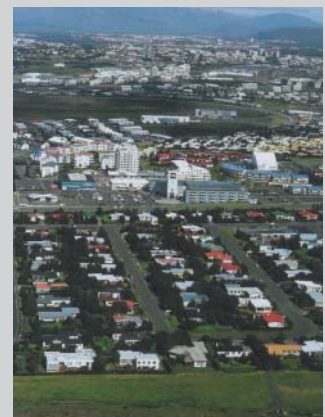


Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins



2001-2024



Greinargerð með svæðisskipulagi

Unnið fyrir samvinnunefnd um
svæðisskipulag á höfuðborgarsvæðinu

Kynning, samþykkt og staðfesting svæðisskipulagsins

Samvinnunefnd um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins samþykkti á fundi sínum 9. nóvember, 2001 að auglýsa tillögu að svæðisskipulagi til kynningar. Tillagan var auglýst þann 3. desember, 2001 með kynningartíma til 11. janúar, 2002 og athugasemdarfresti til 14. janúar, 2002. Auglýsingar um kynningartíma og athugasemdarfrest tillögunnar birtust í Lögbirtingarblaðinu 30. nóvember, 2001, Morgunblaðinu 2. desember, 2001 og Dagblaðinu og Fréttablaðinu 3. desember, 2001.

Athugasemdir bárust frá 35 aðilum auk undirskriftalista á 128 blöðum. Samvinnunefndin afgreiddi umsagnir um athugasemdir á fundi sínum 13. febrúar, 2002 og er niðurstaða nefndarinnar birt í skýrslunni "Greinargerð vegna athugasemda við auglýsta tillögu að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024". Tillagan ásamt greinargerð var síðan send sveitarstjórnnum til afgreiðslu.

Sveitarstjórnir allra átta sveitarfélaganna, sem stóðu að gerð svæðisskipulagsins, samþykktu framlagða tillögu eftirfarandi:

Samþykkt í borgarstjórn Reykjavíkur 05.03.'02

Samþykkt í bæjarstjórn Kópavogsbæjar 26.03.'02

Samþykkt í bæjarstjórn Hafnarfjarðarbæjar 09.04.'02

Samþykkt í bæjarráði Garðabæjar 12.03.'02

Samþykkt í bæjarstjórn Mosfellsbæjar 13.03.'02

Samþykkt í bæjarstjórn Seltjarnarnesbæjar 13.03.'02

Samþykkt í hreppsnefnd Bessastaðahrepps 19.02.'02

Samþykkt í sveitarstjórn Kjósarhrepps 08.04.'02

Á fundi sínum 17. apríl, 2002 samþykkti samvinnunefndin að senda samþykkt Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 til afgreiðslu Skipulagsstofnunar og staðfestingar umhverfisráðherra samkvæmt 4. mgr. 13. greinar skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 með síðari breytingum.

Í greinargerð dags. 31. maí, 2002 gefur Skipulagsstofnun umsögn um tillögu að Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins og koma þar fram nokkrar athugasemdir og ábendingar. Með bréfi dags. 17. október, 2002 til Skipulagsstofnunar, greinir formaður samvinnunefndar frá því hvernig samvinnunefndin hyggst bregðast við athugasemdum Skipulagsstofnunar með minniháttar breytingum á korti og greinargerð.

Samvinnunefndin hefur lýst því yfir að hún fallist á samþykki Reykjavíkurborgar varðandi uppbyggingu á flugvallarsvæðinu í Vatnsmýrinni eins og fram kemur í tillögunni sem auglýst var og frekar er staðfest í umsögn

nefndarinnar sem fram kemur í bréfi til Umhverfisstofnunar, dags. 25. nóvember, 2002. Í því sambandi hefur verið gerð breyting á kafla 3.2.2 í greinargerð svæðisskipulagsins varðandi umfjöllun um landnotkun í Vatnsmýrinni og stefnumörkun varðandi flugsamgöngur og hefur sá texti verið samræmdur Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024.

Með bréfi dags. 27. nóvember, 2002 telur Skipulagsstofnun unnt að staðfesta Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 án frekari fyrirvara.

Samþykkt og staðfesting Svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins

Tillaga að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024, skipulagsuppráttur og greinargerð, var auglýst til kynningar frá 3. desember, 2001 til 11. janúar, 2002 með skilátíma athugasemda til 14. janúar, 2002 samkvæmt 13. grein skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 með síðari breytingum.

Tillagan var afgreidd í Samvinnunefnd um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 13. febrúar, 2002 og send þeim sveitarstjórnnum sem skipulagið tekur til, til afgreiðslu og hefur tillagan verið samþykkt í öllum viðkomandi sveitarstjórnnum.

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 og tilheyrandi greinargerð var samþykkt í Samvinnunefndinni 17. apríl, 2002 og sent Skipulagsstofnun til afgreiðslu.

Reykjavík, 19. desember, 2002

<u>Stefi Skurmann</u>	<u>Harri Þóri Sigmundsson</u>
<u>Ólafur Ólafsson</u>	<u>Hafdis Hafliðadóttir</u>
<u>Truggvi Jónsson</u>	<u>Jóhanna Sigríð</u>
<u>Þóroddur Halldórsson</u>	<u>Arnar Þ. Ólafsson</u>
<u>Þeirður Bjarnason</u>	<u>Hilmar Þorgeirsson</u>
<u>Andri Þ. Þorsteinsson</u>	<u>Þóroddur Þorsteinsson</u>
<u>Ólafur Þorsteinsson</u>	<u>Guðrún Þorsteinsdóttir</u>
<u>Guðrún Þorsteinsdóttir</u>	<u>Jón G. Gunnarsson</u>

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 var afgreitt af Skipulagsstofnun til staðfestingar umhverfisráðherra þann 19.12.2002

Reykjavík, 19. desember, 2002

Stefi Skurmann  Matthildur Þ. Einarsson

Svæðisskipulag þetta var staðfest af umhverfisráðherra, 20. desember, 2002.

Siv Fríðleifsdóttir Magnús Jónsson

Gerður er fyrirvari um samþykki viðkomandi sveitarfélaga og staðfestingu umhverfisráðherra varðandi þær framkvæmdir sem eru matskyldar skv. ákvæðum laga nr. 106/2001, um mat á umhverfisáhrifum, og úrskurður liggur ekki fyrir um. Uppbygging í Vatnsmýri og tímasetning hennar er háð flutningi á flugstarfsemi af svæðinu sbr. greinargerð með Svæðisskipulagi, kafla 3.2.2: Nýir byggðareitir fyrir blandaða byggð, Flugvallasvæðið. Óvissa er um legu Sundabrautar.

EFNISYFIRLIT

EFNISYFIRLIT	1
MYNDASKRÁ	3
TÖFLUSKRÁ	5
1 INNGANGUR	9
1.1 Hvað er svæðisskipulag?	9
1.2 Hvers vegna svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins?.....	10
1.3 Gerð svæðisskipulags	11
1.4 Samstarf opinberra aðila og atvinnulífsins	13
1.5 Kynning og samþykkt svæðisskipulagsins	14
1.6 Skýringar á hugtökum	15
2 FORSENDUR SVÆÐISSKIPULAGSINS	21
2.1 Borgin og landslagið.....	21
2.2 Skipulagsforsendur	23
2.3 Samgöngumál	27
2.4 Umhverfismál	31
2.5 Grunnkerfi	34
3 STEFNUMÖRKUN SVÆÐISSKIPULAGSINS	41
3.1 Meginmarkmið og leiðir	41
3.2 Stefnumörkun um landnotkun og landnýtingu	45
3.2.1 Núverandi byggð	49
3.2.2 Nýir byggðarreitir fyrir blandaða byggð.....	49
3.2.3 Nýir byggðarreitir fyrir blandaða byggð eftir 2024	53
3.2.4 Iðnaðar- og hafnarsvæði	53
3.2.5 Miðkjarnar	54
3.2.6 Landbúnaðarsvæði/dreifbýli	58
3.2.7 Frístundabyggð	58
3.2.8 Opin, óbyggð svæði.....	58
3.2.9 Opin svæði til sérstakra nota.....	59
3.2.10 ”Græni trefillinn” og grænu geirarnir	59
3.2.11 Efnistökusvæði	61
3.2.12 Verndarsvæði.....	62
3.2.13 Umferðarmál.....	63
3.2.14 Grunnkerfi.....	67
3.2.15 Sorpförgun	68
3.3 Umhverfismál	69
4 ÁHRIF SVÆÐISSKIPULAGSINS	73
4.1 Landslag.....	73
4.2 Íbúðir og atvinnustarfsemi	74
4.3 Landþörf	76
4.4 Samgöngur	78
4.5 Umhverfisþættir	81
4.6 Stofnkostnaður	84
4.7 Þróun eftir árið 2024.....	85

5	FRAMKVÆMD SVÆÐISSKIPULAGSINS	89
5.1	Svæðisbundið samstarf	89
5.2	Samvinnunefnd um svæðisskipulag.....	89
5.3	Samstarfsráð höfuðborgarsvæðisins	90
5.4	Ísland og höfuðborg landsins	91
	HEIMILDASKRÁ	93
Viðauki 1.	Nafnalisti	103
Viðauki 2.	Útgefnar skýrslur nes Planners.....	105
Viðauki 3.	Friðuð svæði á höfuðborgarsvæðinu	107
Viðauki 4.	Námur á höfuðborgarsvæðinu	111

MYNDASKRÁ

<i>Mynd 1.1 Sveitarfélögin átta á höfuðborgarsvæðinu, mörk geta verið óviss.....</i>	<i>12</i>
<i>Mynd 2.1 Esjan umlykur, verndar og afmarkar höfuðborgina í hinu tilkomumikla náttúrulega umhverfi hennar.....</i>	<i>21</i>
<i>Mynd 2.2 Hið stóra og smáa.....</i>	<i>22</i>
<i>Mynd 2.3 Íslensk vitund bundin náttúru landsins.....</i>	<i>23</i>
<i>Mynd 2.4 Mannfjöldaspá fyrir höfuðborgarsvæðið.....</i>	<i>24</i>
<i>Mynd 2.5 Mannfjöldaspá eftir aldurshópum fyrir höfuðborgarsvæðið 1997-2032.....</i>	<i>25</i>
<i>Mynd 2.6 Jarðfræðikort.....</i>	<i>32</i>
<i>Mynd 2.7 Stofnkerfi vatnsveitu, hitaveitu, fráveitu og rafmagnsveitu á skipulagssvæðinu.....</i>	<i>35</i>
<i>Mynd 2.8 Staðsetning efnisnáma á höfuðborgarsvæðinu.....</i>	<i>38</i>
<i>Mynd 3.1 Línubærinn.....</i>	<i>45</i>
<i>Mynd 3.2 Skipting höfuðborgarsvæðisins í byggðasvæði.....</i>	<i>46</i>
<i>Mynd 3.3 Þemakort sem sýnir þegar skipulögð svæði.....</i>	<i>50</i>
<i>Mynd 3.4 Miðkjarnar.....</i>	<i>55</i>
<i>Mynd 3.5 Staðsetning miðkjarna á höfuðborgarsvæðinu.....</i>	<i>57</i>
<i>Mynd 3.6 Grænir geirar.....</i>	<i>61</i>
<i>Mynd 3.7 Friðlönd, fólkvangar, náttúruvætti og skráðar náttúruminjar samkvæmt Náttúruminjaskrá Náttúruverndarráðs.....</i>	<i>62</i>
<i>Mynd 3.8 Stofnbrautir og svæðisbundnar tengibrautir árið 2024.....</i>	<i>64</i>
<i>Mynd 4.1 Skörp skil á mörkum byggðar og náttúru.....</i>	<i>74</i>
<i>Mynd 4.2 Áætluð umferð árið 2012 í þúsundum bíla á dag.....</i>	<i>78</i>
<i>Mynd 4.3 Áætluð umferð árið 2024 í þúsundum bíla á dag.....</i>	<i>79</i>

TÖFLUSKRÁ

<i>Tafla 2.1</i>	<i>Áætluð þróun íbúa, íbúða og fjölda starfa á höfuðborgarsvæðinu 1998-2024.</i>	<i>23</i>
<i>Tafla 2.2</i>	<i>Fjöldi íbúa og íbúða á höfuðborgarsvæðinu árið 1998.</i>	<i>24</i>
<i>Tafla 2.3</i>	<i>Fjöldi starfa á höfuðborgarsvæðinu árið 1998.</i>	<i>26</i>
<i>Tafla 3.1</i>	<i>Fjöldi íbúða á byggðarsvæðum 1998-2024.</i>	<i>47</i>
<i>Tafla 3.2</i>	<i>Breyting á stærð atvinnuhúsnæðis á byggðarsvæðum í m² 1998-2024.</i>	<i>48</i>
<i>Tafla 4.1</i>	<i>Áætluð fjölgun íbúða eftir sveitarfélögum 1998-2024.</i>	<i>75</i>
<i>Tafla 4.2</i>	<i>Áætluð fjölgun íbúa eftir sveitarfélögum 1998-2024.</i>	<i>75</i>
<i>Tafla 4.3</i>	<i>Áætluð fjölgun starfa eftir sveitarfélögum 1998-2024.</i>	<i>75</i>
<i>Tafla 4.4</i>	<i>Áætluð fjölgun íbúða til ársins 2024 með þéttingu og nýjum svæðum innan svæða sem þegar voru skipulögð.</i>	<i>76</i>



INNGANGUR

1 INNGANGUR

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 er sett fram með greinargerð þessari og skipulagsuppdrætti. Í greinargerðinni er stefna svæðisskipulagsins sett fram og skipulaginu lýst nánar. Fjallað er ítarlegar um einstaka málaflokka í fylgiritum¹. Þau eru ekki hluti af staðfestu svæðisskipulagi.

1.1 Hvað er svæðisskipulag?

Svæðisskipulag er samræmd stefna tveggja eða fleiri sveitarfélaga um landnotkun, samgöngu- og þjónustukerfi, umhverfismál og þróun byggðar á því svæði sem það nær til, en getur náð til fleiri þátta ef viðkomandi sveitarfélög ákveða það. Svæðisskipulag skal gert til minnst 12 ára í senn skv. lögum. Markmið þess eiga að taka mið af „efnahagslegum, félagslegum, menningarlegum þörfum, heilbrigði og öryggi og hagkvæmri og skynsamlegri nýtingu lands og landsgæða með sjálfbæra þróun að leiðarljósi“ eins og segir í skipulagsreglugerð nr. 400/1998.

Sveitarstjórnir á viðkomandi svæði eða Skipulagsstofnun geta haft frumkvæði að gerð svæðisskipulags. Gerð þess annast samvinnunefnd, skipuð fulltrúum sveitarstjórnanna. Svæðisskipulag er háð staðfestingu umhverfisráðherra og tekur gildi þegar staðfesting þess hefur verið birt í Stjórnartíðindum.

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins tekur til byggðarþróunar, landnotkunar, umhverfismála, samgangna og veitukerfa, auk þess sem samfélagsleg þróun á svæðinu hefur verið skoðuð sérstaklega. Svæðisskipulagið nær til ársins 2024. Að gerð svæðisskipulags á höfuðborgarsvæðinu standa eftirtalin átta sveitarfélög: Reykjavíkurborg, Kópavogsbær, Hafnarfjarðarbær, Garðabær, Mosfellsbær, Seltjarnarnesbær, Bessastaðahreppur og Kjósarhreppur. Svæðisskipulagi á landi Hafnarfjarðar í Krýsuvík er frestað þar sem það tengist ekki þéttbýlinu á höfuðborgarsvæðinu og hefur því nokkra sérstöðu.

Unnið er að sérstöku aðalskipulagi fyrir Krýsuvík á vegum Hafnarfjarðar.

¹ Fylgiritin eru 7, öll útgefin af nes Planners; Borgin og Landslagið, Skipulagstölur, Endurnýjun og þróun borgar, Umferðarspár, Umhverfismál, Framkvæmdakostnaður, Framkvæmd svæðisskipulags.

Nánasta áhrifasvæði höfuðborgarsvæðisins er talið ná frá Borgarbyggð til Suðurnesja og til Selfoss í austur. Þetta svæði er eitt svæði með tilliti til vinnusóknar, athafnalífs og margvíslegrar þjónustu. Hvað varðar opinbera stjórnsýslu, opinbera þjónustu og margvíslega þjónustu einkaaðila þjónar höfuðborgarsvæðið öllu landinu.

Samkvæmt skipulags- og byggingarlögum skal meta eftir hverjar sveitarstjórnarkosningar á fjögurra ára fresti hvort ástæða sé til að endurskoða svæðisskipulagið.

1.2 Hvers vegna svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins?

Höfuðborgarsvæðið og þróun þess er háð innri og ytri öflum. Innri öfl eru t.d. aðalskipulagsáætlanir sveitarfélaganna átta, breytingar á aldursskiptingu og heimilisstærð, atvinnuþróun, aukning umferðar og aukin áhersla á umhverfismál. Ytri öfl eru t.d. alþjóðavæðing og aukinn fjöldi starfa í þekkingargreinum. Draga má helstu einkenni þróunar saman í eftirfarandi liði:

- ## Samstarf sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um skipulagsmál mun aukast verulega á skipulagstímabilinu vegna svæðisskipulagsins. Núverandi aðalskipulag sveitarfélaganna mun verða endurskoðað í samræmi við svæðisskipulag.
- ## Talið er að fólksfjöldgun verði svipuð á höfuðborgarsvæðinu og hún hefur verið undanfarin ár með tilheyrandi fjöldgun íbúða og starfa. Breytt aldursamsetning fólks, m.a. með hækkandi hlutfalli eldra fólks, mun hafa mikil áhrif á skipulagstímabilinu.
- ## Umferðin á höfuðborgarsvæðinu mun halda áfram að aukast og er gert ráð fyrir umtalsverðum fjárfestingum í umferðar mannvirkjum og almenningsamgöngum á skipulagstímabilinu. Breyting í atvinnuháttum, breytt aldursskipting íbúanna og aukinn hreyfanleiki fólks munu m.a. hafa áhrif á umferð.
- ## Höfuðborgarsvæðið mun í auknum mæli bera svipmót nútímalegs þekkingarsamfélags með alþjóðlegu yfirbragði. Störfum mun fjölga í þjónustugreinum og þekkingargreinum í stað frumframleiðslugreina og iðnaðar.
- ## Markmið um sjálfbæra þróun munu verða ráðandi í skipulagsmálum svæðisins, svo sem með blandaðri landnotkun, þéttingu byggðar og skipulagi samgangna.

Svæðisskipulaginu, sem unnið er í samstarfi allra átta sveitarfélaganna, er ætlað að mæta þessari þróun og marka umgjörð

um hana í samræmi við heildarstefnu og markmið fyrir höfuðborgarsvæðið. Samvinna sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu hefur aukist á mörgum sviðum undanfarin ár með góðum árangri. Þar má nefna rekstur vatnsveitna, hitaveitu, rafveitna, slökkviliðs og sorpförgunarstöðva, sorpurðun, almannavarnir og nú nýlega rekstur almenningsvagna. Þessi samvinna hefur leitt í ljós hagkvæmni þess að sveitarfélögin vinni saman að uppbyggingu og notkun lands, vegagerð og almenningsgöngum, umhverfismálum og fleiri málaflokkum. Svæðisskipulag er leið til þess að festa þessa samvinnu í sessi og gera hana markvissari.

Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins er jafnframt ætlað að styrkja svæðið sem heild bæði inn á við og í samkeppni og samanburði við erlend borgarsvæði. Með svæðisskipulagi er hægt að ná markvissari stjórn á þeim málaflokkum sem það nær til en í aðalskipulagi einstakra sveitarfélaga. Höfuðborgarsvæðið verður sterkara sem heild, og samkeppnishæfara út á við.

Af ofangreindu má sjá að rík þörf er á að marka heildarstefnu fyrir höfuðborgarsvæðið og er hún sett fram í tillögu að svæðisskipulagi sem hér fylgir.

1.3 Gerð svæðisskipulags

Árið 1998 gerðu sveitarfélögin átta á höfuðborgarsvæðinu, Reykjavík, Kópavogur, Hafnarfjörður, Garðabær, Mosfellsbær, Seltjarnarnes, Bessastaðahreppur og Kjósarhreppur með sér samkomulag um að ráðast í gerð svæðisskipulags. Skipulagssvæðið afmarkast af sveitarfélagsmörkum Kjósarhrepps í norðri og sveitarfélagsmörkum Hafnarfjarðar í suðri (sjá mynd 1.1). Land Hafnarfjarðar við Krýsuvík er þó ekki sýnt á kortinu og er ekki tekið með í þessari vinnu.

Samvinnunefnd um svæðisskipulag, skipuð tveimur fulltrúum frá hverju sveitarfélagi, hefur haft umsjón með verkinu. Fulltrúi Skipulagsstofnunar hefur starfað með nefndinni og haft full réttindi annarra nefndarmanna, önnur en atkvæðisrétt. Vegagerðin hefur jafnframt haft áheyrnarfulltrúa á síðari stigum vinnunar við svæðisskipulagið. Formenn nefndarinnar hafa verið þrír, tveir frá Reykjavík og einn frá Hafnarfirði, og hafa þeir skipst á um formennsku. Samvinnunefnd skipaði sex manna framkvæmdanefnd svæðisskipulagsins úr sínum hópi, tvo frá Reykjavík og einn frá Mosfellsbæ, Kópavogi, Garðabæ og Hafnarfirði. Sérstakur verkefnisstjóri og ritari voru ráðnir að verkefninu.

Frá upphafi var ljóst að svæðisskipulag fyrir höfuðborgarsvæðið var yfirgripsmikið og vandasamt og einstakt verkefni hér á landi. Það var

nes Planners

Því ákveðið að bjóða verkið út á evrópska efnahagssvæðinu auk þess sem útboðslýsing var afhent sendiráðum nokkurra landa utan Evrópu. Skilyrði var að myndaðir yrðu hópar um verkefnið þar sem erlendir og innlendir ráðgjafar kæmu að. Það síðara var til þess ætlað að tryggja að þekking sem yrði til við gerð svæðisskipulagsins skilaði sér innanlands. Átta mismunandi hópar tóku þátt í forvali og voru þrír af þeim valdir til þess að taka þátt í lokuðu útboði. Hópurinn, nes Planners, sem að lokum var valinn, er myndaður af tveimur dönskum fyrirtækjum, Rambøll Nyvig og Skaarup & Jespersen og tveimur íslenskum, Verkfræðistofu Sigurðar Thoroddsen og VA arkitektum. Skrifað var undir samning um gerð svæðisskipulagsins þann 19. janúar 1999.



Mynd. 1.1 Sveitarfélögin átta á höfuðborgarsvæðinu, mörk geta verið óviss.

Sérstakir ráðgjafar, Dalia og Nathaniel Lichfield & Associates, í samvinnu við Skipulagsarkitekta- og verkfræðistofuna ehf, voru ráðnir til þess að gera skýrslu um víska þætti samfélagslegrar þróunar á

höfuðborgarsvæðinu og bera hana saman við lík borgarsvæði erlendis. Niðurstöður eru settar fram í skýrslu², dags. 20.03.1999.

Vinnan við svæðisskipulagið fólst í söfnun, úrvinnslu og greiningu á miklu magni gagna um núverandi ástand á höfuðborgarsvæðinu, endurnýjun bæjarhluta, landnotkun, landslag og yfirbragð byggðar, samgöngur, umhverfismál, þjóðhagfræði, félagsmál, auk spár um byggðaþróun fram til ársins 2024 og gerðar framkvæmdaáætlunar.

Frá upphafi vinnuferlisins hefur samvinnunefndin og ráðgjafar hennar haft náið samráð við sveitarfélögin. Það hefur leitt til mikillar og markvissrar þátttöku kjörinna sveitarstjórnarmanna og fulltrúa í skipulagsnefndum sveitarfélaganna í skipulagsvinnunni. Yfirlit yfir skýrslur og efni sem gefið hefur verið út í tengslum við vinnu við svæðisskipulagið er í viðauka aftast í þessari skýrslu.

1.4 Samstarf opinberra aðila og atvinnulífsins

Til þess að tillaga að svæðisskipulagi nái fram að ganga er mikilvægt að sem flestir komi að skipulagsvinnunni og taki þátt í að móta tillöguna. Hópur sveitarstjórnarmanna og fólk úr atvinnulífinu og menningargeiranum og frá ráðuneytum hafa unnið að skilgreiningu á ýmsum sameiginlegum viðfangsefnum fyrir höfuðborgarsvæðið í framtíðinni. Skilgreining þessara viðfangsefna hefur farið fram í viðræðum aðila á fundum og ráðstefnum og í vinnuhópum. Niðurstaðan er sameiginleg framtíðarsýn:

Höfuðborgarsvæðið þarf í framtíðinni að lifa af því að vera alþjóðleg borg – með alþjóðleg fyrirtæki og stofnanir, sem byggja á þekkingu – nútíma þekkingarsamfélag.

Þessi vinna varð síðan kveikja að tillögu um stofnun samstarfsráðs höfuðborgarsvæðisins. Tilgangur þess er að vera sameiginlegur vettvangur umræðna og skoðanaskipta um málefni höfuðborgarsvæðisins sem heildar og ýta úr vör ýmsum framfaramálum svæðisins. Nánar er gerð grein fyrir samstarfsráðinu í 5. kafla.

Samstarfsráð þetta mun njóta góðs af þekkingu aðila, taka afstöðu til nýrra þróunarmöguleika fyrir höfuðborgarsvæðið, skapa umræður um þessi málefni, hafa frumkvæði að og stuðla að myndun skapandi tengsla milli aðila á höfuðborgarsvæðinu.

² Endanleg greinargerð um hugsanlega framtíðarþróun höfuðborgarsvæðisins, Dalia and Nathaniel Lichtfield Associates, 1999.

Umræður um þessa málaflokka hafa leitt til þess að skilgreindar hafa verið tillögur að ýmsum sameiginlegum nýjum verkefnum sem endurspeglast í tillögum að svæðisskipulagi.

Framtíðarsýn og tillögum fyrrnefnds hóps sveitarstjórnarmanna, fólks úr atvinnulífinu, menningargeiranum og frá ráðuneytum er lýst í skýrslu nes Planners, "Á hverju eiga íbúar höfuðborgarsvæðisins að lifa á 21. öldinni?" sem gefin var út í mars 2000³. Sú skýrsla er þó ekki hluti af svæðisskipulagi.

1.5 Kynning og samþykkt svæðisskipulagsins

Hugmyndir og fyrri tillögur að svæðisskipulagi hafa í vinnuferlinu verið kynntar sveitarstjórnnum, á almennum fundum og fundum félagasamtaka, fyrir fjölmiðlum og á vefsíðum.

Sú tillaga að svæðisskipulagi, sem hér er lögð fram, er tillaga samvinnunefndar að svæðisskipulagi eftir að sveitarfélögin hafa gert athugasemdir sínar við fyrri tillögur ráðgjafa. Jafnframt hefur verið leitað eftir álitum stjórnvalda og þá sérstaklega Skipulagsstofnunar. Tillagan er sett fram sem skipulagsuppdráttur í mælikvarða 1:50.000 og með þessari greinargerð. Efni í fylgiritum, sem vitnað er til, eru til frekari upplýsingar og nánari skýringa.

Samvinnunefndin hefur lagt á það áherslu að tillögur svæðisskipulagsins væru kynntar sveitarstjórnarmönnum reglulega og hafa í þeim tilgangi verið haldnir fjölmargir fundir með sveitarstjórnarmönnum, fulltrúum í skipulagsnefndum sveitarfélaga og embættismönnum, stundum sameiginlegir en oftast í hverju sveitarfélagi fyrir sig. Sérstakir kynningarfundir hafa verið haldnir fyrir fulltrúa ráðuneyta og stofnana sem málið varðar. Þá hefur verið haldinn opinn kynningarfundur fyrir almenning og tillögur hafa verið kynntar í fjölmiðlum og á almennum blaðamannafundum. Þá hafa tillögurnar verið kynntar á vefsíðu SSH (Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu). Tillögurnar hafa einnig verið kynntar fulltrúum aðliggjandi sveitarfélaga, Náttúruvernd ríkisins, Þjóðminjasafns og Siglingastofnunar. Fulltrúi Vegagerðarinnar sat fundi Samvinnunefndar og fulltrúi Flugmálastjórnar fylgdist með þeirri athugun á framtíðarstaðsetningu innanlandsflugvallar, sem Samvinnunefndin lét gera .

³ Riisom, Per, *Á hverju eiga íbúar höfuðborgarsvæðisins að lifa á 21. öldinni?*, (Hvad skal hovedstadsområdet leve af i det 21. århundrede?), Nes Planners, Reykjavík, 2000.

Samvinnunefnd um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins samþykkti á fundi sínum 9. nóvember, 2001 að auglýsa fyrirbyggjandi svæðisskipulagstillögu og fer tillaga þessi nú til opinberrar kynningar. Svæðisskipulagstillagan verður höfð til sýnis í fjórar vikur og er frestur til athugasemda sex vikur frá birtingu auglýsingar samkvæmt 13. gr. skipulags- og byggingarlaga. Að þeim fresti liðnum tekur samvinnunefnd afstöðu til athugasemda og sendir innan sex vikna hlutaðeigandi sveitarstjórnnum tillögu sína að svæðisskipulagi ásamt athugasemdum og umsögn um þær. Innan sex vikna skulu sveitarstjórnir taka afstöðu til tillögu samvinnunefndar. Svæðisskipulag telst staðfest þegar, og að svo miklu leyti sem, allar hlutaðeigandi sveitarstjórnir hafa samþykkt það. Samvinnunefndin sendir samþykkt svæðisskipulag til Skipulagsstofnunar í þremur eintökum auk eins eintaks fyrir hverja hlutaðeigandi sveitarstjórn, ásamt athugasemdum og umsögn samvinnunefndar um þær. Skipulagsstofnun gerir síðan tillögu til ráðherra um lokaafgreiðslu svæðisskipulagsins. Ráðherra staðfestir svæðisskipulag og það tekur gildi þegar umhverfisráðherra hefur birt staðfestingu þess í B-deild Stjórnartíðinda.⁴

1.6 Skýringar á hugtökum⁵

- Aðalskipulag:** Skipulagsáætlun fyrir eitt sveitarfélag þar sem fram kemur stefna sveitarstjórnar um landnotkun, samgöngu- og þjónustukerfi, umhverfismál og þróun byggðar í sveitarfélaginu á minnst 12 ára tímabili.
- Bæjarkjarni:** Bæjarkjarnar þjóna hverfum og bæjarhlutum og sinna daglegum þörfum íbúanna en þjóna einnig nánasta umhverfi, sbr. Miðkjarni bls. 17.
- Byggðarreitur:** Reitur á skipulagsuppdrætti með skilgreinda landnotkun. Innan byggðareits skal meirihluti reits helgaður aðallandnotkun samkvæmt skilgreiningu viðkomandi landnotkunarflokks. Önnur notkun en sú sem er skilgreind er þó heimil ef hún nær aðeins til óverulegs hluta reitsins og er í samræmi við aðallandnotkun.
- Byggðarreitir eftir 2024:** Nýir byggðarreitir á skipulagsuppdrætti fyrir blandaða byggð íbúðarsvæða, þjónustustofnana og verslunar- og þjónustusvæða eftir árið 2024. Á þessum reitum má byggja íbúðir og húsnæði undir ýmis konar atvinnustarfssemi sem ekki mengar eða hefur önnur óþægindi í för með sér fyrir þá sem búa og starfa í nágrenninu og almennt samræmist nálægð við íbúðarbyggð.

⁴ *Skipulagsreglugerð*, Skipulagsstofnun, Reykjavík, 1998.

