

## ADALSKIPULAG REYKJAVÍKUR 2040

B-hluti – leiðbeinandi forsendur og skýringargögn. Megin forsendur, hugmyndafræði og áherslur sem eru leiðbeinandi og höfð til hliðsjónar við frekari breytingar á aðalskipulaginu, túlkun hinnar bindandi stefnu og eftir atvikum við mótun skipulags og ákvarðanatöku á neðri stigum skipulagsgerðar

## B2: Borgin við Sundin – forsendur og skýringar

Forsendur og áherslur sem samþykktar voru með AR2010–2030 og halda gildi sínu í AR2040. Kaflar AR2010–2030, sem halda gildi sínu í meginatriðum en fá nýja yfirskrift vegna nys skipulagstímabils, ásamt skýringum um það sem fellt er úr gildi. Öll bindandi markmið og ákvæði sem sett eru fram í viðkomandi köflum og eiga að halda gildi sínu, eru einnig sett fram í græna heftinu í A-hluta. Ef upp kemur mismæmi milli þess sem kemur fram í A-hluta aðalskipulagsins og þess sem kemur fram í þessu skjali, gildir það sem sett er fram í A-hlutanum.

Eftirtarandi kaflahlutar, töflur, textaræmmar, kort og myndir – sem innihéldu bindandi stefnu – munu falla úr gildi í Aðalskipulagi 2010–2030 m.s.br. Sjá aðgengilega kafla á aðalskipulags:

- 1) Blönduð byggð við Sundin, mynd 13. Ibuðarbyggð og blönduð byggð 2010–2030 m.s.br. – töflur og kort – fellt úr gildi í heild sinni, bls. 32–33, sbr. upptærsla stefnunnar í 3. kafla í þessu riti.
- 2) Mynd 14. Lykilróunarsvæði aðalskipulagsins – forgangsroðun svæða, á bls. 34, – ásamt markmiðum í lituðum textaræmma, fellt úr gildi.
- 3) Elliðárvögur, bls. 38–39. Istaðir textaræmmar um byggingarmagn og tíma-setningar felldir úr gildi.
- 4) Vatnsmyn, bls. 40–41. Istaðir textaræmmar um byggingarmagn og tíma-setningar felldir úr gildi.



# Borgin við Sundin

- ÞRÓUN REYKJAVÍKUR TIL ÁRSINS 2030
- ÞÉTTING BYGGÐAR OG FORGANGSRÖÐUN
- BLÖNDUÐ BYGGÐ VIÐ SUNDIN





© Ragnar Th. Sigurðsson

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er gert ráð fyrir því að að minnsta kosti 90% allra nýrra íbúða á skipulagstímabilinu risi innan núverandi þéttbýlismarka. Markmiðið er að skapa heildstæðari og þéttari borgarbyggð og nýta þar með betur land og fjárfestingar í gatna- og veitukerfum og þjónustustofnunum. Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna. Til að framylgja þessu markmiði er uppbygging á miðlægum svæðum í algjörum forgangi.

Þrjú svæði gegna lykilhlutverki í þróun Reykjavíkur á næstu áratugum, Vatnsmýri, Elliðaárvogur og Miðborgin-Gamla höfn. Gert er ráð fyrir að á þessum svæðum risi þétt blönduð byggð sem fellur að markmiðum aðalskipulagsins um sjálfbæra og hagkvæma borgarþróun. Með uppbyggingu þessara svæða og fjölmargra minni þéttingarreita verður snúið við áratugalangri útbenslu Reykjavíkur. Vexti borgarinnar verður beint inn á við.

Markmiðið er að skapa heilsteypta byggð með borgarmiðuðu gatnakerfi þar sem vistvænir ferðamátar verða í fyrirrúmi. Á þróunarsvæðum innan núverandi byggðar risi þétt blönduð byggð í manneskjulegum mælikvarða. Á slíkum svæðum samtvinnast íbúðir, skrifstofur, verslun og þjónusta innan sömu göturreita. Byggðin verði yfirleitt 3-5 hæðir og þéttleiki ekki minni en 60 íbúðir á hektara. Þess verði gætt að þétting byggðarinnar samræmist vel sögulegu byggðamynstri miðborgarinnar. Ekki verði gengið á opin græn svæði með útvistar- eða verndargildi.

Aðalskipulagið 2010-2030 er fyrsta heildarskipulag borgarinnar þar sem ekki er gert ráð fyrir nýjum úthverfum í jaðri byggðarinnar. Verkefni næstu áratuga er að fullbyggja Borgina við Sundin.



## ÞRÓUN REYKJAVÍKUR TIL ÁRSINS 2030

### Hversu hratt vex Reykjavík?

Við mótun stefnu til framtíðar er nauðsynlegt að gera sér grein fyrir því hver vöxtur borgarinnar verður. Til að gera áætlanir um þörf fyrir nýtt land undir þéttbýli, um fjölgun íbúða og um stækkun atvinnuhúsnæðis þurfa að liggja fyrir spár um fjölgun íbúa og starfa. Reykjavík er hluti af húsnæðis- og atvinnumarkaði höfuðborgarsvæðisins og raunar alls Suðvesturlands. Stefna borgarinnar í atvinnu- og húsnæðismálum, svo sem um framboð byggingarlands og um gæði umhverfis og þjónustu, er því mikilvæg forsenda íbúaspár. Íbúaspá aðalskipulags er að grunni til vísindaleg spá byggð á hlutlægum forsendum en ekki síður sóknaráætlun um fjölgun íbúa og starfa.

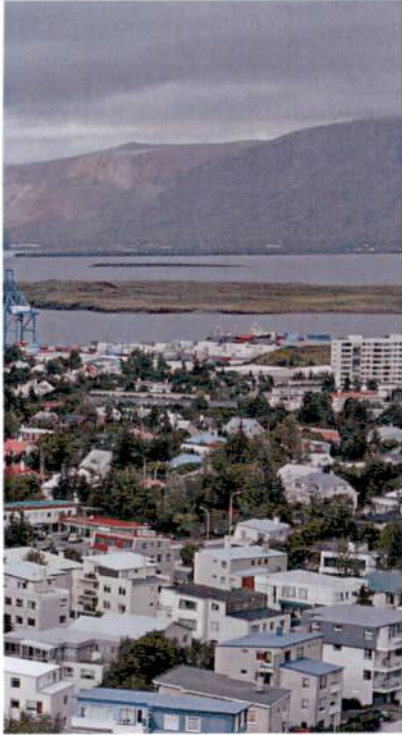
### ÓVISS FRAMTÍÐ

Hvernig á Reykjavík eftir að standa sig í samkeppninni um nýja íbúa og ný atvinnutækifæri? Hvernig reiðir Íslandi

af í samkeppni þjóðanna? Heldur höfuðborgarsvæðið áfram að vaxa hraðar en önnur svæði landsins eða spretta fram ný vaxtarsvæði? Hvernig breytist aldurssamsetning íbúanna? Hvaða breytingar verða á fjölskyldugerð og fæðingartíðni? Hversu eftirsótt verður að flytja til Íslands á næstu áratugum? Hversu hratt vex Reykjavík?

Framtíðin er alltaf óviss, ekki síst á tímum þegar blikur eru á lofti á fjármálamörkuðum, í umhverfismálum og í alþjóðasamfélaginu almennt. Spár til framtíðar verða háðar stærri skekkjumörkum. Þegar horft er til stöðu Íslands í alþjóðlegu samhengi og til þeirra djúplægu krafta sem hafa mótað þróun í heiminum á undanföllum áratugum er þó ekki ástæða til annars en að ætla að samfélag á Íslandi haldi áfram að vaxa og dafna. Það veltur hins vegar mjög á því hvernig haldid verður á málum og unnið úr þeim tækifærum og ógnunum sem framundan eru.

Staða og styrkur Reykjavíkur og Íslands alls eru samofin, þótt vissulega séu hagsmunir ólíkir í einstökum atriðum eftir landsvæðum. Tæplega 40% landsmanna búa í höfuðborginni, um 63% búa á höfuðborgarsvæðinu og tæplega 80% íbúa landsins eru í innan við klukkustundar fjarlægð frá Reykjavík. Efling höfuðborgarinnar er því styrkur fyrir landið sem heild, ekki síst á tímum vaxandi alþjóðavæðingar. Segja má að Reykjavík sé útvörður landsins í hinni alþjóðlegu samkeppni um ungt velmenntað fólk, þekkingarfirmir, fjárfestingar, ferðamenn og viðburði. Þéttbýlisþróun og myndun borgar, með tilheyrandi eflingu sjávarútvegs, iðnaðar, verslunar, menntunar og menningar, hefur verið forsenda þess að íslenskt samfélag hefur staðið af sér efnahagskreppur og landflóttu. Hversu vel Íslendingum reiðir af í samkeppni þjóðanna veltur þess vegna að stórum hluta á því hversu vel gengur að efla og bæta Reykjavík sem höfuðborg landsins.



© Arni Geirsson

Í aðalskipulagi Reykjavíkur er lagður grundvöllur að því hvernig við ætlum að hlúa að styrkleikum borgarinnar og hvernig við getum bætt úr veikleikum í innviðum hennar. Skýr sýn til framtíðar, sem breið sátt er um, er það sem helst vinnur gegn óvissunni.

#### ÍBÚAÐRÖUN Í REYKJAVÍK

Reykjavík hefur vaxið jafnt og þétt í gegnum áratugin, hvort sem miðað er við íbúafjölda og störf eða byggðina sjálfa. Segja má að fjölgun íbúa og starfa sé vísbending um að borgarsamfélagið dafni. Slík þróun staðfestir að borgin hefur aðdráttarafl sem svæði til búsetu og til atvinnurekstrar.

Í nýju aðalskipulagi fyrir Reykjavík er gert ráð fyrir því að borgin haldi áfram að vaxa og dafna. Þótt ýmsar blíkur séu á lofti til skemmi tíma lítið er gengið út frá því að á skipulagstímabilinu 2010-2030 verði meðalfjöldun íbúa í Reykjavík áþekkt og undanfarin 20 ár.

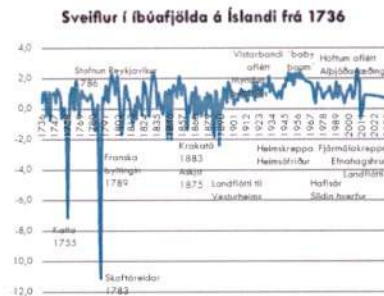
#### Styrkleikar

Nýrsta höfuðborg heims  
Nálægð við einstaka náttúru  
Hreint loft, hreint vatn, hrein orka  
Landrými  
Menningarleg sérstaða  
Höfuðborg - stjórnsýslumiðstöð  
Fjölbreytt atvinnulíf  
Háskólaborg  
Hafnarborg - miðstöð í Norður-Atlantshafi  
Lifandi miðborg - ferðamannaborg  
Gott menntakerfi - hátt hlutfall menntaðra  
Óflugt velferðar- og heilbrigðiskerfi  
Fjölbreytt menningarlíf - menningarborg  
Hátt hlutfall yngra fólks  
Frjálst línt samfélag  
Fríðsæl borg í félagslegu jafnvægi  
Hæfilega stór borg

#### Veikleikar

Landfræðilega afskekkt  
Fjarlægð á markað, vaxandi flutningskostnaður  
Langir vetur, skammtlegi - veðurfar  
Náttúruvá  
Lítil menningarheimur  
Einsleitt samfélag  
Ekki virk í alþjóðasamfélaginu  
Of mikil fjarlægð í alþjóðafugvöll  
Of dreifð byggð og einsleit landnotkun  
Einhæfar samgöngur og óvístvænar  
Of mikið land undir einkabílinn  
Skortur á þéttari hágæða borgarbyggð  
Lítil gæði í almenningsrymum  
Lítið hagkerfi - óhagkvæmni smáðarinnar  
Veikt bakland innanlands - vax hægast Norðurlandaborga  
Of mörk sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu  
Skortur á samvinnu við nágrennasveitarfélög

Tafla 1. Styrkleikar og veikleikar Reykjavíkur og höfuðborgarsvæðisins. Byggt á umræðu við gerð Sóknardætlunar, atvinnustefnu og gerð langtímafjárhagsdætlunar.



#### ÓFLUGT BORGARSAMFÉLAG FORSENDA VAXTAR Í LANDINU

Saga byggðar á Íslandi einkennist af miklum sveiflum í íbúafjölda. Hið fábrotna landbúnaðrhagkerfi var sérlega viðkvæmt fyrir hvers kyns áran, af völdum eldgosa, jarðskjálfta, hafiss, kuldaskelða og bólusóttá. Samfélagið var aftur á móti fljótt að jafna sig og eftir stórfellda íbúafækkun kom oftast kröftug íbúafjöldun. Með eflingu sjávarútvegs og iðnvæðingu undir lok 19. aldar var tími hinna miklu sveiflna í mannfjöldaþróun löðinn. Síðasta skeið fólksfækkunar á Íslandi, á 9. áratug 19. aldar, má eins og fyrri hallæri rekja að mestu til eldgosa, hafiss og harðinda. Það var hins vegar ólíkt með þessu skeiði og hinum fyrri að nú var mannfellir ekki umtalsverður heldur fór fólk úr landi. Heimur Íslendinga hafði stækkað. Ný tækifæri sköpuðust eftir að erlend skipafélög fóru að bjóða upp á reglubundnar siglingar til Vesturheims. Fólksflutningar til Vesturheims urðu þó ekki viðvarandi. Hið vaxandi íslenska þéttbýli og bæjarsamfélag sem myndaðist hér á landi um 1900 hafði betur í samkeppninni um íbúa sveita landins. Rúmum 100 árum eftir að Vesturferðir Íslendinga náðu hámarki varð aftur fólksfækkun á Íslandi, nú af völdum efnahagskreppu en ekki náttúruhamfara.

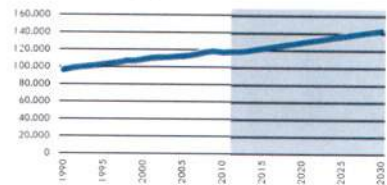
**Tafla 2. Forsendur vaxtar til 2030 - Lykithölur miðað við íbúaspá (miðspá)**

Íbúafjöldi 2030	143.400
Fjölgun íbúa 2010-2030	25.000
Íbúar á íbúð 2030	2,24
Nýjar íbúðir 2010-2030	14.500
Fjölgun starfa 2010-2030	15.000 (18.000)
Aukning atvinnuhúsnæðis 2010-2030	1.000.000 m <sup>2</sup>

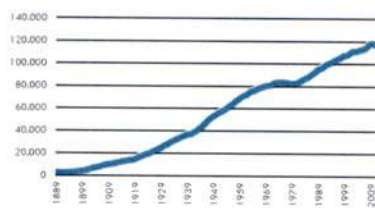
**Árleg fjölgun Reykvikinga 1991-2012**



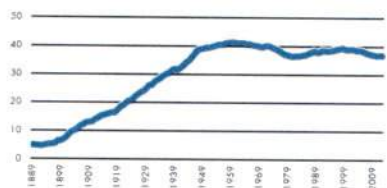
**Íbúapróun í Reykjavík 1990-2012 og spá til ársins 2030**



**Fjöldi íbúa í Reykjavík 1889-2012**



**Hlutfall Reykjavíkur af Íslandi 1889-2012 (% íbúafjöldans)**



Mynd 1. Íbúapróun í Reykjavík 1889-2012. Í spá aðalskipulagsins var gert ráð fyrir að Reykvikingum fækkði um 1242 á drunum 2009-2012, en í reynd varð ekki fækkun á tímabilinu.

