGUGÖTUR.

Göngugötur eru alveg æðskildar vélknúinni umferð. Þær eru yfirbyggðar með glerþaki, sem skýlir fyrir snjó, vindum og frosti.
Hjólastólar og barnavagnar eiga greiða leið á milli hæða eftir skáplönum og í lyftum. Við helztu innkomustaði göngugatna er ráðgert að staðsetja fata- og bögglageymslur. Hitastig mun vera um 18°C og mun það ásamt birtu gera gróðurskilyrði með bezta móti. Suðlægar jurtir og skrautblóm munu geta þrifist þar eins og í gróðurhúsum.

STARFSEMI Í 1. ÁFANGA.

Gert er ráð fyrir allskonar miðbæjarstarfsemi, svo sem verzlun, skrifstofum, þjónustu fyrirtækjum, opinberum stofnunum, kvikmyndahúsum, veitingastofum, líkamsrækt, barnagæzlu, borgarbókasafni, borgarleikhúsi,



markaðstorgi, hóteli, íbúðum o.s.frv.
Meðfram yfirbyggðu göngugötunum er gert ráð fyrir fjölbreyttum verzlunum, þjónustufyrirtækjum, veitingahúsum og sýningum. Á efri hæðum yfir verzlununum er svo önnur starfsemi, sem ekki þarf að vera í eins nánum tengslum við göngusvæðið, svo sem þjónusta, skrifstofur, hótel o.s.frv. Í suð-austur hluta svæðisins eru íbúðarhús ofan á verzlunar- og þjónustuálmunni og snúa þær út að garðinum. Sérstök bílastæði eru í kjallara fyrir íbúðirnar.
Undir verzlunargötum eru geymslur og vöruaðkoma.

Í 1. áfanga er gert ráð fyrir að byggt verði:

smásöluverzlun	53.000, m^2
skrifstofur og stjórnsýsla	26.000, m^2
opinberar stofnanir	20.000, m^2
ráðgjafastarfs. og þjónusta	5.000, m^2
íbúðir	6.000, m^2
samtals	110.000, m^2

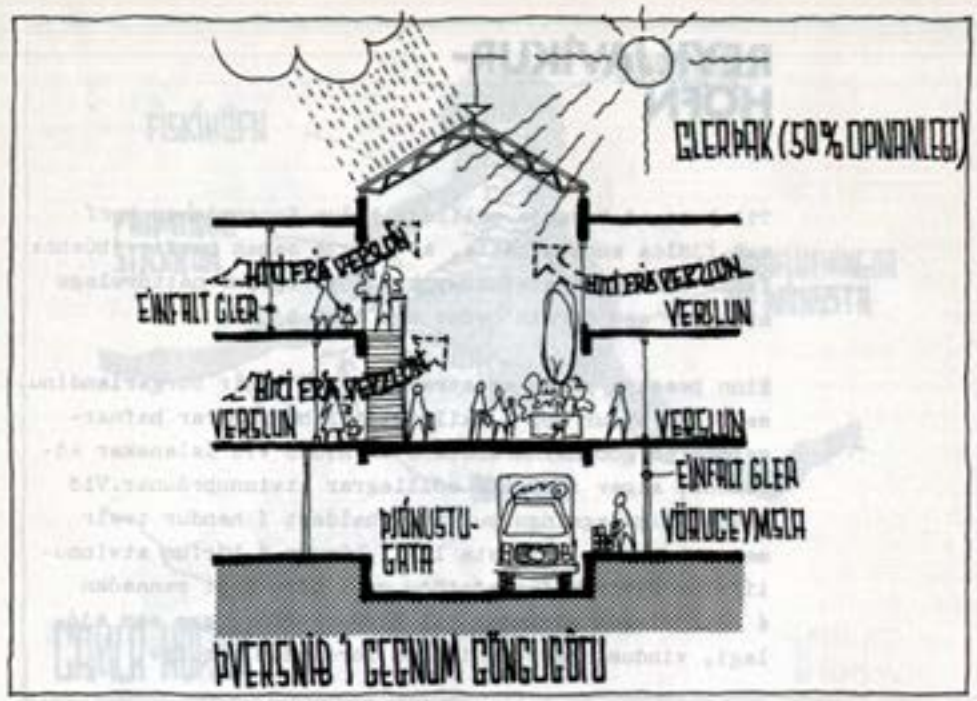
Í síðari áfanga, sem liggur norðan Bústaðavegar, er gert ráð fyrir skrifstofum, opinberum stofnunum, íbúðum ásamt verzlunum.

MARKAÐSTORG.

Á torgi I er gert ráð fyrir markaðstorgi, þar sem aðstaða er fyrir allskonar verzlun, handiðn með söluaðstöðu, gróðurhúsi o.fl. Í sambandi við markaðinn er alls konar aðstaða til félagslegra athafna. Allar byggingar eru léttar og auðveldar til breytinga, og til flutninga. Undir torginu eru bifreiðageymslur og vöruaðkoma að markaðstorginu.

GRÓÐURTORG.