⁵ Skilgreiningar eru unnar upp úr *Skipulagsreglugerð* Nr.400/1998 og þeim hugtökum og skilgreiningum sem settar eru fram í þessari greinargerð.

nes Planners

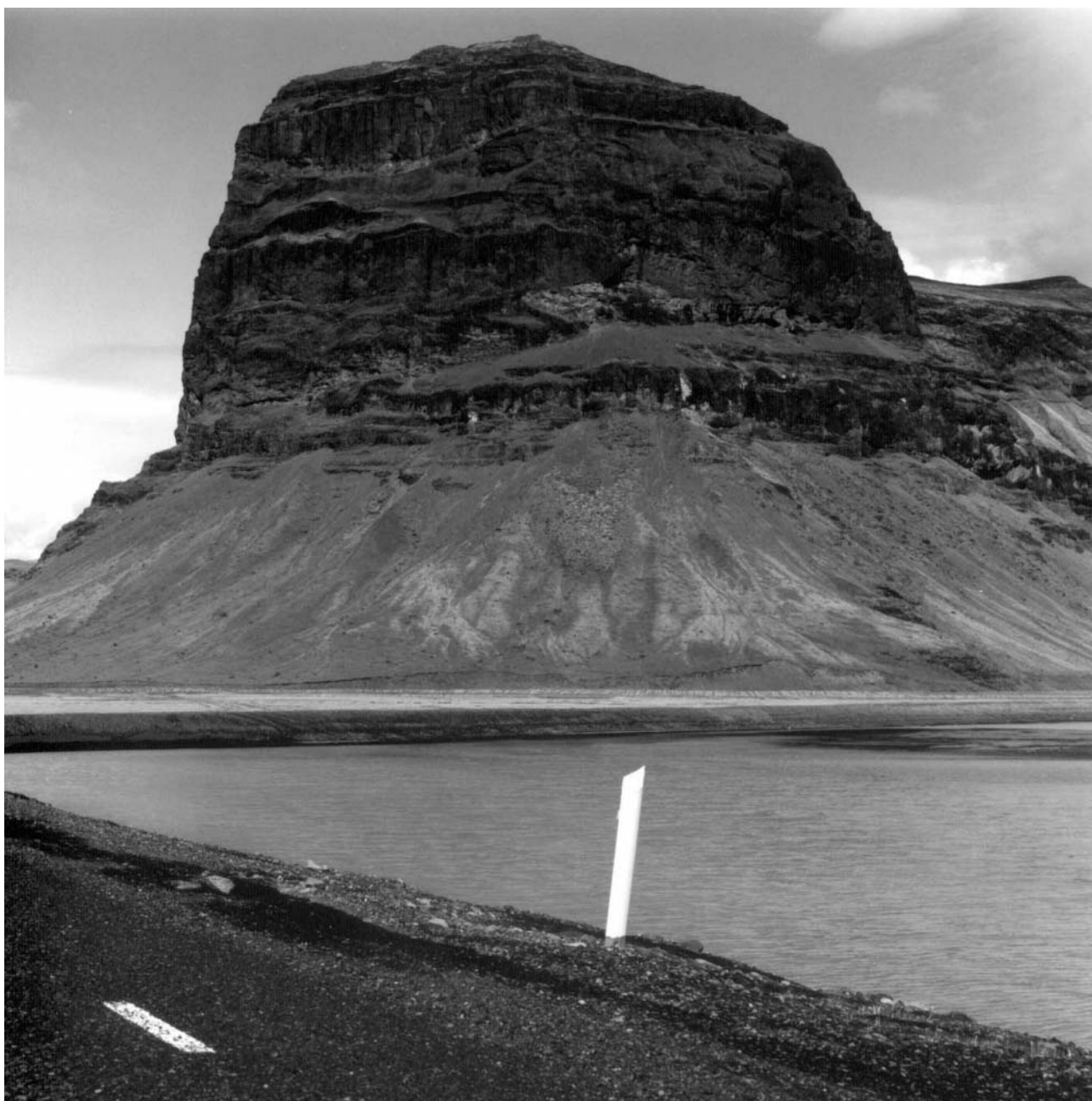
- Byggðarreitir fyrir blandaða byggð: Nýir byggðarreitir á skipulagsupprætti fyrir blandaða byggð íbúðarsvæða, þjónustustofnana og verslunar- og þjónustusvæða til ársins 2024. Á þessum reitum má byggja íbúðir og húsnæði undir ýmis konar atvinnustarfssemi sem ekki mengar eða hefur önnur óþægindi í för með sér fyrir þá sem búa og starfa í nágrenninu og almennt samræmist nálægð við íbúðarbyggð.
- Byggðasvæði: Þéttbýlishluta höfuðborgarsvæðisins er skipt upp í byggðasvæði sem ná yfir land einstakra sveitarfélaga í heild eða að hluta til. Safnað var tölulegum upplýsingum um fjölda íbúa, íbúðir og atvinnuhúsnæði fyrir þessi svæði og þær skipulagstölur reiknaðar áfram til ársins 2024 miðað við þá stefnumörkun sem sett er fram í skipulagsgreinargerð og á skipulagsupprætti.
- Frístundabyggð: Svæði fyrir frístundabyggð eru svæði ætluð fyrir frístundahús, þ.e. byggð sem ekki er ætluð til heilsársbúsetu.
- “Græni trefillinn”: Skipulagt útivistarsvæði þar sem skiptast á skógur og opin svæði. Litið er á “græna trefillinn” sem frístundasvæði þar sem lögð er áhersla á gott aðgengi. Meginreglan er að ekki skuli reisa frekari byggð innan “græna trefilsins” nema í sérstökum tilgangi og á völdum stöðum.
- Grænir geirar: Grænir geirar skilja að einstök þéttbýlissvæði á höfuðborgarsvæðinu (dæmi Fossvogsdalurinn). Ekki skal reisa neinar byggingar eða mannvirki á þessum grænu geirum sem draga úr tengslum græna baklandsins við ströndina. Ekki eru dregin nákvæm mörk um þessa grænu geira.
- Íbúðarsvæði: Á íbúðarsvæðum skal fyrst og fremst gera ráð fyrir íbúðarhúsnæði. Þar má þó einnig gera ráð fyrir starfsemi sem eðlilegt er að þar sé til þjónusta við íbúa viðkomandi hverfis.
- Iðnaðar- og hafnarsv.: Þegar byggð svæði árið 2001 og ný svæði fyrir iðnaðarsvæði, athafnasvæði og hafnarsvæði⁶. Þetta er sú starfsemi sem af umhverfislegum ástæðum á ekki heima á byggðareitum á skipulagskortum fyrir blandaða byggð eða gerir sérstakar kröfur til umferðarlegra tengsla.
- Landb.svæði/dreifbýli: Landbúnaðarsvæði á skipulagsupprætti ná yfir ræktað land og nærliggjandi svæði.
- Landnotkun: Mismunandi notkun lands svo sem undir íbúðir, iðnað, verslun, útivist og landbúnað.

⁶ Sjá nánari skilgreingar í Skipulagsreglugerð Nr.400/1998.

Landnotkunarflokkur:	Landnotkunarflokkur segir til um hvaða landnotkun er heimil á tilteknum landnotkunarreit/byggðarreit.
Landnotkunarreit:	sjá byggðarreitur.
Landnýting:	Samheiti yfir mælikvarða á nýtingu lands, svo sem nýtingarhlutfall, þéttleika byggðar og ítölu.
Landskjarni:	Landskjarni þjónar landinu öllu en jafnframt borgarhlutum, hverfum og/eða sveitarfélögum, sbr. Miðkjarni bls. 17.
Línubæjarskipulag:	Hugtak notað yfir þróun byggðar í þéttbýli þar sem gert er ráð fyrir að byggð þróist meðfram flutningsæðum sem geta m.a. verið akvegir eða lestarspor.
Miðkjarni:	Svæði þar sem atvinnu- og þjónustustarfsemi af ýmsu tagi safnast saman. Svæðin eru í eðli sínu fjölbreyttari en verslunarmiðstöðvar einar og sér. Í svæðisskipulaginu er mótuð stefna um þrjár gerðir miðkjarna; landskjarna, svæðiskjarna og bæjarkjarna. Ekki er mótuð stefna um þjónustukjarna en þeir eru samkvæmt skilgreiningu Svæðisskipulagsins fyrst og fremst verslunarmiðstöðvar í íbúðarhverfum.
Núverandi byggð:	Þau svæði í þéttbýli sem hafa í upphafi skipulagstímabils blandaða byggð íbúðarsvæða, þjónustustofnana og verslunar- og þjónustusvæða.
Nýtingarhlutfall:	Hlutfall milli heildargólfplatár á lóð eða reit og flatarmáls lóðar eða reits.
Opin svæði til sérstakra nota:	Svæði með útivistargildi á einn eða annan hátt þar sem gert er ráð fyrir mannvirkjagerð í tengslum við þá starfsemi sem þar er stunduð, s.s. skrudgarðar, kirkjugarðar, leiksvæði og íþróttasvæði.
Opin, óbyggð svæði:	Óbyggð svæði eru opin almenningi til almennrar útiveru eða takmarkaðar umferðar fólks og þar er ekki gert ráð fyrir mannvirkjagerð, þ.m.t. skógræktarsvæðum öðrum en nytjaskógrækt á bújörðum og landgræðslusvæðum. Sú meginregla gildir að ekki skuli reisa frekari byggð á óbyggðum svæðum.
Sjálfbær þróun:	Þróun samfélags sem tekur mið af vistfræðilegum, hagrænum, menningarlegum og félagslegum þörfum núlifandi og komandi kynslóða.
Skipulagsgreinargerð:	Skipulagsáætlun þar sem gerð er grein fyrir samræmdri stefnumörkun hlutaðeigandi sveitarfélaga um landnotkun, samgöngu- og þjónustukerfi, umhverfismál og þróun byggðar.

nes Planners

- Skipulagstillaga:** Tillaga að skipulagsáætlun sem sett er fram í greinargerð og á uppdrætti. Svæðisskipulag telst tillaga fram að endanlegri samþykkt samvinnunefndar um skipulagsáætlun.
- Skipulagstímabil :** Það tímabil sem stefnumörkun svæðis- og aðalskipulags nær yfir.
- Skipulagsuppdráttur:** Uppdráttur þar sem sett er fram sú stefna sem kynnt er í skipulagsgreinargerð að svo miklu leyti sem það getur átt við.
- Sorpurðunarsvæði.** Svæði þar sem fram fer eða fyrirhuguð er förgun á sorpi og öðrum úrgangi.
- Svæði fyrir þjónustustofnanir:** Á svæðum fyrir þjónustustofnanir skal fyrst og fremst gera ráð fyrir stofnunum og fyrirtækjum sem óháð eignaraðild veita almenna þjónustu við samfélagið.
- Svæðiskjarni:** Svæðiskjarnar þjóna borgarhlutum, hverfum og/eða sveitarfélögum en einnig nánasta umhverfi, sbr. Miðkjarni bls. 17.
- Svæðisskipulag:** Skipulagsáætlun sem tekur yfir tvö eða fleiri sveitarfélög. Hlutverk svæðisskipulags er að samræma stefnu um landnotkun, samgöngu- og þjónustukerfi, umhverfismál og þróun byggðar á svæðinu á minnst tólf ára tímabili.
- Þéttleiki byggðar:** Landnýting miðað við heildarflatarmál lands sem m.a. er lýst með hlufalli milli samanlagðs gólfplatár á tilteknu svæði og flatarmáls svæðisins eða reikningsstærðum eins og íbúar/ha eða íbúðir/ha.
- Þjónustukjarni:** Þjónar næsta nágrenni sínu, aðallega með framboði á helstu vörum til daglegrar notkunar, sbr. Miðkjarni bls. 17.
- Vatnsverndarsvæði:** Svæði sem njóta verndar í samræmi við ákvæði reglugerðar um neysluvatn vegna grunnvatns. Vatnsverndarsvæði skulu flokkuð í eftirfarandi flokka, sbr. ákvæði reglugerðar um neysluvatn: I. flokkur: Brunnsvæði, II.flokkur: Gannsvæði og III.flokkur: Farsvæði.
- Verslunar- og þjónustusvæði:** Á verslunar- og þjónustusvæðum skal fyrst og fremst gera ráð fyrir verslunum og þjónustustarfsemi.
- Náttúruverndarsvæði:** a) Friðlýst svæði, þ.e. friðlönd, fólkvangar og náttúruvættir.
b) Önnur svæði og náttúrumyndanir, sem eru á náttúruminjaskrá.



2. FORSENDUR SVÆÐISSKIPULAGSINS

2 FORSENDUR SVÆÐISSKIPULAGSINS

2.1 Borgin og landslagið

Hið stóra samhengi

Sérkenni byggðar á höfuðborgarsvæðinu felast í legu hennar á nesjum við hafið í faðmi hárra fjalla (mynd 2.1). Fjallahringurinn og opið rými til sjávar stuðlar að því að fólk upplifi svæðið sem sérstaka byggð sem er umlukin tilkomumiklu náttúrulegu umhverfi á allar hliðar. Þetta stórbrotna umhverfi er þýðingarmikið vegna þess að það bindur í senn hendur til aðgerða og býður upp á marga kosti til uppbyggingar.



Mynd 2.1 Esjan umlykur, verndar og afmarkar höfuðborgina í hinu tilkomumikla náttúrulega umhverfi hennar.

Fjöllin, nesin og dalverpin eru helstu sérkenni landslags til norðurs þar sem Esjan rís hæst. Til suðurs, við Garðabæ og Hafnarfjörð, er hraunbreiðan ráðandi. Forsendur og helstu kostir í uppbyggingu til norðurs og suðurs eru ólíkir vegna mismunandi náttúru.

Talið er æskilegt að skerpa betur skil milli byggðar og landslags, marka skýrar útlínur byggðarinnar til austurs og tryggja aðgengi íbúa svæðisins að útivistarsvæðum. Fyrir austan byggðina er sameiginlegt

útvistarsvæði sveitarfélaganna sem hlúð hefur verið að á undanförunum áratugum með uppgræðslu og gróðursetningu trjágróðurs í miklu magni. Þetta svæði sem nær m.a. yfir Heiðmörkina er oft nefnt “græni trefillinn”. Skilgreina þarf nánar nýtingu þessa svæðis og hvernig menn sjá fyrir sér þróun þess í framtíðinni.

Dalverpi milli nesjanna mynda þá grænu geira sem nú eru í byggðinni. Vatnsföll og votlendi skapa náttúruleg mörk. Í þessum grænu geirum eru nálæg útvistarsvæði sem draga sjónræn skil á milli bæjarhluta. Með nýjum mannvirkjum er hart sótt að þessum grænu geirum sem eru mikilvægir mótunarpættir í gerð og uppbyggingu byggðarinnar á höfuðborgarsvæðinu.

Kostir á höfuðborgarsvæðinu með tilliti til byggðar og landslags

Við skoðun á landslagi höfuðborgarsvæðisins og við mat byggðar og rýma koma í ljós nokkur sérkenni sem skipta byggingarlist máli varðandi vinnu við svæðisskipulagið.

- ## Fjölbreytni landslagsins og mikilfengleiki þess skapar möguleika á uppbyggingu breytilegrar byggingarlistar til norðurs og suðurs.
- ## Byggðin á höfuðborgarsvæðinu er dreifð í dag og er talið æskilegt að koma í veg fyrir að hún dreifist of mikið.
- ## Talið er æskilegt að mynda skýr tengsl milli hins stóra og smáa í umhverfinu, til dæmis hvernig menn upplifa gamla borgarhluta í Reykjavík með þröngum götum og litlum húsum með hafið og tilkomumikil fjöll í bakgrunni (mynd 2.2).



Mynd 2.2 Hið stóra og smáa.

- ## Talið er æskilegt að ákveða skýr mörk byggðar á höfuðborgarsvæðinu þegar litið er til þróunar í framtíðinni.
- ## Kennileiti eins og Hallgrímskirkja hafa mikla þýðingu fyrir fólk til að ná áttum í borginni og næsta nágrenni hennar.
- ## Æskilegt er talið að skerpa núverandi sérkenni borgarinnar og ásýnd hennar.

Hin sameiginlega íslenska vitund er bundin náttúru landsins (mynd 2.3) en hún er einnig bundin eldri borgarhverfum og sérstökum sögulegum stöðum.



Mynd 2.3 Íslensk vitund bundin náttúru landsins.

Talið er að höfuðborgarsvæðið eigi góða möguleika á að þróast sem alþjóðleg en jafnframt íslensk borg með eigin sérkenni. Slíkt krefst agaðs skipulags af sveitarfélögunum á höfuðborgarsvæðinu.

2.2 Skipulagsforsendur

Yfirlit um skipulagsforsendur

Í töflu 2.1 er yfirlit yfir núverandi skipulagstölur og áætlaða þróun og vöxt byggðar fram til ársins 2024.

Skipulagstölur	1998	Aukning 1998-2024	2024
Íbúar	166.640	61.500	228.140
Íbúðir	62.900	32.050	94.950
Störf	99.830	34.200	134.030

Tafla 2.1 Áætluð þróun íbúa, íbúða og fjölda starfa á höfuðborgarsvæðinu 1998-2024.

Íbúðir og íbúar

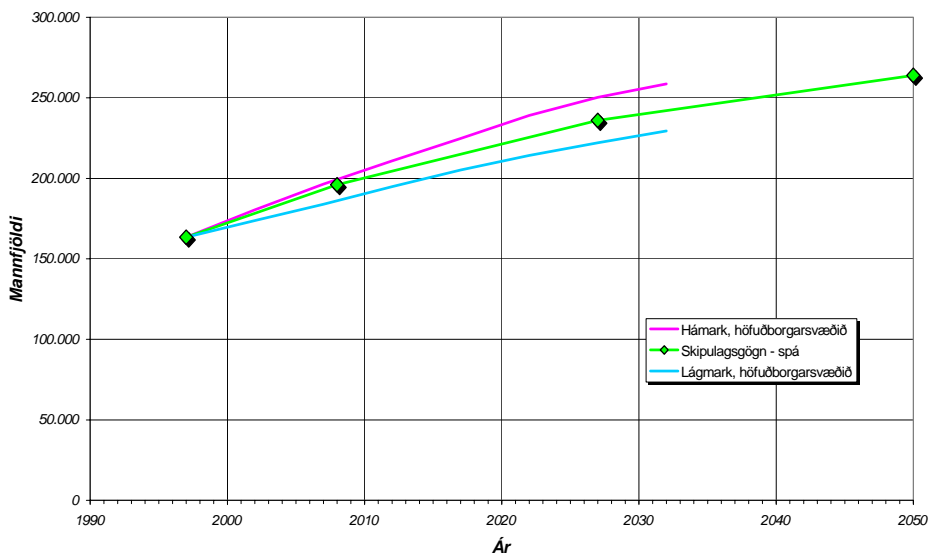
Skipulagsforsendur í upphafi skipulagstímabilsins miðast við árið 1998 en frá þeim tíma liggja fyrir ítarlegar upplýsingar um fjölda íbúa og íbúða, skipt niður á sveitarfélög og hverfi, ásamt aldurssamsetningu íbúa.

Skráður fjöldi íbúa(Hagstofa Íslands), íbúða og dreifing þeirra eftir sveitarfélögum í lok ársins 1998 er sýnd í töflu 2.2.

Sveitarfélag	Íbúafjöldi	Fjöldi íbúða
Reykjavík	108.351	42.200
Kópavogur	21.370	8.400
Garðabær	7.895	2.500
Hafnarfjörður	18.600	6.100
Bessastaðahreppur	1.417	400
Seltjarnarnes	4.691	1.600
Mosfellsbær	5.496	1.650
Kjósarhreppur	139	50
Samtals	167.959	62.900

Tafla 2.2 Fjöldi íbúa og íbúða á höfuðborgarsvæðinu árið 1998.

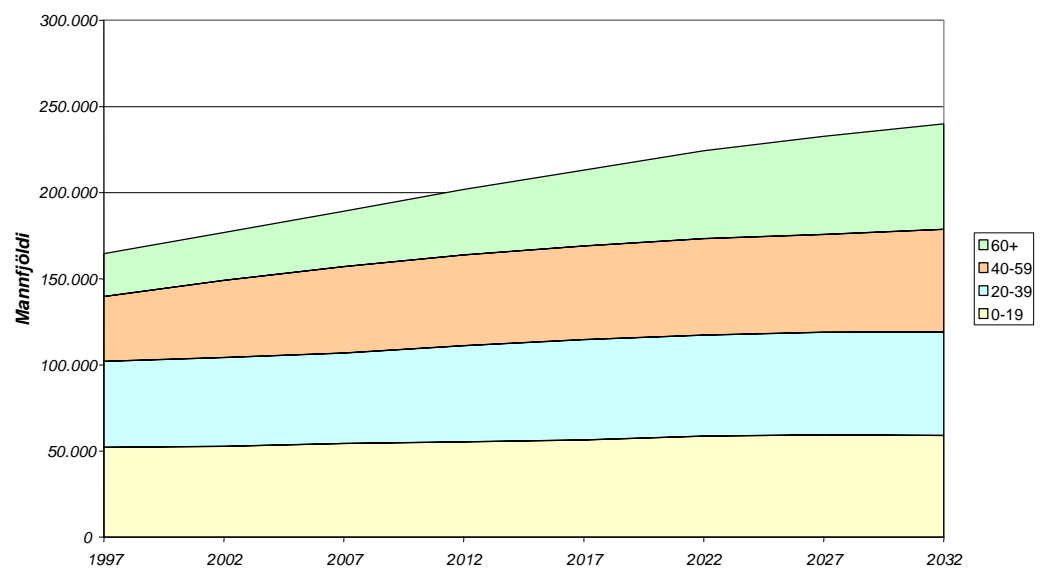
Fjöldi íbúa á höfuðborgarsvæðinu var þannig um 168 þúsund í lok árs 1998 (mynd 2.4) og samkvæmt íbúaspá er gert ráð fyrir að íbúum hafi fjölgað í um 228.000 í lok skipulagstímabilsins árið 2024. Það svarar til um 36% fólksfjölgunar eða nálega 2.300 íbúa á ári að meðaltali.



Mynd 2.4 Mannfjöldaspá fyrir höfuðborgarsvæðið.

Af 167.959 íbúum alls árið 1998 skv. tölum Hagstofunnar flokkast 166.640 inn í gagnagrunn skipulagsins sbr. töflu 2.1. Mismunur eru óstaðsettir einstaklingar sem ekki hafa fasta búsetu á Íslandi en eru samt skráðir þar með lögheimili.

Aldurssamsetning íbúa mun breytast mikið á skipulagstímabilinu þar sem eldra fólki mun fjölga mun meir en yngri aldurshópum (mynd 2.4.). Gert er ráð fyrir að ungu fólki á skólaaldri (5-24 ára) muni fjölga um 16% fram til ársins 2024 en fólki yfir sextugt fjölgi um 105%.



Mynd 2.5 Mannfjöldaspá eftir aldurshópum fyrir höfuðborgarsvæðið 1997-2032.

Nánar er gerð grein fyrir þróun íbúafjölda á höfuðborgarsvæðinu og spá um fólksfjölda í sérritinu Fólksfjöldi á Íslandi, spá, 1997-2032⁷.

Við umreikning milli fjölda íbúa og fjölda íbúða á svæðinu er miðað við að fækka muni í fjölskyldum, þ.e. íbúum í hverri íbúð muni fækka í framtíðinni. Gert er ráð fyrir að meðalfjöldi íbúa í hverri íbúð muni lækka úr 2,67 árið 1998 í 2,4 íbúa á íbúð árið 2024.

Þörf fyrir nýjar íbúðir er þannig að hluta til vegna fólksfjölgunar og að hluta til vegna fækkunar í heimili og er gert ráð fyrir að fjölga þurfi íbúðum á höfuðborgarsvæðinu um 32.050 á skipulagstímabilinu fram til ársins 2024. Til að mæta þörfum fyrir nýjar íbúðir er mögulegt að þetta byggð, mynda landfyllingar eða byggja á nýjum landsvæðum.

⁷ Fólksfjöldi á Íslandi, spá 1997-2032, Verkfræðistofa Sig. Thoroddsen, Reykjavík, 1999.

nes Planners

Gert er ráð fyrir að heildarfjöldi íbúða muni aukast úr um 62.900 árið 1998 í um 94.950 íbúðir árið 2024. Gerð er nánari grein fyrir skipulagsforsendum og talnagrunni svæðisskipulagsins í kafla 4.2 og fylgiriti 2, Skipulagstölur⁸.

Atvinnustarfsemi og atvinnusvæði

Gert er ráð fyrir að störfum á höfuðborgarsvæðinu muni fjölga úr tæplega 100.000 (tafla 2.3) árið 1998 í um 134.000 árið 2024 sem er aukning um 34.000 störf eða 34%.

Sveitarfélag	Störf
Reykjavík	72.800
Kópavogur	10.500
Garðabær	2.400
Hafnarfjörður	11.200
Bessastaðahreppur	100
Seltjarnarnes	800
Mosfellsbær	2.000
Kjósarhreppur	30
Samtals:	99.830

Tafla 2.3 Fjöldi starfa á höfuðborgarsvæðinu árið 1998.

Spá um fjölda starfa á höfuðborgarsvæðinu á skipulagstímabilinu byggir á því að sú almenna þróun atvinnu- og efnahagslífs sem verið hefur í landinu síðustu tvo til þrjá áratugina haldi áfram. Byggt er á þeim fjölda starfa sem er við upphaf skipulagstímabilsins. Reiknað er með að langtíma hagvöxtur verði svipaður og verið hefur, tekið er mið af íbúafjöldaspá og gert er ráð fyrir aukinni hlutdeild þjónustugreina í atvinnulífinu. Stuðst er við reynslu af flatarþörf á hvern starfsmann til þess að áætla þörf fyrir atvinnuhúsnæði á skipulagstímabilinu. Aðferðinni er lýst nánar í fylgiritinu Skipulagstölur⁹.

Þau störf sem gert er ráð fyrir að staðsett verði í atvinnuhúsnæði í nýjum hverfum munu skapast að hluta vegna fólksfjölgunar á höfuðborgarsvæðinu og að hluta vegna þarfar fyrir aukið rými á hvern starfsmann í fyrirtækjum sem þegar eru starfandi.

⁸ Skipulagstölur, nes Planners, Reykjavík, 2000.

⁹ Sama

2.3 Samgöngumál

Núverandi ástand

Á höfuðborgarsvæðinu eru farnar um 700.000 ferðir einstaklinga á dag. Ferðirnar skiptast þannig að 96% eru með einkabílum og 4% með almenningsvögnum. Umferð reiðhjóla er takmörkuð. Nokkuð er um að fólk fari gangandi erinda sinna og benda nýlegar athuganir á ferðamáta fólks í Breiðholti til þess að svo sé¹⁰. Betri kannanir vantar til að hægt sé að setja fram tölur um það.

Það er hluti af menningu Íslendinga að eiga bíl. Bíllinn er nauðsynlegt farartæki í landi þar sem allra veðra er von og oft erfitt yfirferðar. Notkun bíla er mikil, jafnt í dagsins önn og tómstundum.

Bílaeign höfuðborgarbúa er í dag einhver sú mesta í Evrópu, eða um það bil 550 bílar á hverja 1000 íbúa. Úrbætur á vegakerfinu á höfuðborgarsvæðinu hafa haft þau áhrif að þjónustustig bílaumferðar á háannatímum er hátt og yfirleitt myndast ekki langar biðraðir. Ástandið hefur þó versnað síðustu ár. Á álagstímum er hraði umferðarinnar um Miklubraut, Bústaðarveg, Hafnarfjarðarveg og Vesturlandsveg áætlaður 30-40 km á klukkustund.

Almenningsvagnar hafa litla markaðshlutdeild og virðist sú þjónusta aðeins vera viðbót við einkabílinn. Þjónusta almenningsvagna er almennt viðunandi. Hraðferðum almenningsvagna hefur verið komið á milli stærstu byggðarkjarnanna og miðborgar Reykjavíkur. Almenningsvagnar skipta mestu máli fyrir þá sem ekki hafa bíl til umráða. Búið er að sameina Strætisvagna Reykjavíkur og fyrirtækið Almenningsvagna bs. í eitt fyrirtæki, Strætó bs., og er ætlunin að efla almenningssamgöngur, m.a. með bættri þjónustu og aukinni hagkvæmni.

Lítið er um hjólreiðastíga meðfram vegum, en hins vegar er leyft að hjóla á gangstéttum og algengt er að hjólreiðamenn hjóli á útivistarstígum, sem eru yfirleitt þriggja metra breiðir. Með auknum hraða hjólandi umferðar og vaxandi notkun hjólaskauta og hlaupahjóla hefur hætta skapast á slíkum stígum, einkum þar sem gangandi og hjólandi umferð fer saman.

Lítið er um reiðstíga innan byggðarinnar á höfuðborgarsvæðinu.

¹⁰ Baldvin Baldvinsson og Haraldur Sigurðsson, *Tilraunakönnun í Breiðholtshverfum, jan 2001*, Borgarskipulag í samvinnu við Borgarverkfræðing, skýrsla væntanleg.

Áætluð þróun 1998-2024

Niðurstöður umferðareikninga samkvæmt umferðalíkani fyrir höfuðborgarsvæðið sýna að gera má ráð fyrir um 50% aukningu á umferð bíla á skipulagstímabilinu vegna fólksfjölgunar og breytinga á atvinnustarfsemi.

Vegna stækkunar byggðar á höfuðborgarsvæðinu mun ekin vegalengd aukast enn meira en fjölgun ferða þar sem meðalvegalengd hvernar bílferðar á höfuðborgarsvæðinu mun aukast. Því verður þörf á umtalsverðum úrbótum á vegakerfinu fram til ársins 2024, sem koma til með að verða mjög kostnaðarsamar vegna þess að hluti þeirra nýframkvæmda, sem fyrirsjáanlegt er að ráðist verði í, eru umferðarbrýr eða jarðgöng.

Gera má ráð fyrir að auka þurfi almenningssamgöngur í samræmi við þróun nýrra byggingarsvæða. Ef þjónustustig bílaumferðar breytist ekki má búast við að farþegum með almenningssvögnum muni fjölga, einkum af eftirfarandi ástæðum:

Fjölgun íbúa hefur í för með sér fjölgun þeirra sem ekki hafa bíl til umráða, þó svo að bíleigendum fjölgi.

Búast má við að aðgengi bíla að miðsvæðum, t.d. í Reykjavík vestan Kringlumýrarbrautar, muni versna, en það hefur í för með sér fjölgun farþega í almenningssvögnum.

Búast má við aukinni umferð hjólreiðamanna ef lagðir verða hjólastígar meðfram stærstu umferðaræðunum að helstu kjörnum. Notkun reiðhjóla verður árstíðabundin og mun að einhverju leyti keppa við almenningssvagna.

Ef þjónustustig bílaumferðar minnkar má allt eins búast við aukinni umferð reiðhjóla.

Hjólaskautaumferð ryður sér til rúms í flestum borgum með miklum hraða og sú þróun er þegar hafin hér. Þessi umferð er á svipuðum hraða og hjólaumferð og á ef til vill ekkert síður rétt á sér sem samgöngumáti.

Hafnir á höfuðborgarsvæðinu

Í dag eru tvær stórar hafnir sem hafa svæðisbundna þýðingu fyrir höfuðborgarsvæðið:

- ⌘ Reykjavíkurhöfn
- ⌘ Hafnarfjarðarhöfn

Auk þessara hafnarmannvirkja, sem bæði eru í eigu sveitarfélaga, er minni höfn í Kópavogi og nokkrar minni hafnir fyrir smábáta og skemmtibáta. Um fyrrnefndu stóru hafnirnar tvær fara um 3,1 milljónir tonna af vörum árlega sem er meira en 60% af allri vöru sem fer um hafnir í landinu.

