

Skipulagsnúmer
8823

Sveitarfélag
0000

Undirnúmer
1307

Dagsetning
27.12.1985

MJÓDDIN

SKOÐUN Á SKIPULAGI DES 1985 -

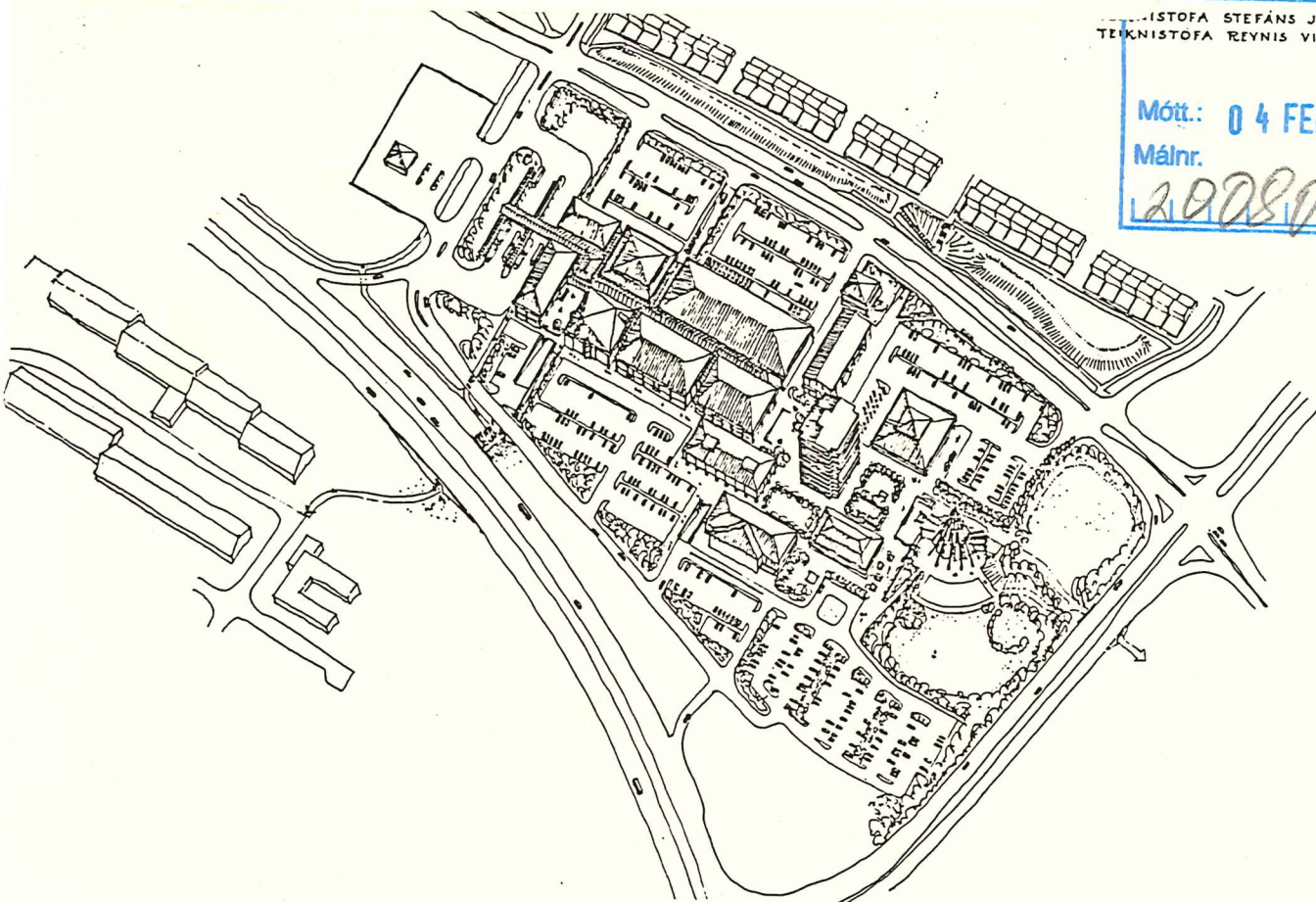
TEIKNISTOFA STEFÁNS JÓNSSONAR -
TEIKNISTOFA REYNIS VILHJÁLMSSONAR



Mótt.: 04 FEB. 2008

Málnr.