#### ÞRÓUN TIL FRAMTÍÐAR

Íbúaspá aðalskipulagsins er grundvöllur á spá Hagstofu Íslands um íbúapróun á Íslandi til ársins 2050. Í spá aðalskipulagsins er gengið út frá því að á suðvesturhorninu verði áfram heilsta vaxtarsvæði landsins. Gert er ráð fyrir að íbúum á höfuðborgarsvæðinu og jaðarsvæðum þess fjölgi jafnt og þétt, eða um tæp 0,8% að meðaltali á ári til ársins 2050, en meðalfjölgun á landinu í heild verði um 0,6%. Íbúaspár Hagstofunnar og þar með aðalskipulagsins byggjast fyrst og fremst á lýðfræðilegum breytnum en ekki er sérstaklega tekið tillit til efnahagslegra breytna.

Fjölgun íbúa á höfuðborgarsvæðinu hefur verið ör á undanförmum árum. Íbúum hefur að meðaltali fjölgað þar um 1,60% á ári síðastliðin 20 ár. Á þeim tíma hefur árleg fjölgun numið um 0,97% í Reykjavík. Í íbúaspá aðalskipulagsins til ársins 2030 er gert ráð fyrir mun hægar íbúafjölgun á höfuðborgarsvæðinu eða um 0,9% á ári. Þá er reiknað með lækkanði fæðingartíðni á Íslandi, hlutfallslega minni aðflutningi frá landsbyggðinni (baklandið er minna en áður), samkeppni frá jaðarsvæðum á suðvesturhorninu

og takmarkaðra landrými til uppbyggingar. Til skemmi tíma litlið gæti aukin áhersla á þéttingu byggðar og sjálfbæra þróun einnig hægt á uppbyggingu og fjölgun íbúa á höfuðborgarsvæðinu. Miðað við þessar forsendur verða 65-66% landsmanna búsettir á höfuðborgarsvæðinu árið 2030.

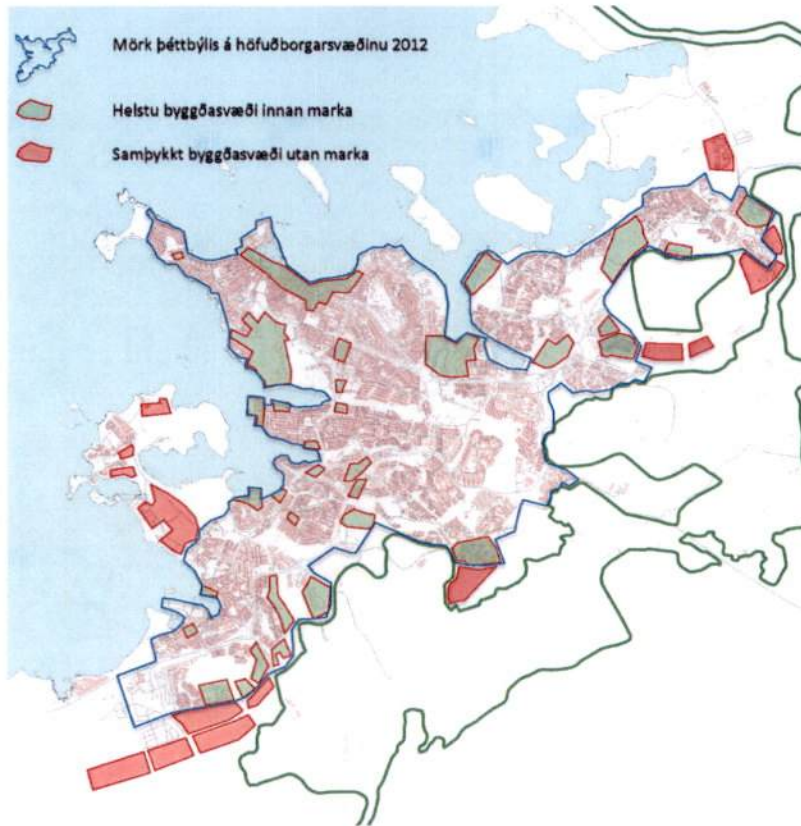
Framboð landrýmis til uppbyggingar á höfuðborgarsvæðinu gefur tilefni til þess að ætla Reykjavík stærri hlut í framtíðarvexti svæðisins en verið hefur undanfarin ár. Byggingarland í Reykjavík er um 60% af hugsanlegu framtíðar-byggingarsvæði á höfuðborgarsvæðinu samkvæmt svæðisskipulaginu 2001-2024. Þegar tekið er tillit til miðlægrar legu svæða innan Reykjavíkur, þéttingarmöguleika og stefnu sveitarfélaganna um aukinn þéttleika byggðar, þá má ætla að hlutur Reykjavíkur í uppbyggingu á svæðinu gæti orðið meiri en 60% þegar horft er til langrar framtíðar.

Í íbúaspánni er því gert ráð fyrir að Reykjavík vaxi jafnhvatt næstu áratugina og önnur sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu, og yrði það ákveðinn vöðungur frá þróun síðustu ára. Íbúar Reykjavíkur yrðu rúmlega 143

þúsund árið 2030 og um 39% íbúa landsins mundu þá búa í höfuðborginni. Það er svipað hlutfall og á tímabilinu 1990 til 2000 en hefur síðan verið lægra. Forsenda þess að þetta gangi eftir er að Reykjavíkurborg stuðli að fjölbreyttu framboði húsnæðis og búsetukosta þar sem gæði skipulags og hönnunar eru í fyrirrúmi, og tryggji áfram uppbyggingu óflugs atvinnulífs.

#### Hvert á byggðin að stefna?

Stefna um þéttari og sjálfbærari byggð hefur verið ríkjandi í skipulagsáætlunum flestra vestraenna borga á síðustu áratugum. Að undanförmum hefur verið verulega andstaða við gegndarlausu útpenslu og stöðugt landnáms nýrra óraskaðra svæða í útjaðri borga, með tilheyrandi aukningu í vegalengdum, meiri orkunotkun og meiri kostnaði við vega- og veitukerfi. Þétting byggðar er talin lykilaðgerð til að sporna við þessari þróun. Á sama tíma hefur stuðningur aukist við umhverfisvernd, sjálfbæra þróun, endurreisn miðborgar og almennt mannvænni borgir.



Mynd 2. Uppbyggingarsvæði á höfuðborgarsvæðinu samkvæmt svæðisskipulaginu 2001-2024.

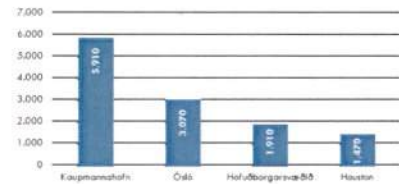
### ÞRÓUN BYGGÐAR Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU TIL LANGS TÍMA

Það einkennir einkum skipulag höfuðborgarsvæðisins hvað byggðin er óþétt og hversu lítið er um vistvænar samgöngur. Svæðið byggðist að mestu upp og þróaðist eftir að einkabíllinn verður ríkjandi ferðamáti. Þróunin hefur einkennt af stöðugri útpenslu byggðarinnar og uppbyggingu hefðbundinna úthverfa með litlum þéttleika og einhæfri landnotkun. Uppbygging öflugs stofnbrautarkerfis hefur stutt dyggilega við þessa þróun. Þegar höfuðborgarsvæðið er borið saman við Kaupmannahöfn eða Ósló og skoðaður þéttleiki og ferðavenjur verður munurinn sláandi. Þessi munur skýrist eflaust að einhverju leyti af aldri borganna og sögu, stærð þeirra, veðurfari og menningu, en orsakirnar er ekki síður að finna í meðvitaðri skipulagsstefnu ríkis og sveitarfélaga á undanförunum áratugum. Markmið sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu hljóta þegar til lengri tíma er litið að vera að auka þéttleika byggðarinnar og auka hlutdeild vistvæna ferðamáta í samgöngum á svæðinu, og stuðla þannig að sjálfbærari og hagkvæmari byggðarþróun.

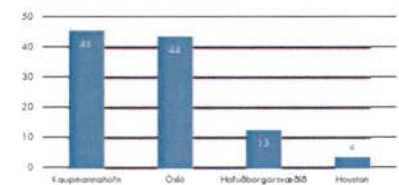
Ljóst er að gott byggingarland er takmörkuð auðlind á höfuðborgarsvæðinu. Vatnsverndarsvæði, hæð yfir sjávarmáli, náttúruverndarsvæði og mörk græna trefilsins setja þróun byggðar á svæðinu ákveðin takmörk. Vaxandi samgöngukostnaður og áhyggjur af neikvæðum umhverfisáhrifum bílsamgangna gera það einnig að verkum að svæði í útjaðri höfuðborgarsvæðisins eru ekki lengur talin eins fýsileg til uppbyggingar og áður var. Þetta endurspeglar í auknum mun húsnæðisverðs á miðlægum svæði og svæðum í útjaðri byggðarinnar. Þessar aðstæður ættu að ýta undir sjálfbærari þróun á höfuðborgarsvæðinu og aukna áherslu á uppbyggingu á miðlægum svæðum sem auðvelt er að þjóna með almenningssamgöngum. Í gildandi svæðisskipulagi fyrir höfuðborgarsvæðið er raunar hvatt til slíkrar þróunar, þ.e. að miðlæg svæði njóti forgangs. Að mestu hefur raunveruleikinn á undanförunum árum hins vegar verið allt annar.

Vart þarf að benda á hversu mikilvægt það er að sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu verði samstiga við að móta stefnu sem stuðlar að sjálfbærri og hagkvæmri þróun byggðar.

### Þéttleiki byggðar. Fjöldi íbúa á ferkílómetra



### Ferðavenjur: Hlutdeild gangandi, hjólandi og almenningssamgangna (% ferðir til vinnu)

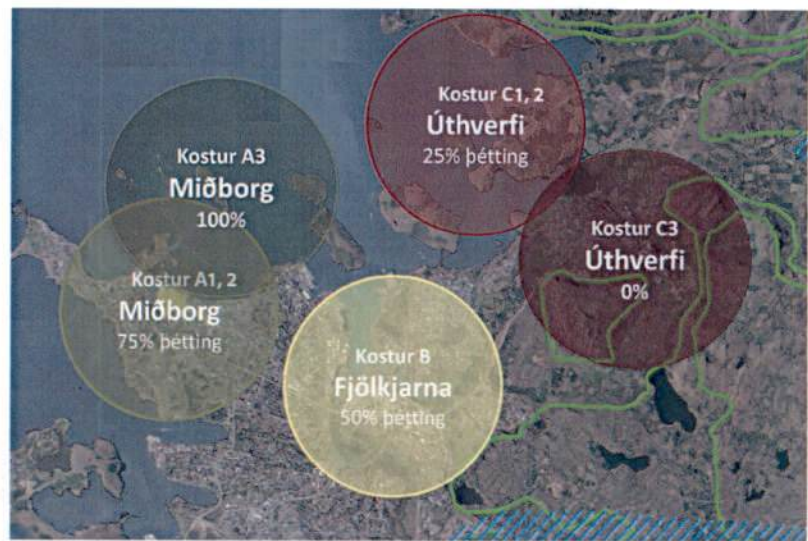
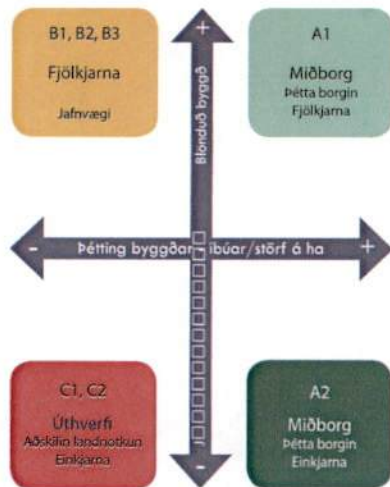


Tafla 3. Lítil þéttleiki byggðar og hátt hlutféll bílsamgangna einkennir skipulag höfuðborgarsvæðisins.

### HAGKVÆM OG SJÁLFBÆR STEFNA

Það er hagkvæm skipulagsstefna að nýta sem best fjárfestingar sveitarfélagsins í grunnþjónustukerfunum, svo sem götum, veitum og skólum. Þétting byggðar er liður í slíkri stefnu. Gamlar athuganir og nýjar hafa leitt í ljós að þétting byggðar er þjóðhagslega hagkvæm og hefur jákvæð áhrif á rekstur og fjárfestingar sveitarfélaga (sjá C9. Ítarefni - forsendur). Jafnframt er talið að uppbygging á miðlægum svæðum fremur en í útjaðri sé umhverfisvæn skipulagsstefna. Þar skiptir máli sparnaður við að reka grunnkerfi sveitarfélagsins en ekki síður ávinningurinn af breyttum ferðavenjum, styttri vegalengdum og minna landnámi opinna svæða í útjaðrinum. Ennfremur hefur verið sýnt fram á að þétting byggðar hefur jákvæð umhverfisáhrif vegna minni loftmengunar og samdráttar við orkunotkun í bílsamgöngum.

### Skipulagskostir 2050



Mynd 3. Kostir um þróun byggðar í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2050. Kostum A3 og C3 var bætt við síðar í ferlinu og fóru þeir ekki í formlegt umhverfismat (sjá töflu 4, einnig viðauka C).

#### LYKILSPURNINGAR UM ÞRÓUN BYGGÐAR Í REYKJAVÍK

Hversu mikla áherslu skal leggja á þéttingu byggðar í nýju aðalskipulagi? Á áfram að skipuleggja hefðbundin úthverfi í útjaðrinum? Hvaða áhrif hefur það á byggðapróun ef flugvöllur verður lagður af í Vatnsmýri? Og hvaða áhrif hefur það ef innanlandsflugvöllur verður áfram starfræktur í Vatnsmýrinni? Þetta eru lykilsurningar við endurskoðun aðalskipulagsins. Nýtt aðalskipulag mótast framfarastefnu í þessum efnun. Í aðalskipulaginu eru meðal annars teknar ákvarðanir um þróun miðborgarinnar, framtíð Vatnsmýrarinnar, um landfyllingar og landnotkun í úthverfum. Ákvarðanir um landnotkun á þessum svæðum hafa áhrif á byggðapróun út skipulagstímabilið og miklu lengur.

Vegna þessa var ákveðið að greina þróun og forsendur byggðar í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2050.\* Slik langtímasýn fyrir Reykjavík er ekki síst mikilvæg

í ljósi þess að ónamin landsvæði innan sveitarfélagsins eru umfangsmikil.

\*Við mótun valkosta til lengri framtíðar var miðað við um 280 þúsund íbúa á höfuðborgarsvæðinu. Miðað við fyrstu íbúaspá aðalskipulagsins frá 2008 yrði þeim íbúafjöldi náð árið 2040 (sjá C9. *Forsendur og lítarefni*), en samkvæmt endurskoðaðri íbúaspá verður það um árið 2050.

#### SKIPULAGSKOSTIR 2050

Til að fá svör við ofangreindum spurningum var ákveðið að móta skipulagskosti um byggðapróun til lengri framtíðar þannig að í þeim fælust ólíkar áherslur um landnotkun á lykilsvæðum, svo sem í Vatnsmýrinni, og um umfang landfyllinga. Mótaðir voru nokkrir kostir og afbrigði af þeim, og voru breytur meðal annars flugvöllur í Vatnsmýri og landfyllingar við Örfrisey. Með því að móta ólíka skipulagskosti skapast grundvöllur fyrir samanburð leiða við byggðapróun til lengri tíma og

samanburð á umhverfisáhrifum þeirra.