Eftirfarandi hugmyndir eru uppi hjá viðkomandi sveitarfélögum um stækkun hafnanna:

- ⌘ Stækkun Sundahafnar með landfyllingum
- ⌘ Þróun hafnar og hafnarsvæða í Eiðsvík og Geldinganesi
- ⌘ Stækkun hafnar í Hafnarfirði
- ⌘ Stækkun hafnar í Straumsvík
- ⌘ Stækkun hafnar í Kópavogi

Auk þess eru uppi hugmyndir um gerð hafna fyrir skemmtibáta við Leirvog í Mosfellsbæ, við Breiðabólstaðareyri á Álftanesi og víðar.

Stækkun hafnarinnar í Sundahöfn miðast við að hafnsækin starfsemi verði þar ásamt annarri flutningastarfsemi. Með þeirri stækkun, sem þar er fyrirhuguð, er gert ráð fyrir að hafnarmannvirki í Sundahöfn geti annað þeirri aukningu í hafnarstarfsemi sem búast má við á skipulagstímabilinu. Reykjavíkurhöfn hefur auk þess gert áætlanir um hafnarstarfsemi við Eiðsvík með þjónustu og baklandi í Geldinganesi. Áætlanir eru einnig um að leggja niður hafnaraðstöðu í Ártúnshöfða og flytja hana í Geldinganes en engin ákvörðun hefur verið tekin um þau mál.

Unnið er að stækkun Suðurhafnar í Hafnarfirði. Þar er aðstaða til að auka þjónustu við útgerð fiskiskipa og almenna þjónustu við flotann ásamt grófari viðgerðarþjónustu í flotkvíum. Kópavogshöfn hefur takmarkaða möguleika á stækkun með landfyllingum og viðlegurými. Hlutverk hennar verður fyrst og fremst á sviði viðgerða og þjónustu.

Hugmyndir eru hjá bæjaryfirvöldum í Hafnarfirði um mögulega stækkun hafnarinnar í Straumsvík.

Fjallað er um núverandi ástand hafna og framtíðaráætlanir í sértili¹¹ um hafnir á svæðinu.

¹¹ *Port Development Aspects of the Study, Overview of Port Facilities and Port Development Planning in the Region*, .nesPlanners, 2000.

Flugsamgöngur

Allt innanlandsflug til og frá höfuðborgarsvæðinu fer nú um Reykjavíkflugvöll. Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016 er gert ráð fyrir að flugvöllurinn verði kyrr í Vatnsmýrinni út skipulagstímabilið til ársins 2016.

Samvinnunefndin lét gera umfangsmikla athugun á framtíðarstaðsetningu innanlandsflugvallar. Tilgangur og markmið var að gera úttekt á;

- a) Reykjavíkflugvelli, með það í huga að einka- og kennsluflug flyttist á annan flugvöll í nágrenni höfuðborgarsvæðisins, og fá fram hve stórt byggingarland yrði til ráðstöfunar við einstaka kosti.
- b) Flugvelli sunnan Hafnarfjarðar, athuga bestu staðsetningu hans, hagkvæmustu legu brauta og gera tillögur að áfangauppbýggingu.

Sem ráðgjafar til verksins voru ráðnir Verkfræðistofan Línuhönnun, Rambøll frá Danmörku og Airport Research Center (ARC) frá Þýskalandi.

Fram kom tillaga um staðsetningu flugvallar í Hvassahrauni í Vatnsleysustrandarhreppi¹². Ef veðurfar leyfir er talið að flugvöllur á þessum stað komi til álita sem innanlandsflugvöllur ef Reykjavíkflugvöllur verður fluttur. Flugmálastjórn telur hins vegar ekki fýsilegt að flytja innanlandsflugvöll á stað sunnan Hafnarfjarðar vegna óhagstæðs veðurfars og nálægðar við Keflavíkflugvöll.

Niðurstaða kosningar í Reykjavík um framtíð flugvallar í Vatnsmýri¹³ var að flugvöllur skuli fluttur að loknu gildandi aðalskipulagstímabili. Borgarstjórn Reykjavíkur hefur ákveðið að vinna samkvæmt þeirri niðurstöðu og gera ráð fyrir að landnotkun á flugvallarsvæðinu verði breytt á skipulagstímabilinu.

Ekki er gerð tillaga að nýrri staðsetningu innanlandsflugvallar á höfuðborgarsvæðinu í svæðisskipulaginu.

Samkomulag var gert um það milli samgönguráðherra og borgarstjórans í Reykjavík í júní árið 1999 að æfingar- og kennsluflug verði flutt á nýjan stað í nágrenni höfuðborgarinnar á næstu árum. Ekki hefur verið tekin endanleg ákvörðun um staðsetningu slíkrar flugbrautar eða um tímasetningu slíks flutnings.

¹² *Analyse af tre alternativer for Reykjavik Lufthavn*, Rambøll Nyvig, 2000.

¹³ Yfirkjörstjórn Reykjavíkur, bréf til borgarráðs, dags. 19. mars 2001

2.4 Umhverfismál

Skoðaðir hafa verið ýmsir þættir umhverfismála á höfuðborgarsvæðinu til að nýta sem grunn að áhrifamati tillögu að svæðisskipulagi. Meðal annars voru kannaðir eftirfarandi þættir:

Náttúruvá
Veðurfar
Viðkvæm gróðursvæði
Ár, vötn og strandsvæði
Fuglalíf
Gróðurfar
Friðuð svæði
Landslagsvernd

Fjallað er um áhrifamat umhverfisþátta í kafla 4 og í fylgiriti um umhverfisstefnu¹⁴.

Náttúruvá

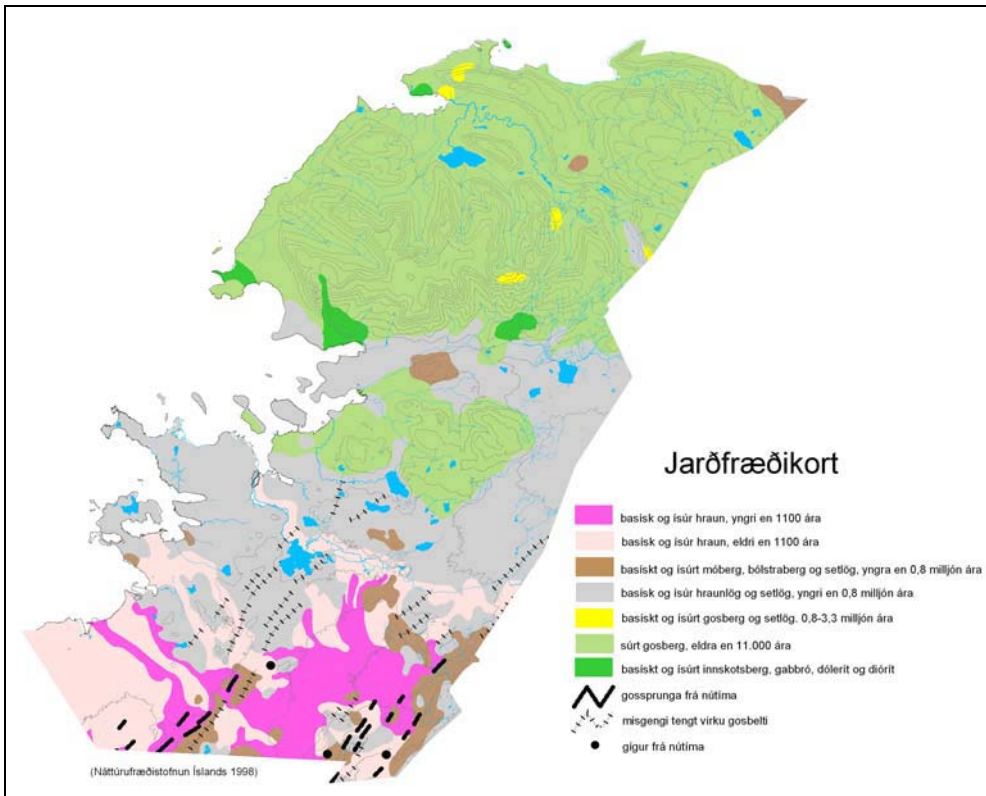
Jarðskjálftahætta á höfuðborgarsvæðinu fer minnkandi frá suðri til norðurs. Þótt byggðinni sé ekki talin stafa teljandi hætta af eldgosum og hraunstraumum er sú hætta helst til staðar á svæðum sem liggja lágt á suður- og suðausturhluta skipulagssvæðisins.

Margar jarðsprungur eru á höfuðborgarsvæðinu (mynd 2.6). Þær hafa ekki bein áhrif á þróun byggðar, en gætu skapað aukna hættu ef byggð þróast mikið inn á þau svæði. Sprungusvæðin fara einnig minnkandi frá suðri til norðurs innan skipulagssvæðisins.

Á lágsvæðum við ströndina getur verið hætta á sjávarflóðum, einkum í vesturbæ Reykjavíkur, á Seltjarnarnesi og á Álftanesi. Er þá um að ræða hækkun sjávarstöðu þegar saman fer mikið stórstraumsflóð, hækkun sjávarborðs vegna verðurfarslegra áhrifa (lágur loftþrýstingur) og ölduálag við ströndina.

Hætta af völdum snjóflóða og skriðufalla getur verið til staðar á Kjalarnesi, í Kjós og í Mosfellsbæ utan þéttbýlis.

¹⁴ *Umhverfisstefna*, nes Planners, Reykjavík, 2000.



Mynd 2.6 Jarðfræðikort

Veðurfar

Ekki er mikill munur á úrkomu með ströndinni við þéttbýlið á höfuðborgarsvæðinu. Þó getur nálægð Esjunnar haft staðbundin áhrif á úrkomu á nyrstu byggingarsvæðunum. Úrkoman vex hins vegar hratt með fjarlægð frá ströndinni og með aukinni hæð inn til lands austur á bóginn.

Gera má ráð fyrir að nokkur munur sé á vindafari á höfuðborgarsvæðinu, en það mótast af nálægð við há fjöll, nálægð við hafið og staðbundnu landslagi. Í hrauninu fyrir sunnan Hafnarfjörð er land opnara og þar er líklega vindasamara en þar sem landslag veitir skjól. Næst Esjunni má hins vegar búast við meiri ofsaveðrum vegna nálægðar við fjallið.

Ekki er mikill munur á hitafari með ströndinni, en hitastig breytist með fjarlægð frá ströndinni og hæð lands. Á sumrin getur oft verið hlýrra þegar komið er lengra frá ströndinni en kaldara á vetrum. Af þessu leiðir að á veturna er oft meiri snjór inn til landsins en með ströndinni.

Viðkvæm gróðursvæði

Landbúnaður er að mestu bundinn við svæði norðan til á skipulagssvæðinu, t.d. á Kjalarnesi og í Kjós, en finnst einnig víðar. Landbúnaður hefur vikið mikið undan byggð á höfuðborgarsvæðinu á undanförnum árum og er gert ráð fyrir að sú þróun haldi áfram. Skógrækt er að mestu utan við þau svæði sem gera má ráð fyrir að byggð þróist á.

Á suðurhluta skipulagssvæðisins eru tvö viðkvæm gróðursvæði, þ.e. við Ástjörn í Hafnarfirði og Urriðavatn í Garðabæ, og hefur byggð þróast nærri þeim báðum á undanförnum árum, einkum Ástjörn. Mikilvægt er að hafa í huga þessi viðkvæmu svæði við skipulag í næsta nágrenni þeirra.

Ár, vötn og strandsvæði

Í fylgiriti um umhverfisstefnu¹⁵ eru ár og vötn flokkuð eftir mikilvægi m.t.t. lax- og silungsveiða í mjög mikilvæg, nokkuð mikilvæg og síður mikilvæg svæði. Auk þess eru á svæðinu fjölmargar minni ár og vötn með vistkerfi sem taka þarf tillit til við frekari nýtingu aðliggjandi landsvæða. Umfjöllun þessi um ár og vötn nær til alls vatnasviðs höfuðborgarsvæðisins, lækja, áa og stöðuvatna.

Strandsvæði og fjörur á höfuðborgarsvæðinu eru víða með fjölbreytt og viðkvæmt lífríki sem ber að umgangast með varúð og taka tillit til við nýtingu aðliggjandi svæða.

Fuglalíf

Umhverfis stöðuvötn, við ströndina og á eyjum innan skipulagssvæðisins eru víða mikilvæg svæði fyrir fuglalíf, bæði varpsvæði, hvíldar- og fæðuöflunarsvæði fyrir farfugla sem hafa hér viðkomu, sem og svæði fyrir fugla sem hafa vetursetu hér á landi.

Fjörur og leirur við ströndina eru sérstaklega mikilvægar fyrir vaðfugla sem hafa hér viðkomu á leið til og frá varpstöðvum á Grænlandi, og hafa þar af leiðandi alþjóðlega þýðingu. Leirurnar eru einnig nýttar af gæsnum og vaðfuglum sem hafa vetursetu hér á landi. Við mörg vötn á svæðinu og meðfram ströndinni verpa fjölmargir fuglar, þar á meðal endur og gæsir. Við Ástjörn í Hafnarfirði er eini varpstaður flógoða á Suðvesturlandi. Úti fyrir ströndinni má finna stóra hópa sjófugla sem hafa hér vetursetu.

¹⁵ *Umhverfisstefna*, nes Planners, Reykjavík, 2000.

Gróðurfar

Innan skipulagssvæðisins er að finna margs konar náttúru, ræktuð lönd, heiðar og móa, hraunbreiður, ár og stöðuvötn. Með aukinni byggð, landbúnaði og skógrækt hefur votlendi minnkað og mörg svæði verið ræst fram. Samhliða þessu hefur orðið breyting á gróðurfari og dýralífi, þar með töldu fuglalífi.

Náttúruverndarsvæði

Í viðauka er listi yfir friðlýst svæði á höfuðborgarsvæðinu, friðlönd, náttúruvætti og fólkvanga og einnig svæði á náttúruminjaskrá á höfuðborgarsvæðinu

Landslagsvernd

Eftirtaldar landslagsgerðir njóta sérstakrar verndar samkvæmt 37. grein laga um náttúruvernd og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er:

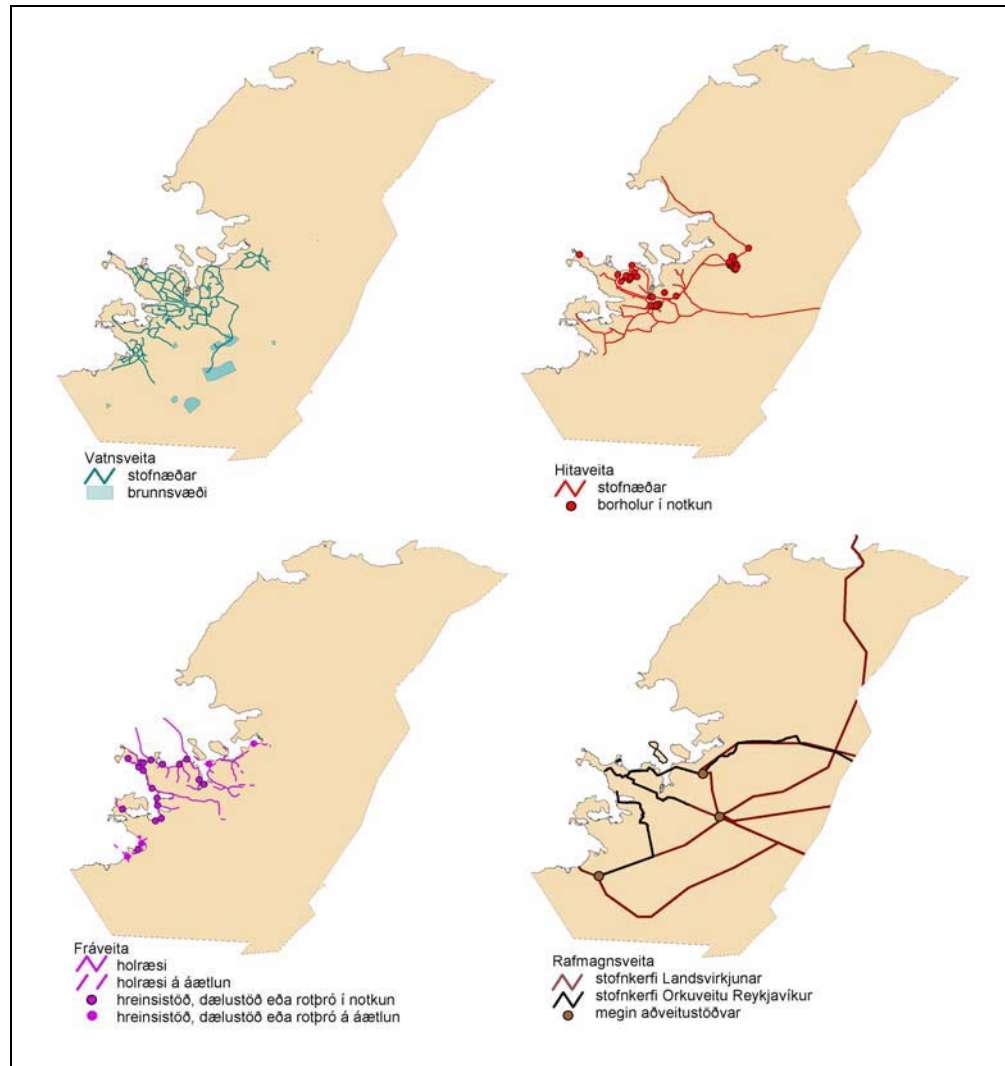
- ⌘ eldvörp, gervigígar og eldhraun,
- ⌘ stöðuvötn og tjarnir, 1.000 m² að stærð eða stærri,
- ⌘ mýrar og flóar, 3 hektarar að stærð eða stærri,
- ⌘ fossar, hverir og aðrar uppsprettur, svo og hrúður og hrúðurbreiður, 100 m² að stærð eða stærri,
- ⌘ sjávarfitjar og leirur.

2.5 Grunnkerfi

Eftirfarandi hlutar grunnkerfisins eru taldir hafa svæðisbundna þýðingu fyrir þróun byggðar á höfuðborgarsvæðinu:

Vatnsveitur
Hitaveitur
Fráveitur
Rafveitur
Sorpörgun

Töluverð samvinna er meðal sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um veitur á svæðinu. Stofnkerfi veitanna má sjá á mynd 2.7.



Mynd 2.7 Stofnkerfi vatnsveitu, hitaveitu, fráveitu og rafmagnsveitu á skipulagssvæðinu.

Vatnsveitur

Byggð sem þróast til norðurs samkvæmt svæðisskipulagi verður að stærstum hluta þjónað af Orkuveitu, og hefur þegar verið gert ráð fyrir slíkri þróun í samræmi við núverandi Aðalskipulag Reykjavíkur. Í athugun er gerð nýrra vatnsgeyma nærri Reynisvatnsheiði, en þeir koma til með að auka öryggi veitunnar. Vatnsveita Mosfellsbæjar sér þó stórum hluta Mosfellsbæjar fyrir vatni og fer starfsemi hennar vaxandi.

Syðri hluta höfuðborgarsvæðisins er þjónað að mestu frá Vatnsveitum Hafnarfjarðar og Garðabæjar. Unnið er að athugun á sameiningu vatnsveitna á suðursvæðinu. Gera má ráð fyrir að mengunarhætta í vatnsbólum Garðabæjar við Dýjakróka aukist með aukinni byggð í næsta nágrenni.

nes Planners

Nægt vatn er í vatnsbólum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu fyrir væntanlega byggðapróun til langrar framtíðar. Samtenging vatnsveitukerfa á suður- og norðursvæðum er mikilvægt öryggisatriði við rekstur vatnsveitnanna.

Hitaveitur

Á höfuðborgarsvæðinu er öflugt dreifikerfi Orkuveitu Reykjavíkur (Hitaveitunnar) sem getur séð aukinni byggð fyrir heitu vatni. Á Nesjavöllum hefur þegar verið virkjað meir en þörf er fyrir á höfuðborgarsvæðinu í dag og aðveituæðin til Reykjavíkur getur flutt meira en þörf er fyrir næstu árin. Nýir vatnstankar á Grafarholti eru vel staðsettir fyrir væntanlega byggðarpróun.

Hitaveita Mosfellsbæjar dreifir heitu vatni til allra íbúa í Mosfellsbæ og er ekki fyrirhuguð breyting á því fyrirkomulagi. Seltjarnarnesbær rekur eigin hitaveitu sem fær vatn úr borholum á nesinu.

Fráveitur

Hreinsistöð og útrás við Ánanaust tekur við skolpi frá suðurhluta Reykjavíkur, Seltjarnarnesi, Kópavogi og stærstum hluta Garðabæjar.

Hreinsistöð og útrás við Klettagarða í Reykjavík, þar sem framkvæmdir standa nú yfir, er hönnuð miðað við þróun byggðar til norðurs samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar og getur því tekið við skolpi frá stórauðinni byggð á norðursvæði höfuðborgarsvæðisins. Þessi hreinsistöð mun einnig taka við öllu skolpi frá Mosfellsbæ.

Á suðursvæðinu er gert ráð fyrir nýrri hreinsistöð og útrás við Hraunsvík sunnan Hafnarfjarðar sem tekið getur við skolpi frá Hafnarfirði og aukinni byggð sunnan núverandi byggðar. Stærð þessarar stöðvar hefur ekki verið ákveðin og mun væntanlega miðast við fyrirhugaða þróun byggðar samkvæmt svæðisskipulagi. Frárennismál fyrir nýja byggð á Garðaholti hafa ekki verið leyst en til greina kemur að byggja sjálfstæða hreinsistöð fyrir hverfið eða að sameinast um rekstur stöðvar með Hafnfirðingum.

Á Álftanesi er ný útrás, sem tekur við skolpi frá frárenniskerfi Bessastaðahrepps, og er miðað við að hún taki einnig við skolpi frá væntanlegri byggð á Álftanesinu samkvæmt gildandi aðalskipulagi þar.

Rafveitur

Núverandi aðveitulínur koma frá vatnsaflsvirkjunum Landsvirkjunar við Sogið og Þjórsá að spennistöð við Geitháls, þaðan sem rafmagni er dreift til þriggja stórra spennistöðva á höfuðborgarsvæðinu við Korpu, Elliðaár og Hamranes. Ný byggð til norðurs tengist því spennivirki við Korpu og byggð á suðursvæðum við spennivirki við Hamranes. Næg raforka er til í landinu fyrir væntanlega byggðarþróun á höfuðborgarsvæðinu.

Orkuveita Reykjavíkur hefur hafið framleiðslu á raforku við orkuver sitt að Nesjavöllum, þar sem upphaflega var leitað eftir heitu vatni fyrir hitaveituna. Raforka kemur því einnig frá eigin orkuverum til höfuðborgarsvæðisins.

Hafnarfjarðarbær á nú hlut í Hitaveitu Suðurnesja eftir að þeir lögðu rafveitu bæjarins inn í fyrirtækið. Má búast við að sú mikla orka sem er á starfssvæði Hitaveitunnar geti einnig komið höfuðborgarsvæðinu til góða þótt síðar verði. Í Svartsengi er nú framleidd raforka til eigin nota fyrir orkuverið og í athugun er frekari virkju gufu til raforkuframléiðslu og sölu til almenningsveitna. Á vegum Jarðlindar ehf. sem er fyrirtæki í eigu Bessastaðahrepps, Garðabæjar, Hafnarfjarðar, Kópavogs, Hitaveitu Suðurnesja hf. og Jarðborana hf., er nú unnið að rannsóknnum á nýtingarmöguleikum á jarðhitasvæðinu við Trölladyngju og nágrenni.

Sorpförgun

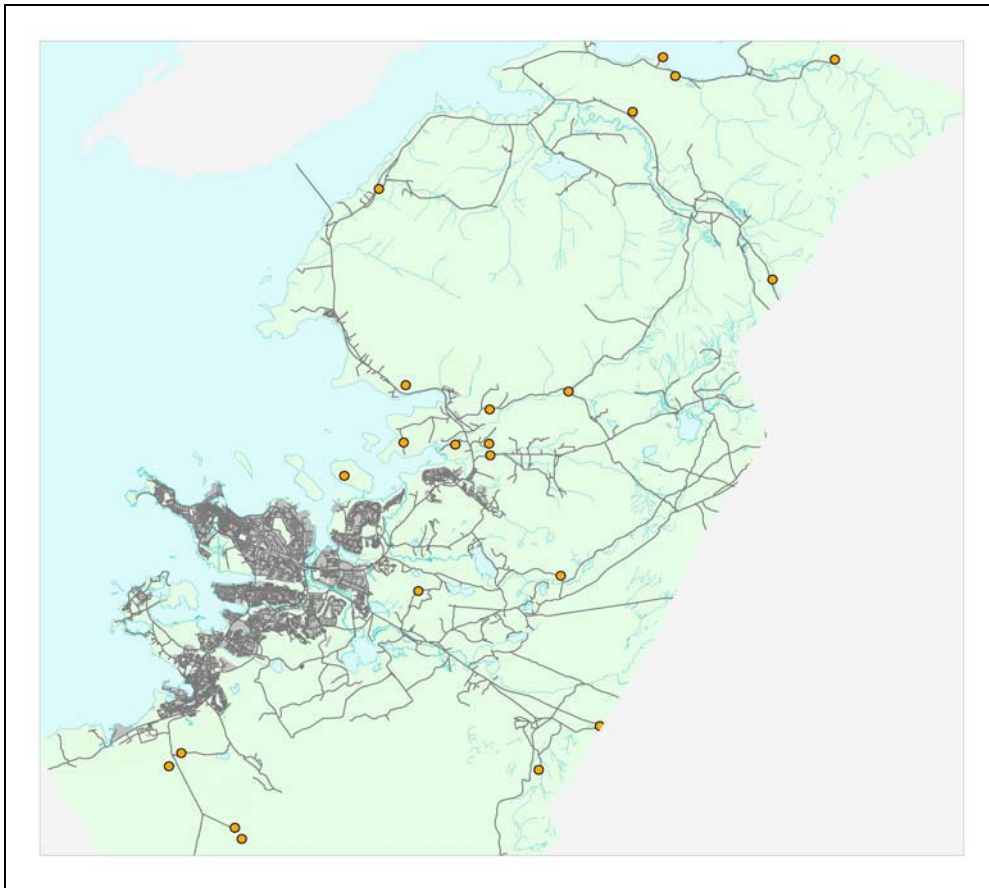
Sorpa er byggðasamlag sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og rekur eina sorpurðunarstaðinn á svæðinu á Álfsnesi. Sorpa rekur einnig margar endurvinnslustöðvar fyrir móttöku og flokkun á sorpi og eina stóra móttöku-og flokkunarstöð í Gufunesi. Þar er hluti sorpsins flokkaður frá til endurnotkunar, t.d. timbur og járn, en óflokkað sorp er baggað og fer til urðunar. Þá reka Sorpa og Reykjavíkurborg sérstök söfnunarkerfi fyrir pappír og pappa. Talið er að með núverandi aðferðum fari um 30% sorpsins til endurnýtingar.

Urðun á sorpi í Álfsnesi hófst 1989 og er gert ráð fyrir að sá staður verði í notkun fram til ársins 2014. Fyrir þann tíma þarf að finna nýjan sorpurðunarstað fjær byggðinni og hafa þegar nokkrir staðir verið athugaðir í því skyni¹⁶, bæði innan höfuðborgarsvæðisins og utan þess, en engin ákvörðun hefur enn verið tekin um hvaða staður verður fyrir valinu. Einnig þarf að huga að förgunarstað fyrir mengaðan jarðveg.

¹⁶ Sorpeyðing á höfuðborgarsvæðisins. Val á urðunarstað. Sorpa, Reykjavík, 1998.

Efnistökusvæði

Á mynd 2.8 er sýnd staðsetning efnisnáma á höfuðborgarsvæðinu. Efnisnámur þessar eru flestar á skrá hjá Vegagerðinni sem opnar námur og eru taldar upp í viðauka 4 og gefið númer í samræmi við skráningu Vegagerðarinnar á námum í Reykjanesumdæmi. Um slíkar námur gilda lög um náttúruvernd, lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og reglugerð um sama nr. 671/2000 þar sem kveðið er á um málsmeðferð efnistöku með tilliti til stærðar og umfangs.



Mynd 2.8 Staðsetning efnisnáma á höfuðborgarsvæðinu.



3. STEFNUMÖRKUN SVÆÐISSKIPULAGSINS

3 STEFNUMÖRKUN SVÆÐISSKIPULAGSINS

Í svæðisskipulaginu er mörkuð stefna fyrir framtíðarbyggð á höfuðborgarsvæðinu. Stefnan er sett fram á skipulagsupprætti og í greinargerð með frekari útfærslu í framkvæmdaáætlun. Þegar einstök sveitarfélög á svæðinu endurskoða aðalskipulagsáætlanir sínar ber þeim að hafa þessa sameiginlegu stefnu að leiðarljósi, þar sem svæðis- og aðalskipulag skal vera í innbyrðis samræmi samkvæmt 9.gr. skipulags- og byggingarlaga. Öll nánari útfærsla stefnunnar fer fram við gerð aðalskipulags og hafa sveitarfélögin nokkuð frjálsar hendur um framkvæmd hennar eins og fram kemur í ákvæðum greinargerðarinnar.

Vegna umfangs verkefnisins var ákveðið í upphafi vinnu við gerð svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins að takmarka verkefnið og nokkrum verkhlutum, sem lögum samkvæmt ber að gera grein fyrir, vísað til endurskoðunar svæðisskipulagsins en öðrum til aðalskipulagsgerðar viðkomandi sveitarfélags. Til næstu endurskoðunar svæðisskipulagsins er vísað nokkrum málefnum sem ekki voru tekin fyrir að þessu sinni eins og svæðisbundið stígakerfi fyrir gangandi og hjólandi og reiðstígakerfi, efnisnám, val á nýjum sorpurðunarstað og nokkur önnur atriði. Nánari útfærsla á ýmsum stefnumiðum eins og skipulagi og nýtingu Græna trefilsins, þéttingu byggðar á þegar byggðum svæðum, blöndun byggðar og þéttleiki byggðar á nýbyggingarsvæðum er vísað til aðalskipulagsgerðar viðkomandi sveitarfélaga. Svæðisskipulag fyrir höfuðborgarsvæðið hefur aldrei fyrr verið staðfest og því þótti mikilvægt að ná utan um þau atriði sem sveitarfélögin eru nú sammála um og grundvöllur var fyrir að ganga frá og vísa öðrum atriðum, sem þurfa meiri undirbúningstíma, til endurskoðunar svæðisskipulagsins.

Í svæðisskipulaginu eru ekki taldar upp þær framkvæmdir sem eru matsskyldar samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum. Þeirri umfjöllun er vísað til aðalskipulags.

3.1 Meginmarkmið og leiðir

Stefnumörkun svæðisskipulagsins og markmiðssetning hafa frá upphafi vinnunnar verið til umræðu í samvinnunefndinni og í hlutaðeigandi sveitarfélögum. Meginmarkmið eru eftirfarandi:

nes Planners

- €# að skipuleggja þróun byggðar, landnotkun og samgöngur á höfuðborgarsvæðinu til 2024 með sjónamið heildarinnar að leiðarljósi.
- €# að sveitarfélögin á svæðinu verði vel í stakk búin til að mæta fyrirsjáanlegri íbúafjölgun, samfélagsbreytingum og vexti nýrra atvinnugreina.
- €# að skapa góð skilyrði fyrir vöxt og framfarir í atvinnulífi og með því móti leggja grunn að góðum lífskjörum, öflugri samfélagslegri þjónustu og traustri framtíð íbúanna.
- €# að höfuðborgarsvæðið þróist áfram sem nútímalegt borgarsamfélag með alþjóðlegu yfirbragði og verði alþjóðlega samkeppnishæft um fólk, fjármagn, fyrirtæki og viðskipti.
- €# að höfuðborgarsvæðið beri svipmót fagurrar borgar þar sem tekið verði tillit til náttúrulegs landslags eins og kostur er við skipulag vel afmarkaðra nýrra hverfa.
- €# að tryggja íbúunum greiðan aðgang að þjónustustofnunum og fyrirtækjum, ásamt góðu aðgengi að útivistarsvæðum.
- €# að varðveita og endurbæta grænu svæðin sem umlykja byggðina á svæðinu.
- €# að styrkja hlutverk Reykjavíkur sem höfuðborgar.
- €# að stuðla að sjálfbærri þróun og sjálfbæru umhverfi eins og kostur er.