2008020208



MJÓDDIN

Endurskoðun skipulags

Desember 1985

Teiknistofa Stefáns Jónssonar

Teiknistofa Reynis Vilhjálmssonar

Unnið fyrir Borgarskipulag Reykjavíkur

Mjóddin - miðbær í Breiðholti.

Stutt greinargerð vegna endurskoðunar skipulags.

Inngangur.

Skipulag Mjóddarinnar var samþykkt í skipulagsnefnd og borgarráði 1974, - en í Aðalskipulagi Reykjavíkur '62-'83 var gert ráð fyrir miðbæ í Mjódd fyrir Breiðholtshverfin öll. Þeim forsendum, sem þar voru gefnar um staðsetningu, stærð tengsl við aðalगतnakerfi og tegund þjónustu, hefur að mestu verið fylgt síðan.

Í skipulagi Mjóddar er hugmyndin sú, að verslanir og stofnanir mynduðu milli sín kerfi af göngugötum og - torgum. Uppbygging miðbæjarins var hugsuð í tveimur áföngum, nyrðri hlutinn átti að byggjast í 1. áfanga og mynda þannig og loka fyrstu götu og torgi en syðri hlutinn í næsta áfanga, með opnara kerfi til suðurs.

Framkvæmdaröðin hefur þó orðið önnur og síðan 1974 hafa einstakir þættir skipulagsins nokkrum sinnum verið til endurskoðunar, einkum bílastæðamál, - og ýmsar smáar og stórar breytingar hafa átt sér stað. T.d. má nefna fjölbýlishús BSAB, sem ráðgert var að yrði "kollektiv" hús með þjónustuíbúðum varð venjulegt fjölbýlishús þó aðstæður til slíks væru engar.

Skilmálar voru gerðir 1980, þar sem m.a. fjöldi bílastæði var ákveðinn og hlutdeild einstakra lóða í þeim.

Skipulagsnefnd samþykkti 1982 breytingar á þakgerð og þak-halla sem jók rishæð við nýtanlegt flatarmál bygginga.

Árvakur hf afsalaði sér stærstu lóðinni í Mjóddinni og byggði í Kringlumýri. Endurskoðun á leiðakerfi SVR leiddi í ljós að heppileg staðsetning skiptistöðvar SVR væri í Mjóddinni.

Áætluð rýmisþörf heilsugæslustöðvar minnkaði um helming.

Stækkun Reykjanesbrautar var ákveðin o.s.frv.

Af þessum ástæðum þótti því nauðsynlegt að gera heildarendurskoðun á skipulagi Mjóddar til að samræma á ný þarfir og áætlanir til að geta náð upphaflegum markmiðum.

Gatnakerfi. (Þórarinn Hjaltason)

Eftirfarandi er greinargerð um skipulag gatna í tillögu að deiliskipulagi Mjóddar. Einkum verður fjallað um breytingar frá núgildandi skipulagi.

Stofnbrautir.

Skipulag stofnbrauta í nágrenni Mjóddar er eins og núgildandi aðalskipulag gerir ráð fyrir. Reykjanesbraut liggur meðfram Mjóddinni að vestanverðu. Að norðanverðu er möguleikanum á Fossvogsbraut haldið opnum.

Sjá kort:

85 02 og

85 03

Á meðfylgjandi uppdráttum er Reykjanesbraut sýnd eins og hún verður eftir breikkun í sex akreinar, nema á mótum Breiðholtsbrautar, Nýbýlavegar og Reykjanesbrautar er einnig gerð grein fyrir framtíðarmöguleika á mislægum (tveggja hæða) gatnamótum. Þessi möguleiki er frábrugðinn því, sem núgildandi deiliskipulag gerir ráð fyrir að því leyti, að í stað hefðbundinna "tígulgatnamóta" er nú gert ráð fyrir "tígulgatnamótum" með hringtorgi. Þessi nýi möguleiki er einkum til kominn vegna möguleika á hagstæðum áfanga í gerð mislægu gatnamótanna. Athygli skal vakin á því, að hefðbundin "tígulgatnamót" rúmast vel á því svæði, sem tekið er frá fyrir hinn nýja möguleika.