Í andstöðu við markaðstorgið, með sínum ys og þys, er "Torg II" grænt torg, þar sem nýtur skjóls og sólar. Torgið verður gróðursællt og er hugsað til allskonar útiviastar, svo og hljómleika og leiksýninga og annara mannamóta. Við gróður torgið standa borgarbókasafn og borgarleikhús.



BIFREIÐAGEYMSLUR.

Bifreiðageymslur eru staðsettar í norðurhluta svæðisins meðfram Miklubraut og undir "Torgi I". Síðar eru ráðgerðar bifreiðageymslur í síðari áfanga sunnan C-götu.

STRÆTISVAGNAR.

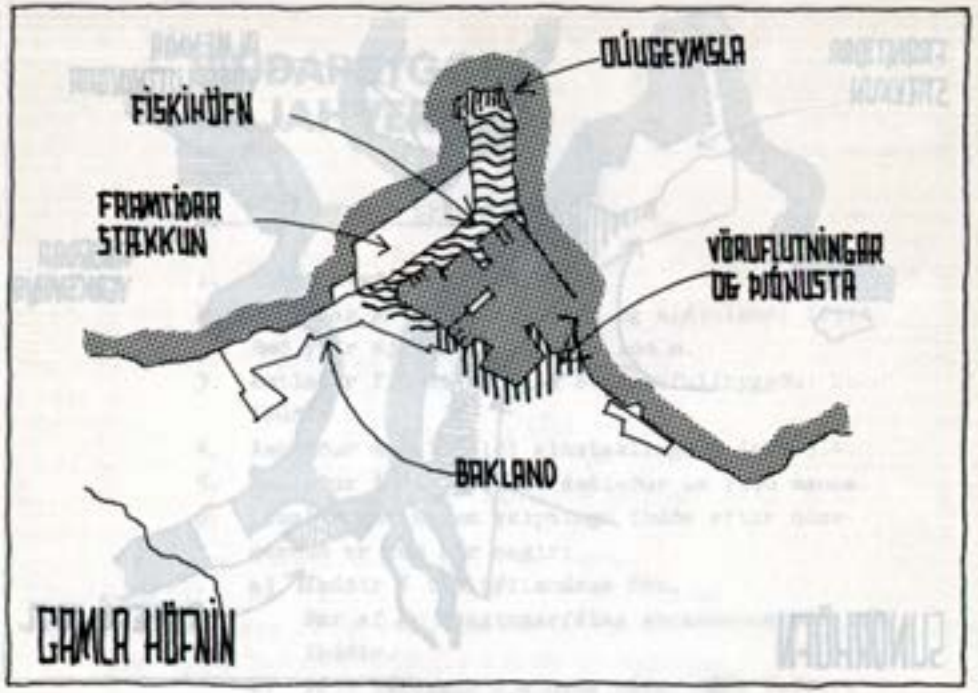
Strætisvagnaleiðir liggja bæði meðfram og gegnum miðbæinn. Stoppistöðvar verða við enda göngugatna, þannig að greið leið verður inn í yfirbyggðu göngugöturnar.

REYKJAVÍKUR-HÖFN

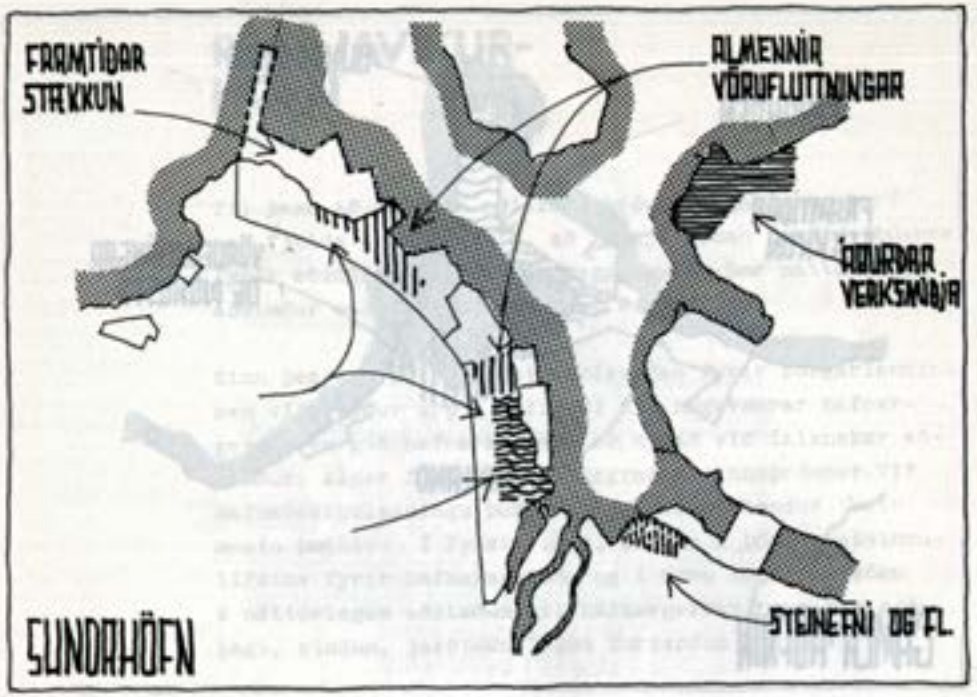
Til þess að tryggja eðlilega þróun borgarinnar þarf auk fjölda annara þátta, að tengja saman þarfir íbúanna fyrir eðlilegri atvinnuuppbyggingu og þær náttúrulegu aðstæður sem borgin hefur upp á að bjóða.