Gert er ráð fyrir að alls þurfi að byggja um 50 þúsund íbúðir á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2050, þar af 30 þúsund íbúðir í Reykjavík. Gengið er út frá því að störfum fjölgi í takt við íbúa og alls gæti þurft 40-50 þúsund störf á höfuðborgarsvæðinu á næstu 40 árum til að halda uppi góðu atvinnustigi.

Mótaðir voru þrjú meginbætur um byggðapróun til ársins 2050 (skipulagskostir A75%, B50% og C25%), og felst í þeim mismunandi staðsetningu íbúða sem þarf að byggja á tímabilinu og þeirra starfa sem skapast. Allir kostirnir grundvallast á sömu íbúaspánni og sömu forsendum um byggðapróun í nágrennsveitarfélögum Reykjavíkur. Ákveðnar grunnforsendur um byggðapróun í Reykjavík eru sameiginlegar öllum kostunum. Mismunur kostanna um þróun innan Reykjavíkur liggur því aðeins í staðsetningu um 15 þúsund íbúða og 15 þúsund starfa.

Í kosti A75%, Miðborg, er lögð áhersla á uppbyggingu



UMHVERFISÞÁTTUR	Kostur A1	Kostur A2	Kostur B1	Kostur B2	Kostur B3	Kostur C1,2
1. Náttúrufar						
1.1 Jarðfræði og jarðmyndanir						
1.2 Vatnafar						
1.3 Lífríki (gróður og dýr)						
1.4 Sjór og strandiengja						
2. Loftgæði						
2.1 Loftgæði						
2.2 Losun gróðurhúsalofttegunda						
3. Samfélag						
3.1 Samgöngur						
3.2 Heilsa						
3.3 Aðengi að útivistarsvæðum						
3.4 Menningarmínjar						
3.5 Efling miðstöðvar						
3.6 Náttúrulíf						
4. Auðlindir						
4.1 Landfrim						
4.2 Útivistarsvæði						
4.3 Orkunotkun						
4.4 Vatnsnotkun/vatnabúskapur						
4.5 Jarðfræðinotkun						
4.6 Landbúnaðarvæðing						
4.7 Væðing o.fl.						

Útskýringar
Jákvæð
Jákvæð
Óvægjandi neikvæð
Neikvæð
Mjög neikvæð
Óvissa
Engin áhrif / á ekki við

VSÓ MARKMIÐ

Tafla 4. Mat á áhrifum skipulagskosta 2050 á valda umhverfiþætti.

á þéttingarsvæðum. Samkvæmt kosti A75% myndu 22.500 íbúðir verða byggðar á þéttingarreitum og svæðum innan núverandi byggðar eða 75% af heildarþörf fyrir íbúðir. Í skipulagskosti C25%, Úthverfi, snýst þetta við. Um 75% af heildarfjölda íbúða ris í úthverfunum en aðeins 25% innan núverandi byggðar. Í skipulagskosti B50%, Fjölkjarna, er hins vegar gert ráð fyrir jafnvægi í framboði á þéttingarsvæðum og úthverfum og er sá kostur því svipaður stefnunni í gildandi aðalskipulagi. Hver hinna þriggja kosta felur í sér afbrigði, meðal annars um dreifingu starfa en einnig um landnotkun á lykilsvæðum. Þannig er í afbrigði við kost B50% gert ráð fyrir að flugvöllur verði áfram í Vatnsmyri (um forsendur sjá nánar C9. Forsendur og itarefni, og C1. Umhverfisskýrsla).

Á seinni stigum voru skoðaðir tveir kostir til viðbótar, A100% og C0%. Kostur C0%, þar sem gert er ráð fyrir að horfið verði frá öllum áformum um þéttingu byggðar var aðeins skoðaður lauslega í umhverfismati, enda talinn

með öllu óraunhæfur.

#### UMHVERFISMAT VALKOSTA 2050

Umhverfismat valkosta um byggðapróun til 2050 leiðir í ljós að kostir þar sem gert er ráð fyrir þéttri og blandaðri byggð (A og B) eru mun umhverfisvænni og hagkvæmari en kostir þar sem lögð er áhersla á hefðbundin úthverfi og aðskilnað íbúðarsvæða og atvinnusvæða (kostur C).

Niðurstöður umferðarreikninga gefa vísbendingar um hvaða kostir eru umhverfisvænstri með tilliti til losunar gróðurhúsalofttegunda og orkunotkunar. Þær segja einnig til um hagkvæmni mismunandi kosta, í þjóðhagslegu ljósi, útrá samgöngukostnaði og tímastarpanaði. Almenn mat á áhrifum skipulagskosta á náttúru, auðlindir, samfélag og landnýtingu gefur upplýsingar um hvort einstakir kostir valda neikvæðum umhverfisáhrifum (sjá töflu 4). Í flestum þessara atriða eru niðurstöðurnar fyrir A- og B-kostina jákvæðari en fyrir C-kostina (sjá nánar C1. Umhverfisskýrsla).

#### MARKMIÐ UMHVERFISMATS SKIPULAGS-KOSTA 2050

Í mati á skipulagskostunum var m.a. lögð áhersla á að kanna áhrif byggðapróunar á loftgæði, auðlindir og landnotkun. Sérstök áhersla er lögð á áhrif byggðapróunar og samgangna á losun gróðurhúsalofttegunda og notkun jarðfræðisneytis. Í þeim þætti matsins er stuðst við reiknlíkan umferðar, til að kanna aukningu bílumferðar og eigna vegalengd fyrir hvern skipulagskost. Markmið umhverfismats skipulagskosta 2050 voru að:

- Meta umhverfisáhrif mögulegrar byggðapróunar áður en formleg aðalskipulagstillaga er mótuð.
- Móta mismunandi kosti sem endurspeglir spurningar um landnotkun á lykilsvæðum (Vatnsmyri, Örfrisey, Álfsnes) og þéttleika byggðar.
- Skapa grundvöll til tillögum um þéttleika byggðar, blöndun landnotkunar og forgangsröðun byggðasvæða.
- Kanna sérstaklega áhrif byggðapróunar á bílumferð, orkunotkun og losun gróðurhúsalofttegunda.

Niðurstöður í umhverfismati skipulagskosta 2050 hafa skapað þekkingargrunn til að byggja á ákvarðanir við mótn tillögu að nýju aðalskipulagi. Við mótn tillögu þarf þó að horfa til fleiri þátta en þeirra sem tekið var á í umhverfismati kostanna. Hér skipta mestu máli staðbundin áhrif af þéttingu byggðar innan hverfanna og samræmi við almenna stefnumörkun borgarinnar um fjölbreytt húsnæðisframboð.

Tillaga að nýju aðalskipulagi til ársins 2030 er fyrst og fremst grundvölluð á áhersluatriðum sem koma fram í A-kostunum.



## PÉTTING BYGGÐAR OG FORGANGSRÖÐUN

### Hvar skal byggja?

Reykjavík er borg sem hefur verið í stöðugum vexti og þróun og í nýju aðalskipulagi er gert ráð fyrir að svo verði áfram. Lykilverkefni við mótun tillögu að nýju aðalskipulagi er að skilgreina ný byggingarsvæði og endurskilgreina landnotkun og uppbyggingu innan núverandi byggðar, í takt við breyttar þarfar og væntingar í samfélaginu. Í þessum kafla er einkum fjallað um svæði fyrir íbúðarbyggð og blandaða byggð.

Við mótun tillögu að nýju aðalskipulagi hefur verið horft til fjölmargra svæða, bæði þéttingarreita og nýrra byggingarsvæða í útjaðri, sem geta haft þýðingu fyrir þróun og uppbyggingu í borginni á tímabilinu til 2030 og til lengri framtíðar. Í gildandi aðalskipulagi fyrir 2001-2024 (AR2001-2024) voru skilgreindir fjölmargir þéttingarreitir en á mörgum þeirra er uppbygging enn ekki hafin. Við endurskoðun aðalskipulagsins hafa þessir eldri reitir verið undir auk nýrra þéttingarreita. Ljóst er að möguleikar til þéttingar byggðar eru miklir, hvort sem horft er til

íbúðarbyggðar eða atvinnusvæða.

Við gildistöku AR2001-2024 var gert ráð fyrir að um 40% allra nýrra íbúða risi innan núverandi byggðar. Með síðari breytingum á skipulaginu var þetta hlutfall komið í 50%. Þessi áhersla boðaði töluverð umskipti frá fyrri stefnu, því að í eldri aðalskipulagsáætlunum var þetta hlutfall á bilinu 10-15%. Frá því aðalskipulagið tók gildi í ársbyrjun 2003 hefur þetta hlutfall verið yfir 40%, þ.e. tæpur helmingur allra nýrra íbúða hefur risið innan þéttbýlismarka. Því má segja að ágætlega hafi gengið að framfylgja stefnu aðalskipulagsins um þéttingu íbúðarbyggðar, þótt skoðanir séu eflaust skiptar um form og gæði byggðarinnar sjálftrar.

Umhverfismat skipulagskosta til ársins 2050 gefur sterkar vísbendingar um að skynsamlegt sé að leggja enn meiri áherslu á þéttingu byggðar en gert var í gildandi aðalskipulagi. Við mótun nýju tillögunnar var viðmiðið 60-80% til að byrja með en eftir því sem leið á skipulagsvinnuna var farið að miða við 70-90% hlutfall. Háleitari markmið

um þéttingu byggðar á skipulagstímabilinu gera það að verkum að uppbyggingu á nýjum svæðum í útjaðri er að mestu slegið á frest.

Hin mikla áhersla á þéttingu byggðar í aðalskipulaginu kallar á aðra nálgun við mat á umhverfisáhrifum uppbyggingar og á ítarlegri og vandaðri umfjöllun en sett var fram í gildandi aðalskipulagi.

Mikilvægt er að skilgreina vel hvað þétting byggðar merkir og hver tilgangur þéttingar er í hverju tilvik.

### UM PÉTTINGU BYGGÐAR

Stefna um þéttari og sjálfbærari byggð verður ríkjandi í skipulagsáætlunum flestra vestrænna borga á síðustu 20-30 árum. Á undanförmum árum hefur aukist verulega andstaða við útpenslu borga og stöðugt landnám nýrra opinna svæða í útjaðri þeirra, með tilheyrandi aukningu í vegalengdum, orkunotkun og kostnaði við vega- og veitukerfi. Þétting byggðar er talin lykिल aðgerð í að sporna við þessari þróun. Á sama tíma hefur stuðningur aukist við



Mynd 4. Í upphafi aðalskipulagsvinnunnar varu skilgreind lykilorðarsvæði. Reykjavík til langrar framtíðar. Á grundvelli umhverfismats skipulagskosta 2050 og forgangsröðun svæða út frá markmiðum um sjálfbæra og þetta borgarbyggð er þróun blandaðrar byggðar í Geldinganesi og Gufunesi alfarlið frestað þar til að skipulagstímabili loknu og verulega er dregið úr umfangi byggðar í Úlfarsárdal. Hugmyndum um landfyllingar við Örfirisey hefur einnig verið ýtt til hliðar.

umhverfisvernd, sjálfbæra þróun, endurreisn miðborga og almennt mannvænni borgir.

Þétting byggðar eða endurnýjun byggðar getur verið margþætt og ekki liggur fyrir einhlit skilgreining á hugtakinu. Tæknilega séð merkir þétting byggðar betri nýtingu lands, að fleiri íbúar búi á viðkomandi reit eftir uppbyggingu en áður, fleiri störf séu unnin á svæðinu eða meira sé þar af húsum (þ.e. hærra nýtingarhlutfall, fleiri fermetrar húsnæðis á einingu lands). Þessar skilgreiningar eru nyttsamlegar þegar þétting byggðar er athuguð út frá hagrænum eða umhverfislegum sjónarhóli, fyrir borgina sem heild. Þétting byggðar þýðir að fjárfestingar sveitarfélagsins nýtast betur, getur leitt til þess að samgöngukostnaður minnkar, bætur skilyrði almenningsgangna og dregur úr umhverfisáhrifum bilsamgangna, og sparar land.

Áhrif þéttingar á aðliggjandi byggð og gæði borgarumhverfisins almennt kallar á aðra og ítarlegri skilgreiningu hugtaksins. Þétting byggðar felur í sér

endurnýjun borgarinnar, að byggja upp úr sér gengin og vannýtt svæði innan núverandi byggðar og bæta þar með borgarumhverfið. Hversu auðvelt er að ná fram þessum markmiðum veltur á umfangi uppbyggingar (mælikvarða), á staðsetningu svæðis og á því hverskonar svæði er verið að taka til endurnýjunar. Þá þarf líka að spyrja sig hvernig þétting byggðar bætur samfélagið í nærliggjandi hverfum. Er þörf á að fjölga íbúðum af þessari gerð í viðkomandi hverfi eða er meiri þörf á að nýta þéttingarreitinn ákveðna starfsemi, þjónustu eða útivist, sem bæti viðkomandi hverfi?

Það er því ekki síður mikilvægt að meta uppbyggingu á þéttingarreit út frá fagurfræðilegum, menningarlegum og félagslegum rökum en hinum hagrænum eða umhverfislegu. Í nýju aðalskipulagi eru settar fram skýrar kröfur um mat uppbyggingar á þéttingarreitum út frá meginmarkmiðum aðalskipulagsins um aukin gæði byggðar (sjá *Borg fyrir fólk*).

#### HVAR ER HÆGT AÐ BYGGJA?

##### FLOKKUN OG MAT EINSTAKRA ÞÉTTINGARREITA

Öll möguleg byggingsvæði innan núverandi þéttbýlismarka borgarinnar eru skilgreind sem þéttingarsvæði. Eðli þéttingarreitanna er mjög mismunandi og einnig liggja mismunandi ástæður eða rök fyrir uppbyggingu á reitunum.

Þéttingarreitirnir eru flokkaðir með eftirfarandi hætti, eftir gerð og eðli viðkomandi svæðis:

- Raskað svæði. Vannýtt lóð innan byggðar. Fylla í götin til að skapa heilsteypari götumynd.
- Raskað svæði. Úr sér gengið iðnaðar-, athafna-, hafnar- eða flugvallarsvæði. Þróunarsvæði sem er tekið til endurskipulagningar í heild.
- Opið svæði, grænt. Vannýtt svæði innan byggðar sem ekki hefur sérstakt útivistargildi og er að mestu án trjágróðurs.
- Opið svæði, grænt. Vannýtt svæði í jaðri byggðar sem ekki hefur sérstakt útivistargildi og er að mestu án trjágróðurs.
- Opið svæði, grænt. Vannýtt svæði en er með útivistargildi og gróskumiklum gróðri.
- Landfyllingar, nýtt land. Annarsvegar við raskaða strandlengju (F1) og hinsvegar við ósnortna strönd (F2).

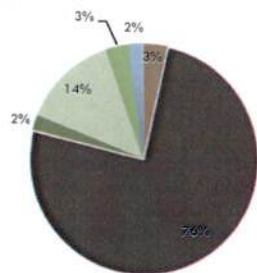
Íbúðabéttileiki í völdum hverfum Reykjavíkur 1990-2004			
Nr.	Hverfi	Skulplags- tímabil	Meadal- íbúða- stærð í m <sup>2</sup>
1	Þingholt	1990-1990	81
2	Grettingókusvæði	1990-1990	112
3	Vesturbær	1900-1990	60
4	Norðarmeni	1935-1990	49
5	Hlíóar	1940-1990	45
6	Sveifjörður	1930-1990	13
7	Melir	1930-1990	45
8	Hagar	1950-1970	24
9	Smábláahverfi	1950-1990	18
10	Hámsar	1955-1970	51
11	Fossvogur	1965-1975	18
12	Stekkir	1968-1975	8
13	Fell	1970-1975	40
14	Seljahverfi	1975-1990	43
15	Súðarhlíóar	1980-1990	21
16	Feldahlverfi	1985-1990	13
17	Skulagata- Vistartop	1993	142
18	Rímahverfi	1990-2000	35
19	Sólun	1990-2000	99
20	Staðahverfi	1990-2000	12
21	Grafarholt - vestur	1999-2005	15
22	Grafarholt - austur	2002-2006	25
23	Skuggahverfi	2004	140



Mynd 5. Dæmi um þéttleika byggðar í nokkrum hverfum í Reykjavík. Í aðalskipulaginu eru 60 íbúðir á hektara meginvörðmið um þéttleika á þróunarsvæðum.