Sjálfbær þróun er ríkjandi hugsun í svæðisskipulaginu. Í henni felst að núverandi byggð er þétt með íbúðum og atvinnustarfsemi. Gert er ráð fyrir blandaðri byggð íbúða og atvinnuhúsnæðis á nýjum svæðum sem næst núverandi byggð. Stefnt er að því að ekki verði gengið um of á græn svæði eða auðlindir svæðisins og að almennings-samgöngur verði bættar. Með þetta í huga er stefnt að því að svæðisskipulagið verði hvati og grundvöllur þess að fyrirtæki og stofnanir á höfuðborgarsvæðinu marki sér sess á alþjóðlegum vettvangi og að íbúar þess njóti þeirra lífsgæða sem mögulegt er að veita á hverjum tíma.

Framtíðarsýn fyrir höfuðborgarsvæðið er að íbúar þess muni byggja afkomu sína á athafnalífi og viðskiptaumhverfi sem sé alþjóðlega samkeppnishæft, með sjálfbæra þróun og aukin lífsgæði að leiðarljósi. Framtíðarsýn þessari er fylgt eftir með markmiðum og aðgerðum sem fram koma í tillögnum.

Byggðin skal vera þétt, m.a. til að nýta landið sem best og takmarka umfang hennar. Svæðisskipulagið hvetur einnig til þéttingar innan núverandi byggðar.

Núverandi byggð á höfuðborgarsvæðinu getur ekki talist þétt miðað við aðrar borgir í Evrópu. Stefna sem hvetur til þéttari byggðar fer saman við þau markmið að höfuðborgarsvæðið beri svipmót fagurrar og vel starfshæfrar borgar, að græna baklandið og grænu geirarnir verði varðveittir og sjálfbært umhverfi verði sem best tryggt.

Við skipulag nýrrar byggðar skal jafnframt leitast við að aðlaga hana sem best að þeirri byggð sem fyrir er. Eftir því sem kostur er skal taka mið af núverandi yfirbragði byggðar og einkennum hvers svæðis fyrir sig.

Skapa þarf skilyrði til að sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu geti uppfyllt óskir um nýjar íbúðir og atvinnusvæði.

Nýjum íbúðum og atvinnustarfsemi skal valinn staður m.t.t. landslags, umhverfisþátta, aðkomuleiða, núverandi grunnkerfa og stofn-kostnaðar.

Byggðin verður látin þróast á þeim stöðum þar sem veðurfar hefur hvað minnst áhrif á búsetu. Gert er ráð fyrir að byggð verði að jafnaði ekki valinn staður í meira en 100 m hæð yfir sjávarmáli þar sem úrkoma og lágt hitastig að vetri hafa takmarkandi áhrif á umferð um svæðið.

Í nýjum hverfum verður lögð áhersla á blöndun byggðar íbúða og atvinnuhúsnæðis af mismunandi þéttleika. Að meðaltali er reiknað með 23 íbúðum á hvern ha. lóðar, eða um 13 íbúðum á hvern ha. byggðarreita. Við útreikning á fjölda íbúða á nýjum byggðarreitum er reiknað með 20% íbúða í hárrí, þéttari byggð, 40% í lágri, þéttari byggð og 40% í lágri, dreifðri byggð. Þetta eru einungis reikningslegar forsendur og eru þær ekki á neinn hátt bindandi fyrir þá aðalskipulagsgerð fram fer í kjölfar svæðisskipulagsins. Varðandi frekari útskýringar á reikningslegum forsendum er vísað í rit um þéttleika byggðar í Reykjavík¹⁷ og í Fylgirit 2. Þar er einnig að finna samanburð á þéttleika byggðar í nokkrum hverfum borgarinnar.

Hreinlegri atvinnustarfsemi verður valinn staður í miðkjörnum og blandaðri byggð íbúða og atvinnuhúsnæðis. Gert er ráð fyrir að sérhæfð starfsemi af ýmsum toga leiti fremur í landskjarnann, miðbæ Reykjavíkur, og svæðiskjarnann í Smáranum, en ýmis önnur starfsemi svo sem hvers konar þjónusta leiti í bæjar- og þjónustukjarna og á atvinnusvæði í blandaðri byggð.

¹⁷ *Þéttleiki byggðar í Reykjavík*, Borgarverkfræðingurinn í Reykjavík, Reykjavík, 2001.

nes Planners

Stefnt er að því að verðslanir, aðrar en hverfisverðslanir, verði sem mest í miðkjörnum. Skrifstofur, aðrar en þær sem eru í blandaðri byggð, verði einnig í miðkjörnum og á þetta einkum við um sérhæfð skrifstofustörf.

Stefnt er að því að um 40% af störfum í hátækniðnaði dreifist á þrjá staði þar sem gert er ráð fyrir að byggðir verði eins konar hátæknigarðar. Þessir staðir eru Keldnaland, flugvallarsvæðið í Vatnsmýri í tengslum við Háskóla Íslands og á Urriðaholti í Garðabæ. Hin 60% starfanna dreifast meira í blandaðri byggð íbúða og atvinnustarfsemi á nýbyggingarsvæðum og með þéttingu byggðar í eldri hverfum

Grófari iðnaður og vöruheymslur verða á svæðum sem sérstaklega eru ætluð fyrir slíka starfsemi en önnur atvinnustarfsemi verður í blandaðri byggð með íbúðum, stofnunum og annarri hreinlegri atvinnustarfsemi.

Áfangauppbygging verði með þeim hætti að ný byggð rísi fyrst í tengslum við núverandi byggð eða sem næst þeirri byggð sem fyrir er.

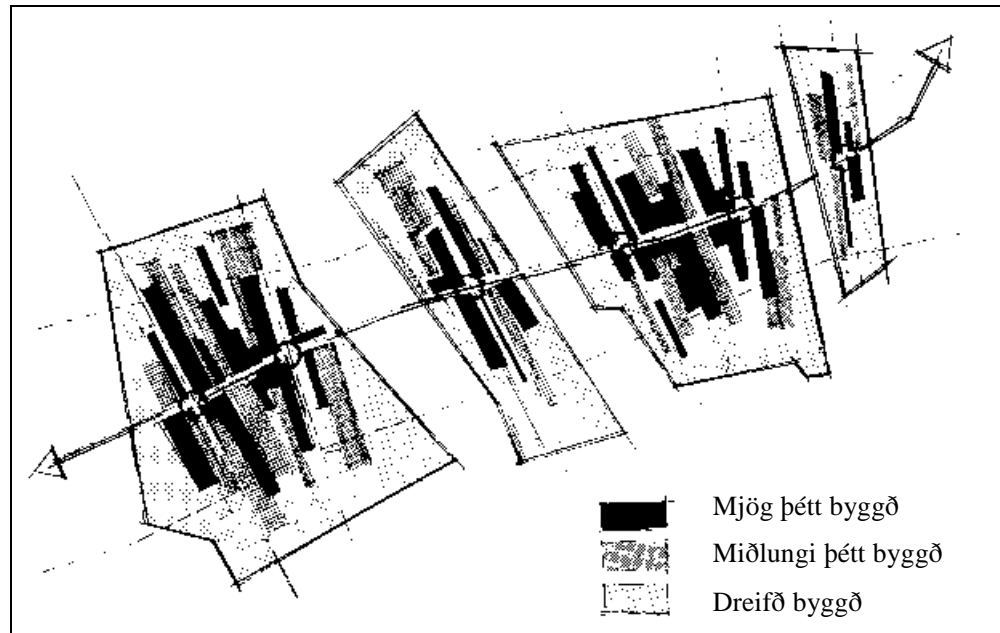
Gert er ráð fyrir þétttri byggð við miðkjarna og aðalleiðir almenningsvagna, t.d. í samræmi við meginmarkmið línubæjarskipulagsins. Dreifðari byggð er í útjaðri nýrra byggðarreita en samt sem áður innan viðunandi göngufjarlægðar frá leiðum almenningsvagna og hverfisþjónustu.

Hugmyndir um línubæjarskipulag hafa verið ofarlega á baugi í umræðu um borgarskipulag á undanfönum árum. Í þeim fellst að byggðin þróast meðfram flutningaæðum sem geta m.a. verið akvegir og lestarspor

Hönnunarreglur og markmið sem þessi hugmyndafræði setur, miða að því að skapa spennandi umhverfi við línuna (sjá mynd 3.1), m.a. með því að draga náttúruna inn í borgarmyndina, varðveita gæði landslags og fella þau inn í opin útivistarsvæði.

Byggð er þéttust næst línunni en þynnist út er fjær dregur. Öll byggð er í göngufæri frá línunni. Engar gönguleiðir eru lengri en u.þ.b. einn kílómetri.

Verði flugvöllurinn í Vatnsmýrinni lagður niður eftir árið 2016 er æskilegt að það landrými verði nýtt til uppbyggingar áður en svæði, sem eru fjær þéttbýlinu, verða tekin undir byggð.



Mynd 3.1 Línubærinn

Sú þróun byggðar sem stefnt er að skal vera vel undirbúin þannig að þróunin fram til ársins 2024 geti orðið hnökralaus og í samræmi við framangreind markmið. Nánari útskýringar er að finna í Fylgiriti 2.

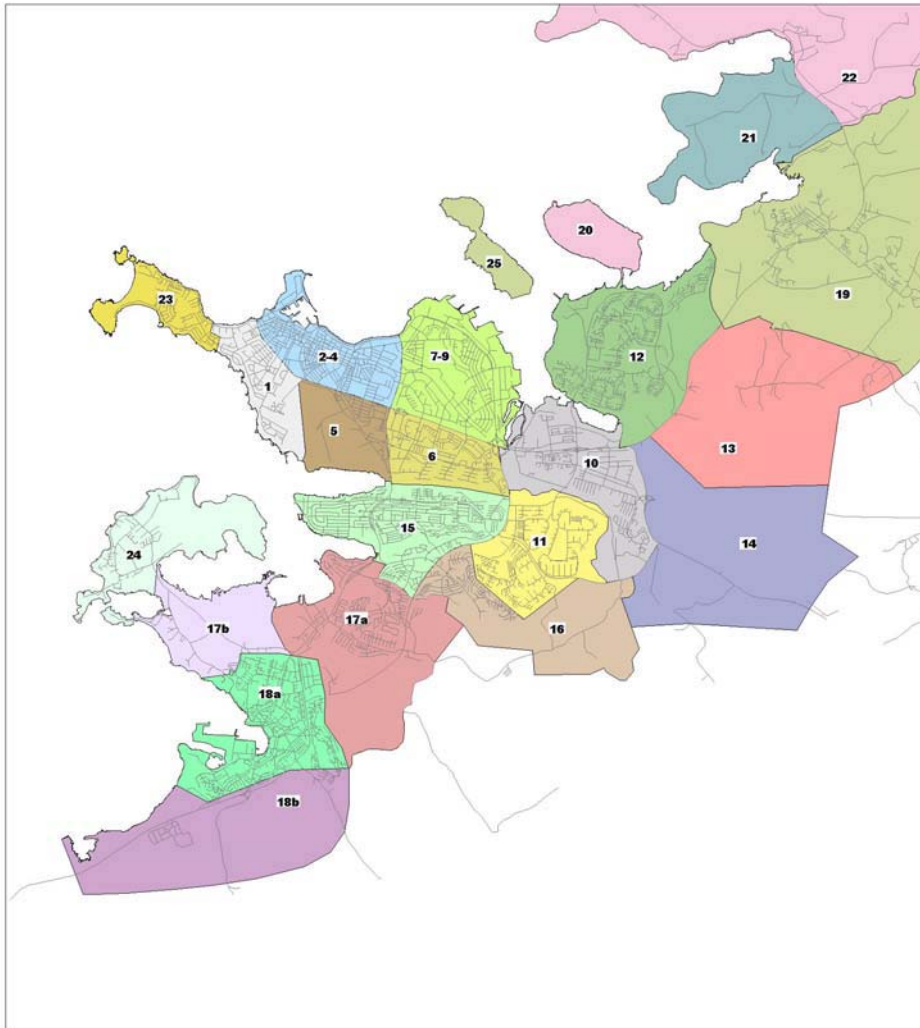
3.2 Stefnumörkun um landnotkun og landnýtingu

Svæðisskipulagið er sett fram á skipulagsuppdrætti og með greinargerð. Uppdrátturinn sem er í mælikvarða 1:50.000 sýnir landnotkun og nær yfir allt land hlutaðeigandi sveitarfélaga utan lands Hafnarfjarðar við Krýsuvík.

Á mynd 3.2 er sýnd skipting þéttbýlishluta svæðisins í 22 byggðarsvæði sem ná yfir land einstakra sveitarfélaga í heild eða að hluta til. Í töflu 3.1 kemur fram hversu margar íbúðir voru á hverju þessara 22 byggðarsvæða um sig árið 1998 og hvað gert er ráð fyrir miklu í lok skipulagstímabilsins, árið 2024. Í töflu 3.2 eru sýndar skipulagstölur fyrir atvinnuhúsnæði þar sem fram kemur breyting á flatarmáli atvinnuhúsnæðis á skipulagstímabilinu 1998-2024, deilt á atvinnugreinar.

Byggðarreitir á skipulagsuppdrættinum ásamt talnagrunni svæðisskipulagsins gera ráð fyrir tiltekinni uppbyggingu á skipulagstímabilinu. Þessi stefnumótun svæðisskipulagsins gefur til kynna hversu margar íbúðir og hversu mikið atvinnuhúsnæði verði byggt í hverju sveitarfélagi fyrir sig fram til ársins 2024. Í aðalskipulagi hvers sveitarfélags er ákveðið hvernig aukningu íbúða og atvinnuhúsnæðis samkvæmt talnagrunni er dreift á einstaka byggðarreiti.

Að afloknum sveitarstjórnarkosningum skal yfirfara skipulagið og forsendur þess með tilliti til endurskoðunar. Breytist forsendur frá því sem nú er, kemur jafnframt til endurskoðunar svæðisskipulagsins. Viðvarandi samvinnunefnd sbr. umfjöllun í kafla 5 skal m.a. móta vinnureglur um frávík frá þessum forsendum.



Mynd 3.2 Skipting höfuðborgarsvæðisins í byggðasvæði.

Á vegum samvinnunefndar verða gerðar framkvæmdaáætlanir um byggðarþróun til fjögurra ára í senn, og skal endurskoða þær árlega. Þar mun koma fram sá fjöldi íbúða sem gert er ráð fyrir að byggðar verði í hverju sveitarfélagi um sig á umræddu tímabili að teknu tilliti til eðlilegra frávika. Þá skulu sveitarfélögin gæta þess að samræmi haldist milli framkvæmdaáætlunar svæðisskipulagsins og aðal- og deiliskipulagsáætlana. Uppbygging atvinnuhúsnæðis er háð öðrum lögmálum en uppbygging íbúðarhúsnæðis. Eitt af meginstefnumiðum svæðisskipulagsins er að blanda íbúðum og atvinnuhúsnæði saman á nýjum byggðarreitum og því er lögð á það áhersla við skipulagsgerð á seinni stigum að gera ráð fyrir rými fyrir atvinnuhúsnæði í og við nýja

íbúðarbyggð. Á skipulagsupprættinum er landnotkun sýnd með mismunandi litum. Gerður er greinarmunur á núverandi byggð sem öll er lituð ljósgrá og mismunandi landnotkunarflokkum nýrrar byggðar með þeirri undantekningu að núverandi hafnarsvæði og hafnarsvæði til framtíðar eru bæði lituð dökkgrá. Á upprættinum eru skilgreindir nýir byggðarreitir fyrir mismunandi landnotkun og er það stefna svæðisskipulagsins að afmörkun þessara byggðarreita sé ákveðin í meginráttum eins og fram kemur á upprættinum en mörk einstakra byggðarreita eru leiðbeinandi fyrir frekari vinnu við gerð aðalskipulags viðkomandi sveitarfélags.

Númer	Heiti	Íbúðir 1998	Íbúðir 2024	Breyting 1998-2024
1	Hagar, Melar Skjól	4,750	6,450	1,700
2-4	Nesið norðan Mbr. og vestan Kmbr.	9,450	10,700	1,250
5	Hlíðar, flugvöllur	1,750	3,200	1,450
6	Kringlan, Bústaðahv.-Fossvogshv.	4,450	4,450	0
7-9	Nesið norðan Mbr. og austan Kmbr.	6,800	7,000	200
10	Ártúnshöfði, Árbær, Selás	2,900	4,250	1,350
11	Breiðholt	7,550	7,900	350
12	Grafarvogur, Keldnaholt	4,450	6,850	2,400
13	Grafarholt, Hamrahlíð, Úlfarsárdalur	0	5,650	5,650
14	Norðlingaholt	0	900	900
20	Geldinganes		800	800
21	Álfsnes	0	0	0
22	Kjalarnes	100	150	50
	Reykjavík, alls	42,200	58,300	16,100
15	Kópavogur vestur	7,950	8,300	350
16	Kópavogur austur	450	3,200	2,750
17a	Garðabær austur	2,500	4,600	2,100
17b	Garðabær vestur	0	2,800	2,800
18a	Hafnarfjörður norður	6,000	6,200	200
18b	Hafnarfjörður suður	100	3,900	3,800
19	Mosfellsbær	1,650	4,950	3,300
23	Seltjarnarnes	1,600	1,800	200
24	Bessastaðahreppur	400	850	450
26	Kjósarhreppur	50	50	0
	Samtals utan Reykjavíkur	20,700	36,650	15,950
	Samtals:	62,900	94,950	32,050

Tafla 3.1 Fjöldi íbúða á byggðarsvæðum 1998-2024.

Markmiðið er að gerð séu skýr skil á milli hins manngerða umhverfis með skörpum, beinum línunum og landslagi og náttúru með sínum mjúku formum, með skírskotun til meginmarkmiða um að höfuðborgarsvæðið skuli bera svipmót fagurrar borgar með skýrt afmarkaða byggð. Stærð og lögun reita verður síðan útfærð nánar í anda stefnu svæðisskipulagsins við gerð aðalskipulags.

nes Planners

Númer	Heiti	Verslun og skrifstofur 1998-2024	Iðnaður og vörugæmslur 1998-2024	Sérhæfðar byggingar 1998-2024	Samtals 1998	Samtals 2024	Breyting 1998-2024
1	Hagar, Melar Skjól	45.000	-30.000	26.000	181.000	222.000	41.000
2-4	Nesið norðan Mbr. og vestan Kmbr.	296.000	-197.000	28.000	1,121.000	1,248.000	126.000
5	Hlíðar, flugvöllur	125.000	-13.000	47.000	115.000	274.000	158.000
6	Kringlan, Bústaðahv.-Fossvogshv.	5.000	-3.000	13.000	209.000	223.000	14.000
7-9	Nesið norðan Mbr. og austan Kmbr.	189.000	-126.000	11.000	945.000	1,019.000	74.000
10	Ártúnshöfði, Árbær, Selás	16.000		30.000	574.000	620.000	47.000
11	Breiðholt			15.000	133.000	149.000	15.000
12	Grafarvogur, Keldnaholt	77.000		5.000	139.000	220.000	81.000
13	Grafarholt, Hamrahlíð, Úlfarsárdalur	137.000		190.000	8.000	336.000	328.000
14	Norðlingaholt og Hólmsheiði	16.000	171.000	30.000	11.000	228.000	217.000
20	Geldinganes	14.000	226.000	27.000		267.000	267.000
21	Álfsnes				7.000	7.000	
22	Kjalarnes				6.000	6.000	
	Reykjavík	918.000	28.000	422.000	3,449.000	4,818.000	1,369.000
15	Kópavogur vestur	127.000	25.000	-4.000	468.000	623.000	155.000
16	Kópavogur	43.000	1.000	91.000	39.000	175.000	135.000
17a	Garðabær austur	150.000		68.000	141.000	359.000	218.000
17b	Garðabær vestur	47.000		91.000	29.000	167.000	138.000
18a	Hafnarfjörður norður	38.000		1.000	476.000	516.000	39.000
18b	Hafnarfjörður suður	63.000	221.000	120.000	158.000	563.000	404.000
19	Mosfellsbær	92.000		106.000	108.000	306.000	198.000
23	Seltjarnarnes				42.000	42.000	
24	Bessastaðahreppur	8.000		13.000	7.000	27.000	20.000
		568.000	247.000	494.000	1,468.000	2,778.000	1,308.000
		1,486.000	275.000	916.000	4,917.000	7,596.000	2,677.000

Tafla 3.2 Breyting á stærð atvinnuhúsnæðis á byggðarsvæðum í m² 1998-2024.

3.2.1 Núverandi byggð

Á skipulagsppdrættinum er núverandi byggð sýnd með ljósgráum lit. Að sjálfsögðu er þetta ekki allt saman byggt land þar eð innan þessara marka fyrirfinnast óbyggð svæði af mismunandi stærðum. Eitt af meginmarkmiðum svæðisskipulagsins er að núverandi byggð verði þétt með íbúðum, atvinnuhúsnæði og opinberum byggingum til að nýta land sem best. Þessi þétting byggðar getur farið fram á ýmsan hátt:

- # Sem viðbygging við þegar byggð mannvirki.
- # Með því að rífa eldri mannvirki og byggja ný á tilteknum lóðum.
- # Með því að reisa nýjar byggingar á stærri eða minni óbyggðum svæðum innan núverandi byggðar.

Svæðisskipulagið gerir ráð fyrir þéttingu byggðar sem nemur um 7000 íbúðum á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2024, þar með talin byggð á landfyllingum í tengslum við núverandi byggð. Þar af verða um 80% í Reykjavík.

Ekki er gert ráð fyrir verulegri breytingu á fjölda starfa í núverandi byggð en gert er ráð fyrir að störf í iðnaði og grófari atvinnustarfsemi færist út í útjaðar byggðar, en að störfum í verslun og þjónustu ásamt ýmsum sérhæfðum störfum muni fjölga innan núverandi byggðar. Þetta þýðir að magn atvinnuhúsnæðis eykst lítillega í fermetrum talið í núverandi byggð á skipulagstímabilinu.

Almennt stuðlar þétting byggðar að sjálfbærri þróun og tengist á þann hátt meginmarkmiðum svæðisskipulagsins eins og áður hefur komið fram.

Nánari útfærsla á þéttingu byggðar verður í aðalskipulagsáætlunum einstakra sveitarfélaga.

3.2.2 Nýir byggðarreitir fyrir blandaða byggð

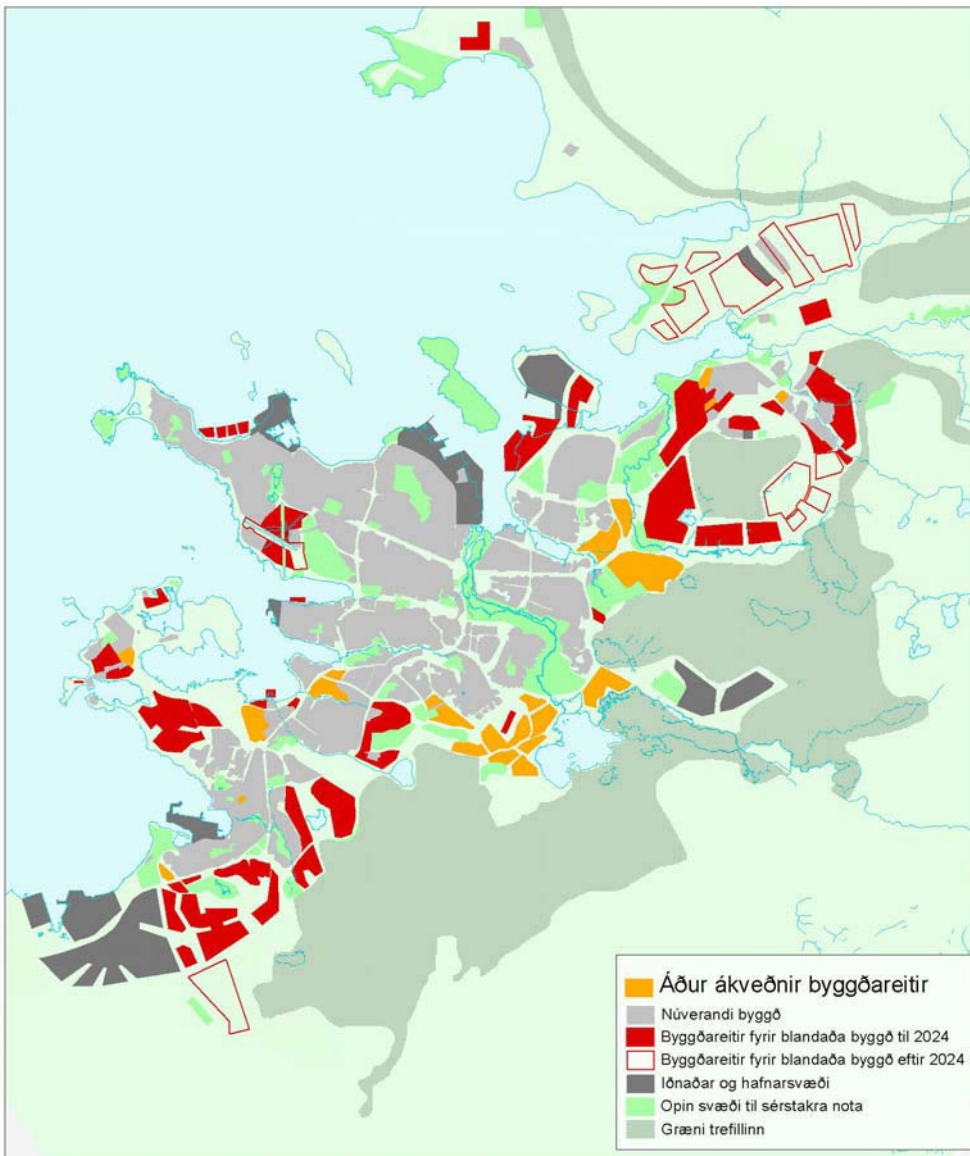
Á skipulagsuppdrættinum eru skilgreindir nýir byggðarreitir fyrir blandaða byggð íbúða og atvinnustarfsemi. Þessir reitir eru auðkenndir með rauðum lit og á þessum reitum má byggja íbúðir og húsnæði undir ýmis konar atvinnustarfsemi sem ekki mengar eða hefur önnur óþægindi í för með sér fyrir þá sem búa og starfa í nágrenninu og almennt samrýmist nálægð við íbúðarbyggð.

Í svæðisskipulaginu er gert ráð fyrir tæplega 1.600 hektara landsvæði undir ný byggðarsvæði fram til ársins 2024. Gert er ráð fyrir fjölgun um því sem næst 60.000 íbúa, 32.000 nýjar íbúðir og um það bil 35.000 ný störf á skipulagstímabilinu og verður stærstum hluta komið

nes Planners

fyrir á þessu landsvæði en hluta þess er komið fyrir innan núverandi byggðar með þéttingu byggðar. Auk þess munu nýir vegir og útivistarsvæði í tengslum við íbúðarsvæðin rúmast innan áðurnefndra 1.600 ha.

Á mynd 3.3, sem nær yfir þéttbýlishluta svæðisins, er hluti þeirra byggðarreita sem á skipulagsuppdrættinum eru rauðir að lit, litaðir gulir. Það eru þau svæði sem sveitarfélögin höfðu ákveðið að byggja upp í samræmi við gildandi aðalskipulag áður en vinna við svæðisskipulagið hófst.



Mynd 3.3 Þemakort sem sýnir þegar skipulögð svæði.

Landnotkun á rauðum og gulum reitum verður nánar útfærð í aðalskipulagsáætlunum hlutaðeigandi sveitarfélaga. Þrátt fyrir stefnu svæðisskipulagsins um svæði fyrir blandaða byggð er sveitarfélögum

heimilt að gera ráð fyrir landnotkun á gulum reitum (sbr. mynd 3.3) í samræmi við fyrirbyggjandi skipulagsákvæðanir um svæðin í aðal- og deiliskipulagi.

Hafa skal að leiðarljósi þau markmið svæðisskipulagsins að leitast skuli við að byggja fyrst í tengslum við núverandi byggð til að fullnýta grunnkerfi, að byggja skuli þéttast næst miðkjörnum og meginleiðum almenningssamgangna í samræmi við grundvallarhugmyndir línubyggðar og að taka skuli fullt tillit til gildandi framkvæmdaáætlunar við uppbyggingu.

Áætlun skipulagsnefndar Bessastaðahrepps um atvinnustarfsemi og fjölda íbúða í fullbyggðu sveitarfélagi er í endurskoðun. Hugsanlegt er að við þá endurskoðun verði dregið úr umfangi landrýmis undir byggð frá því sem sýnt er á svæðisskipulagsupprætti.

Ákvörðun um þéttleika byggðar og blöndun, þ.e. hlutfall íbúða og atvinnuhúsnæðis á hverjum reit um sig, er vísað til aðalskipulags hlutaðeigandi sveitarfélaga.

Flugvallarsvæðið

Í mars 2001 fór fram almenn atkvæðagreiðsla meðal íbúa Reykjavíkur um framtíðarnýtingu flugvallarsvæðisins í Vatnsmýrinni. Svæðisskipulagstillagan tekur mið af niðurstöðu atkvæðagreiðslunnar.¹⁸ Gert er ráð fyrir að umfang flugvallarstarfseminnar dragist saman í áföngum á skipulagstímabilinu en að íbúðarbyggð og atvinnustarfsemi aukist að sama skapi. Áætlað er að um helmingur svæðisins muni byggjast á skipulagstímabilinu en að hinn helmingur þess geti byggst eftir árið 2024. Þróun flugvallarsvæðisins er lýst nánar í Aðalskipulagi Reykjavíkur.

Í tillögu að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins eru sýndir uppbyggingarmöguleikar á einstökum svæðum sem losna eftir því sem flugvallarstarfsemin breytist. Vegna þess að uppbygging á þessum svæðum er mjög hagkvæm, m.a. í ljósi nálægðar við miðborg, háskólann og Landspítalasvæðið, er skynsamlegt að hefja uppbyggingu á þeim um leið og þau losna.

Þegar NA-SV (06-24) flugbrautin verður lögð niður opnast möguleiki á uppbyggingu á tveimur svæðum, annars vegar næst Hringbrautinni og hins vegar austan núverandi íbúðarbyggðar í Skerjafirði. Uppbygging þessara svæða mun þó ekki hefjast fyrr en flugöryggi sem brautin veitir verður tryggt annarsstaðar.

¹⁸ Yfirkjörstjórn Reykjavíkur, bréf til borgarráðs, dags. 19. mars 2001

nes Planners

Á síðasta hluta skipulagstímabilsins verður hafist handa við að undirbúa flugvallarsvæðið fyrir frekari uppbyggingu. Þetta verður gert í samráði við samgönguyfirvöld enda hafi þau þá mótað sér stefnu um framtíð innanlandsflugs. Svæðisskipulagið gerir ráð fyrir að N-S flugbrautin verði lögð af eftir árið 2016 en að mögulegt verði að reka A-V flugbrautina áfram til loka skipulagstímabilsins og er því frátekið rými á skipulagsuppdrætti í þessum tilgangi. Framvinda málsins alls verður hinsvegar að leiða í ljós hvers konar flugstarfsemi verður fýsilegt að reka í Vatnsmýrinni á þessum hluta skipulagstímabilsins en slíkt er á valdi samgönguyfirvalda. Hinsvegar er ljóst að þróun byggðarinnar og uppbygging höfuðborgarsvæðisins mun ekki þrýsta á að allar flugbrautirnar verði lagðar af á skipulagstímabilinu.