Einn þessara þátta er strandlengjan fyrir borgarlandinu, sem víða býður upp á skilyrði til hagkvæmrar hafnargerðar en góð hafnaraðstaða er miðað við íslenskar aðstæður, alger forsenda eðlilegrar atvinnuþróunar.Við hafnarskipulagningu þurfa að haldast í hendur tveir megin þættir: Í fyrsta lagi, könnun á þörfum atvinnulífsins fyrir hafnaraðstöðu og í öðru lagi rannsókn á náttúrlegum aðstæðum til hafnargerðar, svo sem sjólagi, vindum, jarðtæknilegum forsendum o.s.frv.

Hafnsækin starfsemi telst: Almennir vöruflutningar, vörugeymsla og heildsöludreifing, sjávarútvegur, þjónustugreinar vegna útgerðar, starfsemi sem þarf sérhæfða hafnaraðstöðu, svo sem olíuhöfn og ýmis konar framleiðsluiðnaður. Starfsemi þessi getur blandast nokkuð á hafnarsvæðum, enda þótt æskilegt sé að aðgreina hana nokkuð og í sumum tilfellum er slíkt nauðsynlegt af öryggisástæðum. Gerð hafa verið drög að svæðaskiptingu hafnarinnar, sem í aðalatriðum fylgir fyrri hugmyndum, sumum hverjum sem fram komu við upphaflegt skipulag af höfninni.
Reykjavíkurhöfn tekur yfir alla strandlengjuna fyrir borgarlandinu og sjávarflötin þar útaf, bæði sunnan og norðan við Seltjarnarnes.
Hafnarstarfsemi fer aðallega fram í gömlu höfninni, sem takmarkast af Örfiriseyjargranda og Ingólfsgarði út frá Arnarhól og Sundahöfn. Gamla höfnin skiptist í Vesturhöfn og Austurhöfn. Í Vesturhöfninni hefur fiskihöfninni frá upphafi verið ætlaður staður og þar



er einnig þjónustustarfsemi til skipaviðgerða, en í Austurhöfninni er fyrst og fremst vöruflutningahöfn og nokkur þjónustustarfsemi.
Athafnarsvæði í Sundahöfn eru þrjú, í Viðeyjarsundi, í Kleppsvík og í Grafarvogi. Í Viðeyjarsundi er fyrst og fremst um hreina vöruflutninga að ræða, í Kleppsvík er ætlun að hluta til um vöruflutninga, en að mestu er svæðið ætlað fyrir skipaviðgerðarstöð. Í Grafarvogi er þegar nokkur vísir að höfn fyrir vörur, sem fluttar eru í lausu máli og ætlun er um aukna hafnaraðstöðu þar.
Í Örfirisey eru olíugeymar í eigu Olíufélagsins h.f. og Skeljungs h.f., en í Laugarnesi eru olíugeymar Olíuverslunnar Íslands h.f. Í Skerjafirði á Skeljungur h.f. bryggju og olíugeyma. Í Gufunesi inn af Eiðsvík er bryggja Áburðarverksmiðju ríkisins.
Núverandi landsvæði Reykjavíkurhafnar er um 60 ha. og hafnarbakkalengd er um 3000 metrar.



Skipulagstillögur hafa verið samþykktar að skipaviðgerðastöð við Kleppsvík og tillögur eru um nokkra landstækkun fyrir hafnarstarfsemi í Grafarvogi.

Enn er óleyst hafnaraðstaða olíuflutninga svo og aðstaða fyrir aðra starfsemi, er krefst sérhæfðrar hafnaraðstöðu. Þá eru enn ósamþykktar hugmyndir um staðsetningu skemmtibátahafnar.

SKIPULAGSTILLÖGUR.

Tillaga hefur verið samþykkt í hafnarstjórn um fyllingu norðvestan Grandagarðs til þess að bæta aðstöðu útgerðar, fiskvinnslu og þjónustuftarfsemi við fiskiflotann. Í skipulagsstarfi, sem unnið var á vegum Reykjavíkurhafnar og Þróunarstofnunar, er gert ráð fyrir aðalaukningu vöruflutningahafnar í Viðeyjarsundi. Gert er ráð fyrir að 10-15 hektara aukning á geymslusvæði og nokkur hundruð metra lenging viðlegubakka muni nægja vöruflutningastarfseminni fram á síðari hluta skipulagstímabilsins, enda verið nokkur aukning á afköstum hafnarsvæðisins.

