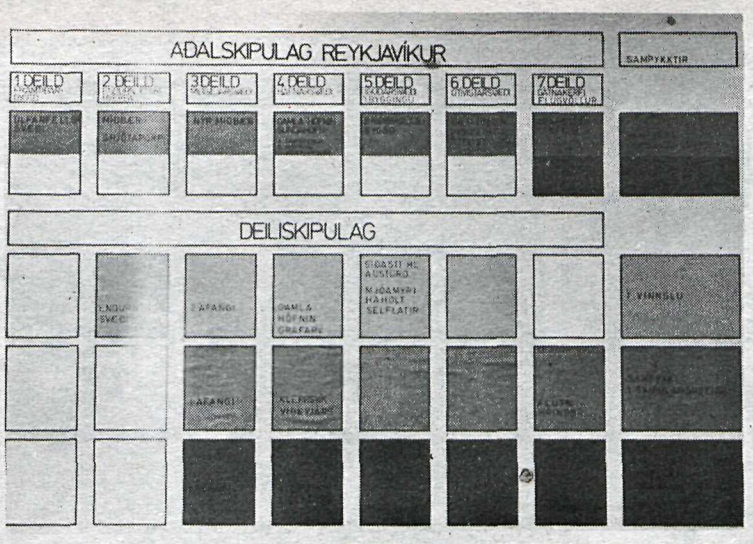
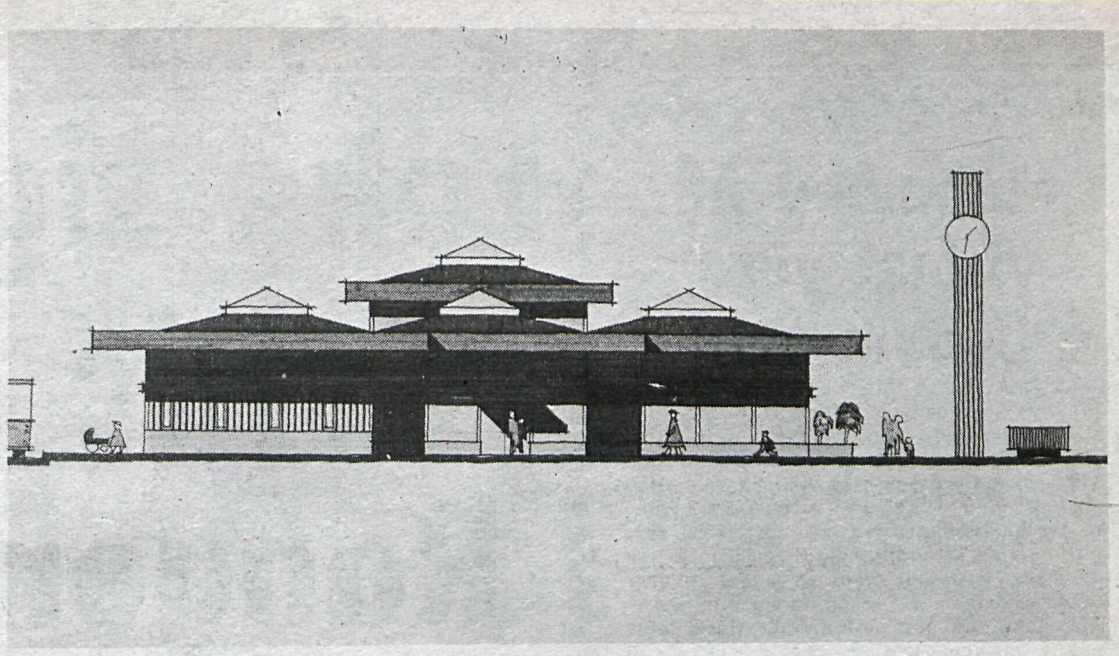


Tafla við innganginn sýnir greinilega á hvaða stigi skipulagsvinnsla ýmissa atriða er.



Teikning af fyrirhugaðri byggingu á Hlemmtorgi, en sérstök deild er um leiðir strætisvagnanna.

laga að framtíðarbyggð. Mun sú tillaga sennilega vekja hvað mesta athygli á skipulagssýningunni.

Þarna er gert ráð fyrir mjög fjölmennu borgarhverfi í framtíðinni sem hefur sinn eiginn miðbæ. Fyrir voru á svæðinu áburðarverksmiðjan í Gufunesi, rannsóknarstofnanir að Keldum og Keldnaholti og Korpúlfsstaðabærinn. Fyrir lá ákvörðun um kirkjugarð upp frá Gufunesvogi. Úlfarsá og Vesturlandsvegur skera skipulagssvæðið í sundur og var staðsetning 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 nær Reykjavík. Þessi svæði eru í ýmsu frábrugðin núverandi byggðasvæðum Reykjavíkur og nálægðin við strönd, á og fjall veitir svæðinu skemmtilega eiginleika fyrir íbúðabyggð.