### Byggingarreitir 2010-2030 í Reykjavík

- A. Byggingarlóð/reitur innan byggðar - raskað
- B. Vannýtt athafnasvæði - raskað
- C. Opið svæði innan byggðar - ekki útivistargildi
- D. Opið svæði í jaðri byggðar - ekki útivistargildi
- E. Opið svæðið - mögulegt útivistargildi
- F. Landfylling



Tafla 5. Gerð lands sem verður tekið til uppbyggingar og endurskipulagningar.

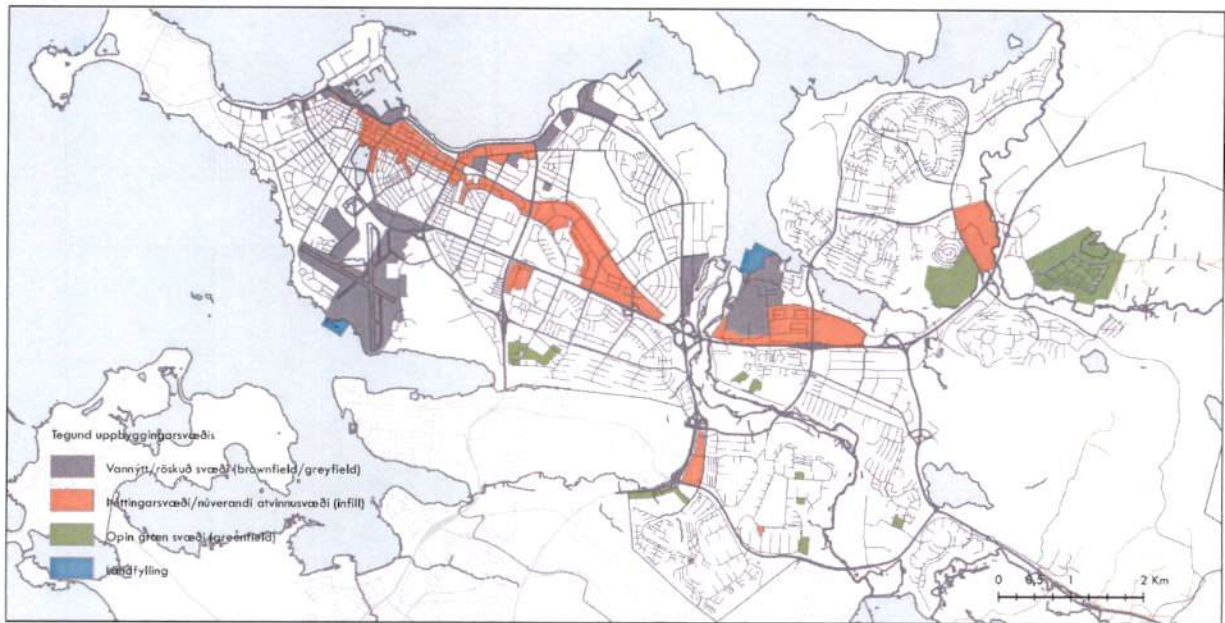
Mestur hluti þróunarsvæðanna er eldri atvinnusvæði þar sem húsnæði er úr sér gengið eða önnur vannýtt svæði (sjá töflur 5 og 6). Langstærst þessara svæða eru flugvallarsvæðið og iðnaðarsvæðið í Ártúnshöfða við Elliðaárvog. Á mörgum smærri þéttingarreitum var undirbúningur framkvæmda hafinn, til að mynda með niðurrifi húsa, áður en byggingarmarkaðurinn hrundi haustið 2008. Brýnt er að slíkir reitir byggist upp sem fyrst og með því stuðlað að eðlilegri endurnýjun borgarumhverfisins. Að öðru jöfnu má ætla að uppbygging þessara reita (flokkar A og B) bæti þá byggð sem fyrir er. Það veltur þó auðvitað á umfangi og gæðum uppbyggingar, áhrifum hennar á þjónustustofnanir og gatnakerfi og nálægð við gróna íbúðarbyggð.

Vestan Elliðaáa eru tveir þéttingarreitir skilgreindir á svæðum sem nú eru opin græn svæði, svæði fyrir íbúðarbyggð við Sléttuveg og annað á hluta lóðar Borgarspítalans í Fossvogi. Austan Elliðaáa eru sínd sex möguleg þéttingarsvæði á opnum grænum svæðum. Samþykkt deiliskipulag liggur fyrir um Suður-Mjódd og er það í samræmi við aðalskipulagið 2001-2024. Uppbygging í landi Keldna er einnig í samræmi við eldra aðalskipulag. Svæði austan Fellahverfis í jaðri Elliðaárdals, við Suðurhóla,

við Vindás og Ártúnsholt eru hins vegar ný svæði til skoðunar sem mögulegir þéttingarreitir. Í hugmyndum um uppbyggingu á þessum svæðum hefur verið gert ráð fyrir lágreistri íbúðarbyggð. Á reitnum við Fellahverfi hefur einkum verið miðað við byggingu sérþýlishúsnæðis. Umfang og gerð íbúðarbyggðar á þessum reitum er metin út frá núverandi framboði húsagerða í viðkomandi hverfum.

Allmargir þéttingarreitir eru á svæðum þar sem fyrir er byggð og öflug starfsemi. Þar liggja hins vegar vannýttir möguleikar til uppbyggingar á stöku lóðum, sem mun styrkja þá byggð sem fyrir er. Dæmi um slíka reiti eru Borgartún, Kringlan, Skeifan og Mjódd. Þessir reitir eiga sammerkt að þeir liggja vel við helstu samgönguæðum og eru ekki innan gróinnar íbúðarbyggðar.

Við mótun skipulagskosta til 2050 var gengið út frá því að byggja mætti um 6.000 íbúðir á smærri þéttingarreitum innan núverandi byggðar. Þá eru meðtalin jaðarsvæði Reykjavíkurflugvallar en Elliðaárvogur undanskilinn. Eftir endurmat á uppbyggingarmöguleikum er þessi tala á bilinu 6.500 til 8.000. Í tillöggunni er gert ráð fyrir að þétting á smærri reitum verði nær hærri mörkunum, en endanleg tala um umfang þéttingar ræðst af nánara



Mynd 7. Helstu þéttgarreitir og uppbyggingarsvæði flokkuð eftir gerð svæðis. Smærri reitir innan núverandi byggðar eru ekki sýndir nema uppbygging samsvari fleiri en 50 íbúðum.

Tafla 6. Helstu þéttgarreitir og uppbyggingarsvæði. Flokkuð eftir gerð lands.

Reitur / svæði	Stærð		Röskulu svæði				Opin svæði, græn		Landfylling
	ha	Fylling	Vannýtt atvinnusvæði	Ekki unistargildi	Unnan bvaðar	Í jörri	Ekki unistargildi	Unistargildi	
Keliugrandi	0,67		0,67						
Lýsisreitur	0,80		0,80						
Byko-reitur	0,44		0,44						
Landhelgisreitur	0,25		0,25						
Shoppvæði-Ellingareitir	4,10		4,10						
Héttingsreitur	0,97		0,97						
Nýlendagöllumreitur	0,90	0,90							
Náustsreitur	0,05	0,05							
Kvos-Austurhöfn-Miðbakk	9,00		9,00						
Vindlaugarlaug-studentabúðir	7,00		7,00						
Flugaárir	6,00		6,00						
Skerjafellur - suðvestur Vatnsmýri	18,00		14,00						4,00
Skuggahverfi	0,60		0,60						
Lindargata+	0,90								
Stórnarráðsreitur	1,35		1,35						
Laugavegur+	5,00	5,00							
Bændisreitur	0,70		0,60						
Sættun	4,90	2,45	2,45						
Láðreglustöðvarreitur	0,30	0,30							
Hlemmur-Hampláta-Þverholt	0,65		0,65						
Einholt-Þverholt	1,00		1,00						
Asholt	0,30	0,30							
Höfatorg	2,60		2,60						
Hlíðarendi	11,00		11,00						
HR-svæði - nemendabúðir	3,00		3,00						
Borgartún - austan Höfatorgs	11,00	5,50	5,50						
Vatnsmýri	120,00		120,00						
Bilanaust+	1,10		1,10						
<b>Samtals:</b>	<b>448,70</b>	<b>15,50</b>	<b>338,10</b>	<b>9,80</b>	<b>61,00</b>	<b>14,45</b>	<b>9,00</b>		



Mynd 6. Tillaga að uppbyggingu íbúðarhúsnæðis í Einholti-Þverholti (ASK arkitektar).

### Skipulagskostir 2050

<b>Kostur A:</b> <b>Miðborg</b> Flugvöllur lagður af Landtýllingar 75-100% þétting	<b>Kostur B:</b> <b>Fjölkjarna</b> Með flugvelli og án jafn dreifing starfa 50% þétting	<b>Kostur C:</b> <b>Úthverfi</b> Flugvöllur í Vatnsmýri Bygga í úþverfi 25% þétting
---	--	---

### Mótun valkosta 2030

<b>Kostur A1a:</b> <b>Miðborg</b> Flugvöllur lagður af Vatnsmýri hálfbyggð Úlfarsárdalur 2 hverfi 85% þétting	<b>Kostur A1b:</b> <b>Miðborg</b> Flugvöllur lagður af Vatnsmýri hálfbyggð Úlfarsárdalur 1 hverfi 90% þétting	<b>Kostur A2:</b> <b>Miðborg</b> Flugvöllur lagður af Vatnsmýri hálfbyggð Bláskinnvegur, oastbyggðar Úlfarsárdalur 210 skóla-verf 95% þétting
--	--	--

### Tillaga 2030

**Kostur A1b:**  
**Miðborg**  
 Flugvöllur lagður af Vatnsmýri 3.600 íbúðir  
 Elliðaálsvogur 3.200 íbúðir  
 Miðborg-Gamla höfn 1.200 íbúðir  
 Skrifan 500 íbúðir  
 Úlfarsárdalur 4.100 íbúðir  
 90% þétting

Mynd 8. Markmið um þéttingu byggðar í tillögu að nýju aðalskipulagi eru háleiti og mun metnaðar fylli en þau varu í byrjun vinnunnar. Niðurstöður umhverfismats skipulagskosta 2050 leiða skýrt í ljós høgkvæmni þéttari byggðar og að þétt borgarbyggð er forsenda þess að ná drangi við að draga úr loftslagsáhrifum gróðurhúsalofttegunda, draga úr orkunotkun og stuðla að breyttum ferðavenjum.

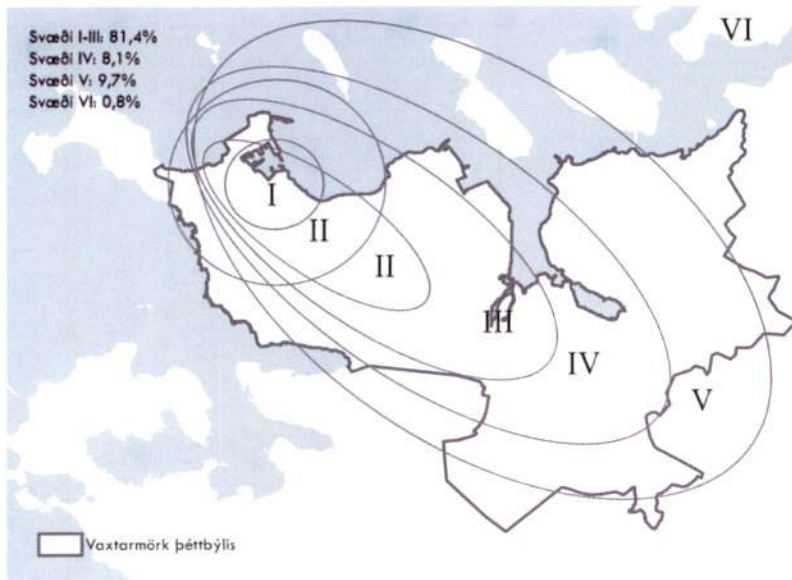
**Tafla 7. Markmið um þéttingu íbúðabyggðar**  
Fjöldi íbúða eftir staðsetningu. Miðað við 14.500 íbúðir til ársins 2030.

	Innan byggðar	Úthverfi
60% þétting	8.700	5.800
70% þétting	10.150	4.350
80% þétting	11.600	2.900
<b>90% þétting</b>	<b>13.050</b>	<b>1.450</b>

mati við gerð hverfisskipulags og deiliskipulags fyrir viðkomandi reit. Í aðalskipulaginu er sett fram bindandi stefna um alla þéttingarreitir þar sem ætlunin er að byggja 50 íbúðir eða fleiri, eða sambærilegt magn annars konar húsnæðis. Í hverfisskipulagi verða skilgreindir frekari þéttingarmöguleikar innan hverfanna fyrir minniháttar uppbyggingu (færri en 50 íbúðir). Ávallt skal meta áform um uppbyggingu á þéttingarreitum á grundvelli þeirra krafna og markmiða sem aðalskipulag og hverfisskipulag setja um gæði byggðar.

Einnig eru miklir möguleikar á að auka atvinnuhúsnæði innan núverandi byggðar. Vestan Elliðaáa gæti atvinnuhúsnæði stækkað um meira en 1.000.000 fermetra og er þar ekki innifalin aukning sem gæti skapast með byggingarlandi í Vatnsmýri við brotthvarf

flugvallarins. Austan Elliðaáa eru miklir möguleikar á að þétta atvinnusvæði í Höfðum og Hálsun, í Keldum og Keldnaholti, og víðar. Uppbygging á þessum svæðum gæti numið meira en 700.000 fermetrum. Ljóst er að þörfin fyrir nýtt atvinnuhúsnæði á tímabilinu til 2030 er mun minni en þessir uppbyggingarmöguleikar fela í sér. Því liggur fyrir að atvinnusvæðin þarf að setja í ákveðna forgangs röðun þar sem lög er til grundvallar stefna um sérhæfingu svæða og stefna um jafnari dreifingu starfa um borgina.



Mynd 9. Við mótun stefnu um forgangsröðun svæða er staðsetning svæðis í borginni lögð til grundvallar en einnig er horft til fjölmargra annarra þátta.