ÍBÚÐARBYGGÐ: SELJAHVERFI

I. ALMENNAR UPPLÝSINGAR.

1. Stærð svæðisins: 184,5 ha.
2. Landslag er fjölbreytilegt og sléttlendi lítið. Hæð yfir sjávarmál er 5o - 1oo m.
3. Áætlaður fjöldi íbúða á svæðnu fullbyggðu: 2ooo íbúðir.
4. Áætlaður meðalfjöldi einstaklinga á íbúð 3.4.
5. Áætlaður íbúafjöldi er áætlaður um 7ooo manns.
6. Lausleg áætlun um skiptingu íbúða eftir húsagerðum er sem hér segir:
   a) Íbúðir í fjölbýlishúsum 84o.
      Þar af er Byggingarfélag verkamanna með 3o8 íbúðir.
   b) Þétt lágbyggð 2ja hæða húsa: 28o íbúðir.
   c) Einbýlishús, keðjuhús, raðhús o.þ.h. 88o íbúðir.
7. Fyrirhugaðar stofnanir og þjónusta í hverfinu:
   a) Tveir grunnskólar, Ölduselsskóli og Seljaskóli.
   b) Þrír leikskólar, þrjú dagheimili.
   c) Félagsmiðstöð, aðstaða fyrir aldraða, kirkja og kirkjugarður.
   d) Fjórar dagvöruverzlanir auk sérverzlana.
   e) Atvinnuhúsnæði:
      a) fyrir léttan hreinlegan iðnað við Miðsvæði Seljahverfis.
      b) fyrir grófari starfsemi austast í hverfiu.
      c) Auk þess hefur lóðum verið úthlutað undir atvinnuhúsnæði í tengslum við íbúðir.
   f) Beiðni liggur fyrir um lóð fyrir tónskóla.

Nú í nóverberbyrjun var búið að úthluta lóðum undir liðlega 14oo íbúðir í hverfinu.

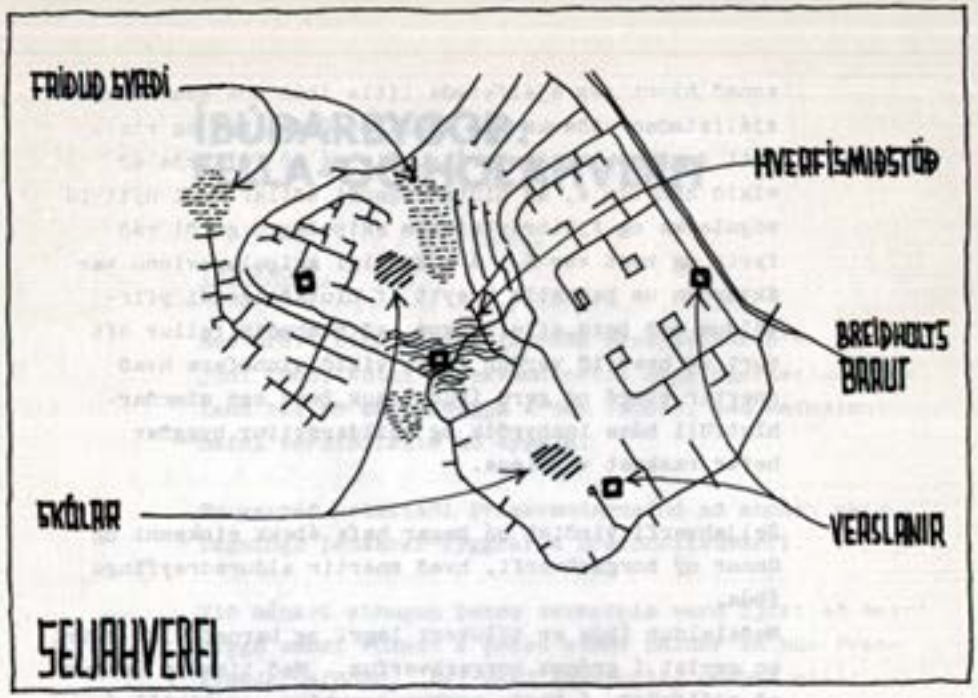
II. ÁKVARÐANIR STJÓRNVALDA.

Ákvörðun um íbúðabyggð á þessu svæði byggist á aðalskipulagi Reykjavíkur, staðfestu 3. júlí 1967. Samkv. ákvörðun borgaryfirvalda hefur meira svæði komið til skipulagningar en upphaflega var ráðgert 184,5 ha. í stað 113,5 og hefur íbúum fjölgað að sama skapi.

Samkvæmt ákvörðun stjórnvalda hefur og verið vikið í ýmsum atriðum frá upphaflegri leiðsöguáætlun aðalskipulagsins.