Eins og fram hefur komið var á vegum samvinnunefndar um svæðisskipulag lagt í umtalsverða vinnu við að kanna möguleika á annarri staðsetningu innanlandsflugs í námunda við höfuðborgarsvæðið. Þær athuganir benda til þess að slíkir möguleikar séu fyrir hendi, kjósi samgönguyfirvöld ríkisins að horfa frekar til þess en að flytja innanlandsflug til Keflavíkur. Ákveði yfirvöld samgöngumála hins vegar að flytja innanlandsflug til Keflavíkur mun í svæðisskipulagi verða tryggt að greiðar samgöngur verði milli flugvallar og höfuðborgarsvæðisins.

Landfyllingar

Fyrirhugaðar landfyllingar eru sýndar á skipulagsuppdrætti. Um er að ræða landfyllingar við Eiðsgranda og í Gufunesi fyrir blandaða byggð íbúða og atvinnustarfsemi, í tengslum við hafnarframkvæmdir í Elliðaárvogi og Geldinganesi, fyrir íbúðarbyggð við Kársnes í Kópavogi og í Arnarnesvogi í Garðabæ.

Hugmyndir hafa komið fram um möguleika á landfyllingu fyrir blandaða byggð við Suðurnes sunnan til á Seltjarnarnesi, en engin ákvörðun hefur verið tekin um slíkar fyllingar. Fyrirhugaðar landfyllingar framan við Eiðsgranda eru ekki takmarkaðar við land Reykjavíkurborgar og geta að hluta til verið úti fyrir landi Seltjarnarnesbæjar

Um landfyllingar gilda almenn ákvæði svæðisskipulags um stærð og lögum nýrra byggðarreita. Landfyllingar eru háðar ákvæðum laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Að öðru leyti er vísað til aðalskipulagsáætlana hlutaðeigandi sveitarfélaga um nánari útfærslu landfyllinga.

3.2.3 Nýir byggðarreitir fyrir blandaða byggð eftir 2024

Helstu kostir þróunar að skipulagstímabilinu loknu, eftir 2024, eru sýndir á skipulagsupprætti sem reitir, rammaðir með rauðum lit. Um er að ræða fjögur stór svæði til uppbyggingar eftir árið 2024:

Æ# Álfsnes í Reykjavík þar sem unnt er að koma fyrir um 7.000 íbúðum.

Æ# Hamranes og Vatnshlíð í Hafnarfirði þar sem einnig má koma fyrir um 7.000 íbúðum.

Æ# Úlfarsárdalur og tenging byggðar þar við Mosfellsbæ og Reykjadal þar sem bæta má við um 2.500 íbúðum, til viðbótar við það sem gert er ráð fyrir á skipulagstímabilinu.

Æ# Flugvallarsvæðið, sem rúmar um 3.500 íbúðir til viðbótar við það sem áður var áætlað.

3.2.4 Iðnaðar- og hafnarsvæði

Reitir með dökkgráum lit eru ætlaðir undir iðnaðarstarfsemi, hafnir og vöruheymslur, þ.e.a.s. starfsemi sem af umhverfislegum ástæðum á ekki heima á áður nefndum rauðlituðu reitum fyrir blandaða byggð eða gerir sérstakar kröfur til umferðarlegra tengsla.

Iðnaðarsvæði eru einkum fyrirhuguð á þremur stöðum, á þ.e. Hólmsheiði við Suðurlandsveg, á Geldinganesi og fyrir sunnan Hafnarfjörð. Á Hólmsheiði er aðallega gert ráð fyrir landfrekri starfsemi sem hefur óverulega mengunarhættu í för með sér, á Geldinganesi er fyrst og fremst gert ráð fyrir hafntengdri starfsemi og fyrir sunnan Hafnarfjörð er gert ráð fyrir margvíslegri iðnaðar- og athafnastarfsemi. Gert er ráð fyrir að áburðarverksmiðjan í Gufunesi fari þaðan á skipulagstímabilinu og á því svæði rísi blönduð byggð íbúða og atvinnustarfsemi. Ekki er gert ráð fyrir að verksmiðjan verði endurbyggð á höfuðborgarsvæðinu. Umhverfis álverið í Straumsvík fyrir sunnan Hafnarfjörð og um 1 km. út frá því er þynningarsvæði vegna loftmengunar. Til einföldunar er þetta svæði skilgreint sem iðnaðar- og hafnarsvæði í svæðisskipulaginu. Hér er gert ráð fyrir að á reitnum, megi einnig koma fyrir annari starfsemi en getið er um hér að framan, svo sem verkstæðum, byggingarvöruverslunum, þjónustufyrirtækjum og skrifstofum. Ekki má byggja íbúðir á þessum reit.

Við Lágafell í Mosfellsbæ undir norðurhlíðum Úlfarsfells er fyrirhugað að núverandi iðnaðarhverfi stækki. Er hér gert ráð fyrir blandaðri byggð verkstæða og iðnaðar.

nes Planners

Á Esjumelum er nú þegar atvinnusvæði með verkstæðum og iðnaði. Er gert ráð fyrir að sú starfsemi vaxi beggja megin við Vesturlandsveginn á skipulagstímabilinu.

Uppbygging hafna á höfuðborgarsvæðinu er mikilvægur hluti af svæðisskipulaginu og þessar hafnir eru miðstöðvar vöruflutninga til og frá landinu.

Reykjavíkurhöfn verður áfram ráðandi vöruflutningahöfn á Íslandi, einkum fyrir gámaflutninga, olíu og fleira. Hafnarfjarðarhöfn verður eflað sem þjónustuhöfn, m.a. fyrir fiskiskipaflotann, auk þess að vera áfram stór flutningahöfn. Miðað er við að Straumsvíkurhöfn geti stækkað í tengslum við stækkun álvers þar eða aðra stóriðju í næsta nágrenni. Ekki verði gert ráð fyrir öðrum vöruflutningahöfnum á höfuðborgarsvæðinu.

Kópavogshöfn hefur takmarkaða möguleika á stækkun með landfyllingum og viðlegurými. Hlutverk hennar verður fyrst og fremst á sviði viðgerða og þjónustu.

Starfsemin í Norðurhöfninni í Hafnarfirði verður flutt og landsvæði þar nýtt til stækkunar á miðbænum og fyrir íbúðabyggingu.

Uppbygging hafnar í Eiðsvík er áformuð á síðari hluta skipulagstímabilsins.

Leitast skal við að bakland hafnanna verði aðeins nýtt fyrir starfsemi tengda höfnum en ekki fyrir almenna þjónustu eða miðbæjarstarfsemi þar sem þeirri starfsemi er ætlaður staður annars staðar á höfuðborgarsvæðinu.

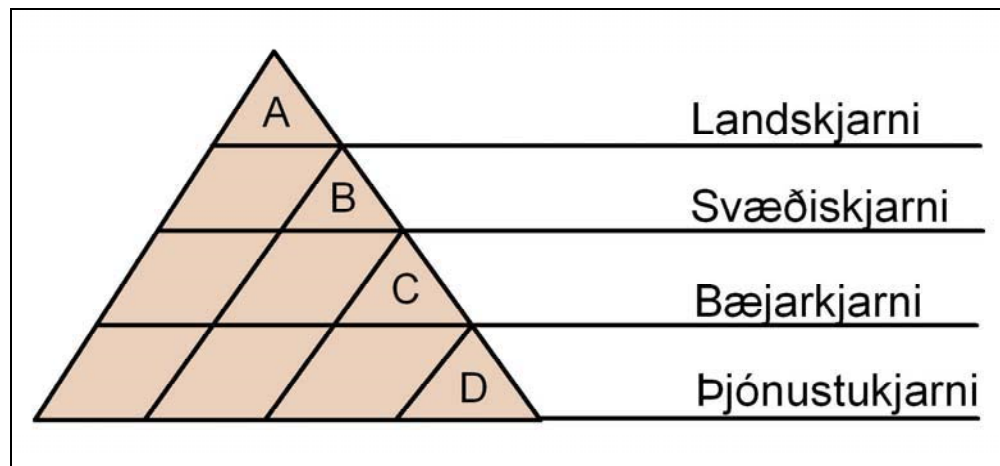
3.2.5 Miðkjarnar

Miðkjarnarnir eru staðir þar sem atvinnu- og þjónustustarfsemi af ýmsu tagi safnast saman. Þeir eru því í eðli sínu mun fjölbreyttari en verslunarmiðstöðvar einar og sér.

Miðkjörnum í skipt í fjórar gerðir sem skilgreindir eru út frá því svæði eða hverfi sem þeir þjóna (mynd 3.4). Í svæðisskipulaginu er mótuð stefna um þrjár gerðir þeirra, landskjarna, svæðiskjarna og bæjarkjarna en stefnu um staðsetningu þjónustukjarna er vísað til aðalskipulags.

- Landskjarni sem þjónar svæðinu í heild (borgarhlutum, hverfum, sveitarfélögum) en jafnframt landinu öllu.

- Svæðiskjarni þjónar öllu höfuðborgarsvæðinu en einnig bæjarhlutum, hverfum og nánasta umhverfi.
- Bæjarkjarnar þjóna hverfum og bæjarhlutum og sinna daglegum þörfum íbúanna. Þeir þjóna einnig nánasta umhverfi.
- Þjónustukjarnar þjóna næsta nágrenni sínu, aðallega með framboði á helstu vörum til daglegrar notkunar.



Mynd 3.4 Miðkjarnar.

Landskjarni

Gamli miðbærinn í Reykjavík ásamt Kringlunni og svæðinu inn að Skeifu mynda meginkjarnann. Meginkjarninn er miðstöð fyrir bæði svæðisbundna starfsemi og fyrir landið í heild. Um er að ræða stjórnarsýslu ríkisins og borgarinnar, Alþingi, dómsstóla, mennta- og vísindastofnanir og heilbrigðisstofnanir sem þjóna landinu öllu, svo og miðstöð viðskiptalífs fyrir landið allt.

Svæðiskjarni

Gert er ráð fyrir einum svæðiskjarna, í Smáranum, sem er í samræmi við Aðalskipulag Kópavogs og fær þýðingarmikið hlutverk í krafti stórrar verslunarmiðstöðvar. Gengið er út frá að Mjóddin og Smárinn renni saman og myndi einn kjarna sem liggur vel við umferðarmannvirkjum með bein tengsl við Reykjanesbraut.

Bæjarkjarnar

nes Planners

Á eftirtöldum stöðum eru bæjarkjarnar þar sem efla má ýmis konar skrifstofu- og þjónustustarfsemi.

- ⌘ Hafnarfjörður
- ⌘ Mosfellsbær
- ⌘ Garðabær
- ⌘ Kópavogur
- ⌘ Hamrahlíðarlönd/Blikastaðir

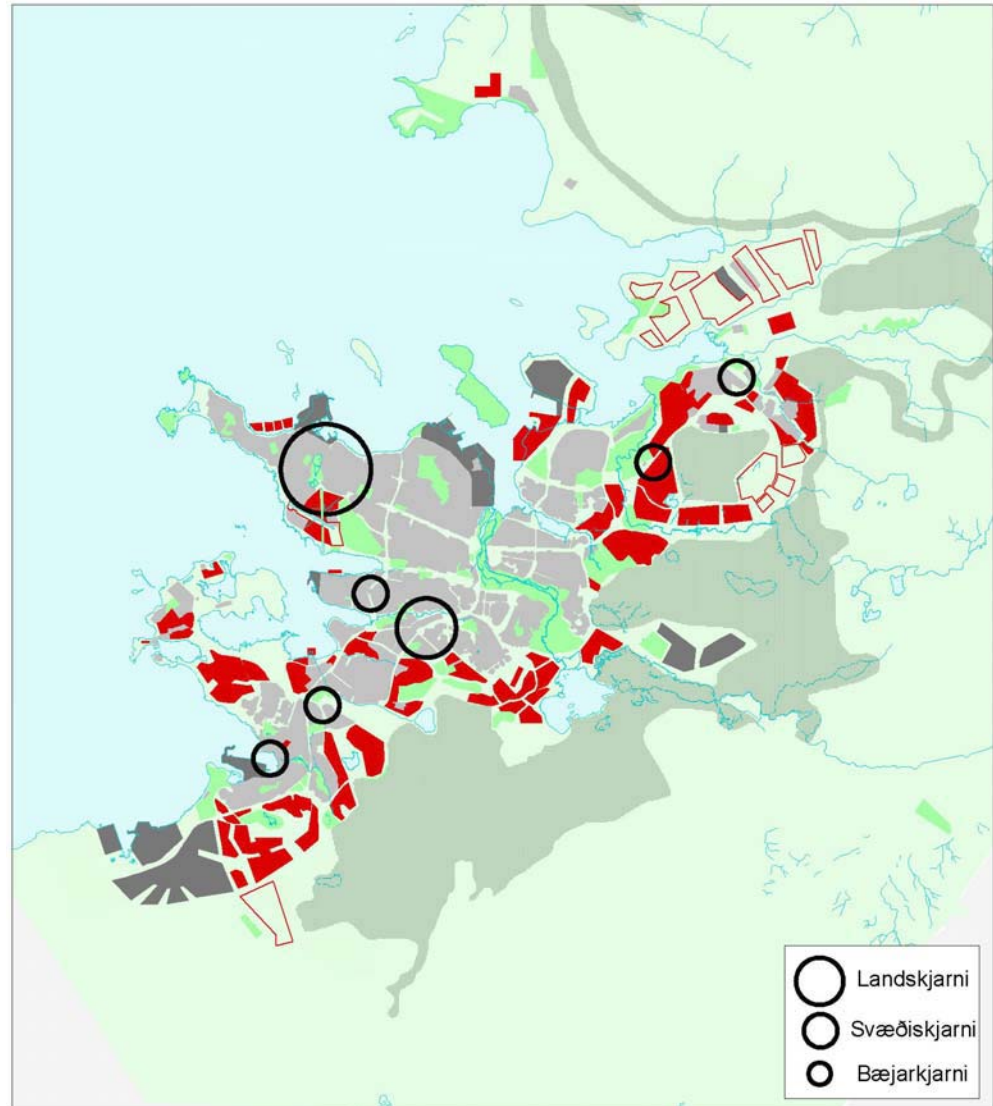
Þjónustukjarnar

Auk þeirra kjarna sem fjallað er um hér að framan er gert ráð fyrir nokkrum þjónustukjörnum í nýjum hverfum á höfuðborgarsvæðinu. Þetta eru fyrst og fremst verslunarmiðstöðvar í íbúðarhverfum. Staðarval þjónustukjarna fer ekki fram á svæðisskipulagsstigi heldur er litið svo á að það sé verkefni aðalskipulags.

Staðsetning kjarna

Um er að ræða einn landskjarna, einn svæðiskjarna og fimm bæjarkjarna. Í svæðisskipulagi er einnig minnst á svokallaða þjónustukjarna í íbúðarhverfum. Staðarval þeirra fer ekki fram á svæðisskipulagsstigi heldur er litið svo á að það sé verkefni aðalskipulags.

Á mynd 3.5 er sýnd staðsetning miðkjarna, bæði í núverandi byggð og framtíðarbyggð á höfuðborgarsvæðinu.



Mynd 3.5 Staðsetning miðkjarna á höfuðborgarsvæðinu.

Þetta fyrirkomulag kjarnasvæða er bindandi í þeim skilningi að ekki skal koma fyrir öðrum hliðstæðum miðkjörnum á höfuðborgarsvæðinu en þeim sem um getur í svæðisskipulaginu.

Með þessari ráðstöfun er leitast við að hafa stjórn á staðarvali húsnæðis undir verslun og þjónustu, styrkja núverandi miðkjarna, koma í veg fyrir of mikla dreifingu og tilviljunarkennt staðarval. Þessi sjónarmið styðja viðleitni til sjálfbærrar þróunar þar sem vel útfært skipulag miðkjarna tryggir skynsamlega dreifingu verslunar og þjónustuhúsnæðis, dregur úr þörf fyrir akandi umferð og stuðlar að því að erindum sé sinnt með gönguferðum og hjólreiðum.

Nánari útfærsla miðkjarna fer fram á vettvangi aðalskipulagsgerðar að teknu tilliti til hugmynda svæðisskipulags hér að framan.

nes Planners

3.2.6 Landbúnaðarsvæði/dreifbýli

Þau svæði sem sýnd eru sem landbúnaðarsvæði á skipulagsuppdrættinum skulu vera það áfram. Þetta þýðir að í gildi er sú meginregla að ekki skuli reistar byggingar eða önnur mannvirki á þessum svæðum önnur en þau sem nauðsynleg eru vegna búskapar.

Með þessu er reynt að sporna gegn óskipulagðri og tilviljunarkenndri þróun á svæðum þar sem lítið er um áberandi mannvirki önnur en þau sem þar eru augljóslega í notkun. Þessi ráðstöfun á sér stoð í meginmarkmiðum um vel afmarkaða byggð, skýr skil á milli þéttbýlis og hins óbyggða lands og viðleitni til sjálfbærrar þróunar.

Til greina getur komið að skipuleggja á landbúnaðarsvæðum hverfi með stórum lóðum þar sem unnt er að reka tómstundabúskap sem viðbót við aðalstarf í þéttbýli.

Einnig getur komið til greina að heimila byggingu einstakra íbúðarhúsa og þyrpinga íbúðarhúsa án tengsla við búskap.

Til greina kemur einnig að heimila stækkanir stofnanna og meðferðarheimila þar sem slíkar stofnanir eru í dag.

Slíkar undantekningar koma til ákvörðunar í aðalskipulagi hlutaðeigandi sveitarfélags þar sem nánari útfærsla byggðar fer fram.

3.2.7 Frístundabyggð

Nokkuð er um sumarbústaði og aðra frístundabyggð á höfuðborgarsvæðinu.

Almennt er ekki gert ráð fyrir að skipulögð verði ný svæði fyrir sumarbústaði og aðra frístundabyggð í námunda við þéttbýlið á svæðinu sunnan Esju.

Nyrst á Kjalarnesi og í Kjós er gert ráð fyrir fjölgun sumarbústaða á núverandi og nýjum svæðum.

Ný svæði fyrir frístundabyggð og notkun þeirra verða nánar skilgreind við gerð aðalskipulags.

3.2.8 Opin, óbyggð svæði

Sú meginregla gildir að ekki skuli reisa frekari byggð á óbyggðum svæðum. Með þessu er reynt að sporna gegn óskipulagðri og tilviljunarkenndri þróun á svæðum þar sem lítið er um áberandi mannvirki önnur en þau sem þar eru augljóslega í notkun. Þessi

ráðstöfun á sér stoð í meginmarkmiðum um vel afmarkaða byggð, skýr skil á milli þéttbýlis og hins óbyggða og viðleitni til sjálfbærrar þróunar.

Nánari útfærsla á óbyggðum svæðum fer fram á aðalskipulagsstigi.

3.2.9 Opín svæði til sérstakra nota

Dökkgrænir reitir eru ætlaðir undir opin svæði til sérstakra nota svo sem sérstök útivistarsvæði, almenningsgarða, kirkjugarða, íþróttasvæði, golfvelli, hesthúsahverfi o.fl.

Á þessum svæðum er einungis gert ráð fyrir byggingum og mannvirkjum sem nauðsynleg eru vegna þeirrar starfsemi sem þar fer fram.

Með þessu er reynt að sporna gegn óskipulagðri og tilviljunarkenndri þróun á svæðum þar sem lítið er um áberandi mannvirki önnur en þau sem þar eru augljóslega í notkun. Þessi ráðstöfun á sér stoð í meginmarkmiðum um vel afmarkaða byggð, skýr skil á milli þéttbýlis og hins óbyggða og viðleitni til sjálfbærrar þróunar. Fyrirhugað er að gera golfvelli á Álftanesi, í Hafnarfirði, Reykjavík og víðar. Nánari staðsetning verður ákveðin við gerð aðalskipulags viðkomandi sveitarfélags.

Nánari útfærsla er vísað til aðalskipulags.

3.2.10 ”Græni trefillinn” og grænu geirarnir

Festa skal í sessi hið svæðisbundna útivistarsvæði, sem í daglegu tali kallast ”græni trefillinn”, til almennrar frístundaiðju. ”Græni trefillinn”, eins og hann er sýndur á skipulagsuppdrættinum er skipulagt skógræktarsvæði (útivistarsvæði) þar sem skiptast á skógur og opin svæði. Í svæðisskipulaginu er lítið á ”græna trefillinn” sem frístundasvæði fyrir allt höfuðborgarsvæðið þar sem lögð er áhersla á jafnt aðgengi allra þjóðfélagshópa. Þess vegna er það meginregla að ekki verði reist frekari byggð innan ”græna trefilsins” og að hann nýtist til almennrar frístundaiðju. Þó má koma fyrir byggingum og öðrum mannvirkjum í sérstökum tilgangi á völdum stöðum innan ”græna trefilsins” í samræmi við gildandi aðal- og deiliskipulag á þessum tilteknu svæðum og stefnumörkun svæðisskipulagsins. Einnig má viðhalda frístundabyggð á áður skipulögðum svæðum í samræmi við aðalskipulag viðkomandi sveitarfélaga þar sem slík byggð er fyrir.

Almenn frístundaiðja krefst í grundvallaratriðum hvorki bygginga né annarra mannvirkja en göngustígakerfis. Það getur verið gagnlegt að styðja við almenna frístundaiðju á tilteknum stöðum. Það má gera

nes Planners

með því að setja upp mannvirki þar sem veittar eru upplýsingar, veitingahús, söluturna, bifreiðastæði og aðstöðu til útleigu á alls kyns frístundabúnaði. Þessum mannvirkjum þarf að velja stað með hliðsjón af notkun en meginreglan er sú að þau skuli staðsetja á jöðrum “græna trefilsins” með góðri veltengingu.

Þar að auki má nefna leiksvæði og leikbúðir af ýmsum gerðum, svæði fyrir varðelda, borð, bekkir og snyrtingar. Hér þarf einnig að vanda mjög til staðarvals og hafa aðgengi ofarlega í huga.

Gera skal ráð fyrir að unnt verði að koma upp samhæfðu stígakerfi um svæðið í heild.

Auk þess, sem að framan greinir, getur komið til álita að reisa eftirtaldir byggingar og mannvirki innan “græna trefilsins” í takmörkuðum mæli. Þessi mannvirki skulu þó ávalt staðsett í jaðri “græna” trefilsins með góðum veltengingum:

- ## Þjónustu- og upplýsingarmiðstöðvar fyrir svæðin
- ## Garðyrkju- og skógræktarskóli
- ## Farfuglaheimili
- ## Hvíldarheimili
- ## Skemmtigarðar
- ## Aðstaða fyrir skipulagða frístundaiðju (t.d. golfvöllur)
- ## Byggðarsafn
- ## Hesthús

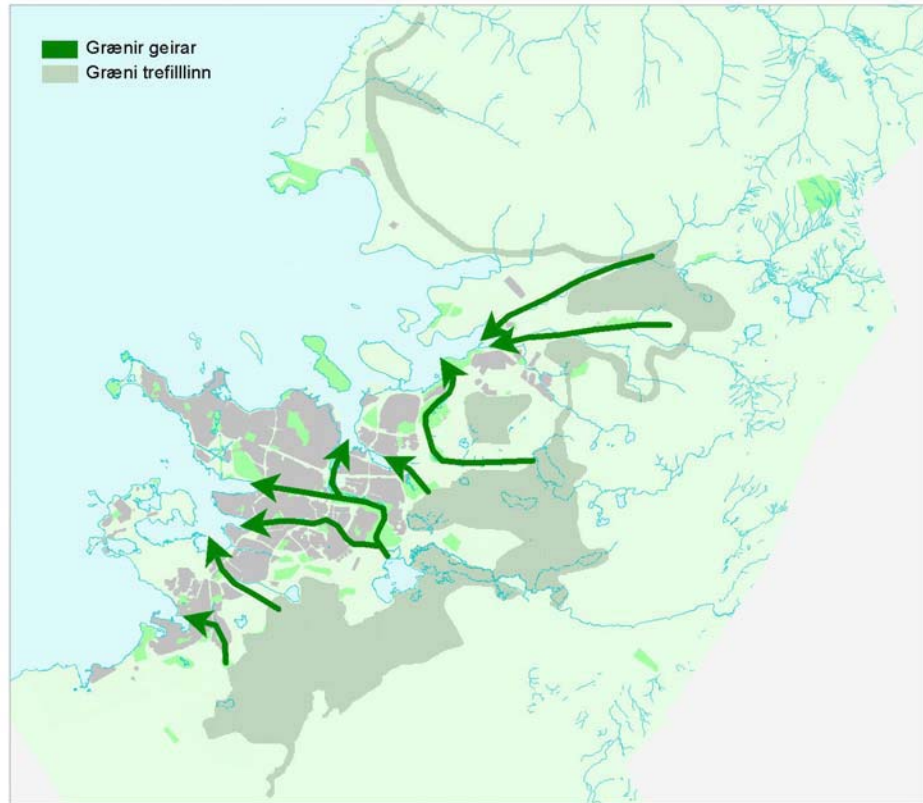
Það er skýrt skilyrði að ekki verði tekið land undir ofangreinda starfsemi umfram það sem nauðsyn ber til og að ekki verði reistar byggingar og mannvirki sem spilla umhverfinu, svo sem rismiklar áhorfendastúkur og flóðlýsingarbúnaður.

Að lokum skal vera leyfilegt að reisa byggingar og mannvirki sem starfsemi svæðisins krefst, svo sem vegna skógræktar og þess háttar.

Með aukinni byggð og auknum þéttleika byggðar á höfuðborgarsvæðinu eykst þörf fyrir stærri frístundasvæði í jaðri byggðar. Með hliðsjón af þessu er eitt af höfuðmarkmiðum svæðisskipulagsins að varðveita og endurbæta “græna trefilinn”.

Einstök sveitarfélög gera aðalskipulag á sínum hluta svæðisins og deiliskipuleggja tiltekna hluta “græna trefilsins” eins og þörf krefur. Þessar skipulagsáætlanir skulu byggja á framangreindum stefnumiðum.

Á mynd 3.6 eru sýndir hinir svonefndu grænu geirar sem skilja að einstök byggðarsvæði á höfuðborgarsvæðinu. Ekki skal reisa neinar byggingar eða mannvirki á þessum grænu geirum sem draga úr tengslum græna baklandins við ströndina.



Mynd 3.6 Grænir geirar.

Ekki eru dregin nákvæm mörk um þessa grænu geira og er nánast ógjörningur að afmarka þá nákvæmlega á korti. Augljóst má vera af umfjöllun svæðisskipulagsins um hvaða svæði er að ræða, umfang þeirra og afmörkun. Það eru eindregin tilmæli svæðisskipulagsins að ekki verði byggt frekar á þessum svæðum og ef vafi leikur á hvort tiltekin framkvæmd liggi inni á slíkum grænum geira fái hann að njóta vafans.

Varðandi nánari útfærslu á skipulagi grænu geiranna er vísað til aðalskipulags hlutaðeigandi sveitarfélaga.

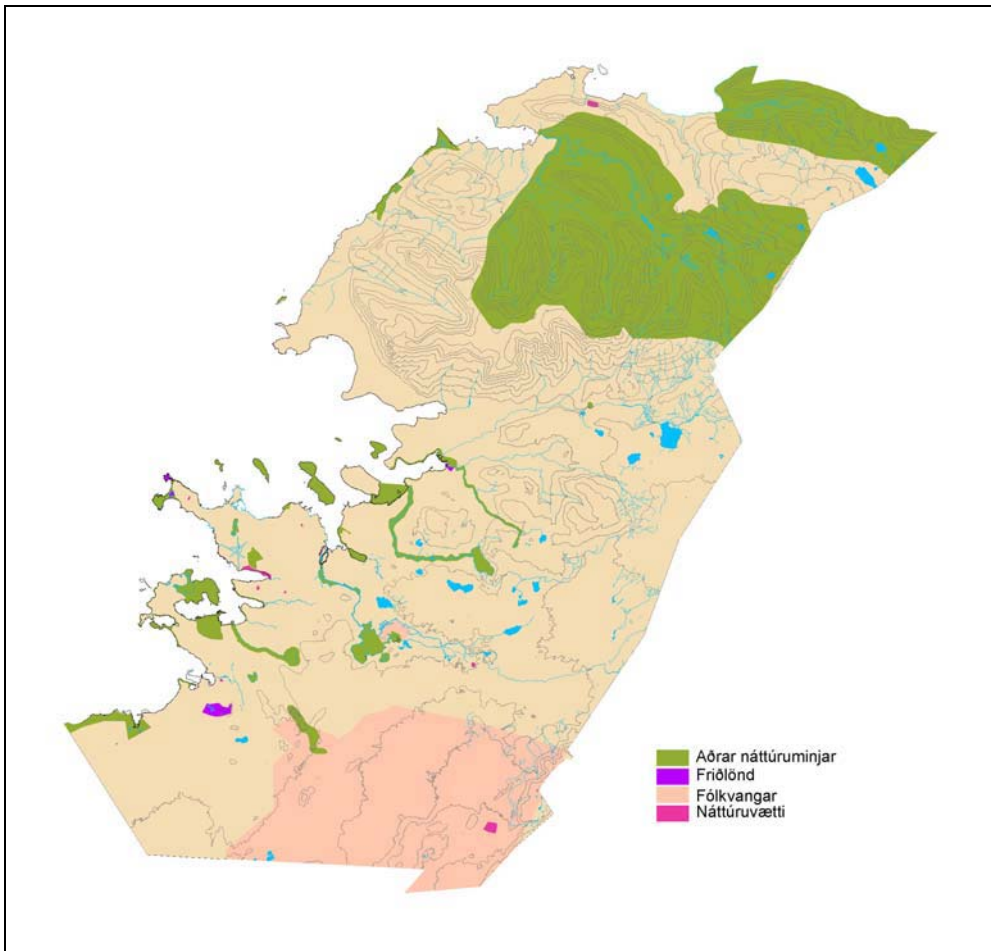
3.2.11 Efnistökusvæði

Engin stefnumótun varðandi efnisnámur á höfuðborgarsvæðinu er í svæðisskipulaginu og er slíkri stefnumótun vísað til endurskoðunar á svæðisskipulaginu. Að öðru leyti vísast til aðalskipulagsáætlana hlutaðeigandi sveitarfélaga varðandi efnisnámur.

3.2.12 Verndarsvæði

Á höfuðborgarsvæðinu eru 18 staðir sem eru friðlýstir sem friðlönd, fólkvangar eða náttúruvætti sbr. viðauka 3. Auk þess eru 26 staðir á náttúruminjaskrá sem áhugi er fyrir að friðlýsa og nokkur svæði sem njóta hverfisverndar/bæjarverndar. Fjallað verður nánar um síðast töldu svæðin í aðalskipulagi í viðkomandi sveitarfélags.

Skráning á þjóðminjaverndarsvæðum liggur ekki fyrir á öllu höfuðborgarsvæðinu en þau taka til svæða þar sem eru friðlýstar fornminjar, þekktar fornleifar eða friðuð hús samkvæmt þjóðminjalögum. Gengið verður frá slíkri skráningu við gerð aðal- og deiliskipulags viðkomandi sveitarfélaga. Gera skal grein fyrir svæðum og landlagsgerðum í aðalskipulagi sveitarfélaga sem njóta sérstakrar verndar skv. 37 gr. Laga nr. 44/1999. Einnig skal gera grein fyrir þeim svæðum í aðalskipulagi sem njóta hverfisverndar eða sérstakrar verndar sem aðrar náttúruminjar.



Mynd 3.7 Friðlönd, fólkvangar, náttúruvætti og skráðar náttúruminjar samkvæmt Náttúruminjaskrá Náttúruverndarráðs 1996 og viðbótum til 2001.

Flokkun á ám og vötnum á höfuðborgarsvæðinu er ekki lokið en unnið er að slíkri flokkun með tilliti til lax og silungsveiða sbr. Fylgirit 5.