Tafla 8. Flokkun og mat þróunarsvæða innan byggðar - Skipulagsviðmið

**A. Staðsetning:**

- Nálægð við miðborgina - við önnur lykilorðunarsvæði
- Miðlæglega innan viðkomandi borgarhluta
- Nálægð við öflugan atvinnukjarna og/eða þjónustukjarna
- Svæði sem auðvelt er að þjóna með almenningssamgöngum

**B. Gerð svæðis:**

- Byggingarsvæði (niðurní lokið, búið að taka grunn) eða úr sér gengið og yfirgefið iðnaðarsvæði
- Vannýtt iðnaðar/athafnasvæði sem tímabært er að endurskipuleggja
- Lóð eða reitur innan gróinnar byggðar, óbyggður eða með byggingum sem biða niðurnífs
- Vannýtt/vanhirt opin svæði innan byggðar
- Vannýtt opin svæði í jaðri byggðar
- Opin svæði, vel gróin, innan byggðar eða í jaðri

**C. Samfélag og hagkvæmi uppbyggingar:**

- Uppbygging geti styrkt félagslega stöðu viðkomandi hverfis eða borgarhluta
- Stuðlar að betri nýtingu fjárfestinga (t.d. ef þjónustustofnanir eru vannýttar í hverfinu)
- Eykur húsnæðisframboð fyrir ákveðna félagshópa í hverfinu, styður við húsnæðisstefnu

**D. Yfirbragð byggðar**

- Uppbygging bætir þá byggð sem fyrir er, samræmist betur yfirbragði hverfis en það sem vikur
- Skapar heildstæðara yfirbragð, bætir götumyndina og stuðlar að skjólmyndun

**E. Skipulagsleg staða - eignarhald**

- Uppbygging þegar samþykkt í deiliskipulagi
- Samþykkt í aðalskipulagi
- Skipulag ósamþykkt eða í endurskoðun
- Í eigu borgar/níla/einkaaðila

**MARKMIÐ FYRIR BLANDAÐA BYGGÐ**

Við forgangsröðun byggingarsvæða fyrir blandaða byggð eru lögð til grundvallar meginmarkmið aðalskipulagsins um sjálfbæra og hagkvæma borgarþróun. Forgangs njóta svæði þar sem uppbygging fellur að markmiðum aðalskipulagsins um þéttari og blandaðri byggð, styrkingu vistvæna ferðamáta, samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda og minni orkunotkun. Svæði næst miðborginni og stærstu atvinnusvæðunum á Nesinu hafa forgang um þróun íbúðarbyggðar (forgangssvæði I og II, sjá mynd 9). Það er lykilaðriði að fjölga íbúum í grennd við stærstu atvinnusvæðin og skapa þannig skilyrði fyrir breyttar ferðavenjur. Svæði sem liggja vel við helstu samgönguæðum, núverandi og áformuðum, njóta einnig forgangs, einkum þau sem auðvelt er að þjóna með

almenningssamgöngum og þar sem skilyrði eru fyrir hendi til að efla þær í takt við byggðapróun (svæði III, sjá kaflann *Blánuð byggð við Sundin. Orfirisey-Keldur*).

Fjölmörg önnur atriði eru höfð til hlíðsjónar við forgangsröðun einstakra þéttingarreitna (sjá töflu 8). Lega reitsins innan borgarinnar skiptir auðvitað mestu máli en einnig lega hans innan borgarhlutans eða viðkomandi hverfis. Mikilvæg forsenda við matið er einnig núverandi ástand reitsins, svo sem hvort um er að ræða opið grænt svæði eða raskað og niðurnítt svæði sem brýnt er að endurbæta. Önnur viðmið geta líka vegið þungt, svo sem hvort uppbygging á reitnum eykur fjölbreynt húsnæðisframboðs, bætir félagslega stöðu hverfisins, styrkir yfirbragð byggðar eða stuðlar að því að fjárfestingar borgarinnar nýtast betur.



Mynd 10. Vísindagarðar í Vatnsmyri. Dæmi um þéttingarreit. Tilfoga að Vísindagörðum felur í sér blánuð stofnana, skrifstofuhúsnæðis og námsmannabúða. Hún tekur mið af framtíðarskipulagi Vatnsmyrar um gerð gatnakerfis og yfirbragð byggðar (ASK arkitektar).



Mynd 11. Hugmynd að þróun byggðar á svæði Gömlu hafnarinnar, frá Grandagarði um Miðbakka að Hörpu (Graeme Massie 2012).

## BLÖNDUÐ BYGGÐ VIÐ SUNDIN

### MARKMID

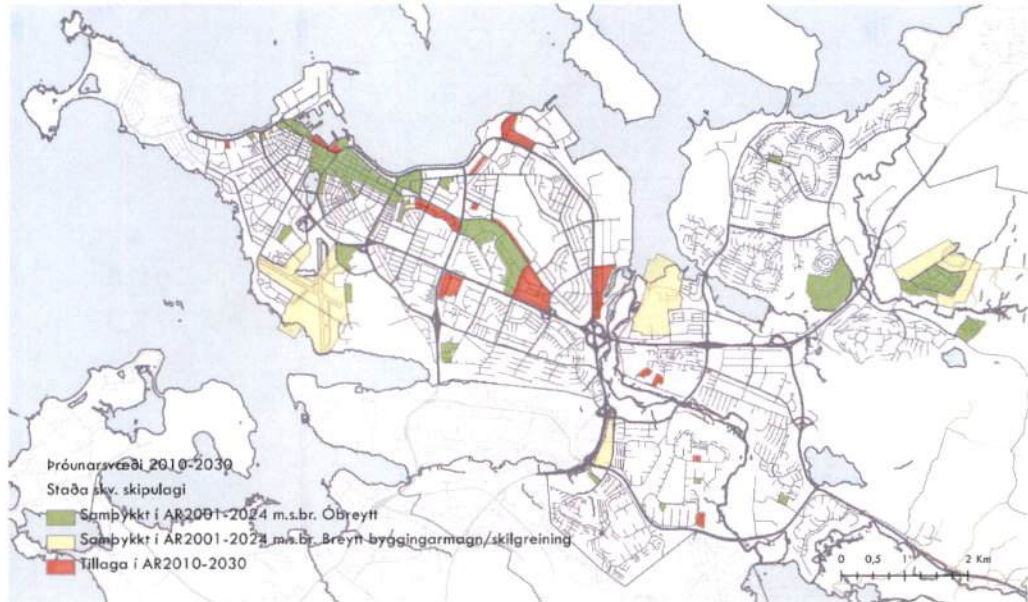
- Þétting byggðar leiði til meiri gæða í borgarumhverfinu.
- Bygging á þéttri garreitum beri yfirbragð borgarinnar sem mikipulag bygginga, gatna og opinna svæða. Þetta er miðað á Hallgrímsmúlið.
- Uppbyggingin verði í manneskjúlegum málkvarða og styðji við almenningssamgöngur, hjólandi og gangandi.
- Á stærri þéttingar- og þróunarsvæðum verði lögð áhersla á borgarmiðað gatnakerfi en ekki hefðbundna flokkun gatna.
- Þétting eflir líkurnar á því að hvel og leir eru yfirflísu og ákstrir draga.
- Áhrifaþróunandi byggð verði á jafnri og nútakinn vaxandi horfningu á vörðug götummyndir með verndargildi.
- Ekki verði gengið á græn svæði sem hafa útivistargildi. Gegndræpi yfirborðs minnki ekki.
- Þétting og endurnýjun byggðar eigi sér einkum stað á vönnýttum iðnaðar- og athafnasvæðum.

Fellur úr gildi

Sjá II. hluta og kafla 3.5.2 í A-hluta







Mynd 12. Markmiðið er að skapa heilbrigsta byggð með borgarmíðuðum gatnakerfi þar sem vistvæni ferðamátar verða í fyrirrúmi. Á þróunarsvæðum innan núverandi byggðar risi þétt blönduð byggð í manneskjulegum mælikvarða. Ný byggð verði felld að eldri aðlögðandi byggð og gótmýndum eins kostur er. Ný byggð verði almennt 3-5 hæðir og íbúðarþéttleiki verði 60 íbúðir/ha að lágmarki á þéttingarreitum.

### Þéttari borg, betri borg

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er gert ráð fyrir því að að minnsta kosti 90% allra nýrra íbúða á skipulagstímabilinu risi innan núverandi þéttbýlismarkna. Markmiðið er að skapa heildstæðari og þéttari borgarbyggð og nýta þar með betur land og fjárfestingar í gatna- og veitukerfum og þjónustustofnunum. Með þéttari byggð dregur almennt úr vegalengdum, samgöngukostnaði og umhverfisáhrifum samgangna. Til að framfylgja þessu markmiði er uppbygging á miðlægum svæðum í algjörum forgangi.

Þétting byggðar er ekki án hliðarverkana. Hún getur haft neikvæð umhverfisáhrif innan eldri hverfa og auknið óþarfliga álag á umferðaræðar og þjónustustofnanir. Mikil áhersla á þéttingu byggðar, þar sem einkum er gert ráð fyrir íbúðum í fjölbýli, getur einnig leitt til einhæfara húsnæðisframboðs. Við framfylgd stefnu um þéttari borg þarf alltaf að hafa til hliðsjónar markmið aðalskipulagsins um aukin gæði byggðar og um lífsgæði í hverfunum, og stefnu borgarinnar í húsnæðismálum.

### Lykilbyggingarsvæði

Þrjú svæði gegna lykilhlutverki við þróun Reykjavíkur á næstu áratugum, Vatnsmýri, Elliðaárvogur og Miðborgin-Gamla höfn. Gert er ráð fyrir að á þessum svæðum risi þétt blönduð byggð sem fellur að markmiðum aðalskipulagsins um sjálfbæra og hagkvæma borgarþróun. Með uppbyggingu þessara svæða og fjölmargra minni þéttingarreitna verður snúið við áratugalangri útpenslu Reykjavíkur og vexti borgarinnar beint inn á við.

Aðalskipulagið 2010-2030 er fyrsta heildarskipulag borgarinnar þar sem ekki er gert ráð fyrir nýjum úthverfum í jaðri byggðarinnar. Verkefni næstu áratuga er að fullbyggja borgina á Nesinu og því er uppbyggingu nýrra hverfa í útjaðri slegið á frest. Yfir 90% allra nýrra íbúða í Reykjavík til ársins 2030 risa innan núverandi þéttbýlismarkna ef áætlanagerð aðalskipulagsins ganga eftir. Utan núverandi þéttbýlismarkna borgarinnar verður aðeins viðbótarfjöldun í Úlfarsárdal, til að styrkja hverfið sem þar er að risa, og nýjar íbúðir í Grundarhverfi á Kjalarnesi. Að sama skapi bætist meginhluti nýs atvinnuhúsnæðis við innan

núverandi byggðar, með þéttingu á atvinnusvæðunum. Landflek atvinnustarfsemi og grófur iðnaður innan núverandi byggðar vikur hins vegar fyrir þéttari íbúðar- og atvinnubýggð og flyst á ný sérhæfð atvinnusvæði í útjaðrinum.

Meginmarkmiðið er að skapa þetta blandaða byggð á þróunarsvæðum innan núverandi byggðar. Á slíkum svæðum samtvinnast íbúðir, skrifstofur, verslun og þjónusta innan sömu göturreita. Þetta á meðal annars við um Vatnsmýrina og Elliðaárvoginn sem gert er ráð fyrir að taki að byggjast upp á seinni hluta skipulagstímabilsins. Markmiðið er einnig að auka fjölbreytni og blöndun innan núverandi miðkjarna, og auka almennt nálægð íbúða og vinnustaða eins og framast er unnt.

Lykil-þróunarsvæði aðalskipulagsins hafa öll nán tengsi við sjávarstöðuna, og það hafa einnig fjölmargir smærri þéttingarreitir. Stefna aðalskipulagsins eykur því samspil borgarinnar við náttúrulegar aðstæður sínar og styrkir mynd hennar sem borgarinnar við Sundin.

**Mynd 13. Íbúðarbyggð og blönduð byggð 2010-2030. Markmið aðalskipulagsins er að byggðar verði að meðaltali 700 íbúðir ári á tímabilinu (sjá töflur 2 og 7), sbr. viðmið svæðisskipulags<sup>1</sup> (bindandi stefna).**

Íbúðarsvæði og blönduð byggð 2010-2030 <sup>2</sup>						
Helstu byggingarsvæði vestan Elliðaáa						
Nr	Heiti	Fjöldi íbúða	Stærð ha	Þéttleiki (íbúðir/ha)	Hæðir húsa <sup>3</sup>	Tímabil <sup>4</sup>
1	Kallagrandi	65	0,67	100	4-6	2012-2016
2	Lýsireitur	150	0,80	200	3-9	2012-2016
3	Byko-reitur	70	0,44	150	5-7	2012-2016
4	Landhelgisreitur	50	0,25	200	3-5	2012-2016
5	Hléinsreitur	275	0,97	285	5-7	2012-2016
6	Slópsvæði-Nýlendureitur	330	5,00	100	1-5	2012-2016
7	Miðbakk-Harpa	150	7,30	100	1-5	2016-2024
8	Kvosin	100			3-5	2012-2030
9	Laugavegur+	250	5,00		2-5	2012-2030
10	Skuggahverfi	100	0,60	175	6-18	2012-2016
11	Barðsreitur	100	0,70	150	4-6	2012-2020
12	Vindagarðir	300s	7,00	(200)	3-5	2012-2016
13	Hlíðarendi	900s	11,00	60	3-5	2012-2020
14	Flú	300s	5,00	60	3-5	2012-2020
15	Óstahlíð-RR	300s	3,00	(100)	3-4	2012-2020
16	Skógarvegur	90	2,90	60	3-5	2012-2020
17	Vatnsmýri - norðurvestur	60	1,20	60	3-5	2022-2030
18	Vatnsmýri - norðvestur	60	2,70	60	3-5	2022-2030
19	Vatnsmýri - austur/vestur	3.300	55,00	60	3-5	2024+
20	Sartún-Lögreglustöðvarreitur	100	5,70	100	4-6	2012-2016
21	Hlíðartorg	250	2,60	175	7-16	2012-2016
22	Hammarsreitur	150	0,65	230	2-7	2012-2016
23	Ástareitur	100s	0,30	(300)	3-5	2012-2016
24	Einholt	250	1,70	150	4-11	2012-2016
25	Laugavegur-Vatnsmýri	100	1,70	30	3-12	2012-2030
26	Bilansveitur	200	1,10	20	5-16	2012-2016
27	Kirkjasandur-SV 60	150	6,00	20	2-5	2016-2020
28	Blaðmavalsreitur	100	1,00	100	3-5	2016-2020
29	Köflunarklettur	200	10,00	100	3-5	2016-2020
30	Suðurlandsbraut-Laugardalur	450	4,20	4,20	3-8	2016-2030
31	Kringlan	150	12,50	100	6-12	2020-2024
32	Sléttuvegur	250	4,50	50	2-4	2012-2016
33	Skafan	500	18,50	60	4-6	2016-2030
34	SS-reitur	150	2,60	100	3-5	2016-2020
35	KHÍ-reitur	50s	1,20	75	6-8	2012-2020
36	Borgarspítalareitur	150	3,30	25	2-3	2012-2030
37	Vogabyggð	400	13,50	60	3-5	2012-2016

<sup>1</sup> Byggingarreitir með fleiri en 50 íbúðum (m.v. almennar íbúðir 120 m<sup>2</sup> að meðalstærð) Um er að ræða fjölgun íbúða á viðkomandi svæði. Þéttling allir að 49 íbúðum er möguleg á öðrum reitum en hér eru tilgreindir, án þess að breyting sé gerð á aðalskipulaginu.

<sup>2</sup> Möguleg frávik frá viðmiðum í deiliskipulagi 1/1+2 hæðir (einkum innidregið), verði rökstudd sérstaklega. Frávik í miðborginni innan gömlu Hringbrautar, sbr. mynd 9 í Borg fyrir fólk, eru 1/1+1 og þá ábeins ef um innidregna hæð er að ræða. Við mat á hæð niðbyggings skal almennt miða við að jarðhæð sé um 4 m en meðalháð arnarra hæð um 3 m. Sjá nánar stefnu um hæðir húsa.