III. MARKMIÐ HÖFUNDA.

1. Að á svæðinu rísi fremur lág byggð. Hámark 3-4 hæðir.
2. Að stærðir og gerðir íbúða verði sem fjölbreytilegastar og dregið verði úr skörðum skilum milli ákveðinna íbúðartegunda.
3. Að stefnt verði að því að geyma til ráðstöfunar síðar ákveðin svæði, þannig að auðveldara verði að mæta ófyrirsjáanlegum þörfum einkum á sviði þjónustu.
4. Að séð verði fyrir fjölbreytilegum útivistarsvæðum.
5. Að athugaðir verði möguleikar á því að skapa aðstöðu fyrir minniháttar atvinnurekstur á svæðinu.
6. Að stefnt verði að því að greina sundur að vissu marki umferð gangandi fólks og bifreiða.
7. Að stefnt verði að því að gönguleiðir frá heimilum verði ekki lengri en hér segir:
   í dagvöruverzlun 400 m.
   í dagvistunarstofnun 500 m.
   í skóla 600 m.
8. Að stefnt verði að því að leita að nýjum leiðum, sem stuðli að aukinni þátttöku almennings við mótun umhverfis síns.



IV. GAGNRÝNI.

Uppbygging hverfisins er það skammt á veg komin, að ekki er jafn auðvelt enn að gera sér ljósa galla og kosti skipulags þess og skipulags annarra hluta Breiðholtsbyggðarinnar.

Ljóst er þó nú þegar að í nokkrum tilfellum skortir á, að upphafleg markmið höfunda og hugmyndir þeirra um útfærslu hafi náð fram að ganga.

Ljósast dæmi um þetta er byggðin á Fálkhóli, þar sem stefnt var að því að blanda byggð fjölbýlishúsa og raðhúsa með mjög mismunandi íbúðarstærðum, í þeim tilgangi að draga úr einhæfni og skörðum skilum milli húsategunda.

Ein leiðin til þess að ná þessum markmiðum var sú ákvörðun að hafa allbrött þök (15 - 20) á húsunum, en með því móti var hægt því sem næst að fullnýta risrými,

annað hvort sem sjálfstæða litla íbúð eða sem nokkuð sjálfstæðan viðauka við aðalíbúð (efri hæð og ris). Þótt dæmi séu um ágætar lausnir má þó fullyrða að mikið skortir á, að hlutaðeigandi aðilar hafi nýtt þá möguleika og fjölbreytni sem skipulagið gerði ráð fyrir og bent var á. Á lokastigi skipulagsvinnu var ákvörðun um þakhalla breytt af hlutaðeigandi yfirvöldum með þeim afleiðingum, að rishæðin fellur oft burt og hverfið verður fyrir vikið einhæfara hvað snertir stærð og gerð íbúða, auk þess sem stærðarhlutföll húsa innbyrðis og heildarsvipur byggðar hefur raskast verulega.

Seljahverfi virðist nú þegar hafa áþekk einkenni og önnur ný borgarhverfi, hvað snertir aldursdreyfingu íbúa.
Meðalaldur íbúa er töluvert lægri og barnafjöldi meiri en gerist í grónum borgarhverfum. Með tímanum verður að sjálfsögðu á þessu nokkur breyting, en mikill áhrifavaldur um þróun er hvort svæðið, sem í hlut á, býr yfir nægilegum fjölbreytileika hvað snertir húsagerðir og íbúðarstærðir þannig að ólíkir þjóðfélagshópar og fjölskyldur geti hver um sig fundið þar eitthvað við sitt hæfi.

Oft er að því fundið, að byggð sé skipulögð og mótuð í meginatriðum án þess að væntanlegir íbúar eigi þess kost að fjalla nokkuð þar um.

Höfundar hafa því lagt til við skipulagsyfirvöld að tilteknir reitir í Miðsvæði Seljahverfis verði skipulagðir, mótaðir í einstökum atriðum, í náinni samvinnu við lóðarhafa. Slíkt samstarf gæti orðið mjög lærdómsríkt bæði fyrir lóðarhafa, skipulagshöfunda og skipulagsyfirvöld.

ÍBÚÐARBYGGÐ: FELLA- OG HÓLAHVERFI

INNGANGUR.

Með bréfi sínu til borgarráðs Reykjavíkur hinn 19. júní 1966, sótti Framkvæmdanefnd Byggingaráætlunar um land til að skipuleggja á 9oo íbúðir, sem nefndinni hafði verið falið að byggja.

Borgarráð heimilaði Framkvæmdarnefnd að annast skipulagningu þessarar byggðar á Breiðholtshverfi.

Við nánari athugun þessa verkefnis varð ljóst að meiri byggð mundi rúmast á þessu svæði heldur en hús Framkvæmdarnefndar. Því varð samkomulag um það milli borgaryfirvalda og Framkvæmdarnefndar, að nefndin annaðist frumskipulagningu hverfisins alls áður en hún deiliskipulegði þann hluta er byggja skyldi íbúðir nefndarinnar á.

ÞORSENDUR SKIPULAGSINS.

NÁTTÚRUGEFNAR ÞORSENDUR.

Breiðholt III er á hásléttu norður af Vatsendahvarfi. Mestur hluti landsins er í 9o m hæð yfir sjó.

Landslag einkennist af allsléttum móa syðst, mýrardragi um miðbikið og smáhólum, melum og urð norðantil.

Byggingaland er víðast gott. Jarðvegsdýpi er yfirleitt einn til tveir metrar annarsstaðar en í mýrinni.