Svæðisskipulag þetta nær yfir land það á höfuðborgarsvæðinu sem heyrir undir vatnsvernd og sérstakt svæðisskipulag var gert um og samþykkt af þéttbýlissveitarfélögunum sjö á höfuðborgarsvæðinu árið 1998. Þetta sérstaka svæðisskipulag fyrir vatnsverndarsvæði á höfuðborgarsvæðinu nær til brunnsvæða, grannsvæða og fjarsvæða A og B og gildir áfram samhliða þessu svæðisskipulagi. Vatnsverndarsvæði á höfuðborgarsvæðinu eru sýnd á skipulagsupprættinum.

3.2.13 Umferðarmál

Nauðsynlegt er að skipulag umferðarmála sé gott í nútímasamfélagi sem þarf bæði á einkabílum og almenningsfarartækjum að halda. Byggðin verði þéttust næst meginleiðum almenningsvagna og ný byggð þróist sem mest út frá núverandi borgarhverfum.

Aðlögun nýrrar byggðar að kröfum almenningsgangna er leið til að tryggja mikinn hreyfanleika fólks en hefur einnig áhrif á sjálfbært umhverfi höfuðborgarsvæðisins.

Stofnbrautir og aðrir vegir

Eitt af meginmarkmiðum svæðisskipulagsins er að umferð gangi greiðlega á þeim stofnbrautum þar sem þegar eru mislæg gatnamót eða þau fyrirhuguð. Þetta á við á Reykjanesbraut frá Hafnarfirði að Sæbraut, Sæbraut/Sundabraut að Geldinganesi og áfram upp á Kjarlarnes, Hafnarfjarðarvegi og Kringlumýrarbraut að Sæbraut, Hlíðarfæti og Kópavogsgöngum frá Hringbraut að Reykjanesbraut, Vesturlandsvegi frá Mosfellsbæ að Miklubraut og Miklabraut að hluta að Hringbraut.

Til að viðhalda núverandi þjónustustigi bílaumferðar á stofnbrautum og svæðisbundnum tengibrautum (mynd 3.8) þarf m.a. að byggja eftirtalin umferðarmannvirki:

- ## Fyrsta áfanga Sundabrautar, milli Sæbrautar og Geldinganes
- ## Hlíðarfót í göngum undir Öskjuhlíð sem tengja Hringbraut og Kringlumýrarbraut.
- ## Kópavogsgöng undir Kópavogsháls sem tengja Kringlumýrarbraut og Reykjanesbraut.

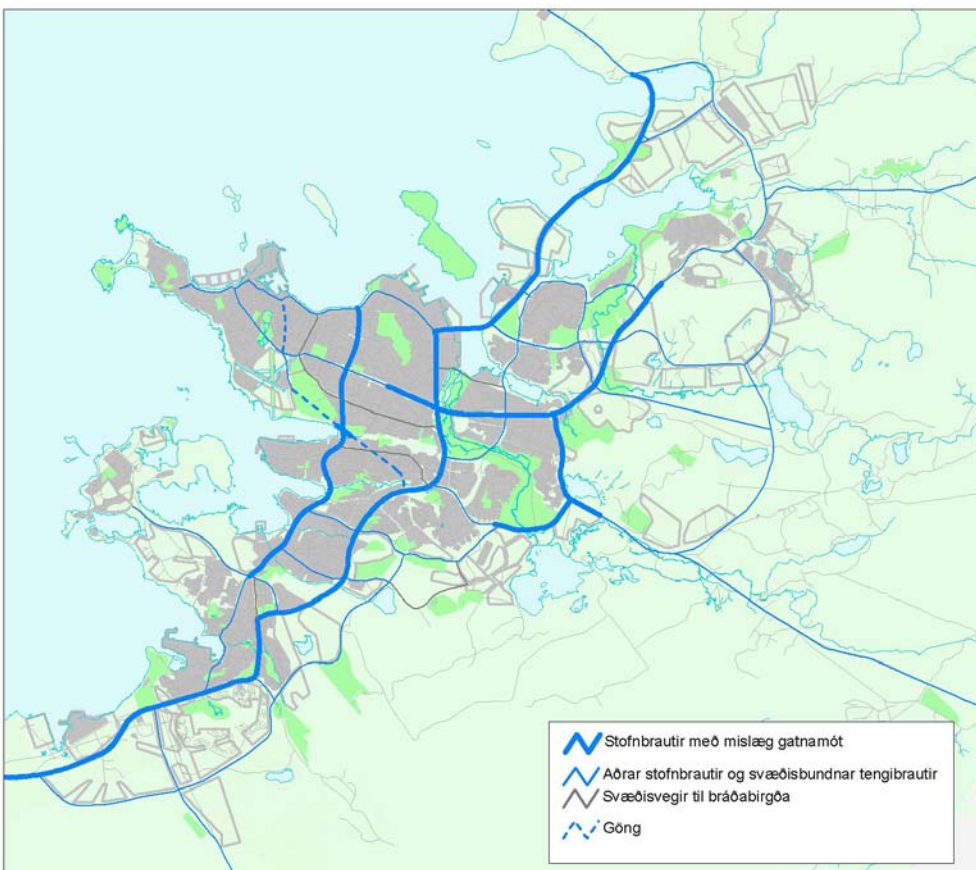
Skoðaðir verði kostir þess að tengja Kópavogsgöng einnig við Stekkjarbakka við frumhönnun þessara mannvirkja. Gert er ráð fyrir lagningu Ofanbyggðarvegjar á skipulagstímabilinu. Þá þarf að breikka eftirtalin umferðarmannvirki:

nes Planners

- ⌘ Vesturlandsveg
- ⌘ Reykjanesbraut
- ⌘ Hafnarfjarðarveg
- ⌘ Sæbraut
- ⌘ Mýrargötu

Þegar til lengri tíma litið kemur til greina vegtenging þvert yfir Skerjafjörð í tengslum við byggð á flugvallarsvæðinu.

Bílaumferð verður hins vegar takmörkuð í eldri bæjarhlutum einkum í miðkjörnum Reykjavíkur og Hafnarfjarðar. Þar er áformað að gera vistgötur og göngugötur svo þeir verði meira aðlaðandi fyrir almenning. Almenn er gert ráð fyrir að þjónustustig bílaumferðar minnki með þéttingu byggðar á höfuðborgarsvæðinu, einkum vestan Kringlumýrarbrautar og næst miðkjörnum. Mótuð verði stefna í aðalskipulagi í bílastæðamálum í þéttbýlustu hverfum Reykjavíkur og í miðbæjarkjörnum þar sem tekin verði afstaða til framboðs og staðsetningar bílastæða og bílastæðagjalda. Markmiðið er að tryggja samræmi milli flutningsgetu gatnanna og fjölda bílastæða.



Mynd 3.8 Stofnbrautir og svæðisbundnar tengibrautir árið 2024.

Sundabraut er sýnd alla leið upp á Kjalarnes á skipulagsuppdrættinum þar sem gert er ráð fyrir að hún verði lögð þá leið. Fer tímasetning framkvæmda eftir ákvörðun Alþingis og er m.a. háð ýmsum þáttum sem ekki tengjast beint þróun byggðar á höfuðborgarsvæðinu á skipulagstímabilinu. Mikilvægi þessarar tengingar fyrir umferð milli höfuðborgarsvæðisins og Vestur- og Norðurlands er óumdeilt.

Á mynd 3.8 er sýnd stofn- eða tengibraut í göngum undir Skólavörðuholt frá Hringbraut að Sæbraut. Lega hennar verður skilgreind nánar í Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar. Verði um stofnbraut að ræða breytist flokkun Sóleyjargötu, Fríkirkjuvegur og Lækjargötu. Á skipulagsuppdrættinum eru vegir flokkaðir eftir mikilvægi í stofnbrautir með mismögum gatnamótum og aðrar stofnbrautir og svo svæðisbundnar tengibrautir. Á mynd 3.8 eru einnig sýndir vegir sem hafa svæðisbundið mikilvægi til bráðabirgða þar til stærri umferðamannvirki verða gerð. Á þetta m.a. við um Nýbýlaveg þar til Kópavogsgöng verða gerð, Bústaðaveg þar til Hlíðarfótur kemur, Fjarðarhraun þar til Álfanesvegur kemur milli Hafnarfjarðarvegur og Reykjanesbrautar, Ósabraut þar til Sundabraut kemur, Snorrabraut þar til göng undir Skólavörðuholtið koma, Elliðavatnsvegur vestan Hörðuvalla og tengibraut um Hörðuvelli að Arnarnesvegi þar til Arnarnesvegur tengist við Breiðholtsbraut og Vífilstaðavegur við Arnarnesveg.

Almenningssamgöngur

Talið er mikilvægt að styrkja almenningssamgöngur frá því sem nú er af ýmsum ástæðum. Umhverfissjónarmið skipta þar miklu máli en einnig efnahagsleg, skipulagsleg og umferðaröryggisleg rök. Þá skipta almenningssamgöngur miklu máli fyrir þá sem ekki hafa bíl til afnota, geta ekki notað bíl af einhverjum ástæðum eða kjósa almenningssamgöngur í stað einkabíls. Á stórum hluta heimila er einhver sem er háður reglulegri þjónustu almenningssvagna. Með þéttingu byggðar er talið að eftirspurn eftir ferðum með almenningvögnum muni aukast þar sem aukin þrengsli í umferðinni og skortur á bílastæðum á miðsvæðum hefur áhrif á þá sem vilja nýta sér þjónustu almenningssvagna. Lestarsamgöngur og sporbundin umferð eru að verða sífellt hagstæðari kostur fyrir borgarsamfélög jafnvel þótt þau séu ekki mikið stærri en höfuðborgarsvæðið. Með þéttingu byggðar og áherslu á aukinn hlut almenningssamgangna er líklegt að á skipulagstímabilinu verði töluverðar framfarir á þessu sviði. Því er svæðisskipulagið opið fyrir nýjum möguleikum að þessu leyti og í aðalskipulagsáætlunum sveitarfélaganna er unnt að sýna frekari útfærslur ef svo ber undir.

nes Planners

Mikilvægustu markmiðin, tengd bættum almenningssamgöngum, eru talin eftirfarandi:

- ⌘ Áreiðanleiki ferða, þ.m.t. stundvísi
- ⌘ Tíðni ferða
- ⌘ Stuttur ferðatími
- ⌘ Fáar skiptingar
- ⌘ Hagkvæmni
- ⌘ Þægindi

Undir síðasta liðinn geta fallið fjölmörg atriði eins og hreinleiki, innstig í vagna, hljóðeinangrun, upplýsingar á meðan á ferð stendur og á biðstöðvum, biðstöðvarnar sjálfar og viðmót vagnstjóra og aksturslag. Hraðahindranir þurfa að vera í lágmarki á akstursleiðum strætisvagna.

Markhópur fyrir aukinn farþegafjöldi eru þeir sem í dag nota einkabílinn til að komast til og frá vinnustað og til og frá skóla án þess að þurfa að nota bílinn allan daginn. Auknum gæðum almenningssamgangna verður því að fylgja eftir með góðum upplýsingum og hvatningu til þessa hóps.

Almenningssamgöngur skulu grundvallast á almenningssvagnakerfi með hraðferðum milli borgarhluta og sveitarfélaga. Þjónustustig almenningssvagna verði bætt með hliðsjón af tæknilegum og fjárhagslegum aðstæðum sveitarfélaga. Í því sambandi verði tekið mið af eftirfarandi aðferðum til að ná þessum markmiðum:

- ⌘ Á stofnbrautum þar sem mislæg gatnamót eru, verði gert ráð fyrir að vagnarnir fylgi annarri umferð og vögnunum verði tryggt gott þjónustustig.
- ⌘ Á stofnbrautum og öðrum götum þar sem ekki eru mislæg gatnamót verði vögnunum tryggður forgangur, annað hvort með sérstakri tölvustýringu í umferðarljósum og vögnum þannig að vagnar fái forgang eftir farþegafjölda, eða með gerð sérstakra akreina þar sem það á við.
- ⌘ Strætisvagnagötur verði á miðsvæðum byggðarkjarnanna ásamt takmarkaðri bílaumferð.

Aðaltengingar að nesinu verði frá norðri um Sundabraut, frá austri um Vesturlandsveg og frá suðri um Hafnarfjarðarveg.

Við skipulag almenningssamgangna skal einnig tekið tillit til mikilvægis annarra kosta m.a. aksturs fyrir skóla og vinnustaði, leigubíla og áætlunarbíla sem aka til og frá höfuðborgarsvæðinu með því að skapa góða aðstöðu fyrir þjónustu þeirra.

Skoða þarf nánar aðra möguleika á almenningssamgöngum innan höfuðborgarsvæðisins eins og sporvagna eða lestarsamgöngur á ákveðnum leiðum. Sveitarfélögunum er heimilt að sýna frekari útfærslur í þessu sambandi í aðalskipulagsáætlunum sínum eftir því sem tilefni gefast. Ennfremur skal við fyrstu endurskoðun svæðisskipulagsins liggja fyrir frekari rannsóknir og athuganir á þessum málum.

Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu munu í sameiningu leggja ríka áherslu á það við ríkisvaldið að almenningssamgöngur verði efldar og að ríkisvaldinu beri skylda til að taka þátt í þeirri uppbyggingu með sama hætti og í öðrum þáttum samgöngumála.

Svæðisbundið göngu-, hjóla- og reiðstígakerfi

Stefnt er að því að byggt verði upp svæðisbundið stígakerfi í áföngum sem nýtist fólki til að komast leiðar sinnar í daglegum erindagjörðum.

Skipulagt verði svæðisbundið stígakerfi fyrir hjólandi og gangandi umferð á höfuðborgarsvæðinu sem tengja saman íbúðarsvæði og helstu atvinnu- og kjarnasvæði.

Einnig er stefnt að því að skipulagt verði reiðvegakerfi í útjaðri byggðar á svæðinu, aðgreint frá annarri umferð. Gert er ráð fyrir að tillaga að slíkum stíganetum liggja fyrir við fyrstu endurskoðun svæðisskipulagsins.

Tekið verði frá landrými fyrir mögulega reiðleið meðfram Álftanesvegi að Molduhrauni, norðan Molduhrauns að Reykjanesbraut og samhliða aðalstíg í Svínahrauni að Elliðavatnsvegi. Engin afstaða er tekin til þess hvort eða hvenær sú reiðleið verður gerð.

Nánari útfærsla stígakerfa fer fram á aðalskipulagsstigi.

3.2.14 Grunnkerfi

Þróun nýbyggingarsvæða skal miða að því að nýta sem best núverandi grunnkerfi borgarsamfélagsins og miðist nauðsynleg uppbygging við að halda stofn- og rekstrarkostnaði þessara grunnkerfa í lágmarki.

nes Planners

Þetta sjónarmið fer saman við það stefnumið skipulagsins, sem áður hefur komið fram að leitast við að reisa nýja byggð í tengslum við eða sem næst núverandi byggð, einnig með tilliti til þess að halda umferð og akstursvegalengdum í lágmarki. Þessi viðleitni stuðlar að sjálfbærri þróun í anda meginmarkmiða verkefnisins.

Veitukerfi

Öll veitumál á höfuðborgarsvæðinu eru í föstum farvegi og engin sérstök vandamál virðast aðsteðjandi. Um er að ræða vatnsveitur, hitaveitur, fráveitur og rafveitur. Samstarf sveitarfélaganna í þessum málaflokki er með ýmsum hætti og almennt mikið.

Fráveitur skulu uppfylla kröfur Mengunarvarnarreglugerðar¹⁹ um fráveitur og fráveituvatn. Beita skal fyrsta stigs hreinsun áður en skolpi er veitt í sjó. Við fjörur í þéttbýli skal fjöldi saurgerla utan þynningarsvæða vera undir 100 stk pr. 100 ml í 90% tilvika.

Stefnt skal að því að háspennulínur innan höfuðborgarsvæðisins verði ekki fjölgað og frekar horft til þess að leggja háspennustrengi í jörðu eða auka flutningsgetu núverandi háspennulína með hærri spennu. Að öðru leyti er ekki mörkuð sérstök stefna um veitumál í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins og veitur eru ekki sýndar á svæðisskipulagsuppdrætti.

3.2.15 Sorpförgun

Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu eiga samstarf um sorpflokkunar- og förgunarstöðina Sorpu. Sorp er urðað á Álfsnesi (sjá skipulagsuppdrátt). Engin ákvörðun hefur verið tekin um nýjan urðunarstað og ætla má að þessi staður, eins og til hans var stofnað, geti að öllu óbreyttu tekið við sorpi til urðunar fram til ársins 2014.

Evrópusambandið hefur gefið út sérstaka tilskipun um urðun og mun standa til að lögfesta hana hér á landi. Gert er ráð fyrir að í framhaldi af því verði tekin afstaða til þeirra aðferða, sem notaðar verða við eyðingu sorps, til frambúðar. Samvinnunefndin telur athuganir á mismunandi aðferðum vera sérhæfðara verkefni en svo það teljist hluti af svæðisskipulaginu.

Lega Sundabrautar, eins og hún er sýnd á skipulagsuppdrætti, kallar á endurskipulagningu urðunarsvæðisins að hluta. Val á nýjum urðunarstað er að nokkru háð þeim reglum sem um slíka starfsemi

¹⁹ *Mengunarvarnareglugerð 48/1994*, Dóms- og kirkjumálaráðuneytið, Reykjavík, 1994.

verða settar. Í tengslum við það þarf einnig að leysa þörf fyrir sérstakan urðunarstað fyrir mengaðan jarðveg.

Óháð því hvaða eyðingaraðferð er notuð verður alltaf verulegur hluti sorpsins urðaður. Mat á umhverfisáhrifum og annar undirbúningur tekur verulegan tíma og þarf því að finna lausn á þessu máli á næstu misserum, þannig að nýr urðunarstaður verði ákveðinn innan 4 ára.

3.3 Umhverfismál

Taka skal tillit til margra umhverfisþátta við þróun nýrrar byggðar á höfuðborgarsvæðinu. Viðkvæmum svæðum við ströndina, votlendi og landi meðfram ám og vötnum skal haldið sem mest ósnortnum. Halda skal að jafnaði 50-100 m breiðum óbyggðum svæðum með ám og stærri vötnum og gera sérstakar ráðstafanir til að draga úr hættu á mengun frá yfirborðsvatni. Tryggja skal að umferðarmannvirki á slíkum stöðum hefti ekki vatnaskipti eða hafi neikvæð áhrif á lífríki við strendur, ár og vötn.

Ekki skal skipuleggja nýja byggð of nærri strandsvæðum sem talin eru mikilvæg fyrir fuglalíf, einkum vaðfugla, eða eru mikilvæg af gróðurfarslegum ástæðum.

Ekki skal skipuleggja nýja byggð á jarðsprungusvæðum nema að undangenginni nákvæmri jarðfræðilegri athugun.

Ekki skal skipuleggja nýja byggð á lágsvæðum við ströndina nema að undangenginni nákvæmri sérfræðilegri úttekt á aðstæðum.

Ekki skal skipuleggja nýja byggð á svæðum sem eru í hættu af völdum snjóflóða eða skriðufalla.

Eins og áður hefur komið fram er ekki gert ráð fyrir að byggð þróist inn til landsins eða að jafnaði hærra upp en í 100 m hæð af verðurfarslegum ástæðum, einkum vegna snjóþyngdar að vetri til.

Þrjú af meginmarkmiðum svæðisskipulagsins, sem til umfjöllunar eru hér að framan, snúast að hluta til um umhverfismál:

- # að höfuðborgarsvæðið beri svipmót fagurrar borgar þar sem byggðaþróun framtíðar tekur tillit til náttúrulegs landslags eins og kostur er við skipulag vel afmarkaðra nýrra hverfa.
- # að varðveita og endurbæta grænu svæðin sem umlykja byggðina á svæðinu, þar á meðal “græna trefilinn” og hina grænu geira milli byggðanna.

nes Planners

æ# að tryggja sjálfbæra þróun og sjálfbært umhverfi eins og kostur er.

Með því að byggja þéttar og afmarka ný byggðarsvæði með alúð er sýnd nærgætni í umgengni við náttúruna, minna land er tekið undir byggð og meira land skilið eftir ósnortið. Í þessu er fólgin jákvæð umhverfisstefna sem einnig stuðlar að sjálfbærri þróun.

Varðandi umfjöllun um “græna trefilinn”, grænu geirana, verndarsvæði, efnistökusvæði og landfyllingar er vísað í viðeigandi kafla hér að framan. Nánari umfjöllun um umhverfismál er í kafla 4.5.

Frekari útfærsla á ofangreindum stefnumiðum svæðisskipulagsins fer fram í aðalskipulagsáætlunum sveitarfélaganna.



4 ÁHRIF SVÆÐISSKIPULAGSINS

4 ÁHRIF SVÆÐISSKIPULAGSINS

Mat á áhrifum skipulagsins byggir að hluta til á eldri athugunum²⁰ á mismunandi þróun byggðar til norðurs eða suðurs með mismikinn þéttleika byggðar og að hluta til á nýjum útreikningum á umferð með umferðarlíkani fyrir byggð samkvæmt svæðisskipulagi á árunum 1998, 2012 og 2024. Í nokkrum skýrslum²¹ nes-Planners er fjallað um áhrif mismunandi þróunar byggðar á ýmsa umhverfisþætti og almennt þau áhrif sem mismunandi þróun byggðar hefur á umhverfið. Frekara áhrifamati er vísað til aðalskipulagsgerðar sveitarfélaga.

Athuguð eru áhrif á eftirfarandi þætti:

Landslag
Íbúa og atvinnustarfsemi
Landnotkun
Samgöngur
Umhverfismál
Grunnkerfi samfélagsins
Stofnkostnaður

4.1 Landslag

Samkvæmt markmiðum svæðisskipulagsins hefur skipulagið eftirfarandi áhrif á byggðapróun, byggingarlist og landslag á höfuðborgarsvæðinu:

Markmiðið er að byggð verði þétt og að byggt verði þéttar á nýbyggingarsvæðum en gert hefur verið undanfarin ár. Þessi aukni þéttleiki hefur haft þau áhrif að landsvæði sem fer undir byggð er minna og þar með er landi hlíft við óþarfa röskun.

Með þéttri byggð nýtast núverandi grunnkerfi betur en ella.

Þar sem ný hverfi eru skipulögð á grundvelli hugmyndafræði um línubæi skapa þau betri grundvöll fyrir rekstri almenningsamgangna

²⁰ *Drög að nokkrum tillögum að svæðisskipulagi fyrir höfuðborgarsvæðið*, nes Planners, Reykjavík, 1999. *Drög, Kjörtillögur*, nes Planners, Reykjavík, 1999. *Konsekvenser af udvalgte alternativer (Áhrifamat mismunandi valkosta um þróun byggðar)*, nes Planners, Reykjavík, 2000. *Nokkrar tillögur að svæðisskipulagi fyrir höfuðborgarsvæðið*, nes Planners, Reykjavík, 1999.

²¹ Fylgirit 5, Umhverfismál; Áhrifamat umhverfisþátta; Miljökonsekvenser; Konsekvenser af udvalgte alternativer.

nes Planners

“Græni trefillinn” og grænu geirarnir eru varðveittir að mestu óskertir.

Ný hverfi eru skipulögð með skörp skil á mörkum byggðar og ósnortinnar náttúru (mynd 4.1).



Mynd 4.1 Skörp skil á mörkum byggðar og náttúru.

Með sjónarmið byggingarlistar og varðveislu náttúrulegs landslags í huga er æskilegt að hafa byggðina þetta. Þær viðmiðanir sem hér eru notaðar gera því ráð fyrir nokkru þéttari byggð en almennt hefur verið miðað við á nýbyggingarsvæðum hjá sveitarfélögum undanfarið ár. Eins og komið hefur fram hjá nokkrum sveitarfélögum er mögulegt á nokkrum stöðum að hafa byggð enn þéttari en forsendur svæðisskipulagsins gera ráð fyrir.

Eftir árið 2016 er æskilegt út frá sjónarmiðum byggingarlistar að byggð þróist á landsvæði flugvallarins í Vatnsmýrinni, sem er m.a. í samræmi við óskir atvinnulífsins um þróun borgarinnar sem miðstöðvar viðskipta-, athafna- og menningarlífs sem sé alþjóðlega samkeppnishæft. Vísað er til fylgiritis um Borgina og landslagið²².

4.2 Íbúðir og atvinnustarfsemi

Niðurstöður áætlunar um fjölda íbúða og atvinnustarfsemi fram til ársins 2024 og áhrif tillögu svæðisskipulagsins um þróun byggðar innan sveitarfélaga er sýnd í töflum 4.1 - 4.3.

²² *Borgin og landslagið*, nes Planners, Reykjavík, 2000.

Eins og fram kemur í töflunum er gert ráð fyrir mikilli fólksfjölgun í Mosfellsbæ og Garðabæ til að þetta byggðina sem mest. Auk þess er gert ráð fyrir allmikilli fólksfjölgun í Hafnarfirði.

Sveitarfélag	Íbúðir 1998	Íbúðir 2012	Íbúðir 2024	Fjölgun 1998-2024	Fjölg. (%) 1998-2024
Reykjavík	42.200	51.100	58.300	16.100	38%
Kópavogur	8.400	11.100	11.500	3.100	37%
Garðabær	2.500	4.600	7.400	4.900	196%
Hafnarfjörður	6.100	7.800	10.100	4.000	66%
Bessastaðahr.	400	650	850	450	113%
Seltjarnarnes	1.600	1.700	1.800	200	13%
Mosfellsbær	1.650	3.100	4.950	3.300	200%
Kjósarhreppur	50	50	50	0	0%
Samtals	62.900	80.100	94.950	32.050	51%

Tafla 4.1 Áætluð fjölgun íbúða eftir sveitarfélögum 1998-2024.

Sveitarfélag	Íbúar 1998	Íbúar 2012	Íbúar 2024	Fjölgun 1998-2024	Fjölg. (%) 1998-2024
Reykjavík	107.300	123.100	133.800	26.500	25%
Kópavogur	21.100	27.600	26.600	5.500	26%
Garðabær	7.900	13.500	20.300	12.400	157%
Hafnarfjörður	18.600	22.000	26.500	7.900	42%
Bessastaðahr	1.400	2.200	2.500	1.100	79%
Seltjarnarnes	4.700	4.600	4.500	-200	-4%
Mosfellsbær	5.500	9.300	13.800	8.300	151%
Kjósarhreppur	140	140	140	0	0%
Samtals	166.640	202.440	228.140	61.500	37%

Tafla 4.2 Áætluð fjölgun íbúa eftir sveitarfélögum 1998-2024.

Sveitarfélag	Störf 1998	Störf 2012	Störf 2024	Fjölgun 1998-2024	Fjölg. (%) 1998-2024
Reykjavík	72.800	81.000	87.200	14.400	20%
Kópavogur	10.500	14.200	14.800	4.300	41%
Garðabær	2.400	5.000	9.100	6.700	279%
Hafnarfjörður	11.200	14.200	16.300	5.100	46%
Bessastaðahr	100	200	400	300	300%
Seltjarnarnes	800	800	700	-100	-13%
Mosfellsbær	2.000	3.500	5.500	3.500	175%
Kjósarhreppur	30	30	30	0	0%
Samtals	99.830	118.930	134.030	34.200	34%

Tafla 4.3 Áætluð fjölgun starfa eftir sveitarfélögum 1998-2024.

nes Planners

Ef litið er á heildarfjölgun íbúa á svæðinu er í svæðisskipulaginu gert ráð fyrir að fólki fjölgi mest í Reykjavík og verður fjölgunin þar mest í Hamrahlíðarlöndum, Úlfarsárdalnum, Norðlingaholti, Gufunesi, Geldinganesi og á flugvallarsvæðinu í Vatnsmýrinni. Á flugvallarsvæðinu er gert ráð fyrir um 2.100 nýjum íbúðum og atvinnustarfsemi sem hýst geti um 3.000 störf á skipulagstímabilinu.

Áætlun um fjölgun íbúða í hverju sveitarfélagi fram til ársins 2024 er sýnd í töflu 4.4:

Sveitarfélag	Þegar ákveðin svæði	Þétting	Nýbyggingarsvæði	Samtals
Reykjavík	2.100	5.900	8.100	16.100
Kópavogur	2.600	500	0	3.100
Garðabær	700	200	4.000	4.900
Hafnarfjörður	2.100	200	1.700	4.000
Bessastaðahr.	200	0	250	450
Seltjarnarnes	0	200	0	200
Mosfellsbær	300	100	2.900	3.300
Samtals	8.000	7.100	15.950	31.050

Tafla 4.4 Áætluð fjölgun íbúða til ársins 2024 með þéttingu og nýjum svæðum innan svæða sem þegar voru skipulögð.

Vísað er í fylgirit um skipulagstölur²³ þar sem finna má nákvæmara yfirlit yfir skipulagstölur fyrir skipulagstímabilið til ársins 2024.

4.3 Landþörf

Eins og áður hefur komið fram er íbúðarbyggð og atvinnustarfsemi blandað saman á nýbyggingarsvæðum. Gert er ráð fyrir að um 22.000 nýjum störfum verði fundinn staður á blönduðum nýbyggingarsvæðum, eða um 55% af allri aukningu starfa.

Sérhæfðum störfum og störfum í verslun verður fundinn staður í kjörnum. Grófari iðnaði, vörugeymslum og hafnarstarfsemi verður komið fyrir á sérmerktum iðnaðarsvæðum. Samtals er gert ráð fyrir um 17.000 nýjum störfum á þessum stöðum, eða 45% af aukningu starfa.

²³ Skipulagstölur, nes Planners, Reykjavík, 2000.

Blönduð byggð

Atvinnustarfsemi þar sem byggð er blönduð nær til hverfisverslana, grunnskóla og framhaldsskóla, hverfisbundinna opinberra stofnana og margs konar skrifstofu- og þjónustustarfsemi. Reiknað er með að landþörf þessarar atvinnustarfsemi verði að meðaltali um 165 m² á hverja íbúð. Gert er ráð fyrir að opin svæði innan hverfa verði um 125 m²/íbúð og að um 10% af skipulögðu landi fari undir húsa- og safngötur og stíga. Miðað við þessar forsendur fæst eftirfarandi skipting landnotkunar á nýbyggingarsvæðum þegar reiknað er með meðalþéttleika byggðar sem tuttuguogþrjár íbúðir á hvern hektara lóðar:

Íbúðir	Atvinnustarfssemi	Opin svæði	Götur	Samtals
435m ²	165m ²	125m ²	75m ²	800m ²

Samkvæmt þessu er gert ráð fyrir að á nýbyggingarsvæðum fari að meðaltali um 54% lands undir lóðir fyrir íbúðarhús, 20% undir lóðir fyrir atvinnustarfsemi, 16% undir opin svæði og 10% undir götur og stíga. Ef aðeins er litið á lóðir fara að meðaltali 73% landsvæða undir íbúðarlóðir og 27% undir atvinnustarfsemi á þeim byggðarreitum þar sem gert er ráð fyrir blandaðri byggð.

Atvinnustarfsemi

Eins og áður hefur komið fram er gert ráð fyrir að um 17.000 störf dreifist á sérstök atvinnusvæði sem eru sérmerkt eða sérstaklega fjallað um í skipulaginu. Þetta á m.a. við um eftirfarandi svæði:

- ≠ Verslanir, aðrar en hverfisverslanir, verða í miðkjörnum. Skrifstofur, aðrar en þær sem eru í blandaðri byggð, eru einnig í miðkjörnum og á þetta einkum við um sérhæfð skrifstofustörf.
- ≠ Gert er ráð fyrir að um 40% af störfum í hátækniíðnaði dreifist á þrjá staði þar sem gert er ráð fyrir að byggðir verði eins konar hátæknigarðar: Keldnaland, flugvallarsvæðið í Vatnsmýri og á Urriðaholt í Garðabæ.
- ≠ Iðnaður og vörugeymslur verða á sérmerktum svæðum en einnig á hafnarsvæðum.