Á mótum Stekkjarbakka, Smiðjuvegar og Reykjanesbrautar er haldið opnum möguleikanum á mislægum gatnamótum. Til eru hugmyndir um gerð fjögurra blaða smára á þessum stað, en þær hugmyndir þurfa endurskoðunar við og eru því ekki sýndar á meðfylgjandi uppdráttum.

Tengibrautir.

Það eru tvær tengibrautir, sem skipta mestu máli fyrir Mjóddina: Breiðholtsbraut og Stekkjarbakki.

Ekki er gert ráð fyrir því, að Mjóddin hafi aðkomu beint frá Breiðholtsbraut, en hins vegar eru bein tengsl við Stekkjarbakka á kaflanum milli Breiðholtsbrautar og Álfabakka. Eins og meðfylgjandi uppdrættir sýna er gert ráð fyrir, að sá götukafli verði fjórar akreinar í framtíðinni.

Vestasti hluti Stekkjarbakka norðan Bakkahverfis, þ.e. tenging Stekkjarbakka við Reykjanesbraut, er sýndur á meðfylgjandi uppdráttum eins og gert er ráð fyrir, að hann verði við

breikkun Reykjanesbrautar. Vestan Grænastekks verður útvíkkun í fjórar akreinar. Er það vegna aukins umferðarálags á þeim kafla, en sú aukning verður vegna lokunar á miðeyju Reykjanesbrautar við Álfabakka.

Ætla má, að tvær akreinar á Stekkjarbakka austan Grænastekks dugi fyrst um sinn, en með vaxandi byggð á austursvæðum Reykjavíkur og nágrannasveitarfélögum í suðri má gera ráð fyrir það mikilli aukningu á umferðarmagni á Stekkjarbakka norðan Bakkahverfis, að full þörf verði á fjórum akreinum.

Tengingar við Reykjanesbraut.

Ástæða er til að gera sérstaka grein fyrir tengingum Mjóddar við Reykjanesbraut. Reykjanesbraut er fyrsta flokks stofnbraut þar sem gera má ráð fyrir mislægum gatnamótum í framtíðinni. Vegna kröfu um mikil akstursgæði og umferðaröryggi og einnig til að halda kostnaði við gerð gatnamóta í lágmarki er mikilvægt að tengingar við Reykjanesbraut séu sem fæstar. Þess vegna er, eins og í núgildandi aðalskipulagi, gert ráð fyrir lokun miðeyju Reykjanesbrautar við Álfabakka, en hægri beygja inn á Reykjanesbraut þó leyfð.

kort 85 03

Á þeim uppdrætti, er sýnir möguleika á mislægum gatnamótum Breiðholtsbrautar og Reykjanesbrautar er gert ráð fyrir að tengja Álfabakka með hægribeygjum við rampa (tengigötu) í mislægum gatnamótum. Þetta er í samræmi við þá tillögu að deiliskipulagi Mjóddar, sem samþykkt var í borgarráði 18.6.1974. Í þeirri samþykkt var miðað við mislæg gatnamót á Reykjanesbraut, en ekki kemur fram hvort og þá hvernig tengja megi Álfabakka við Reykjanesbraut á sama stað, á meðan umferð á mótum Breiðholtsbrautar og Reykjanesbrautar er ljósa stýrð. Það skal tekið fram að þessi tenging hefur þegar verið gerð til bráðabirgða milli Reykjanesbrautar og Álfabakka. Í þeirri tillögu, sem nú liggur fyrir, er lagt til, að einungis verði leyfð hægri beygja af Reykjanesbraut inn á Álfabakka á þessum stað, en hægri beygja inn á Reykjanesbraut verði bönnuð. Meiri ástæða er til að leyfa hægri beygju af Reykjanesbraut vegna mikillar styttingar á akstursvegallengdum. Hins vegar er lítið mál fyrir þá, sem ætla norður Reykjanesbraut, að aka norður Álfabakka og nota hægribeygjutengingu vestan bensínstöðvar.

Skiptistöð almenningsvagna.

Í þessari tillögu er gert ráð fyrir skiptistöð almenningsvagna við Álfabakka. Gert er ráð fyrir, að vagnar á öllum leiðum tengdum Breiðholti geti verið samtímis á skiptistöðinni.

Gert er ráð fyrir að fjölga megi vögnum um 1/4 og tekin eru frá stæði fyrir varavagna. Ætlað er, að skiptistöðin geti einnig þjónað vögnum, sem ganga til og frá Kópavogi, Hafnarfirði og Mosfellssveit, þó ekkert hafi verið ákveðið um það.