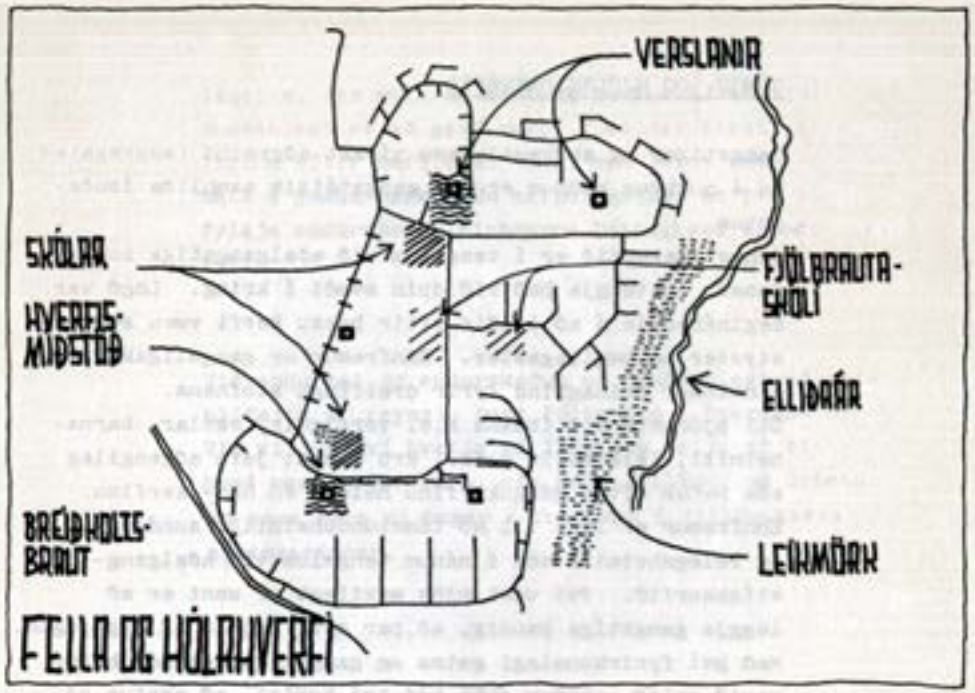
Af Breiðholtshverfi er víðsýnt mjög og er þetta fyrsta byggð í Reykjavík, sem nýtur verulegs útsýnis austur yfir Hólmsheiði og Hellisheiði, auk Esju og Jökuls, sem Reykvíkingar hafa þó talið sig vel samda af til þessa.
Útivistarmöguleikar verða að teljast mjög góðir í námunda við Breiðholt.

Veðurathuganir hafa verið gerðar fyrir Breiðholtshverf sérstaklega. Þær sýna að austlægir vindar geta orðið mjög hvassir, nokkru hvassari en vestar í borginni, hinsvegar eru norðlægir vindar og jafnvel vestlægir líkari því sem annarsstaðar er á borgarlandinu. Kaldara er í Breiðholti á vetrum heldur en við ströndina og líkur benda til að úrkoma sé þar lík og á Rjúpnahæð eða um 30% meiri en á Reykjavíkurflugvelli.

ÁKVARÐANIR STJÓRNVALDA.

Aðalskipulag mælir ekki nákvæmlega fyrir um skipulag í Breiðholti III. Úr aðalskipulagsbók frá 1965 má þó lesa leiðbeiningar fyrir skipulagið.
Helst má nefna: Mannfjöldi í Breiðholti öllu (þ.e. I, II og III) getur orðið 2o.ooo;
Akbrautir að og frá Breiðholti voru ákveðnar í aðalatriðum; mælt er með lágri byggð að jafnaði, nema sérstakar aðstæður mæli með öðru; Fyrirkomulag verslunarmiðstöðva er næstum ákveðið; auk þess, sem leiðbeiningar eru um stærðir bílastæða, verslana o.s.frv.

Auk aðalskipulagsbókar voru notuð til hliðsjónar, skipulagslög, byggingasamþykkt og ýmis erlend "norm".



AKBRAUTIR.

Samkvæmt aðalskipulagi er Breiðholt III afmarkað af umferðargötum.
Umferðargötur skiptast í fjórar tegundir eftir hlutverki: Hraðbrautir (rauðar), tengibrautir (rauðgular), safngötur (gular) og húsagötur (grænar). Einkennandi fyrir gatnakerfi hverfisins er, að safnbrautirnar tengjast saman.
Meginkostir þessa fyrirkomulags eru að greiðfært verður um hverfið sjálft, það þarf ekki að fara út á hraðbrautir til að komast milli staða innan hverfisins, og að hætta á innilokun umferðar vegna einstakra tálmana er næstum útilokuð. Áherzla hefur verið lögð á að samræma safnbrauta og gangstígakerfin.

GÖNGU- OG HJÓLREIÐAKERFIÐ.