4.4 Samgöngur

Umferð bíla

Áhrifum bifreiðaumferðar innan ramma svæðisskipulags er lýst með niðurstöðum reikninga úr umferðarlíkani sem unnið var sérstaklega fyrir svæðisskipulagið.

Umferð hefur verið reiknuð út miðað við fyrir eftirfarandi aðstæður:

núverandi ástand (1998)

áætlaða byggð árið 2012 (mynd 4.2)

áætlaða byggð í lok skipulagstímabilisins, 2024 (mynd 4.3)

Í umferðarspám er umferð áætluð með svonefndu "gravitations líkani" sem gengur út frá dreifingu íbúða og atvinnustarfsemi á höfuðborgarsvæðinu í framtíðinni samkvæmt skipulagstillögum.



Mynd 4.2 Áætluð umferð árið 2012 í þúsundum bíla á dag.

Umferðarlíkanið er skýrt nánar í fylgiriti um umferðarspár²⁴ og tveimur greinargerðum²⁵.

Grunnur umferðaspár er vegakerfi, sem er áætlað í samræmi við þau markmið sem sett hafa verið í stefnu í umferðarmálum, um að þjónustustig umferðar á höfuðborgarsvæðinu haldist svipað og það er í dag á svæðisbundnum stofnbrautum.

Umferðin er síðan reiknuð með umferðarlíkani og vegakerfið lagað þar til niðurstöður umferðarreikninga verða í samræmi við umferðarstefnuna.



Mynd 4.3 Áætluð umferð árið 2024 í þúsundum bíla á dag.

Gert er ráð fyrir að umferðin aukist um u.þ.b. 57% á tímabilinu 1998-2024 sem er afleiðing af mikilli fólksfjölgun, fjölgun bíla og stærra höfuðborgarsvæði. Tilsvarandi aukning fyrir tímabilið 1998-2012 er 32%.

²⁴ *Umferðarspár*, nes Planners, Reykjavík, 2000.

²⁵ *Vurðing af trafikmodel*, Rambøll Nyvig, 2001. *Sammenligning af to prognoseberegninger*, Rambøll Nyvig, 2001.

nes Planners

Einnig kemur það fram að gert er ráð fyrir að umferðahraði á stofnbrautum muni aukast lítillega, en það bendir til að þjónustustig þessara vega muni batna verði uppbygging þeirra jafn hröð og hér er reiknað með. Þetta kemur ekki á óvart varðandi árið 2012 þar sem reiknað er með sama veganeti fyrir árið 2012 og 2024.

Samkvæmt skýrslu²⁶ starfshóps samgönguráðuneytis og Vegagerðarinnar um losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum hefur verulegur árangur náðst í þróun bílvéla á undanförunum áratugum. Gert er ráð fyrir að losun á CO² á hvern ekinn kílómetra minnki að meðaltali um 1,6% á ári og að heildar losun á CO² frá umferð á höfuðborgarsvæðinu muni minnka á skipulagstímabilinu þrátt fyrir aukna umferð. Nýting eldsneytis bílvéla hefur batnað um 25-30% á sl. tuttugu árum og er búist við að á næstu tíu til fimmtán árum muni sá árangur aukast enn um svipað hlutfall. Í þessum tölum er ekki reiknað með að nýir orkugjafar, svo sem vetni, komi til á tímabilinu en ýmsir nýir orkugjafar eru í sjónmáli, sem eru ekki eins mengandi og bílvélar eru í dag, og munu taka við þegar til lengri tíma er litið.

Niðurstöður umferðarreikninga sýna að stofnbrautarkerfið muni anna umferðinni í lok skipulagstímabilinu með svipuðu þjónustustigi og er í dag og einnig að samkvæmt umferðarreikningum er mögulegt að auka þjónustustigið á stofnbrautunum þrátt fyrir mikla umferðaraukningu að því tilskildu að byggð verði þau umferðamannvirki sem gert er ráð fyrir í forsendum umferðarreikninga

Þetta getur haft í för með sér að fyrirtæki, sem háð eru góðu þjónustustigi fyrir bílaumferð flytji úr miðkjörnum og önnur sem falla betur inn í miðbæjarbraginn komi í staðinn. Þessi þróun kallar á verkaskiptingu milli mismunandi kjarna á svæðinu og getur gert miðbæjarkjarnann enn meira aðlaðandi fyrir þá sem kunna vel við þéttbýli og yfirbragð stórborgar.

Umferðarreikningar verða notaðir við tillögur um tímasetningu framkvæmda umferðarmannvirkja stofnbrautakerfisins. Slík uppbygging fer fram í stórum áföngum og því verður ekki mögulegt að láta þjónustustig umferðar þróast í takt við aukna umferð. Í kaflanum um stofnkostnað er gerð grein fyrir tillögum um áfangaskiptingu við uppbyggingu stofnbrauta á höfuðborgarsvæðinu í samræmi við svæðisskipulagið.

²⁶ *Losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum*, Starfshópur samgönguráðuneytis og Vegagerðar, Reykjavík, 2001.

Almenningssamgöngur

Búast má við fjölgun farþega með almenningssvögnum, einkum af eftirfarandi ástæðum:

- # Þeim sem ekki hafa bíl til umráða fjölgar líklega í svipuðu hlutfalli og íbúum á höfuðborgarsvæðinu á skipulagstímabilinu
- # Búast má við að aðgengi bíla að miðsvæðum eins og miðborg Reykjavíkur muni versna þar sem víða er ekki rými til að stækka gatnakerfið.

Verði almenningssamgöngur jafnframt bættar má búast við enn frekari aukningu farþegafjölda.

4.5 Umhverfispættir

Jarðfræði

Berggrunnur höfuðborgarsvæðisins samanstendur að langmestu leyti af hraunlögum úr grágrýti sem runnið hafa á hlýskeiðum síðari hluta ísaldar. Yngstu jarðmyndanirnar eru hraunlög sem runnið hafa á nútíma (síðustu 10.000 árin) en þau er helst að finna í dalverpum og á suðurhluta svæðisins, einkum fyrir sunnan og austan byggð í Hafnarfirði.

Svæðisskipulagið gerir ráð fyrir að stórir hlutar þessara yngri hrauna, sem mörg eru talin fallegar náttúruminjar, verði varðveittir og hlíft við byggð en að hraunin fyrir sunnan Hafnarfjörð fari að hluta undir byggð. Gert er ráð fyrir að tekið verði nánar á því í vinnu við aðalskipulag hvaða flákum verði hlíft við byggð.

Vatnafar

Vatnsverndarsvæði vegna vatnsöflunar sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu hafa verið skilgreind. Reynt verður að afstýra því að ný byggð þróist á þessum verndarsvæðum.

Við Vatnsenda tengist byggð inn á fjarsvæði vatnsverndarsvæðisins og er það í samræmi við ákvörðun sem tekin var við gerð Aðalskipulags Kópavogs 1992-2012. Í Garðabæ má gera ráð fyrir að mengunarhætta aukist við vatnsból bæjarins við Dýjakróka með þróun byggðar í næsta nágrenni. Tiltölulega auðvelt er að sækja vatn í ný og góð vatnsból ofar, við Mygludali, eða með því að sameinast Vatnsveitu Hafnarfjarðar við nýtingu vatnsbóla í Kaldárbotnum.

nes Planners

Atvinnusvæði með Suðurlandsvegi austan Rauðavatns eru inni á fjarsvæði vatnsverndarsvæðisins. Hafa þarf í huga kröfur sem gerðar eru til fyrirtækja og framkvæmda á slíku svæði.

Fyrir sunnan Hafnarfjörð er byggð sýnd nærri vesturmörkum vatnsverndarsvæðisins. Þar sem grunnvatnsstraumurinn liggur til vesturs á þessum stað er auðvelt að færa mörk vatnsverndarsvæðisins án þess að takmarka nýtingu á grunnvatni.

Gróðurfar

Innan skipulagssvæðisins er að finna margs konar gróðurlendi, þ.e. ræktað land, heiðar og móa og hraunbreiður. Með aukinni byggð, landbúnaði og trjárækt hefur votlendi minnkað og mörg svæði verið ræst fram. Samhliða þessu hefur orðið breyting á gróðurfari og dýralífi, m.a. fuglalífi.

Svæðisskipulagið ógnar ekki mikilvægum eða viðkvæmum gróðursvæðum. Byggðin þrengir að nokkrum viðkvæmum svæðum og eykur óæskilega áraun, eins og við Ástjörn, en lögð er áhersla á að hlífa slíkum svæðum sem mest með friðun. Landbúnaður er í útjaðri byggðar og skógrækt er skilgreind innan “græna trefilsins” utan byggðar.

Almennt stuðlar uppbygging að uppgræðslu næst byggðinni. Aukin hrossaeign og beit hrossa á höfuðborgarsvæðinu er farin að spilla þar landi, ekki síst í Mosfellsbæ og á Kjalarnesi.

Ár, vötn og strandsvæði

Ferskvatnssvæði á höfuðborgarsvæðinu eru flokkuð eftir mikilvægi og mun byggð þróast nærri nokkrum þeirra samkvæmt svæðisskipulagi.

Fyrirhuguð byggð kemur til með að þróast með Úlfarsá milli Hafravatns og sjávar. Gert er ráð fyrir að lágmarksfjarlægð byggðar frá ánni verði 50 m og að byggðin verði nokkru fjær milli bugðutoppa þannig að byggðin verði yfirleitt 50-100 m frá henni. Milli byggðar og áar er gert ráð fyrir að hægt sé að nýta land til útivistar, t.d. sem leiksvæði og sparkvellir. Ef litið er til lengri tíma er gert ráð fyrir að byggð þróist einnig með Leirvogsa og verður sömu varnarráðstöfunum beitt þar og við Úlfarsá.

Mikilvægt er að yfirborðsvatni af vegum verði ekki veitt í þessar ár án meðhöndlunar heldur verði það leitt á setþrær og um olíugildirur áður en það berst í viðkvæman viðtaka. Með því móti verður rennslið jafnara og mengandi áhrif minni.

Fyrirhuguð byggð er ekki talin hafa neikvæð áhrif á strandsvæði og er í öllum tilvikum gert ráð fyrir að uppfyllt verði ákvæði reglugerðar um fjarlægð byggðar frá strönd. Landfyllingar undir byggð fyrir bryggjuhverfi í Garðabæ og í Kópavogi og landfylling við Eiðsgranda ganga á strandsvæði en í öllum þessum tilvikum er manngerð strönd og framkvæmdir við landfyllingar eru háðar mati á umhverfisáhrifum.

Fuglalíf

Við stöðuvötn og með ströndinni eru víða mikilvæg svæði fyrir fuglalíf, bæði varpsvæði, hvíldar- og fæðuöflunarsvæði fyrir farfugla sem hafa hér viðkomu og svæði fyrir fugla sem hafa hér vetursetu.

Svæðisskipulagið gerir ráð fyrir að byggð þróist víða niður að slíkum stöðum og er lögð áhersla á að framkvæmdir trufli sem minnst fuglalíf á þeim. Verður m.a. unnið að þessu máli á þann hátt að friða ákveðin svæði eins og gert hefur verið við Ástjörn og með því að leyfa ekki byggðinni að ganga nærri viðkvæmustu svæðunum eins og hætta yrði á í Leirvoginum.

Meningarminjar

Ekki er vitað til að svæðisskipulagið raski neinum fornminjum eða þekktum menningarverðmætum. Það verður þó skoðað nánar við gerð aðalskipulags í hverju sveitarfélagi um sig.

Landslagsvernd

Ný byggingarsvæði sneiða hjá eldhraunum eins og kostur er þó víða sé gert ráð fyrir að byggt verði upp að hraunköntum. Ný byggingarsvæði sunnan Hafnarfjarðar verða þó á ungum eldhraunum og er hér í flestum tilvikum og hreyft yfirborð hrauna að ræða. Er þetta í samræmi við þær hugmyndir sem kynntar hafa verið í Aðalskipulagi Hafnarfjarðar sl. áratugi.

Við Straumsvík er gert ráð fyrir þeim möguleika að gerð verði höfn á svæði sem er á náttúrminjaskrá. Verður fjallað það nánar við gerð aðalskipulags Hafnarfjarðar.

Hvergi er gert ráð fyrir að vötnum eða tjörnum stærri en 1.000 m² verði raskað.

Í tillögum er lagt til að tekið verði tillit til votlendis og er ekki gert ráð fyrir að byggð þróist yfir stærri votlendissvæði.

nes Planners

Fossar, hverir, heitar uppsprettur eða hrúður eru ekki á því svæði sem fyrirhugað er að byggð þróist samkvæmt svæðisskipulagstillögu.

Í tillögum er lagt til að ný byggð verði ekki skipulögð nærri strandsvæðum, sem talin eru mikilvæg fyrir vaðfugla eða eru mikilvæg af gróðurfarlægum ástæðum. Allar fyrirhugaðar landfyllingar eru á svæðum þar sem strandlínan er manngerð.

4.6 Stofnkostnaður

Stofnkostnaður vegna helstu opinberra framkvæmda, sem nauðsynlegt er að ráðast í vegna svæðisskipulagsins og eru á vegum ríkis og sveitarfélaga, hefur verið áætlaður. Kostnaðaráætlunin er byggð upp með það í huga að geta borið saman mismunandi skipulagstillögur fremur en til að gefa heildaryfirlit yfir alla opinbera fjárfestingu á svæðinu. Forsendum áætlana er nánar lýst í fylgiriti um framkvæmdakostnað²⁷ en þær taka fyrst og fremst til samgöngukerfa eins og þjóðvega og almennra vega og opinberrar þjónustu eins og leikskóla, skóla og þjónustu við aldraða. Kostnaður við sjúkrahús og skóla á háskólastigi, er ekki borinn af sveitarfélögum og því ekki tekinn með í kostnaðaryfirliti. Einnig er undanskilinn stofnkostnaður orkuveitu og vatns- og fráveitukerfa.

Kostnaður við ráðstafanir sem skapa almenningsamgöngum forgang í umferðinni er hlutfallslega lítill. Talið er að kostnaður við ljósastýringar og forgang við ljósastýrð gatnamót sé um 500 mkr.

Heildarstofnkostnaður við neðangreindar framkvæmdir á skipulagstímabilinu er áætlaður á 183 milljarða króna á verðlagi 2001 og skiptist þannig í milljónum króna:

Þjóðvegir	62.000
Almennir vegir	45.000
Dagheimili/leikskólar	7.000
Grunnskólar	25.000
Framhaldsskólar	17.000
Hjúkrunarheimili	17.000
Íbúðir- og þjónustumiðstöðvar aldraðra	10.000
Samtals:	183.000

Til viðbótar þarf 6 milljarða vegna frekari endurbóta á vegakerfinu ef halda á uppi núverandi þjónustustigi þess.

²⁷ Framkvæmdakostnaður, nes Planners, Reykjavík, 2000

Árleg fjárfesting í þessum verkefnum er þannig tæplega 8 milljarðar króna, eða ríflega 1% af vergri þjóðarframleiðslu.

Þörfin fyrir fjárfestingar á höfuðborgarsvæðinu mun að töluverðu leyti mótast af þáttum sem svæðisskipulagið hefur ekki áhrif á, svo sem umfangi búferlaflutninga til höfuðborgarsvæðisins, breyttri aldursskiptingu þjóðarinnar, lækkandi fæðingartíðni, aukinni velmegun, framförum á heilbrigðisþjónustu, breyttum atvinnuháttum o.s.frv.

Þessir áhrifaþættir munu hafa mikil áhrif á fjárfestingar á höfuðborgarsvæðinu bæði af hálfu einkaaðila og hins opinbera. Töluverður hluti fjárfestinganna verður þannig óháður svæðisskipulaginu sem slíku. Þó hefur skipulagið mikil áhrif á fjárfestingu í vegagerð.

4.7 Þróun eftir árið 2024

Að sjálfsögðu ríkir mikil óvissa um þróunina á höfuðborgarsvæðinu að loknu skipulagstímabilinu, þ.e. eftir 2024. Jafnvel ríkir óvissa um þróunina á sjálfu skipulagstímabilinu fram til 2024.

Hugsanlegt er að það hægi á vexti höfuðborgarsvæðisins eða hann stöðvist alveg, þótt spár um fólksfjöldaþróun á höfuðborgarsvæðinu bendi ekki til að svo verði í náninni framtíð.

Unnt er að merkja þessa þróun í átt að hægari vexti, eða jafnvel fækkun, í mörgum borgum Evrópu og í Bandaríkjunum Norður Ameríku. Þessi þróun á sér m.a. rætur í lækkandi fæðingartíðni og lækkandi meðalaldri, auk þess sem fólk kýs í auknum mæli að búa utan borgar en sækja atvinnu þangað. Við slíkar aðstæður er unnt að snúa sér að endurbótum og endurbyggingu og skipuleggja betri borg. Vöxtur höfuðborgarsvæðisins hefur verið mjög ör undanfarna áratugi og við slíkar aðstæður beinast fjárfestingar mjög að þörfum uppbyggingar nýrra byggingarsvæða og grunngerðar, en í minna mæli að endurnýjun eldri svæða.

Í svæðisskipulaginu er reiknað með byggðarþróun sem gerir ráð fyrir aukningu um 60.000 íbúa, 32.000 íbúðir og um það bil 35.000 störf á tímabilinu 1998-2024. Á svæðisskipulagsupprættinum eru helstu möguleikar byggðarþróunar eftir að skipulagstímabilinu lýkur sýndir. Um er að ræða fjögur ný byggðasvæði. Á þessum svæðum má koma fyrir 20.000 íbúðum og stuðla að ámóta fjölda starfa á svæðinu. Auk þess má koma fyrir töluverðum fjölda íbúða með áframhaldandi þéttingu byggðar. Því má fullyrða að höfuðborgarsvæðið kemur til með að geta tekið við verulegri fjölgun íbúa eftir 2024.

nes Planners

Talin er ástæða til að tilgreina þessi svæði á skipulagsuppdraettinum svo þau verði ekki tekin undir aðra starfsemi og að hugmyndir Samvinnunefndar um hvaða svæði henti til byggðapróunar eftir skipulagstímabilið liggi fyrir



5 FRAMKVÆMD SVÆÐISSKIPULAGSINS

5 FRAMKVÆMD SVÆÐISSKIPULAGSINS

5.1 Svæðisbundið samstarf

Örar breytingar á starfsumhverfi sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu ásamt því að byggðin er smám saman að verða samfelld frá Mosfellsbæ til Hafnarfjarðar, kallar á aukið og nánara samstarf þeirra í milli. Einhver þeirra kunna jafnvel að sameinast í framtíðinni. Gerð svæðisskipulags er mikilvægur þáttur í að treysta enn frekar samstarf þeirra. Í þessari skipulagsvinnu, sem öll sveitarfélögin á svæðinu eiga aðild að, hefur komið vel fram hvaða verkefni er þýðingarmikið fyrir sveitarfélögin að leysa sameiginlega.

Eftir að vinna við gerð svæðisskipulagsins hófst hafa sveitarfélögin, svo dæmi séu tekin, stofnað byggðasamlög um brunavarnir og þjónustu almenningsvagna á öllu svæðinu. Einnig hafa Reykjavíkurborg og Mosfellsbær samið um breytingu á mörkum sveitarfélaganna sem stuðlar að markvissari uppbyggingu nýrrar byggðar á norðurhluta höfuðborgarsvæðisins á skipulagstímabilinu og því að markmið svæðisskipulagsins munu nást enn betur. Þá stóð Reykjavíkurborg fyrir kosningu um framtíð Reykjavíkurflugvallar í Vatnsmýri, en það var m.a. gert vegna svæðisskipulagsins. Stefnumörkun um framtíðarlandnotkun á flugvallarsvæðinu hefur mikla þýðingu fyrir höfuðborgarsvæðið sem heild.

Vinnan við gerð svæðisskipulagsins hefur eflt þá hugsun meðal sveitarstjórnarmanna á svæðinu að horfa á höfuðborgarsvæðið sem eina heild, einkum í skipulagsmálum, og leitt til þess að sveitarstjórnir á svæðinu taka nú í æ ríkara mæli ákvarðanir með hagsmuni höfuðborgarsvæðisins alls að leiðarljósi.

5.2 Samvinnunefnd um svæðisskipulag

Eftir að svæðisskipulag fyrir höfuðborgarsvæðið hefur verið staðfest er mikilvægt að sköpuð verði skilyrði til þess að ætíð sé á hverjum tíma hægt að bregðast við þörfum um breytingar og endurskoðun svæðisskipulagsins. Til þess að svo megi verða þarf að stofna til varanlegrar samvinnunefndar um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins sem kosin yrði á 4ra ára fresti eftir hverjar sveitarstjórnarkosningar. Hlutverk nefndarinnar yrði að gæta þess að samræmi verði innbyrðis milli aðalskipulagstillagna einstakra sveitarfélaga á svæðinu, svo og milli þeirra og svæðisskipulagsins. Slík samvinnunefnd myndi einnig fjalla um og veita umsögn til Skipulagsstofnunar um tillögur sveitarstjórna að breytingum á

nes Planners

staðfestu svæðisskipulagi sem eru það óverulegar að ekki er talin ástæða til meðferðar skv. 3. mgr. 13. gr. skipulags- og byggingarlaga. Þá mun samvinnunefnd safna gögnum um íbúafjölda, atvinnustarfsemi og atvinnuhúsnæði, svo og gera reglulegar áætlanir um þróun byggðar og framkvæmdir.

Lagt er til að sveitarfélögin á svæðinu, í samráði við Skipulagsstofnun og umhverfisráðuneyti, óski eftir að Alþingi breyti skipulags- og byggingarlögum svo hægt verði að koma á fót til frambúðar samvinnunefnd um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins.

5.3 Samstarfsráð höfuðborgarsvæðisins

Miklu máli skiptir fyrir framtíðarþróun byggðar, atvinnulífs, samgangna og samfélags á svæðinu að gott og náið samstarf sé milli sveitarfélaganna, ríkisvaldsins, atvinnulífsins og félagasamtaka um málefni höfuðborgarsvæðisins sem heildar. Í því skyni að skapa betri grundvöll en nú er fyrir virku samstarfi þessara aðila er lagt til að sveitarfélögin stofni til formlegs samstarfsráðs höfuðborgarsvæðisins með samtökum atvinnurekenda og launafólks, svo og nokkrum ríkisstofnunum og félagasamtökum. Gert er ráð fyrir því að sveitarfélögin bjóði aðilum til þátttöku í samstarfsráðinu og að þau verði fjárhagslegur bakhjarl þess. Markmið samstarfsráðsins verði:

- ## að vera vettvangur skoðanaskipta milli sveitarstjórnarmanna annars vegar og fulltrúa atvinnulífs, ríkisvalds og félagasamtaka hins vegar um málefni sem snerta höfuðborgarsvæðið sem heild.
- ## að leita leiða, m.a. með umræðum, skoðanaskiptum og athugunum, til að efla byggð, atvinnulíf, menningu, menntun og þekkingu á svæðinu.
- ## að vinna eftir atvikum að sameiginlegri stefnumótun og tillögugerð fyrir höfuðborgarsvæðið sem heild svo sem í atvinnumálum, ferðamálum, samgöngumálum, orkumálum, heilbrigðismálum, menntamálum og menningarmálum.
- ## að fjalla um og meta vaxtarfæri í nýjum atvinnugreinum á svæðinu og koma með tillögur um hvernig aðilar að samstarfsvettvanginum geti sameiginlega stuðlað að uppbyggingu nýrra atvinnugreina.

5.4 Ísland og höfuðborg landsins

Um víða veröld er á vettvangi skipulagsmála mikið rætt um vöxt borga, byggðapróun og áhrif búsetubreytinga á samfélag og efnahagslíf. Þessi umræða er ofarlega á baugi hér á landi þar sem stór hluti þjóðarinnar býr í ört vaxandi þéttbýli á höfuðborgarsvæðinu á meðan minni byggðarlög um land allt eiga í vök að verjast. Þar fækkar fólki, meðaltekjur lækka og framboð á vellaunuðum og áhugaverðum störfum stendur í stað eða dregst saman meðan uppgangur er á höfuðborgarsvæðinu.

Höfuðborgarsvæðið á nú í harðri alþjóðlegri samkeppni við borgir í nágrannalöndunum um fólk, fjármagn, fyrirtæki og ýmsa starfsemi sem stuðlar að uppbyggingu svæðisins. Upp á síðkastið hefur aðflutningur fólks til höfuðborgarinnar erlendis frá verið meiri en af landsbyggðinni og hún er í æ ríkara mæli að taka á sig fjölþjóðlegt yfirbragð. Á sama tíma og mikilvægt er fyrir sveitarfélögin að takast á við alþjóðlega samkeppnishæfni höfuðborgarinnar eru það hagsmunir þeirra að baklandið hér innanlands sé öflugt. Miklir búferlaflutningar af landsbyggðinni til höfuðborgarsvæðisins eru mjög kostnaðarsamir; þeir leiða til mikilla fjárfestinga í uppbyggingu á höfuðborgarsvæðinu og gera rekstur opinberrar þjónustu á landsbyggðinni óhagkvæmari.

Mikilvægt er að hið opinbera móti byggðastefnu fyrir landið allt sem hafi það að leiðarljósi að búsetuskilyrði og þróun atvinnulífs á landsbyggðinni verði bætt og að betra jafnvægi hvað þetta varðar náist milli höfuðborgarsvæðisins og landsbyggðarinnar. Slíkar aðgerðir mega þó ekki draga úr alþjóðlegri samkeppnishæfni höfuðborgarinnar. Betra jafnvægi en nú er í búsetuskilyrðum milli höfuðborgarinnar og landsbyggðarinnar er sameiginlegt hagsmunamál allra landsmanna.

HEIMILDASKRÁ

- Aðalskipulag 1996-2016: Húsvernd*, Borgarskipulag, Reykjavík, 1998.
- Aðalskipulag 1996-2016: Umferð og umhverfi*, Borgarskipulag, Reykjavík, 1998.
- Aðalskipulag 1996-2016: Umhverfi og útvíst*, Borgarskipulag, Reykjavík, 1998.
- Aðalskipulag Hafnarfjarðar 1995-2015, greinargerð*, Hafnarfjörður
- Aðalskipulag Reykjavíkur 1996-2016*, Borgarskipulag, Reykjavík, 1997.
- Áhrif skipulags á orkusparnað*, Skipulagsstofa höfuðborgarsvæðisins, Reykjavík, 1981.
- Aksturskennslusvæði fyrir ökunema*, Ökukennarafélag Íslands, Reykjavík, 1997.
- Analyse af tre alternativer for Reykjavik Lufthavn*, Rambøll, 2000.
- Athugun á löndum höfuðborgarsvæðisins m.t.t. trjáræktar*, Skipulagsstofa höfuðborgarsvæðisins, Reykjavík, 1982.
- Austursvæði Forathugun Hitaveita Reykjavíkur*, Fjarhitun, Reykjavík, 1995.
- Árskýrsla Vatnsveitu Reykjavíkur 1997*, Vatnsveita Reykjavíkur, Reykjavík, 1998
- Ársskýrsla 1991*, Kópavogur, 1992.
- Ársskýrsla 1996*, Kópavogur, 1997.
- Ársskýrsla 1997*, Kópavogur, 1998.
- Ársskýrsla Dagvistar barna 1995*, Dagvist barna, Reykjavík, 1996.
- Ársskýrsla Dagvistar barna 1996*, Dagvist barna, Reykjavík, 1997.
- Ársskýrsla Dagvistar barna 1997*, Dagvist barna, Reykjavík, 1998.
- Ársskýrsla Félagsmálastofnunar Hafnarfjarðar 1997*, Félagsmálastofnun, Hafnarfjörður, 1998.
- Ársskýrsla Félagsmálastofnunar Kópavogs 1994*, Félagsmálastofnun Kópavogs, Kópavogur, 1995.
- Ársskýrsla Félagsmálastofnunar Kópavogs 1995*, Félagsmálastofnun Kópavogs, Kópavogur, 1996.
- Ársskýrsla Félagsmálastofnunar Kópavogs 1996*, Félagsmálastofnun Kópavogs, Kópavogur, 1997.
- Ársskýrsla Félagsmálastofnunar Reykjavíkurborgar 1989*, Félagsmálastofnun, Reykjavík, 1990.
- Ársskýrsla Félagsmálastofnunar Reykjavíkurborgar 1990*, Félagsmálastofnun, Reykjavík, 1991.
- Ársskýrsla Félagsmálastofnunar Reykjavíkurborgar 1991*, Félagsmálastofnun, Reykjavík, 1992.

nes Planners

- Ársskýrsla Félagsmálastofnunar Reykjavíkurborgar 1992,*
Félagsmálastofnun, Reykjavík, 1993.
- Ársskýrsla Félagsmálastofnunar Reykjavíkurborgar 1993,*
Félagsmálastofnun, Reykjavík, 1994.
- Ársskýrsla Félagsmálastofnunar Reykjavíkurborgar 1994,*
Félagsmálastofnun, Reykjavík, 1995.
- Ársskýrsla Félagsmálastofnunar Reykjavíkurborgar 1995,*
Félagsmálastofnun, Reykjavík, 1996.
- Ársskýrsla Félagsmálastofnunar Reykjavíkurborgar 1996,*
Félagsmálastofnun, Reykjavík, 1997.
- Ársskýrsla Félagsmálastofnunar Reykjavíkurborgar 1997,*
Félagsmálastofnun, Reykjavík, 1998.
- Ársskýrsla Gatnamálastjóra 1996,* Gatnamálastjóri, Reykjavík, 1998.
- Ársskýrsla Gatnamálastjóra 1997,* Gatnamálastjóri, Reykjavík, 1999.
- Ársskýrsla Hitaveitu Reykjavíkur 1997,* Hitaveita Reykjavíkur, Reykjavík,
1998.
- Ársskýrsla Seltjarnarnesbæjar 1996,* Seltjarnarnesbær, 1997.
- Ársskýrsla Sorpeyðing höfuðborgarsvæðisins 1997,* Sorpa, Reykjavík,
1998.
- Átak í trjárækt á höfuðborgarsvæðinu,* Skipulagsstofa
höfuðborgarsvæðisins, Reykjavík, 1985.
- Bjarni Reynarsson, *Yfirlit yfir helstu rannsóknarverkefni stofnanna
Reykjavíkurborgar árin 2000 og 2001 ásamt verkefnaáætlun
Borgarfræðaseturs,* Þróunarsvið Ráðhús Reykjavíkur, Reykjavík, 2001.
- Bjarni Reynarsson, *Yfirlit yfir nýlegar viðhorfskannanir og rannsóknir hjá
stofnunum Reykjavíkurborgar, Drög,* Þróunarsvið Ráðhús Reykjavíkur,
Reykjavík, 2000.
- Bjarni Reynarsson, *Þétting byggðar, landfyllingar og Reykjavíkurlugvöllur
– sögulegt yfirlit,* Þróunarsvið Reykjavíkurborgar, mars 1999.
- Bæjarskipulag Hafnarfjörður, aðalskipulag 1995-2015 og kort,*
Hafnarfjörður, 1997.
- Data collection. Overview-List of available data,* Milli fjalls og fjöru,
Reykjavík, 1999.
- Data collection: Selected data sets,* Milli fjalls og fjöru, Reykjavík, 1998.
- Data collection: Transportation data,* Milli fjalls og fjöru, Reykjavík, 1998.
- Data report no. 1: Geographical data, and use data,* Milli fjalls og fjöru,
Reykjavík, 1999.
- Data report no. 2: Natural and cultural setting,* Milli fjalls og fjöru,
Reykjavík, 1999.
- Data report no. 3: Population and housing,* Milli fjalls og fjöru, Reykjavík,
1999.
- Data report no. 4: Transportation and infrastructure,* Milli fjalls og fjöru,
Reykjavík, 1999.
- Data report no. 5: Economy,* Milli fjalls og fjöru, Reykjavík, 1999.