<sup>3</sup> Tímastening á undirbúningi uppbyggingar. Til viðmiðunar. Sjá meginmarkmið um forgangsröðun svæða á mynd 14.

<sup>4</sup> Smáttíðir, nemendabúðir eða íbúðir fyrir eldri borgara, að hluta eða öllu leyti.

Vikmörk á fjölda íbúða geta verið -10%/+20%. Vikmörk -10%/+20% miðast við einstök svæði. Vikmörk fyrir einstök svæði eru ekki sjálfgefn og þau hafa samþykki umhverfis- og skipulagsráðs á hverjum tíma. Miða skal við að vikmörk verði ekki meiri en 10% þegar á heildina er lítið. Vöktun og eftirlit með þróun uppbyggingar verði tryggt með árlögum aðgerðaráttalnum og uppbyggingaráttalnum, þar sem m.a. verði hugað að þróun uppbyggingar á einstökum byggðasvæðum, sbr. ákvæði svæðisskipulags.

Töflur úrgildi  
Sjá mynd 3 í A-hluta

<sup>1</sup> Heimildir aðalskipulags miðast almennt við undirbúning uppbyggingar, en ekki hvenær fullgerðar íbúðar koma á markað. Tölur svæðisskipulagsins miðast hinsvegar við fullgerðar íbúðir, sbr. tenging við íbúðatölur og umferðarspá. Þetta þarf að hafa í huga þegar rannar svæðisskipulagsins eru túlkaðir. Uppbyggingarheimildir um íbúðir á tímabilinu 2020-2024 skila set ekki samsvorandi í fullgerðum íbúðum á sama tímabili. Látnlega áætlað má reikna með allt að 11.800 nýjum íbúðum í Reykjavík (m.v. 10% vikmörki) til ársins 2024 sém samræmist heimildum svæðisskipulags um þróun til 2024.

Héildarfjöldi íbúða í ofangreindum tölum er umfram viðmið um 14.500 íbúðir á skipulagstímabilinu. Þar sem gera má ráð fyrir að svæði sem koma til uppbyggingar seint á skipulagstímabilinu (efir 2024) verða ekki fullbyggð fyrir en að tímabili loknu, sbr. einnig markmið um þróun einstakra svæða.

# Fellur úr gildi Sjá mynd 3 í A hluta

**Íbúðarsvæði og blönduð byggð 2010-2030.\***

**Helstu byggingarsvæði austan Elliðaána**

Nr.	Heiti	Fjöldi íbúða	Stærð ha	Þéttleiki (íbúðir/ha)	Hleðir húsa**	Tímabil***
38	Elliðaárvogur-Bryggjuhverfi B	900	12,00	60	3-5	2014-2024
39	Elliðaárvogur-Vogur	1.200	34,00	60	3-5	2014-2030
40	Elliðaárvogur-Höfðar	700	9,50	60	3-5	2014-2024
41	Spöngin-Móavegur	100	1,40	40	4-6	2012-2016
42	Keldur	400	40,00	40	2-5	2024-2030
43	Hraunbær 103-105	50s	0,30	75	6-10	2016-2020
44	Ártúnsholt-Rafstöðvarvegur	50	6,00	12	1-3	2020-2024
45	Mjódd	150	8,00	100	6-10	2020-2024
46	Salur-Mjódd	100s	6,00	100	5-7	2016-2020
47	Fellagarðar	50	0,50	100	3-4	2012-2020
48	Gerðuberg	100s	0,75	60	2-4	2012-2016
49	Suðurhólar	50	0,50	100	3-4	2012-2016
50	Suðurfell	50	4,00	13	1-2	2016-2020
51	Vindás-Brekknáas	20	1,00	20	2-3	2012-2020
52	Reynisvatnás	100	10,00	12	1-2	2012-2016
53	Úlfarsárdalur – hverfi I	~500	22,50	25	2-4	2012-2016
54	Úlfarsárdalur – Leirjörn	300	29,00	30	2-6	2016-2020
55	Úlfarsárdalur – blönduð byggð	300	24,00	25	2-4	2024-2030
56	Grundarhverfi-Kjalarnes	~200	10,00	5-10	1-2	2012-2030

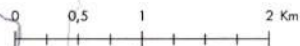
\* Byggingarreitir með fleiri en 50 íbúðum (m.v. almennar íbúðir 120 m<sup>2</sup> að meðalstærð). Um er að ræða fjölgun íbúða á viðkomandi svæði. Þetting allt að 49 íbúðum er möguleg á öðrum reitum en hér eru tilgreindir, án þess að breyting sé gerð á aðaláspulaginu.

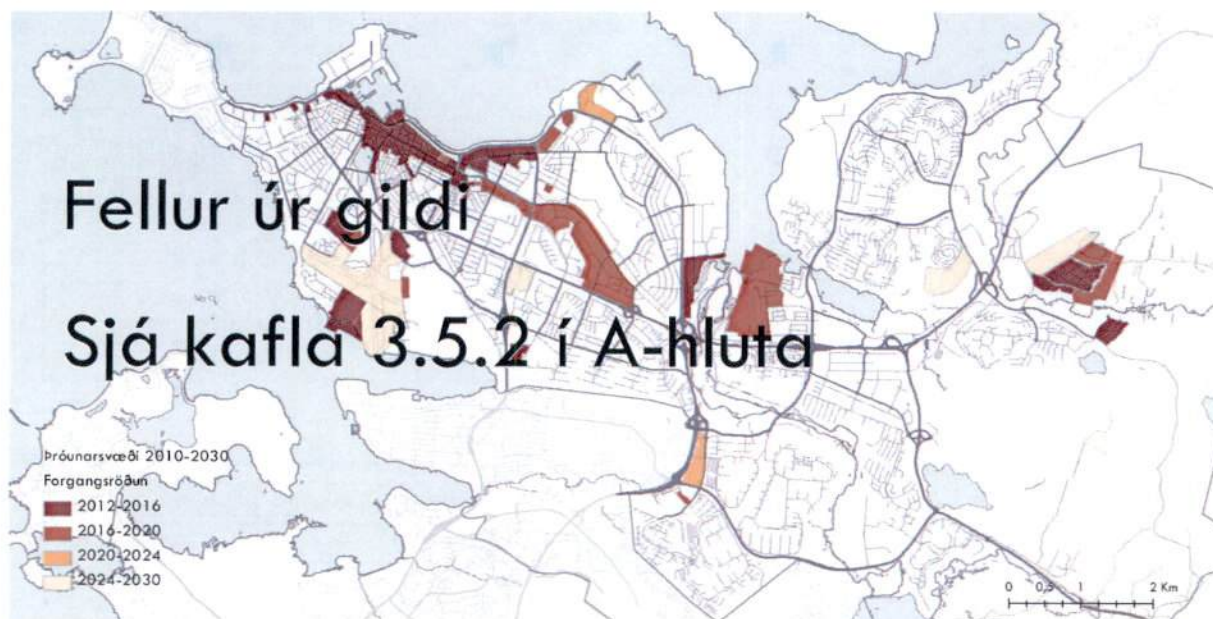
\*\* Mál og frávik frá viðmiðum í deiliskipulagi -1/+2 hæðir (einkum innregið), verði rökfræðistaklega. Frávikbólunna eru tilgreind í mynd 9 í B hluta, en skal líta á einingunni innregið hæðir að ræða. Við mat á hæð bygginga skal allmennt miðast við þetta mál og breyta að annarra hæða um 1,3 m. Sjá allar stefnur í mynd 10.

\*\*\*Tímasetning á undirbúningi uppbyggingar. Til viðmiðunar: Sjá meghámarksnið um forgangsörðun svæða á mynd 14.

s. Smálíbúðir, nemendalíbúðir eða íbúðir fyrir eldri borgara, að hluta eða öllu leyti.

Vikmörk á fjölda íbúða geta verið -10%/+20%. Vikmörk -10%/+20% miðast við einstök svæði. Vikmörk fyrir einstök svæði eru ekki sjálfgefn og þau hafa sambykki umhverfis- og skipulagsráðs á hverjum tíma. Miða skal við að vikmörk verði ekki meiri en 10% þegar á heildina er lítið. Vöktun og eftirlit með þróun uppbyggingar verði tryggt með árlegum aðgerðaráætlunum og uppbyggingaráætlunum, þar sem m.a. verði hugað að þróun uppbyggingar á einstökum byggðasvæðum, str. ákvæði svæðiskipulags.





Mynd 14. Lýkjaþróunarsvæði aðalskipulagsins hafa öll náin tengi við sjúkrasíðuna og það hafa einnig fjólmargir smærri þéttningarreitir. Stefna aðalskipulagsins eykur því samspil borgarinnar við náttúrulegar aðstæður sínar og styrkir mynd hennar sem Borgarinnar við Sundin. Tímabil miðast við mögulega uppbyggingu svæða. Undirbúningur getur hafist fyrir, sbr. tímabil fyrir einstaka reiti á mynd 13 (bindandi stefna).

#### MARKMIÐ

Almenn markmið um áfangaskiptingu uppbyggingar eru:

- Uppbygging á miðlægum svæðum innan núverandi byggðar sem liggja vel við almenningssamgöngu og þar eru í náðum við miðborgina og öflugan atvinnukjarna skulu njóta forang.
- Uppbygging á svæðum sem þegar eru komin af stað verði í sérstökum forgangi (fokheldar íbúðir risnar, framkvæmdir hafnar, niðurrífi lokið).
- Þétting byggðar næst miðborg (Mýrargata-Borgartún) á þróunarsnum (Örfrisey-Keldur) og á jaðarsvæði Vatnsmýrar verði að öðru leyti í forgangi.
- Elliðaárvogur verði í forgangi til uppgjöf og nýfirrið í hafnar- og atvinnusvæði. Uppbygging í Súðarvogi getur þó hafist fyrir.
- Vatnsmýri byggist upp í áföngum eftir því sem land losnar undan flugvallarstarfsemi. Miðað við gefin markmið um þéttingu byggðar og vaxtarhraða, verður ekki brýn þörf á að losa allt land í Vatnsmýrinni fyrr en á seinni hluta skipulagstímabilsins.
- Úlfarsárdalur byggist upp sem eitt skólahverfi á skipulagstímabilinu.
- Uppbygging í Geldinganesi og á landfyllingum í Gufunesi frestast þar til eftir skipulagstímabilið.

#### Áfangaskipting uppbyggingar

Í aðalskipulaginu 2010-2030 er sett fram ákveðin stefna um tímasetningu uppbyggingar á helstu byggingarsvæðum fyrir blandaða byggð. Á fyrri hluta skipulagstímabilsins er lögð áhersla á uppbyggingu á svæðum næst miðborginni (sjá *Miðborgin* og *Gamla höfn*), jaðarsvæðum Vatnsmýrar, á reitum meðfram vesturhluta þróunarássins *Örfrisey-Keldur* og á svæðum og reitum þar sem uppbygging er þegar hafin. Á síðari hluta tímabilsins er gert ráð fyrir að lykilsvæðin Vatnsmýri og Elliðaárvogur komi til uppbyggingar af fullum þunga.

Forgangsröðun svæðanna er grundvöllur á markmiðum aðalskipulagsins um sjálfbæra og hagkvæma borgarþróun og þeim viðmiðum sem sett eru fram í kaflanum um *Þéttingu byggðar og forgangsröðun svæða*. Tímasetningar miðast við að þróun byggingarsvæðis hefjist á viðkomandi tímabili en uppbygging geti tekið lengri tíma, og náð inn á næstu tímabil á eftir (sjá nánar mynd 13).

## Miðborgin - Gamla höfn

Heildarbyggingarmagn:  
600.000 m<sup>2</sup>

Fellur úr gildi

350.000 m<sup>2</sup> atvinnuhúsnæðis

5.000 íbúar

3.000 störf

1 skóli

(skólað í samhengi við Vesturbæjarskólaveið)

Á skipulagstímabilinu:

2.000 íbúar

160.000 m<sup>2</sup> atvinnuhúsnæðis

A-hluta



Mynd 15. Framtíðarsýn fyrir nýtt svæði með blandaða byggð við Gömlu höfnina. Úr rammaskipulagstíllögu Graeme Massie Architects.



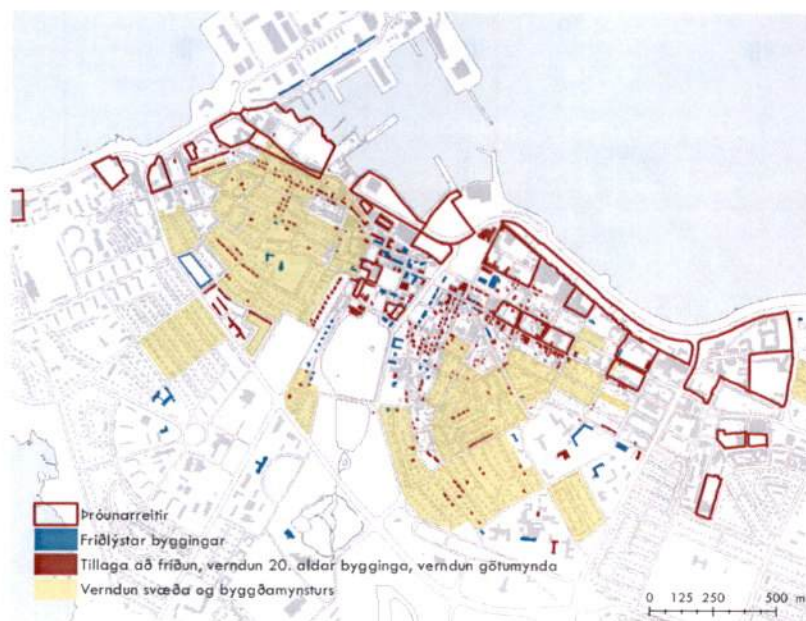
Mynd 16. Í aðalskipulaginu er gert ráð fyrir að miðborgin þróist og stækki á skipulagstímabilinu (sjá Miðborgarstefnu). Mikilvægasti þróunarsínni á næstu drom er að sjávarstöðinni og til vesturs um Gömlu höfnina.

## Miðborgin og Gamla höfnin

Efling miðborgarsvæðisins hefur ávallt verið leiðarljós í aðalskipulagi Reykjavíkur. Meginmarkmið í nýju aðalskipulagi er að auka umhverfisgæði í miðborginni og skapa sátt um verndun og uppbyggingu á svæðinu. Jafnhliða er lögð áhersla á að styrkja miðborgarsvæðið með fjölgun íbúa og starfa, í kjarna miðborgarinnar sjálftrar og í baklandi hennar. Því er mikilvægt að skilgreina markvisst vaxtar- og þróunarmöguleika miðborgarinnar og tengsl hennar við aðliggjandi svæði. Í því sambandi er lyklatríðið að endurheimta fyrri tengsl miðborgarinnar við höfnina og sjávarstöðuna. Í aðalskipulaginu 2010-2030 eru miðborgin og Gamla höfnin eitt af lykilyggingarsvæðum Reykjavíkur á skipulagstímabiliinu.

Efling miðborgarinnar hefur verið leiðarljós við alla stefnumörkun Reykjavíkurborgar á undanföllum árum. Áætlanir hafa almennt miðað að því að auka aðdráttarafl miðborgarinnar, viðhalda fjölbreyttri starfsemi og mannlífi, auka gæði byggðarinnar og stuðla að endurskipulagningu vannýtttra svæða, ekki síst svæða í jaðri miðborgarinnar. Tækifærin til að stækka og þróa miðborgina liggja einkum í endurbættum tengslum við höfnina og endurskipulagningu Gömlu hafnarinnar.