Gangstígar og akbrautir eru víðast aðgreind (segregated) en á nokkrum stöðum eru þó gangstéttir samhliða íbúðagötum.
Gangstígakerfið er í tengslum við aðalgangstíga borgarinnar, en tengja það við opin svæði í kring. Lögð var megináhersla á að leiðir eftir þessu kerfi væru sem stystar og þægilegastar. Ennfremur er gangstígakerfið einskonar beinagrind fyrir dreifingu stofnana.
Öll þjónusta við íbúana s.s. verslanir, skólar, barnaheimili, leikvellir o.fl., eru a.m.k. jafn aðgengileg eða betur eftir göngukerfinu heldur en öku- kerfinu.
Ennfremur er lagt til að tómstundaheimili, sundlaug og félagsheimili séu í nánum tengslum við aðalgangstígakerfið. Því væri mjög æskilegt ef unnt er að leggja gangstíga þannig, að þar nyti skjóls af byggingum.
Með því fyrirkomulagi gatna og gangstíga sem hér hefur verið valið, verður ekki hjá því komist, að akstur og gönguleiðir skerist.
Þessu fylgir að sjálfsögðu sá vandi að gera krossgötur sem öruggastar úr garði.
Þar sem ráðstafanir eru ennfremur kostnaðarsamar höfum við lagt áherslu á að þær þyrfti að gera á sem fæstum stöðum.
Þannig teljum við að sæmilegt öryggi fáist, ef byggðar verða brýr á tveim stöðum og undirgöng á fjórum stöðum.

NIÐURLAG.

Skipulagsvinna fyrir Fella og Hólahverfi (Breiðholt III) hefur nú staðið yfir í rúm átta ár og búast má við að hún taki enn eitt til tvö ár.
Þótt eiginlegri skipulagsvinnu lyki þannig eftir alls tíu ár, mundi afskiptum skipulagsyfirvalda og höfunda ekki ljúka þar með. Fylgjast þarf með framkvæmd skipulagsins, sem ætla má að taki nokkur ár að ljúka.
Hugsanlegt er að gerð verði "heildarúttekt" á skipulaginu eftir hæfilegan tíma, sem leitt gæti til endurmats á ýmsum markmiðum skipulagsins, en því mundi fylgja endurskoðun einhverra þátta, sem ástæða þykir til.

Við endurmat og endurskoðun er nauðsynlegt að hafa hliðsjón af reynslu þess fólks sem í hverfinu býr. Við viljum því hvetja þá íbúa sem telja að eitthvað megi betur fara, eða hafa tillögur um úrbætur, að koma þeim nú þegar á framfæri í tillögukassa sýningarinnar.

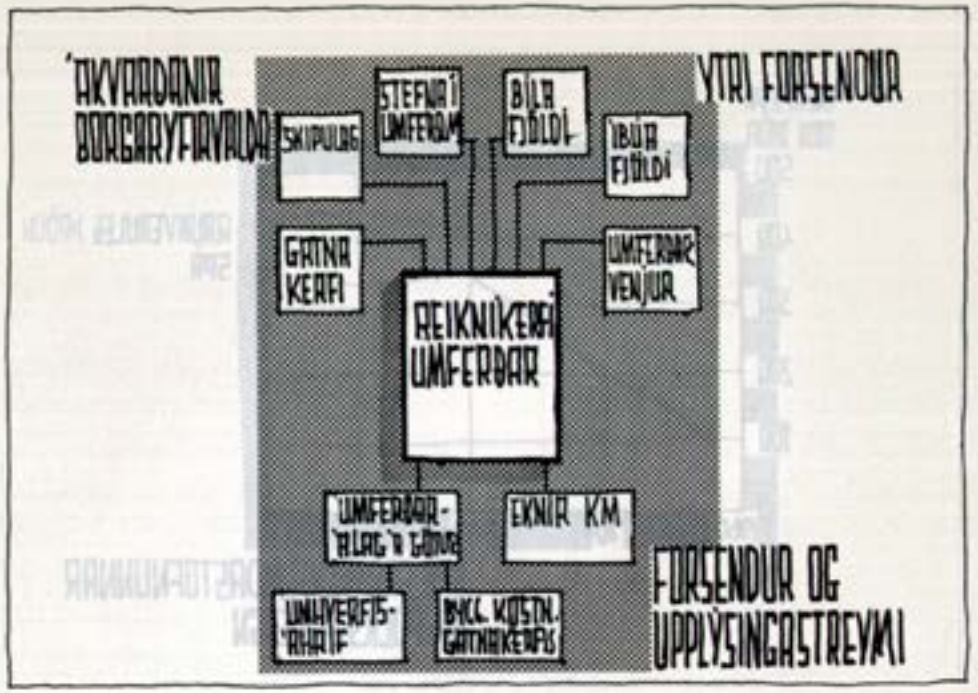
UMFERÐAR-SKIPULAG

Eitt af meginverkefnum við endurskoðun Aðalskipulags Reykjavíkur, hefur verið gerð nýrrar umferðarspár fyrir Reykjavík. Til þessa verks hefur verið gert reiknilíkan af umferð bifreiða á Höfuðborgarsvæðinu, en Höfuðborgarsvæðið er umferðarleg heild.