Við skiptistöðina er gert ráð fyrir byggingu SVR, ca 300 m² að grunnfleti á 2 hæðum. Byggingin mun tengjast göngugötu og gert ráð fyrir yfirbyggðu torgi í framhaldi af yfirbyggingu göngugötunnar.

Gönguleiðir frá skiptistöðinni að vögnunum verði einnig yfirbyggðar með léttum þökum.

Undirgöng

Breikkun Reykjanesbrautar í sex akreinar er á framkvæmda-áætlun 1986, og verður þá óhjákvæmilegt annað en tryggja öryggi gangandi umferðar milli Kópavogs og Mjóddar. Öll bíla aðkoma að Mjódd á sér stað um Stekkjarbakka og Álfabakka.

Alla tíð hafa verið ráðgerð göng undir þessar tvær götur, Reykjanesbraut og Stekkjarbakka.

Á fyrri skipulagsuppdrætti voru sýnd göng undir Reykjanesbraut á tveimur stöðum. Í tillögunni nú er nyrðri kosturinn valinn og tengir saman skiptistöð SVR og göngugötu í Mjódd annars vegar og Skemmuveg í Kópavogi hins vegar.

Gert er ráð fyrir rampa frá torgi við göngugötu að göngum undir Álfabakka, tröpputengingu milli Álfabakka og Reykjanesbrautar og 32 m göngum undir Reykjanesbraut að stíg upp að Skemmuvegi.

Við gerð gangnanna þarf að færa til hitaveitustokk og setja hann undir göngin.

Sjá teikningu , afstöðumynd og sneiðingar 85 06.

Göng undir Stekkjarbakka tengjast aðalgöngustíg frá Breiðholti I, stíg, sem tengist Breiðholti II með göngum undir Breiðholtsbraut og aðalgöngustíg úr Elliðaárdal, sem liggur meðfram Stekkjarbakka. Biðstöð SVR við Stekkjarbakka er í

tengslum við þessi göng. Gert er ráð fyrir rampa að göngum Mjóddarmegin en rampa og tröppu byggðarmegin.

Sjá nánar teikningu af afstöðumynd og sneiðingu 85 05.

Hér er um að ræða útfærslu gangna þessara, sem fyrir voru ákveðin í skipulagi, breytingar aðeins fólgnar í samræmingu við endurskoðað skipulag.

Auk ofangreindra teikninga af göngum, sjá einnig yfirlitskort nr. 85 04.

Sem framtíðarmöguleiki eru sýnd göng undir Breiðholtsbraut, sem tengja munu saman Mjódd og íþróttta-, skóla- og úti-vistarsvæði í Suður-Mjódd, og koma til skoðunar við mótun Suður-Mjóddar og gerð mislægra gatnamóta Breiðholts- og Reykjnesbrauta.

Í sama skyni er einnig sýnd framtíðartenging Álfabakka í göngum undir Breiðholtsbraut til Suður-Mjóddar.

Stígar, gróður, umhverfi.

Um göng þau, sem lýst var hér að framan liggja allar helstu gönguleiðir að og frá Mjódd.

Mjóddin er "bíla-center" en engu að síður eru gönguleiðir frá byggðahverfum tiltölulega stuttar og hægt er að skilja að gangandi og akandi umferð að miðbænum með fyrrgreindum hætti.

Lögð er áhersla á að þessar tengingar verði gerðar sem best úr garði, svo aðskilnaður gangandi og akandi á þessum leiðum verði sem skýrastur og það verði auðvelt og aðlaðandi að nota göngukerfið.

Þegar komið er inn fyrir tengigötturnar tekur við samfelld kerfi af göngustígum, um allan miðbæinn, að hluta sem opin torg og stræti en einnig sem yfirbyggðar göngugötur verslana- og þjónustu.

Vanda þarf sérstaklega til við deiliskipulag og útfærslu á stígum, torgum og strætum og umhverfi bílastæða og aðkomu og láta gróður skipa þar veglegan sess.

Leggja þarf umhyggju í val á yfirborðsefnum og "götugögnum" svo sem lýsingu, bekkjum og öðrum búnaði, og lagt er til að gerðir verði sérstakir uppdrættir af einstökum svæðum og frágangsatríðum, svo möguleikarnir til að skapa vistlegt umhverfi í Mjóddinni verði nýttir til fulls.