Hafnarsvæðin hafa alla tíð verið lykilyggingarsvæði í borginni. Lengi vel voru hafnarsvæðin samofin annarri byggð í borginni líkt og önnur atvinnusvæði. Það átti ekki síst við um miðborgina og gömlu höfnina. Tengsl hafnarinnar við aðra byggð rofnuðu smátt og smátt með breyttum atvinnuháttum, tæknipróun, áherslu á aðskilnað í landnotkun og umfangsmeiri samgöngumannvirkjum. Á sama tíma hafa hafnarsvæðin stækkað og sérhæfst.



Mynd 17. Helstu uppbyggingarreittir eru í jaðri miðborgarinnar og almennir ekki á svæðum með verðmætum verndarheildum eldri byggðar. Uppbygging á þessum svæðum er eftir sem dómur höð markmiðum stefnu um borgarvernd, sjá um afmörkun verndarsvæða innan Hringbrautar í kaflanum Borgarvernd.



Mynd 18. Miklir þróunarmöguleikar eru til staðar á svæðum frá Grandagarði að Hálförðunni, fyrir íbúðarbyggð, atvinnustarfhemi og endurskipulagningu almenningsrímsna með sjávarskúna. Með uppbyggingu og þróun á þessu svæði er mögulegt að endurheimta tengsl byggðar og hafs og styrkja mynd Reykjavíkur sem Borgarinnar við Sundin.

Ný hafnarsvæði hafa tekið við hlutverki eldri svæða og starfsemi hafnarsvæðanna hefur verið í stöðugri þróun, ekki síst í gömlu höfninni og Örfrisey. Með breyttu hlutverki gömlu hafnarinnar í heildarskipulagi hafnanna hafa skapast ný tækifæri í þróun miðborgarinnar. Nú er hægt að endurheimta fyrri tengsl miðborgar og hafnar.

Á undanföllum árum hafa skipulagsyfirvöld í Reykjavík og Faxaflóahafnir sf. unnið að skipulagi og þróun á eldri hafnarsvæðunum í miðborginni. Langstærsta verkefnið er stækkun miðborginnar út í Austurhöfn með byggingu tónlistar- og ráðstefnuhúss. Unnið hefur verið að endurskipulagningu Slíppasvæðis, þar sem gert er ráð fyrir blandaðri byggð á hafnarbakkanum í góðum tengslum við eldri byggð í Vesturbænum. Þróun uppbyggingar og starfsemi við Suðurbugt og Grandagarð hefur einnig verið í mikilli gerjun og hafa borgar- og hafnaryfirvöld opnað á fjölbreyttari landnotkun á svæðum sem næst eru

miðborginni og íbúðarbyggðinni.

Til að fá fram heildarsýn á Gömlu höfnina og Örfrisey, tengsl hafnarsvæðanna innbyrðis og við miðborgina og Vesturbælinn, ákvað stjórn Faxaflóahafna að efna til alþjóðlegrar hugmyndasamkeppni um heildarskipulag svæðisins. Niðurstöður samkeppninnar lágu fyrir árið 2010 og var teymi Graemes Massies hlutskarpast. Sérstakur stýrihópur vann síðan að rammaskipulagi gömlu hafnarinnar og var Massie ráðgjafi hópsins.

Rammaskipulagið verður grundvöllur deiliskipulagsgerðar á svæðinu. Forgangsverkefni á næstu árum er uppbygging á svæði Gömlu hafnarinnar og öðrum þéttingarreitum í jaðri miðborgarkjarnans.



Mynd 19. Tillaga að deiliskipulagi Landsímareits (ASK arkitektar 2013).

## Elliðaárvogur

Heildarbyggingarmagn:  
500.000 m<sup>2</sup> (nettóaukning)

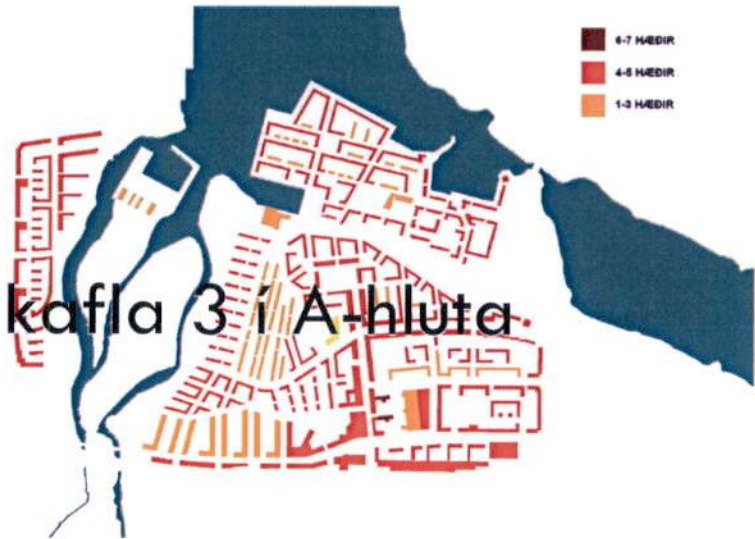
3.200 íbúðir  
7.000 m<sup>2</sup> atvinnuhúsnæðis (nettóaukning)  
1.500 störf  
2 grunnskólar

### Á skipulagstímabilinu:

3.200 íbúðir  
0 m<sup>2</sup> atvinnuhúsnæðis  
0 störf  
(Uppbyggingin kallar á niðurfirratvinnuhúsnæðis og því er ekki um nettóaukningu að ræða til ársins 2030)

Fellur úr gildi

Sjá II. hluta og kafla 3 í A-hluta



4-7 HÆÐIR  
4-5 HÆÐIR  
1-3 HÆÐIR

Mynd 20. Byggingarmynstur í Elliðaárvogi. Tíliaga úr rammaskipulagi (Kanon arkitektar, VSO-ráðgjöf).

### Meginforsendur byggðarþróunar í Elliðaárvogi. Lykil-tímasetningar

Öndur	Birtur átt eigi síðar en 2016
Öndur	Ólaga lítt eigi síðar en 2023
Ósláttur	Steyptustöðvar og væðing
Ósláttur	Tenging yfir vistvæna ferðamála yfir Elliðaár 2018-2026 (strætisvagnar, gangandi, hjólandi)
Ósláttur	Göngu- og hjólabré yfir ósana 2013-2014
Súðarvogur	2012-2016
Bryggjuhverfi II	2014-2020
Ártúnshöfði	2014-2030

Fellur úr gildi

Sjá II. hluta og kafla 3 í

A-hluta

## Elliðaárvogur

Uppbygging blandaðrar byggðar við Elliðaárvoginn er mikilvægur liður í því að efla tengsl byggðarinnar í Reykjavík við hafið. Eitt meginkeppi við þróun borgarinnar á 20. öld er uppbygging hafnar- og iðnaðarsvæða með allri norðurströndinni, við Sundin þar sem veðursæld er hvað mest við sjávarsíðuna. Langtímamarkmið borgarinnar hlýtur að vera að endurheimta þessi svæði fyrir þéttari og blandaðri byggð og auka þannig tengslin við strandlengjuna. Lykiláfangi í þessari þróun er endurskipulagning iðnaðarsvæða í Ártúnshöfða og við Súðarvog.

Í aðalskipulaginu 2010-2030 er gert ráð fyrir að þétt, blönduð og vistvæn byggð risi í áföngum í Elliðaárvogi á skipulagstímabilinu, eftir því sem iðnaður vikur af svæðinu. Landflekum og óþrífalegum iðnaði verður fundinn staður á nýju iðnaðar- og hafnar-svæði í Álfnesi, á Esjumelum eða á svæðum utan Reykjavíkur.

Í AR2001-2024 var fyrst sett fram stefna um þróun blandaðrar byggðar í Elliðaárvogi, en áður hafði uppbygging Bryggjuhverfisins hafist við Grafarvoginn. Á grundvelli þessarar stefnu var ráðist í gerð rammaskipulags fyrir svæðið árið 2005 og var þar fjallað bæði um flutning iðnfyrirtækja af svæðinu og formun nýrrar byggðar. VSO-ráðgjöf og Kanon arkitektar unnu að gerð rammaskipulagsins. Með rammaskipulaginu er sköpuð heildræn sýn fyrir þróun svæðisins beggja vegna Elliðaárvogsins og er hún lögð til grundvallar við mótn stefnu fyrir svæðið í aðalskipulaginu. Meginþema skipulagsvinnunnar var að skapa þetta blandaða byggð með borgarmiðuðu gatnakerfi og heildstæðu yfirbragði. Markmiðið er að hverfin í Elliðaárvogi verði til fyrirmyndar og verður vistvænum lausnum beitt í hviðvetna allt frá heildarskipulagi svæðisins til hönnunar og framkvæmda.

Grundvallaratriði við framfylgd skipulagsins er að finna nýjan stað fyrir iðnfyrirtæki sem nú starfa á svæðinu. Mikilvægasti áfanginn er að flytja á brott starfsemi Björgunar sem hefur valdið neikvæðum umhverfisáhrifum á aðliggjandi byggð og við veginn.

Ný vistvæn tenging yfir Elliðaárösa (strætó, hjól, gangandi vegfarendur) er lykilforsenda fyrir þróun vistvænnar og þéttar byggðar á svæðinu og er mikilvægt að hún verði að veruleika strax í öðrum áfanga uppbyggingar á svæðinu (sjá *Örflirsey-Keldur*).



Mynd 21. Við gerð rammaskipulags árið 2005 var ákveðið að horfa einnig til iðnaðarsvæðisins við Súðavog. Í aðalskipulaginu er nú gert ráð fyrir að blönduð byggð þrívæð beggja vegna við vögin. Á myndinni efst til hægri eru sýndir áfangar í þróun blandaðrar byggðar við Elliðaárvog (VSO-ráðgjafi, Kanon arkitektar).

#### VISTVÆN BYGGÐ OG LEIDARLJÓÐ

Megináhersla í fyrirbyggjandi drögum að rammaskipulagi fyrir svæðið eru þessar:

**Hagkvæm nýting lands.** Í skipulaginu er gert ráð fyrir þéttri byggð á röskuðu landi, þar sem nýttar eru fyrirbyggjandi fjárfestingar og mannvirki. Miðað er við 3.200 íbúðir í Elliðaárvogi og 330.000 fermetra atvinnuhúsnæðis (brúttóaukning). Byggð er almennt 2 til 5 hæðir eftir staðsetningu og tegund húsnæðis. Fyrirkomulag bílastæða er á forsendum þéttar byggðar.

**Græn svæði og vistkerfi.** Mótun verða fjölbreytt opin græn svæði og stuðlað að verndun vistkerfis. Lögð

er áhersla á að gera Geirsnefð og nágrenni þess að útivistarperlu. Ekki verður gengið á opin græn svæði né lífríki Elliðaánna. Byggð skal mynda skjólgóð bæjarrými og aðgengi að útivistarsvæðum vera öruggt og gott.

**Samgöngur.** Skipulagið miðast við fjölbreytta samgöngumáta og samgönguálmenningsgangna. Dreigið verður úr neikvæðum áhrifum umferðar með mótun umferðarkerfis, hraðatakörkumum, staðsetningu atvinnusvæða við stofnbrautir og því að koma í veg fyrir óþarfan gegnumakstur. Áhersla skal lögð á innri tengingar við Árbæ, Grafarvog og Voga.

**Atvinna.** Elliðaárvogarnir eru miðlægir á höfuðborgarsvæðinu og vel tengdir stofnbrautum. Við

atvinnuuppbyggingu á að nýta þessa sérstöðu og leggja áherslu á skrifstofur, þjónustu og verslun.

**Blöndun byggðar.** Til að skapa ákveðið umhverfi og stytta ferðir eftir megni er lögð áhersla á blöndun byggðar. Miða skal við íbúðarbyggð fremst á Ártúnshöfða, við strandsvæði og í vogi. Atvinnusvæði verða meðfram stofnbrautum, og blöndun á miðju svæðisins.

**Lýðheilsa.** Þættir í rammaskipulagi sem stuðla að lýðheilsu íbúa eru fjölbreytt búsetuform, þétt og lágreist byggð, aðgengi að náttúrunni, m.a. að Elliðaárvogi, öryggi, aðgengi að þjónustu og atvinnusvæðum, fjölbreyttur ferðamáti og útsýni.



Fellur úr gildi

Sjá hluta og kafla 3 í A hluta

**Vatnsmýri**

**Heildarbyggingarmagn:**  
1.300.000 m<sup>2</sup>  
(með uppbyggingu nýs Landspítala við Hringbraut)

5.000 bílþröng  
500.000 atvinnuleisnæðis  
15.000 íbúar  
12.000 störf  
3 grunnskólar

**A skipulagstímabilin:**  
3.600 íbúðir  
130.000 m<sup>2</sup> atvinnuleisnæðis



Mynd 22. Samkvæmt stefnu aðalSKIPULAGSINS losnar land í Vatnsmýrinni í áföngum. Uppbyggingarsvæði til næstu ára eru við Hlíðarenda og í Skeiðfelli (mynd til skýringar).



Mynd 23. Götumynd úr deiliskipulagi Hlíðarenda (Alark arkitektar).

**Vatnsmýrin**

Í Vatnsmýrinni felst einstakt tækifæri til að gera Reykjavík að betri borg. Með uppbyggingu þétrar blandaðrar byggðar í Vatnsmýrinni verður stigið stórt skref í að gera Reykjavík að sjálfbærari, hagkvæmari og fegurni borg. Þróun byggðar á flugvallarsvæðinu leggur grundvöll að nýjum vaxtarþól atvinnulífs á sviði háskóla, rannsókna og hátækni. Með lokun flugvallarins má bæta hljóðvist og önnur umhverfsgæði í vesturhluta borgarinnar og byggð sem áður lá í fluglínum nýtur meira öryggis.

Í aðalskipulaginu 2010-2030 er gert ráð fyrir að þétt blönduð byggð risi í Vatnsmýrinni. Vatnsmýrin er eitt af lykilbyggingarsvæðum Reykjavíkur á skipulagstímabilinu og er gert ráð fyrir að allt að 3.600 íbúðir geti risið á svæðinu fyrir árið 2030. Í tillöggunni er því lögð þung áhersla á að flugvallarstarfsemi viki úr Vatnsmýrinni, sbr. ákvæði AR2001-2024, svo að land losni til uppbyggingar á jaðarsvæðum strax á næstu árum, og að uppbygging af fullum þunga geti hafist á seinni hluta skipulagstímabilsins.



Mynd 24. Fyrir liggur samþykkt deiliskipulag að uppbyggingu við Hlíðarenda. Þar er tekið mið af markmiðum heildarskipulags Vatnsmyrarinnar, svo sem um yfirbragð og þéttleika byggðar, gatnakerfi og fjölbreyttar gátumyndir (Mark arkitektar).