Reiknilíkan er safn stærðfræðilegra falla, sem tjá sambandið milli landnotkunar, bifreiðafjölda, gatnakerfis og umferðarálags á einstakar götur. Reiknilíkan umferðar er notað til þess að gera umferðarspá fyrir skipulagsárið, 1995, út frá tillögum um landnotkun, gatnakerfi, og spá um bifreiðafjölda. Þegar væntanlegt umferðarálag gatnakerfisins er þekkt fyrir skipulagsárið, eru gerðar áætlanir um gerð gatnakerfis (fjölda akreina, gerð gatnamóta o.s.frv.) og byggingarkostnað.

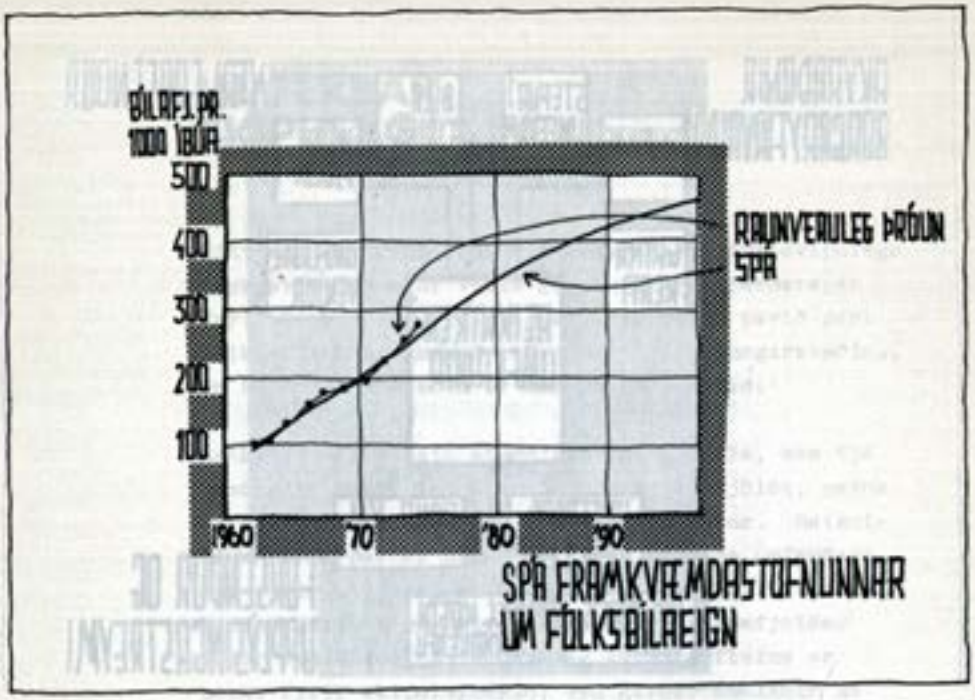
Við gerð umferðarspár er athugunarsvæðinu skipt í reiti (Reykjavík í 88), en reiknilíkanið reiknar síðan út umferðarstrauma milli reitanna. Umferðarmagn til eða frá hverjum reit er háð landnotkun reitsins (íbúafjölda og fermetra íbúðarhúsnæðis). Í aðalskipulagi er landnotkun reitanna ákveðin.

Í reiknilíkaninu má rannsaka umferðarlegar afleiðingar mismunandi landnotkunartillaga og gatnakerfa. T.d. hefur verið rannsakað, hvaða umferðarlegar afleiðingar það hefur í för með sér að sleppa Fossvogsbraut úr gatnakerfi Reykjavíkur.



Í umferðarspá Aðalskipulags Reykjavíkur 1975 - '95, er gert ráð fyrir að fjölksbílar á hverja 1000 íbúa verði 466 árið 1995, en þeir voru 305 í árslok 1975 í Reykjavík. Fólksbílar á Höfuðborgarsvæðinu verða þá um 73.000 árið 1995 (miðað við 157.000 íbúa á Höfuðborgarsvæðinu), en þeir voru um 36.000 í árslok 1975. Umferð fólksbíla er um 80% af heildar umferð og eru vaxandi hluti af umferðinni.

Í Reykjavík er stefnt að svokölluðu flokkuðu gatnakerfi, þar sem göturnar eru flokkaðar eftir hlutverki þeirra. Með flokkuðu gatnakerfi næst friðsælli og öruggari íbúahverfi. Í efsta flokki flokkaðs gatnakerfis eru stofnbrautir, en hlutverk þeirra er að flytja umferð milli bæjarhluta.



SPÁ FRAMKVÆMDASTOFNUNNAR UM FÓLKSBÍLAEIGN

Næstar í flokkuðu gatnakerfi eru tengibrautir, en þær hafa það hlutverk að tengja saman hverfi og stofnbrautir. Stofn- og safnbrautir mynda aðalgatnakerfið. Reiknilíkanið er notað við gerð skipulags aðalgatnakerfisins og áætlana um byggingu þess.

Í gatnaskipulagi einstakra borgarhverfa (safn- og húsagötur) þarf að taka tillit til ýmissa annarra markmiða. Sem markmið má nefna lágmark umferðar bifreiða, göngustígar innan hverfisins skeri sem fæstar götur, strætisvagnaleiðir liggi sem næst miðju hverfisins o.s.frv.