Byggðin í Mjóddinni þjappar sér saman um torg og stræti og stuðlar þannig sjálf að skjólmyndun, t.d. á göngugötum, en bílastæðin eru á stórum opnum svæðum og gatu því orðið berangursleg. Með trjárækt á þessum svæðum er hægt að vinna markvisst að því að gera þessi "ytri" svæði hlýlegri, skipta þeim t.d. með gróðri í minni og þægilegri rými og mynda þannig einnig skjól þar.

Í suðurhluta Mjóddarinnar, umhverfis kirkjuna er gert ráð fyrir skróðgarði, sem verður mjög áberandi staðasettur í Breiðholtsbyggðum. Garðurinn mun blasa við augum vegfarenda á daglegum ferðum og skapa nauðsynlegt rými umhverfis kirkjun svo hún fái notið sín. Ennfremur verður hann ágætt úti-vistarsvæði og etv. ákjósanlegur til samkomuhalds og skemmtana.

Gróðri og umhverfi eru gerð sérstök skil á uppdrætti 85 07.

Byggingar og lóðamörk.

Á uppdrætti 85 08 eru sýndar byggingar, sem samþykktar hafa verið í byggingarnefnd og byrjað er að reisa, en þar eru 8 af alls 15 byggingum.

Í samþykktu skipulagi og skilmálum voru settar fram kvaðir um stærð og gerð úthengis og þakbrúna bygginga við göngugötuna, - sem ætlað var að auðvelda væntanlega yfirbyggingu götunnar og tryggja samræmi í útliti og heildarsvip. Þeim kvöðum hefur þó aðeins verið fylgt í einu húsi, húsi Pósts og síma/ÁTVR, sem reyndar hafa enn aðeins reist sökkla. Aðrir aðilar, s.s. Víðir, Brauðbær o.fl. hafa fengið samþykktar teikningar, sem í veigamiklum atriðum breyta út frá þessum kvöðum.

Nauðsynlegt er að þessum aðilum verði sem fyrst kynnt þessi endurskoðun skipulagsins svo samræma megi t.d. frágang fyrir yfirbyggingu götunnar.

Við norðurtorg göngugötu næst skiptistöð SVR, er gert ráð fyrir 2 nýjum húsum. Minna húsið eru tæpir 300 m^2 að grunnfleti á 2 hæðum, og þar er fyrirhuguð aðstaða SVR, hitt húsið er um 500 m^2 að grunnfleti á 2 hæðum og ætlað fyrir verslanir/ skrifstofur/þjónustu.

Hluti af starfsemi skiptistöðvar, þ.e. miða- og blaðasala, minniháttar veitingar fer fram undir glerþaki á torginu og rétt er að benda á, að torgið er ekki innan lóða fyrrgreindra

bygginga og kemur það því í hlut Reykjavíkurborgar að reisa það og reka, e.t.v. í samvinnu við lóðarhafa í kring. Um þetta atriði þarf að gera sérstakan samning eða skilmála.

Lóð fyrir heilsugæslustöð hefur verið minnkuð í samræmi við endurskoðaða rýmisþörf stöðvarinnar og gert ráð fyrir helming minna húsi, grunnflötur um 900 m^2 á 2 hæðum, alls um 1800 m^2 . Þar er því möguleg önnur starfsemi á efri hæð hússins.

Í tillögunni er ekki gert ráð fyrir byggingu KFUM syðst í Mjóddinni eins og gildandi skipulag sýnir.

Fyrst og fremst er það gert vegna þess að við teljum fara betur á því, að kirkjan og skruðgarður umhverfis hana afmarki miðbæinn til suðurs. En einnig var staðsetning hússins þannig, að það var einangrað og úr tengslum við aðrar byggingar í Mjóddinni. Lóð fyrir húsið hafði ekki verið afmörkuð og því heldur ekki úthlutað.

Haldi KFUM fast við vilyrði um lóð í Mjódd er lagt til, að þeim verði fundinn nýr staður, t.d. á svæðinu austan heilsugæslustöðvar eða jafnvel í þeirri byggingu, eða þeim e.t.v. boðin þátttaka í byggingu félagsmiðstöðvar, en lóð fyrir hana er enn fyrir hendi við Álfabakka.