Meginforsendur byggðáþróunar í Vatnsmýri Lykiltímasetningar	
Vatnsmýri (flugvöllur)	NA-SV (06-24) lögð af 2013
	Áætlinga-, kennslu- og einkafluglaug 2015
	Flugvöllur lögð af 2012
	Flugvallarstarfsemi hóf af með állu 2024
Fossvogsbraut	Möguleg strætisvagnaleið yfir Fossvog
	Göngu- og hjólaleið yfir Fossvog 2016-2017
Göngu- og hjólaleið yfir Fossvog	Utdráttur af 2014-2015

Fyrir liggur samkomulag Reykjavíkurborgar, ríkisins og Icelandair Group og viðbotarsamkomulag ríkis og borgar, dagsætt 25. október 2013 sem varða stefnu aðalskipulagsins um uppbyggingu í Vatnsmýri (sjá fylgiskjal C.8). Uppbygging Vatnsmýri og tímasetting hennar jafnað frá ári 2013. Þá samgöngu- og flutningsáætlingum og flutningsáætlingum svæðisinnar árið 2013 og miðunum þeirra sem eru í samræmi við ákæðni samkomulagum frá 25. október, m.a. um endurskoðun deiliskipulags flugvallarinnar, stækkun alþjóðlegrar flugstöðvarmiðstöðvar, lokun NA/SV-bráutar og flutning kennslu- og einkaflugs á annan flugvöll. Frekari skoðun á staðsetningu flugvallar á höfuðborgarsvæðinu er vísað til heildar endurskoðunar svæðisskipulagsins og nefndar Reykjavíkurborgar og Reykjavíkumeytis, sbr. ofangreint samkomulag.

Fellur úr gildi  
Sjá II. hluta og  
kafla 17.3 í A-  
hluta

Flugvöllurinn í Vatnsmýri verður lagður niður samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, sbr. stefnuna í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 og aðalskipulaginu 2001-2024. Stefna aðalskipulagsins 2001-2024 og svæðisskipulagsins byggðist meðal annars á niðurstöðu almennrar atkvæðagreiðslu um framtíðarnýtingu flugvallarsvæðisins 17. mars 2001. Meirihluti Reykvíkinga reyndist þá fylgjandi því að leggja niður flugvöllinn í Vatnsmýri.

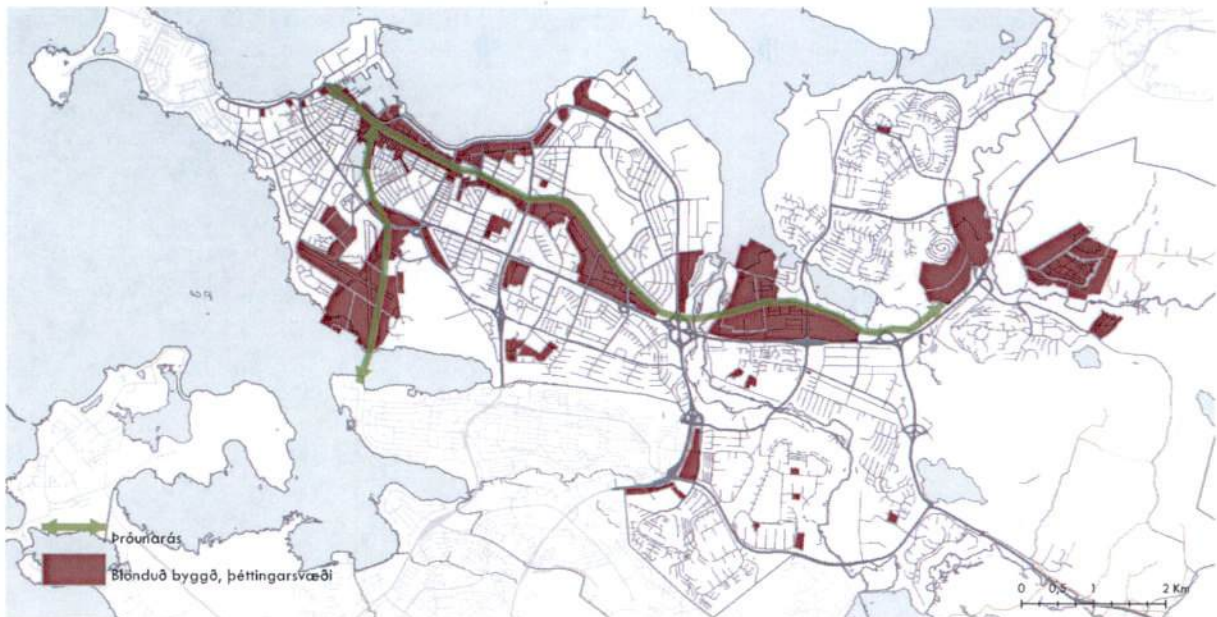
Í samræmi við stefnu aðalskipulags 2001-2024 var efnt til hugmyndasamkeppni um byggð í Vatnsmýri árið 2007. Niðurstöður hennar lágu fyrir í byrjun árs 2008 og varð hlutskörpust tillaga frá Graeme Massie og félagum. Tillaga sú að framtíðarbyggð í Vatnsmýri sem sett er fram í aðalskipulaginu 2010-2030 grundvallast í megindráttum á vinningstillögunni frá 2008 (um framtíðarsýn og skipulag byggðar sjá nánar B. Skipulag borgarhluta. Vatnsmýri).

Staðsetning Reykjavíkurflugvallar í Vatnsmýri er sennilega lífseigasta þættumál í sögu íslenskra skipulagsmála. Deilt hefur verið um staðsetningu flugvallarinnar allt frá því að hann var festur í sessi upp úr 1940 og standa þær deilur enn á öðrum áratug 21. aldar. Við gerð svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og aðalskipulagsins 2001-2024 var ráðist í allmiklar athuganir og úttektir um framtíðar-flugvallarstæði, en þær leiddu ekki til ásettunar niðurstöðu. Ákveðin þáttaskil urðu

í umræðunni um framtíð flugvallarinnar í byrjun árs 2005 þegar borgarstjóri og samgönguráðherra undirrituðu samkomulag um yfirgripsmiklar úttektir um framtíð flugvallarinnar og Vatnsmýrarsvæðið. Samráðsnefnd ríkis og borgar var sett á stofn og stýrði hún sérfræðivinnu sem laut í fyrsta lagi að flugtæknilegum atriðum um rekstur flugvallar í Vatnsmýri, í öðru lagi að mati á mögulegu nýju flugvallarstæði og í þriðja lagi að hagkvæmniathugun á kostum þess að byggja í Vatnsmýrinni. Nefndin skilaði niðurstöðum sínum vorið 2007. Meðal helstu niðurstaðna nefndarinnar var að ekki er mögulegt að reka innanlandsflugvöll með einni flugbraut, að breytingar á núverandi flugvelli með landfyllingum eru lítt fýsilegur kostur og að það er þjóðhagslega hagkvæmt að flytja flugvöllinn úr Vatnsmýrinni. Öyggjandi niðurstöður fengust hins vegar ekki um hvert mögulegt og/eða ásaettanlegt er að flytja innanlandsflugvöllinn. Þrjár valkostir voru helst nefndir, Hólmsheiði, Löngusker og Keflavíkurflugvöllur. Endanlegt mat Hólmsheiðar og Lönguskerja er háð frekari athugun á kostunum, einkum um umhverfisþætti fyrir Löngusker og um veðurfarsþætti fyrir Hólmsheiði. Frekari athuganir á mögulegri staðsetningu nýs innanlandsflugvallar á höfuðborgarsvæðinu verður viðfangsefni við heildarendurskoðun svæðisskipulagsins (sjá nánar B. Skipulag borgarhluta. Vatnsmýri. Nýr borgarhluti).



Mynd 25. Götumynd úr deiliskipulagi nýs Landspítala við Hringbraut (SPITAL-hópur).



Mynd 26. Hugmyndin er að þróunarsímin verði smátt saman heildstæð breiðgata sem liggur eftir endiföngu Nesinu, nakkurs konar línuleg miðborg. Þetta bláindúð byggð hverlist um ásin í þægilegri gönguþarkeð frá bílstöðvum almenningssamgangna. Sambærilegur þróunarsíði síðan að liggja til suðurs frá miðborginni um framtíðarbyggð í Vatnsmýrinni og yfir á Kársnes í Kópavogi (bindandi stefna).

## Örfirisey-Keldur

### Markmið

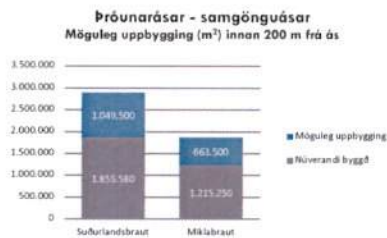
- Skapa heildstæða samgöngutengingu milli miðborgar og lykilorunarsvæða í austri og vestri, með áherslu á vistvænar samgöngur.
- Endurhanna, eins og kostur er, núverandi götur á ásnum sem vistvænar borgargötur (Mýrgata, Tryggvagata, Hverfisgata, Laugavegur, Suðurlandsbraut, Stórhöfði).
- Skilgreina markvisst uppbyggingarmöguleika meðfram ásnum (svæði innan 200 m frá strætisvagnaleið). Skipuleggja mestan þéttleika byggðar í næsta nágrenni við lykilorunarsvæði strætisvagna. Kröfur um bílastæði á einstökum þéttingarreitum miðist við þjónustustig almenningssamgangna.
- Tryggja forgang strætisvagna með sérakreinum (leið léttlesta í framtíðinni) og samfelldar hjóla- og gönguleiðir.
- Þróun uppbyggingar á ásnum og endurbætur gatnaumhverfis er langtímaverkefni sem miðar að því að þróa miðborgarstarfsemi til austurs.



Mynd 27. Þétting byggðar meðfram þróunarsíminum samhlíða endurhönnun gatnaumhverfisins er lykilorun. Gert er ráð fyrir nýju byggingarsvæði norðan Suðurlandsbrautar í jaðri Laugardals. Nýir byggingarreitir ganga ekki á hús græna útivistarsvæði dalsins, heldur liggja þeir að mestu innan núverandi götukassa Suðurlandsbrautar. Forsenda þessarar byggðar er að Suðurlandsbrautin verði endurhönnuð sem breiðgata og bílastæðin sunnan götunnar endurskipulögð.



Mynd 28. Við gerð aðalskipulagsins 1962-1983 á 7. áratugnum var kannaður íð möguleiki að þróa miðborgina til austurs eftir Suðurlandsbrautinni (a). Nýr miðbær í Kringlumýri (d) varð hinsvegar ofan á í endanlegri tllögu.



#### LÍNULEGUR MIÐBÆR

Í reynd er hún aðeins ábending um þróun sem þegar hefur átt sér stað og teikn eru í lofti um að halda muni áfram, hvað sem öllum skipulagsáætlanum líður. Að því leyti er hún í samhljómi við þá skoðun að eðlilegasta þróun borga sé sú sem gerist hægt og sigandi á löngum tíma. Hugmyndin felst í því að viðurkenna í hugsun og verki línulegan vöxt miðborgarinnar til austurs, frá Kvosinni í vestri að Mörkinni í austri, og til lengri tíma lítið áfram yfir á Ártunshólba allt að Keldnalandi.

Pétur H. Ármannsson (2005)

Í aðalskipulaginu 2010-2030 er lögð áhersla á þróunarárs sem tengir miðborgina við þéttingarsvæði til vesturs og austurs, við Örfrisey, Mýrargötusvæði, Suðurlandsbraut, Skeifu, blandaða byggð í Elliðaárvogi og framtíðar-atvinnukjarna í Keldnalandi. Á þessum ás, Örfrisey-Keldur, verður lögð sérstök áhersla á almenningssamgöngur (hraðleið og forgangur strætisvagna), hjólastiga og greiðar og þægilegar leiðir fyrir gangandi vegfarendur. Ásinn er um 10 km að lengd og á að hafa einkenni borgargötu þar sem vistvænir ferðamátar eru í fyrirrími. Miðað er við mestan þéttleika og blöndun byggðar næst ásum og við lyklibiðstöðvar strætisvagna.

Hryggjarstykkið í ásum er Suðurlandsbrautin og framlenging hennar yfir Elliðaárósa. Suðurlandsbrautin býður fjölmarga möguleika til þróunar, bæði með endurhönnun götunnar sem breiddgötu og við þróun nýrra uppbyggingsvæða meðfram götunni.

Í sögulegu samhengi er Suðurlandsbraut ein helsta þjóðleiðin til Reykjavíkur. Suðurlandsbrautin var einnig aðalumferðaræðin í miðbæinn þegar Reykjavík tók að þróast sem borg á 20. öld. Hugmyndin um Miklabraut sem meginhraðbraut til borgarinnar vaknar þó snemma, en lengi vel höfðu Suðurlandsbraut og Miklabraut svipað vægi í gatnakerfi þeirra skipulagsáætlana sem lagðar voru fram á tímabilinu 1936 til 1957. Það er ekki fyrr en með aðalskipulaginu 1962-1983 sem Suðurlandsbraut

missir nokkuð vægi sitt, með nútímavæðingu stofnbrautarkerfisins og hugmyndum um mislæg gatnamót. Í skipulaginu 1962-1983 var gert ráð fyrir að Suðurlandsbraut sem stofnbraut endaði við Skeiðarvog og tengdist ekki fyrirhuguðum mislægum gatnamótum við Elliðaárna. Þetta var róttæk breyting sem fól í sér að Miklabrautin ein yrði aðalstofnbraut inn til borgarinnar, og aðfrifarík í ljósi þess að megnið af byggðinni meðfram hinni afkastamiklu umferðaræð var íbúðarbyggð og átti vera það áfram.

Í þessu skipulagi voru einnig teknar miklar ákvarðanir um framtíðarþróun miðborginnar. Ljóst var að gamli miðbærinn gæti ekki tekið við öllum þeim framtíðarvexti sem gert var ráð fyrir í borginni við skrifstofustarfsemi, verslun og þjónustu. Í skipulagsvinnunni voru því athugaðar nokkrar leiðir við frekari þróun miðborgarstarfsemi í borgarlandinu, annars vegar út frá stækkun miðbæjarins til suðurs í Vatnsmýrina eða til austurs meðfram Laugavegi og Suðurlandsbraut, og hins vegar með nýjum miðbæ í Kringlumýri eða í Ártunsholti austan Elliðaáa. Niðurstaðan var að skilgreina svæði fyrir nýjan miðbæ í Kringlumýri.

Í Kringlumýri hefur vissulega byggst upp nokkurs konar miðborgarkjarni en í reynd fann meginþungi miðborgarstarfseminnar sér farveg eftir Suðurlandsbrautinni, um Múlana og austur í Skeifu. Markaðurinn tók ráðin af hinni meðvituðu stefnu

aðalskipulagsins.

Stefna um þróunarársinn Örfrisey-Keldur í aðalskipulaginu 2010-2030 felur í sér tilraun til að endurreisa Suðurlandsbrautina sem aðalbraut til miðborgarinnar. Með ásum er einnig viðurkennd sú þróun sem orðið hefur við uppbyggingu skrifstofustarfsemi, verslunar og þjónustu í borginni á síðustu fimm áratugum. Sumpart var lagður grunnur að þessari hugmynd með skilgreiningu miðsvæða í aðalskipulaginu 2001-2024 og skilgreiningu landskjarna á Nesinu í gildandi svæðisskipulagi.

Stefnan um ásin sýnir einnig hversu mikilvægt það er að skoða alltaf í samhengi þéttingu byggðar og umbætur við almenningssamgöngur, hjólréiðar og gangandi vegfarendur. Samtíðinn landnotkunarstefnu og samgöngustefnu er lykilsenda við að ná árangri í að breyta ferðavenjum og skapa heildstæðari og þéttari borgarbyggð.

Áherslan á þróunarársinn felur í sér að þéttingarreitir meðfram ásum verða forgangs-byggingarsvæði á skipulagstímabilinu. Jafnframt verður endurhönnun götusvæða á ásum forgangsverkefni á næstu árum og áratugum. Styrking þróunarársins er enn fremur lykiltríði við að tengja miðborgina við ný byggingarsvæði í Elliðaárvogi. Annar sambærilegur ás liggur til suðurs frá miðborginni þegar byggð tekur að rísa í Vatnsmýrinni (sjá B. Skipulag borgarhluta. Vatnsmýri).