Endurnýjun eldri hverfa

Teiknistofan að Garðastræti 17 hefur gert skipulagstillögur sem þar hafa verið unnar á vegum Þróunarstofnunarinnar, og ná þær yfir svæði eldri hverfa frá Skúlagötu að Hringbraut milli Grjótaþorps og Snorrabrautar.

Á þessu athugunarsvæði er miðstöð stjórnsýslu ríkisins og helsta sérverslunar- og fjármálamiðstöð Reykjavíkur og landsins alls. Talið er rétt að áfram verði stefnt að því, að á þessu svæði verði miðstöð stjórnsýslu, fjármála, sérverslunar, viðskipta- og skemmtanalífs. Talið er nauðsynlegt að Reykjavík eigi gamlan lifrænan miðbæ ekki síður en nýjan. Þarna þurfi að koma til samhæft átak ríkisstjórnarinnar, Reykjavíkurborgar, félagasamtaka og einkaaðila.

Á þessu svæði er íbúafjöldinn aðeins um fimm þúsund, en þarna bjuggu 12 þúsund manns árið 1945. Lagt er til að gerðar verði ýmsar ráðstafanir til að draga úr flutningi fólks frá svæðinu og að því stefnt að íbúafjöldinn þar verði um sjö þúsund manns.

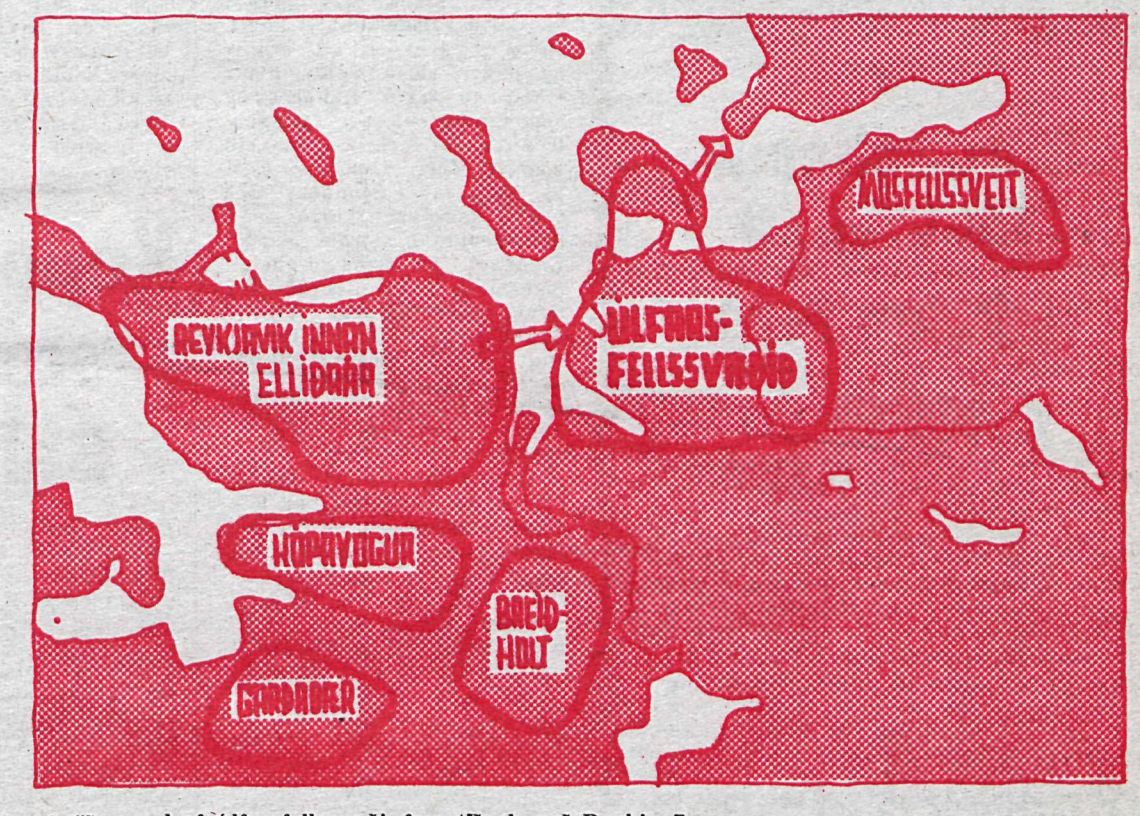
Viðvíkjandi umferð á svæðinu er lagt til að Túngata verði ekki tengd Amtmannsstíg og Grettisgötu eins og gert var ráð fyrir í aðalskipulagi. Umferð frá austri til vesturs (og öfugt) um Kvosina beint á Vonarstræti og Tryggvagötu/Hverfisgötu og gerð brúar yfir Geirsgötu frestað að minnsta kosti út næsta skipulagstímabil. Einnig er lagt til að gatnamótum við Skúlagötu verði fjölgað í tvö, frá Kalkofnsvegi að Snorrabraut, til þess að auka aðkomumöguleika þess svæðis sem þar liggur sunnanvið.