Við endurskoðun þessa hefur jafnframt farið fram endurskoðun á lóðamörkum og nokkur ný lóðamörk hafa verið ákveðin, t.d. lóð fyrir kirkju.

Bílastæði eru öll utan úthlutaðra lóða, en hver lóð á aftur ákveðna hlutdeild í heildarbílastæðafjölda Mjóddar eins og vikið verður að hér á eftir.

Bílastæði.

Um bílastæðamál í Mjódd liggur fyrir töluvert lesefni, sem, ljósritað hefur verið og fylgir hér á eftir sem fylgiskjöl.

Við endurskoðunina nú hefur bílastæðum í heild fækkað, úr 849 á jörð, skv. skilmálum 1980, valkosti I, í 733 bílastæði. Jafnframt hefur dregið úr byggingarmagni, einkum vegna brottfalls Árvakurs, minnkunar heilsugæslu o.fl.

Í m^2 talið minnkar byggingarmagn utan fjölbýlishúss BSAB og kirkju úr 42570 m^2 í 32131 m^2 (samþykktar byggingar og ósamþykktar skv. skilmálum).

Skv. þessum tölum voru 1980 50.14 m^2 gólfflatar pr. bílastæði en skv. þessari endurskoðun nú eru 43.83 m^2 gólfs pr. stæði.

Í tölum þessum er hús BSAB og kirkja þó ekki talin til gólf-
flatar, þannig að tölurnar gefa einungis innbyrðis samanburð.

Bílastæði í kjallara Víðis (hagkaupa '80), sem nefnd eru í
skilmálum 1980 eru ekki sýnd á samþykktum teikningum af Víðis-
húsi og teljast því ekki með og verða ekki telin til viðbótar
eða frádráttar við samninga um gerð göngugötu (sjá skilmála
1980).

Þau 40 stæði, sem áætluð voru í kjallara Árvakurs (1980) koma
í sjálfu sér enn til álita, etv. sem bílastæði starfsmanna,
og þá gerð af lóðarhöfum í sameiningu.

Þau stæði yrðu þá í kjallara nýrra húsa við norðurtorg og
skiptistöð.

Frá Álfabakka er haldið öpunum möguleika á akstursrampa í
kjallara undir göngugötu, sem bæði er ætlað að vera útakstur
frá kjallara og e.t.v. aðkoma að bílageymslukjallara undir
fyrirnefndum byggingum.

Á samanburðartöflu hér á eftir má sjá skiptingu aðildar að
bílastæðalóðum skv. mæliblöðum og skiptingu skv. raunveru-
legum og áætluðum tölum um gólfplatarmál nú eftir endurskoðun
og er þá miðað við hlutfall af heildargólfleti, en fjöldi
bílastæða kirkju og BSAB er óbreyttur.

Lagt er til að athugað verði í samráði við borgarverkfræðing,
hvort ástæða er til að endurmeta aðild einstakra lóða að
bílastæðasvæðum.

10.12.1985

RV. SJ. /stö

Samanburður á aðild einstakra lóða í Mjódd að bílastæðalóðum,- skv. mæliblöðum , sem byggja á hlutfallslegri skiptingu gólfplatara og skipulagi frá 1980 - 81 og skv. endurskoðuðu skipulagi 1985.

Lóð	Hlutfall 81 af 849 stæðum	Hlutfall 85 af 733 stæðum	bílastæði pr. lóð
Álfabakki 6	4.91 %	5.93 %	
Álfabakki 8	6.03%	10.21 %	
Álfabakki 10	6.46 %	7.79 %	
Álfabakki 12	5.68 %	6.89 %	
Álfabakki 14	6.68 %	8.46 %	
Álfabakki 16	4.01 %	7.65 %	
Pangbakki 4-6	14.88 %	4.88 %	
Pangbakki 8-10	8.48 %	9.82 %	
Pangbakki 1	1.17 %	0	
Pangbakki 5	2.47 %	2.86 %	
Parabakki 1	1.55 %	1.83 %	
Parabakki 3	5.99 %	5.41 %	
Pönglabakki 1	14.73 %	16.5 %	
Pönglabakki 6	5.62 %	6.81 %	
Pönglabakki 4/			
Álfabakki 18	11.34 %	4.88 %	
	-----	-----	
	100 .0 %	~100.0 %	