Umferðarspá fyrir Reykjavík

Ógerlegt er að gera nákvæma grein fyrir öllum atriðum á skipulagslýsingunni. Ýmsar breytingar eru ráðgerðar á umferðakerfi borgarinnar, enda er gert ráð fyrir að fólksbílum fjölgi upp í 73 þúsund árið 1995, en þeir voru 36 þúsund um síðustu áramót.

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 umferðaleg 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, 1955, 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.



Afstöðumynd af Úlfarsfellssvæði, framtíðarbyggð Reykjavíkur.

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 umferðarspá Aðalskipulags Reykjavíkur 1975-'95, er gert ráð fyrir að fólksbílar 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 nást friðsælli og öruggari íbúahverfi. Í efsta flokki flokkaðs gatnakerfis eru stofnbrautir, en hlutverk þeirra er að flytja umferð milli bæjarhluta.

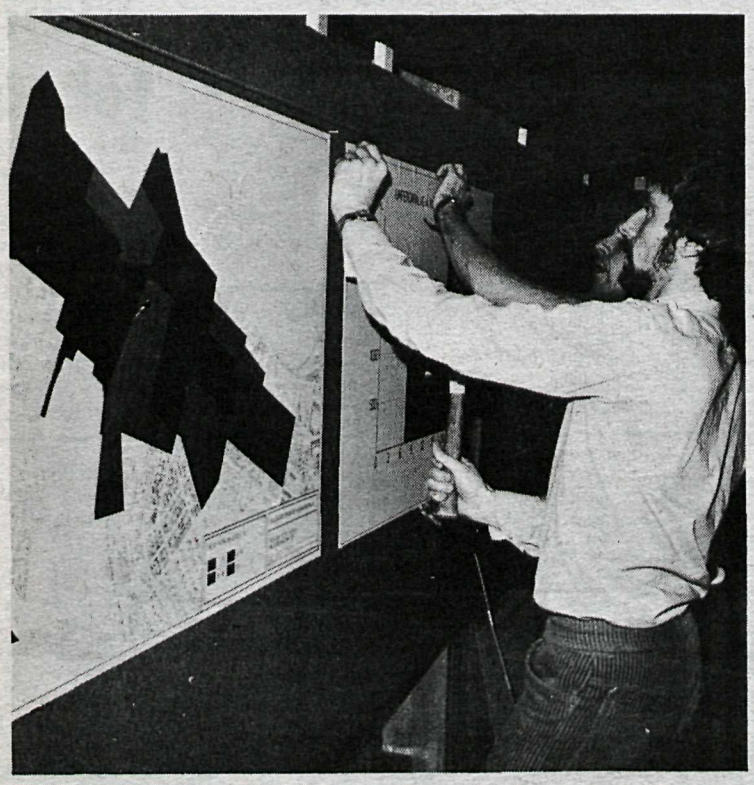
Næstar í flokkuðu gatnakerfi eru tengibrautir, en þær hafa það hlutverk að tengja saman hverfi og stofnbrautir. Stofn- og safnbrautir mynda aðalgatnakerfið. Reiknilíkanið er notað við gerð skipulags aðalgatnakerfisins og áætlana um byggingu þess.

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.

Kassi fyrir tillögur

Þessi sýning á skipulaginu er sett upp áður en borgarstjórn fjallar um málið. Öllum sem vilja gefst kostur á að koma með athugasemdir og breytingatillögur. Sérstakur kassi er á Kjarvalsstöðum sem gestir geta stungið skriflegum tillögum sínum í.

Ástæða er til að hvetja borgarbúa til að koma á sýninguna og kynna sér það sem þar kemur fram eftir föngum. Eins og fram kemur í ávarpi munu sérfræðingar útskýra einstaka þætti skipulagsins á vissum tímum sem auglýstir verða sérstaklega. Skipulagssýningin er opin á venjulegum opnunartíma Kjarvalsstaða. —SG



Fjöldi uppdrátta ásamt skýringatextum auðvelda gestum að gera sér grein fyrir skipulagsatriðum.



Unnið var við uppsetningu sýningarinnar fram að opnunartíma.