- Data report no. 6: Social and cultural issues*, Milli fjalls og fjöru, Reykjavík, 1999.
- Data report no. 7: Environmental matters*, Milli fjalls og fjöru, Reykjavík, 1999.
- Endanleg greinargerð um hugsanlega framtíðarþróun höfuðborgarsvæðisins*, Dalia and Nathaniel Lichtfield Associates, 1999.
- Erlendir ferðamenn í Hafnarfirði. Viðhorfskannanir 1998*, Hafnarfjörður, 1999.
- Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands, *Lífsskoðanir Íslendinga, samanburður á íbúum Reykjavíkur, grannsvæitarfélaga Reykjavíkur og landsbyggðar*, Reykjavík, ágúst 2000.
- Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands, *Lífsskoðanir Reykvíkinga, samanburður á hverfum og breytingum milli ára*, Reykjavík, ágúst 2000.
- Fjármögnun Sundabrautar*, Hagfræðistofnun HÍ, Reykjavík, 1998.
- Fjöldi og flokkun verslana í miðborg Reykjavíkur*, Þróunarfélag Reykjavíkur, Reykjavík, 1996.
- Fjöldi og flokkun verslana í miðborg Reykjavíkur*, Þróunarfélag Reykjavíkur, Reykjavík, 1999.
- Fjöldi og flokkun verslana í miðborg Reykjavíkur*, Þróunarfélag Reykjavíkur, Reykjavík, 1998.
- Flugvöllur suður af Hafnarfirði*, Samvinnunefnd um svæðisskipulag, Reykjavík, 2000.
- Foranalyse vedrørende en eventual flytning af Reykjavik lufthavn*, Rambøll, 2000.
- Fornleifaskrá Reykjavíkur*, Árbæjarsafn, Reykjavík, 1995.
- Fráveitukerfi höfuðborgarsvæðisins*, Gatnamálastjóri, Reykjavík.
- Garðabær, *Aðalskipulag 1995-2015*, 1997.
- Grafarholt, nýtt byggingarsvæði í Reykjavík*, Borgarverkfræðingur, Reykjavík, 1999.
- Greinargerð um flugvallarhugmyndir á höfuðborgarsvæðinu*, Samvinnunefnd um svæðisskipulag, Reykjavík, 2001.
- Hafnalýsing*, Vita- og hafnamál, Reykjavík, 1996.
- Hafnarfjarðarhöfn. Greinargerð framkvæmdastjóra, fjármálayfirlit*, Hafnarfjarðarhöfn, 1998.
- Hafnarfjörður, *Aðalskipulag 1995-2015*, Bæjarskipulag Hafnarfjarðar, Hafnarfjarðarbær, 1998.
- Hagkvæmni sameiningar stofnana og fyrirtækja sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu*, Hagfræðistofnun HÍ, Reykjavík, 1992.
- Hljóðvist Reykjavíkurflugvallar og Hvassahraunsflugvallar*, Borgarverkfræðingur, Reykjavík, 2001.
- Holræsakerfi Mosfellsbæjar. Valkostir og kostnaðaráætlun*, Verkfræðistofan Ráðgjöf sf., Reykjavík, 1997.
- Hugmynd að aðalhljóreiðastígakerfi fyrir höfuðborgarsvæðið*, Skipulagsstofa höfuðborgarsvæðisins, Reykjavík, 1981.

nes Planners

- Hvar vinna hverjir? Flæði vinnuafis milli sveitarfélaga*, Afivaki, Reykjavík, 1999.
- Hverfaskipulag austurbæjar Kópavogs 1995*, Kópavogur
- Hverfaskipulag norður- og vesturbæjar*, Skipulags- og umhverfisdeild, Hafnarfjörður, 1998.
- Höfuðborgarvagn*, Gallup, Reykjavík, 2000.
- Höfuðborgarsvæðið Náttúruvernd*, Náttúruverndarráð, Reykjavík, 1981.
- Icelandic salmon, Trout and Charr Catch Statistics 1998*,
Veiðimálastofnun, Reykjavík, 1999.
- Innes. Náttúrufar, minjar og landnýting*, Nátturfræðistofnun Íslands, Reykjavík, 1985.
- Ísland og loftlagsbreytingar af mannavöldum*, Umhverfiráðuneytið, Reykjavík, 1997.
- Jarðseta- og bergnámur á höfuðborgarsvæðinu*, Skipulagsstofa höfuðborgarsvæðisins, Reykjavík, 1983.
- Kommuneplan for Stange, 1997-2008*, Arealdelen og langsiktig del, mål og retningslinjer.
- Kostnaður sveitarfélaga við uppbyggingu íbúðahverfa*, Skipulagsstofa höfuðborgarsvæðisins, Reykjavík, 1983.
- Kópavogur, Aðalskipulag, landnotkun og aðalगतnakerfi 1992-2012*.
- Könnun á húsnæðisþörf aldraðra*, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Reykjavík, 1995.
- Land sem auðlind. Ráðstefna um byggða-, atvinnu og samgöngumál*,
Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Reykjavík, 1993.
- Landfyllingar*, Borgarverkfræðingur, Reykjavík, 1999.
- Landfyllingar, umferð – 99.209*, Verkfræðistofa Sigurðar Thoroddsen, Reykjavík, 1999.
- Lax- og silungsveiðin 1997*, Veiðimálastofnun, Reykjavík, 1998.
- Loftgæði í Reykjavík. Sérælingar að Miklubraut 13*, Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur, Reykjavík, 1994.
- Losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum*, Starfshópur samgönguráðuneytis og Vegagerðar, Reykjavík, 2001.
- Mengun í andrúmslofti í Reykjavík. Sérælingar í Austurstræti*,
Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur, Reykjavík, 1995.
- Mengunarfar í andrúmslofti í Reykjavík 1994*, Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur, Reykjavík, 1996.
- Mengunarfar í andrúmslofti í Reykjavík 1995*, Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur, Reykjavík, 1997.
- Mengunarfar í andrúmslofti í Reykjavík 1996*, Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur, Reykjavík, 1998.
- Nátturfræðistofnun Íslands, Náttúrufar í austurlandi Reykjavíkur*,
Reykjavík, 1996.
- Náttúruminjasrá, sjöunda útgáfa*, Náttúruverndarráð, Reykjavík, 1996.
- Nesið, þróun til vesturs*, Betri byggð, Reykjavík, 2000.

- Nordstat, *Major Nordic Cities and Regions, facts and figures*, Elanders Graphic Systems, Sweden, 1999.
- Oslo kommuneplan 2000, ökonomidel, arealdel*, Oslo Kommune, 1999.
- Ráðstefna um málefni grunnskólans á höfuðborgarsvæðinu*, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Reykjavík, 1996.
- Ráðstefna um upplýsingakerfi opinberra aðila*, Skipulagsstofa höfuðborgarsvæðisins, Reykjavík, 1981.
- Ráðstefna um vegasamgöngur á höfuðborgarsvæðinu*, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Reykjavík, 1992.
- Reykjavík City Center Plan, stage 3*, Bernard Engle Architects, 1999.
- Reykjavík City Center Study. Review of Progress Report*, Bernard Engle Architects
- Reykjavík Port Handbook 1995/96*, Reykjavíkurbörn, Reykjavík, 1995.
- Reykjavík Port Handbook 1997/98*, Reykjavíkurbörn, Reykjavík, 1997.
- Reykjavíkurborg, *Árbók Reykjavíkur 2000*, Þróunarsvið Reykjavíkurborgar, Reykjavík, 2000
- Reykjavíkurborg, *Hverfaskiptingar í Reykjavík*, Þróunarsvið Reykjavíkurborgar í samvinnu við félagsþjónustuna í Reykjavík, Reykjavík, 1999.
- Reykjavíkurborg, *Höfuðborgarbúar*, Þróunarsvið Reykjavíkurborgar, Reykjavík, 2001.
- Reykjavíkurborg, *Samstarfsráð opinberra aðila og atvinnulífs á höfuðborgarsvæðinu*, Borgarverkfræðingur, Reykjavík, 2001
- Reykjavíkurlflugvöllur, athugun á staðsetningu innanlands*, Þróunarstofnun, Reykjavík, 1979.
- Reykjavíkurbörn. Ársskýrsla 1997*, Reykjavíkurbörn, Reykjavík, 1997.
- Reykjavíkurbörn. Þróun og uppbygging hafnarsvæða*, Reykjavíkurbörn, Reykjavík, 1998.
- Samfélagsþróun á höfuðborgarsvæðinu 2001- 2004, forsendur og horfur*, Samvinnunefnd um Svæðisskipulag fyrir höfuðborgarsvæðið, Reykjavík, 2000.
- Samgönguráðstefna*, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Reykjavík, 1995.
- Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, *Endurskoðun vatnsverndar á höfuðborgarsvæðinu*, Reykjavík, 1996.
- Seltjarnarnes. *Samkeppni um deiliskipulag vestursvæðis*, Seltjarnarnesbær, 1994.
- Seltjarnarnes, *Samkeppni um deiliskipulag vestursvæðis, Niðurstöður dómnefndar*, Reykjavík, 1994.
- Skipaumferðin, vöru- og aflamagn o.fl.*, Hafnarfjörðarhöfn, 1998.
- Skipulag og framkvæmd skipulagsvinnu*, Skipulagsstofa höfuðborgarsvæðisins, Reykjavík, 1983.
- Skipulag umferðar í þéttbýli*, Skipulagsstofa höfuðborgarsvæðisins, Reykjavík, 1982.

nes Planners

- Skólar og skólahverfi á höfuðborgarsvæðinu*, Milli fjalls og fjöru, Reykjavík, 1999.
- Skrá yfir skýrslur Veiðimálastofnunnar 1947-1994*, Veiðimálastofnun, Reykjavík, 1995.
- Skráning náma í umdæmi Vegagerðarinnar á Reykjanesi*, Vegagerðin, Reykjavík, 2001.
- Skýrsla um ferðaþjónustu fatlaðra*, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Reykjavík, 1995.
- Socio-economic trends*, Nýsir hf., Reykjavík, 1998.
- Sorpeyðing höfuðborgarsvæðisins. Val á urðunarstað*, Sorpa, Reykjavík, 1998.
- Staðtölur almannatrygginga 1994*, Tryggingastofnun, Reykjavík, 1995.
- Staðtölur almannatrygginga 1995*, Tryggingastofnun, Reykjavík, 1996.
- Staðtölur almannatrygginga 1996*, Tryggingastofnun, Reykjavík, 1997.
- Staðtölur almannatrygginga 1997*, Tryggingastofnun, Reykjavík, 1998.
- Strategi og kommuneplanlægning*, NesPlanners, 1999.
- Strategy for Reykjavík City Center*, Bernard Engle Architects
- Straumsvík. Iðnaðarsvæði til framtíðar*, Hafnarfjörður, 1998.
- Sundabraut. Áfangaskýrsla II*, Verkefnisstjórn, Reykjavík, 1998.
- Sundabraut. Arðsemismat*, Bráðabirgðaútg, Verkfræðistofa Sigurðar Thoroddsen, Reykjavík, 1998.
- Sundabraut. Tillögur vinnuhóps, nóvember 1998*, Borgarverkfræðingur, Reykjavík, 1998.
- Sundabraut. Umferðarskipulag. Bráðabirgðaútgáfa*, Borgarverkfræðingur, Reykjavík, 1998.
- Sundabraut. Áfangaskýrsla 1, þverun Kleppsvíkur*, Borgarverkfræðingur, Reykjavík, 1997.
- Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 1985-2005*, Skipulagsstofa höfuðborgarsvæðisins, Reykjavík, 1986.
- Takmörkun á útstreymi gróðurhúsaloftteg. frá samgöngum*, Samgönguráðurneytið, Reykjavík
- The port of Hafnarfjörður, Handbook & directory 1998*, Hafnarfjarðarhöfn, Hafnarfjörður, 1997.
- Tilraunakönnun í Breiðholtshverfum*, Borgarskipulag í samvinnu við Borgarverkfræðing, Reykjavík, 2001.
- Tillaga um aðgerðir í frárennismálum á höfuðborgarsvæðinu*, Skipulagsstofa höfuðborgarsvæðisins, Reykjavík, 1981.
- Tillögur og hugm. Grunnskólanefndar um samstarf í málefnum grunnskólanna*, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Reykjavík, 1996.
- Tillögur um aðgerðir til að draga úr hættu af völdum jarðskjálfta*, Veðurstofa Íslands, Reykjavík, 1996.
- Trafíkanalyse for Stadionallé/Bolbrovej*, Anders Nyvig, Kaupmannahöfn, 2000.

Umferðaröryggisáætlun fyrir Reykjavík, Skipulags- og umferðarnefnd, Reykjavík, 1998.

Útivist og frítímaíðja. Drög að stefnumörkun, Skipulagsstofa höfuðborgarsvæðisins, Reykjavík, 1983.

Útivistarsvæði Kópavogs 1998, Kópavogur

Varmárvæðið í Mosfellsbæ, umhverfisskipulag, Greinargerð, Landmótun, 1998.

Vatnsleysuvík–Elliðavatn, Jarðfræðikort: Bergrunnskort, Landmælingar. Íslands, Reykjavík.

Veðurfar á höfuðborgarsvæðinu, Skipulagsstofa höfuðborgarsvæðisins, Reykjavík, 1986.

Vegakerfi á höfuðborgarsvæðinu. Áfangaskýrsla I, Vinnuhópur um vegakerfi á höfuðborgarsvæðinu, Reykjavík, 1985.

Viðhorf Reykvíkinga til umhverfismála, Félagsvísindastofnun HÍ, Reykjavík, 1999.

Yfirlit yfir nýlegar viðhorfskannanir hjá stofnunum Reykjavíkurborgar, Þróunarsvið Reykjavíkurborgar, maí, 2000.

Yfirlit yfir helstu rannsóknarverkefni stofnana Reykjavíkurborgar árin 2000 og 2001 ásamt verkefnaáætlun Borgarfræðaseturs, Þróunarsvið Reykjavíkurborgar, ágúst, 2001.

Yfirlitsskýrsla um sjóvarnir, Siglingastofnun, Reykjavík, 1998.

Yfirkjörstjórn Reykjavíkur, bréf til borgarráðs, Reykjavík, 2001.

Þéttleiki byggðar í Reykjavík, Borgarverkfræðingur, Reykjavík, 2001.

Þróun verslunar í Reykjavík. Yfirlit yfir rannsóknir síðustu ára, Borgarskipulag, Reykjavík, 1994



VIÐAUKAR

VIÐAUKI 1. NAFNALISTI

Samvinnunefnd um svæðisskipulag

Stefán Hermannsson	Reykjavík
Árni Þór Sigurðsson	Reykjavík
Sigurður Einarsson	Hafnarfirði
Hafdís Hafliðadóttir	Hafnarfirði
Ármann Kr. Ólafsson	Kópavogi
Þórarinn Hjaltason	Kópavogi
Eiríkur Bjarnason	Garðabæ
Hilmar Ingólfsson	Garðabæ
Jóhann Sigurjónsson	Mosfellsbæ
Tryggvi Jónsson	Mosfellsbæ
Erna Nielsen	Seltjarnarnesi
Einar Norðfjörð	Seltjarnarnesi
Jón Gunnlaugsson	Bessastaðahreppi
Gunnar V. Gíslason	Bessastaðahreppi
Guðmundur H. Davíðsson	Kjósarhreppi
Kristján Finnsson	Kjósarhreppi
Stefán Thors	Skipulagsstofnun

Aðrir sem setið hafa í samvinnunefnd á tímabilinu:

Þorvaldur S. Þorvaldsson	Reykjavík
Kristinn Ó. Magnússon	Hafnarfirði
Jóhannes Kjarval	Hafnarfirði
Birgir H. Sigurðsson	Kópavogi

Framkvæmdanefnd

Stefán Hermannsson	Reykjavík
Árni Þór Sigurðsson	Reykjavík
Sigurður Einarsson	Hafnarfirði
Þórarinn Hjaltason	Kópavogi
Jóhann Sigurjónsson	Mosfellsbæ
Eiríkur Bjarnason	Garðabæ

Starfsmenn sem unnið hafa náði með framkvæmdanefnd:

Sigfús Jónsson, verkefnisstjóri, Reykjavík
 Haraldur Sigurðsson, gagnaöflun og ritun, Reykjavík
 Ingibjörg R. Guðlaugsdóttir, Borgarskipulag Reykjavíkur
 Ólafur Bjarnason, yfirverkfræðingur á skrifstofu Borgarverkfræðings, Reykjavík

Helstu starfsmenn ráðgjafa

VST

Ólafur Erlingsson (verkefnisstjóri)
Örn Steinar Sigurðsson
Hrafnhildur Brynjólfsdóttir

VA arkitektar

Richard Ó. Briem

Anders Nyvig

Henrik Dorn-Jensen (faglegur stjórnandi)
Søren Hansen
Flemming Larsen

Skaarup & Jespersen

Peder Boas Jensen, prófessor
Per Riisom
Sara Ettrup

Aðrir ráðgjafar

Steen Høyer, prófessor
Peter Bogason, prófessor
Per Nyborg Thomsen, ICP
Leo B. Langgaard, Rambøll
Lars Mønsted, Rambøll
Hans Hartelius, Rambøll
Tryggvi Þór Herbertsson, hagfræðingur

VIÐAUKI 2. ÚTGEFNAR SKÝRSLUR NES PLANNERS

1. Arkitektoniske bylandskaber, alternativt udbygningsmodel D, október 1999, Steen Høyer.
2. Áhrifamat umhverfisþátta, 18.01.2000, (1.5.3.6.001.A)
3. Á hverju eiga íbúar höfuðborgarsvæðisins að lifa á 21. öldinni?, mars 2000, Per Riisom, nes Planners og Sigfús Jónsson, Nýsir hf.
4. Borgin og landslagið, nes Planners, Reykjavík, 2000.
5. Diagnosis Report, 22.9.1999, nes Planners (3.1.2.6.002.1).
6. Diagnosis Report, By- og landskapsplan, 10.7.1999, nes Planners (4.3.2.6.001.2).
7. Diagnosis Report, Port development Study, 22.7.1999, nes Planners (3.4.2.6.001.0).
8. Draft, Capital Investment Estimate, apríl 2000, nes Planners (1,8,3,6,001.A).
9. Drög að nokkrum tillögum að svæðisskipulagi fyrir höfuðborgarsvæðið, júní 1999, nes Planners.
10. Drög, Kjörtillögur, október 1999, nes Planners.
11. Endurnýjun og þróun borgar, nes Planners, Reykjavík, 2000.
12. Foranalyse vedrørende en eventual flytning af Reykjavik lufthavn, Rambøll, maí 2000.
13. Forslag til Alternative Outline Proposals, 6.8.1999, nes Planners (1.2.1.4.003.5).
14. Fortætning i Hovedstadsområdet, 5.8.1999, nes Planners (4.2.2.6.002.1).
15. Forudsætninger for udvalgte alternativer, febrúar 2000, nes Planners (3.1.3.4.002.5).
16. Framkvæmdakostnaður, nes Planners, Reykjavík, 2000.
17. Framkvæmd svæðisskipulags, nes Planners, Reykjavík, 2000.
18. Framvinduskýrsla, 30.09.1999, nes Planners.
19. Fólksfjöldi á Íslandi. Spá 1997-2032, október 1999, VST.
20. Greining gagna, október 1999, nes Planners.
21. Hvad skal Hovedstadsområdet leve af i det 21. århundrede?, mars 2000, Per Riisom, nes Planners og Sigfús Jónsson, Nýsir hf.
22. Konsekvenser af udvalgte alternativer, febrúar 2000, nes Planners (3.1.3.4.003.1).
23. Miljøkonsekvenser, 05.12.1999, (5.5.3.6.001.A)
24. Nokkrar tillögur að svæðisskipulagi fyrir höfuðborgarsvæðið, ágúst 1999, nes Planners.
25. Planning Data, Forecast to a fully developed City Region 1995 to 2008, ágúst 1998, VST.
26. Population in Iceland, Forecast 1997-2032, apríl 1999, rev. ágúst 1999, VST.
27. Port Development Aspects of the Study, Overview of Port Facilities and Port Development Planning in the Region, Rambøll, apríl 2000.
28. Rough Drafts of Future Urban Development, febrúar 1999, nes Planners.
29. Sammenligning af to prognoseberegninger, Rambøll Nyvig, 18.05.2001.
30. Skipulag byggðar og landslags, 10.10.1999, Steen Høyer, (þýðing).
31. Skipulagstölur, nes Planners, Reykjavík, 2000.
32. Skipulagstölur, 1998-2012, maí 2001, nes Planners
33. Skipulagstölur, 1998-2024, maí 2001, nes Planners.
34. Udkast, Beskrivelse av trafikmodel for Hovedstadsområdet, febrúar, 2000, nes Planners.

35. Udkast, Regionplan 2020, apríl 2000, nes Planners (3,1,3,6,003.0).
36. Udkast, Udvalgte alternativer, 12.10.1999 (3.1.3.4.002.1) nes Planners.
37. Umferðarspár, nes Planners, Reykjavík, 2000.
38. Umhverfismál, nes Planners, Reykjavík, 2000.
39. Vurdering af regionplanalternativerne, 10.03.2000, (4.1.3.4.007.0)
40. Vurdering af trafikmodel, Rambøll Nyvig, 10.04.2001.
41. Þétting byggðar á höfuðborgarsvæðinu. Drög II, 22.11.1999 (4.2.2.6.002.2) nes Planners.
42. Þétting byggðar á höfuðborgarsvæðinu, 5.8.1999, nes Planners (4.2.2.6.002.1).

VIÐAUKI 3. FRIDUÐ SVÆÐI Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU

FRIDLÖND:

1. **Ástjörn**, Hafnarfirði. Lýst friðland 1978. Stærð 25 ha.
2. **Bakkatjörn**, Seltjarnarnesi. Friðlýst 2000. Stærð 14 ha.
3. **Gróttá**, Seltjarnarnesi. Lýst friðland 1974. Friðlýsing endurskoðuð 1984. Stærð 5 ha.
4. **Varmárósar**, Mosfellsbæ. Lýstir friðland 1980, endurskoðað 1987. Stærð 9,6 ha.

NÁTTÚRUVÆTTI:

1. **Borgir**, Kópavogi. Friðlýstar 1981. Stærð 3 ha.
2. **Eldborg í Bláfjöllum**, Reykjavík. Fyrst friðlýst 1971, lýst náttúruvætti 1974. Stærð 10,5 ha.
3. **Fossvogsbakkar**, Reykjavík. Friðlýstir sem náttúruvætti 1999.
4. **Hamarinn**, Hafnarfirði. Friðlýstur 1984. Stærð 2 ha.
5. **Háubakkar við Elliðaárvog**, Reykjavík. Friðlýstir 1983. Stærð 2 ha.
6. **Laugarás**, Reykjavík. Friðlýstur 1982. Stærð 1 ha.
7. **Steðji (Staupasteinn) á Skeiðhól**, Kjósahreppi, Kjósarsýslu. Friðlýstur 1974. Stærð 7 ha.
8. **Tröllabörn í Lækjarbotnum**, Kópavogi. Friðlýst 1983. Stærð 5 ha.
9. **Valhúsaæð**, Seltjarnarnesi. Friðlýstur vesturhluti Valhúsaæðar sem náttúruvætti 1998.
10. **Víghólar**, Kópavogi. Friðlýstir 1983. Stærð 1 ha.

FÓLKVANGAR:

1. **Ástjörn og Ásfjall**, Hafnarfirði. Fólkvangur 1971. Stærð 57 ha.
2. **Bláfjöll**, Bessastaðahreppi, Garðabæ, Gerðahreppi, Grindavík, Hafnarfirði, Kópavogi, Reykjanesbæ (áður Keflavík og Njarðvík)²⁸, Reykjavík, Sandgerði (áður Miðneshr.), Seltjarnarnesi, Vatnleysustrandarhreppi og Ölfushreppi, Gullbringusýslu, Kjósarsýslu og Árnessýslu. Fólkvangur 1973, endurskoðað 1985. Stærð 8.400 ha.
3. **Rauðhólar**, Reykjavík. Friðlýstir sem náttúruvætti 1961. Friðlýstir sem fólkvangur 1974. Stærð 45 ha.
4. **Reykjanesfólkvangur**, Garðabæ, Grindavík, Hafnarfirði, Kópavogi, Reykjanesbæ (áður Keflavík og Njarðvík), Reykjavík og Seltjarnarnesi, Gullbringusýslu og Kjósarsýslu. Friðlýstur 1975. Stærð 30.000 ha.

AÐRAR NÁTTÚRUMINJAR:

1. **Strandlengjan frá Fögruvík í Vatnleysuvík að Straumi við Straumsvík**, Vatnleysustrandarhreppi, Hafnarfirði, Gullbringusýslu. Fjaran og strandlengjan á u.þ.b. 500 metra breiðu belt, ásamt ísöltum tjörnum, frá botni Fögruvíkur að Straumi.
2. **Straumsvík**, Hafnarfirði. Fjörur, strendur svo og tjarnir með fersku og ísöltu vatni við innanverða Straumsvík, frá Urtartjörn vestan Straum suður fyrir Þorbjarnarstaði að athafnasvæði Ísal.
3. **Hvaleyrarlón og fjörur Hvaleyrarhöfða**, Hafnarfirði. Hvaleyrarlón og fjörur umhverfis Hvaleyrarhöfða að Þvottaklettum í Hraunavík.

²⁸ Nöfn sveitarfélaga sem hafa breytt um nafn eða sameinast frá síðustu Náttúruminjakrá eru innan sviga.

4. **Vífilsstaðavatn og Hraunholtslækur**, Garðabæ. Vífilsstaðavatn ásamt 200 m spildu umhverfis vatnið. Hraunholtslækur frá upptökum til ósa í Arnarnesvogi auk 200 m breiðrar spildu af Búrfellshrauni meðfram læknum að sunnan.
5. **Búrfell og Búrfellsgjá**, Garðabæ. Búrfell og hrauntröðin, Búrfellsgjá og Selgjá, ásamt um 200 m breiðri spildu beggja vegna gjárinnar.
6. **Urriða(kots)vatn**, Garðabæ. Urriða(kots)vatn allt.
7. **Bessastaðanes, Gálgahraun og fjörur frá Bala að Kársnesi**, Hafnarfirði, Garðabæ, Kópavogi og Bessastaðahreppi, Gullbringusýslu. Fjaran frá Bala í Hafnarfirði að Kársnesi í Kópavogi. Bessastaðanes allt og Lambhúsatjörn, Bessastaðatjörn, Skógtjörn og Kasthúsatjörn. Gálgahraun sem afmarkast af Álftanesvegi að sunnan, en hraunjöðrum að austan og vestan.
8. **Öskjuhlíð**, Reykjavík. Öskjuhlíð milli Hafnarfjarðarvegar, Hlíðarfótar og Öskjuhlíðarskóla.
9. **Tjörnir og Vatnsmýrin**, Reykjavík. Tjarnir allar með hólum og bökkum. Vatnsmýrin milli Hringbrautar, Norræna hússins og Háskólavallar, sem nú er bílastæði.
10. **Seltjarnarnesfjörur og Suðurnes**, Seltjarnarnesi. Fjörur kringum nesið frá Bakka að mörkum byggðar við Bygggarða. Suðurnes allt, Kotagrandi, Bakkagrandi og Bakkatjörn.
11. **Vesturhorn Laugarness**, Reykjavík. Mörk svæðisins eru að sunnan frá Kleppsvegi á móts við Suðurkotsvör meðfram Kleppsvegi að Laugarnesvegi og þaðan meðfram húsum Tollvörugeymslunnar og Kletts í sjó.
12. **Elliðaárdalur**, Reykjavík, Kópavogi. Vatnasvið Elliðaár í Elliðaárdal, frá upptökum í Elliðavatni, allt til ósa.
13. **Myllulækjartjörn í Heiðmörk**, Reykjavík. Myllulækjartjörn, Myllulækur og mýrin norðan og austan tjarnarinnar.
14. **Grafarvogur**, Reykjavík. Leirur í Grafarvogi.
15. **Gufuneshöfði**, Reykjavík. Ströndin vestur frá Gullinbrú og Gufuneshöfði fyrir vestan og norðan byggð, ásamt fjöru og grunnsævi.
16. **Viðey**, Reykjavík. Öll Viðey.
17. **Eyjar í Kollafirði**, Reykjavík, Kjalarneshreppi, Kjósarsýslu. Þerney, Lundey, Engey og Akurey.
18. **Úlfarsá og Blikastaðakró**, Reykjavík, Mosfellsbæ. Úlfarsá frá upptökum í Hafravatni til ósa ásamt um 200 m breiðum bakka beggja vegna árinna. Fjörur og grunnsævi ásamt 50 m breiðri strandlengju í Blikastaðakró, suður að Eiðsgranda, eftir honum og austurströnd Geldinganes í Réttarnes, þaðan bein lína í ósa Úlfarsár.
19. **Leiruvogur**, Mosfellsbæ. Óshólmar Leirvogsár, ásamt strandlengju, fjörum og grunnsævi út að Blikastaðakró og Gunnunesi.
20. **Tröllafoss**, Mosfellsbæ, Kjalarneshreppi, Kjósarsýslu. Tröllafoss í Leirvogsá ásamt nánasta umhverfi.
21. **Andrífsey**, Kjalarneshreppi, Kjósarsýslu. Eyjan öll.
22. **Laxárvogur og Laxá í Kjós**, Kjósarhreppi, Þingvallahreppi, Kjósarsýslu, Árnessýslu. Grunnsævi, fjörur og strandlengja frá ósi Laxár út að línu milli Hálsness og Eyrar (Hvalfjarðareyrar). Vatnasvið Laxár og nánasta umhverfi frá ósi upp að vatnaskilum. Meðalfellsvatn, Stíflisdalsvatn og Mjóavatn. Káranesseg og Hurðarbaksseg.
23. **Þórufoss**, Kjósarhreppi, Kjósarsýslu. Þórufoss í Laxá ásamt nánasta umhverfi.
24. **Brynjudalur, Botnsdalur, Hvalvatn og Glymur**, Kjósarhreppi, Hvalfjarðarstrandahreppi, Kjósarsýslu, Borgarfjarðarsýslu. Lönd Litla- og Stóra-Botns, Hrisakots, Ingunnarstaða, Þrándarstaða og Skorhaga. Svæðið tekur yfir fjörur í Botnsvogi og Brynjudalsvogi, svo og Brynjudal og Botnsdal, allt upp fyrir Hvalvatn.

25. **Ósmelur og Hvalfjarðareyri**, Kjósarhreppi, Kjalarneshreppi, Kjósarsýslu. Fjörur, sjávarlón, grunnsævi og strandlengja utan ræktaðs lands neðan þjóðvegur frá Norðurkoti inn að vík neðan við Eyrarkot.
26. **Varmá**, Mosfellsbæ. Varmá frá upptökum til ósa.

VIÐAUKI 4. NÁMUR Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU

Nr. Vg.	Námuheiti	Sveitarfélag	Tegund	Frágangur
4010101	Sandskeið	Kópavogur/Seltj.	Setnáma	ófrágengin
4010102	Bolaöldur	Kópavogur/Seltj.	Bergnáma	hálffrágengin
4010204	Grjótnáma	Reykjavík	Bergnáma	ófrágengin
4011501	Tungumelar	Mosfellsbær	Setnáma	ófrágengin
4011503	Leirvogsá	Mosfellsbær	Setnáma	ófrágengin
4011507	Varmhólar	Reykjavík	Setnáma	ófrágengin
4011605	Norðurkot	Reykjavík	Setnáma	ófrágengin
4011902	Snasi	Kjósarhreppur	Bergnáma	ófrágengin
4011911	Ingunnarstaðir	Kjósarhreppur	Setnáma	ófrágengin
4170205	Undirhlíðar	Hafnarfjörður	Bergnáma	ófrágengin
4310105	Seljadalur	Mosfellsbær	Setnáma	ófrágengin
4360202	Hrafnhólar	Reykjavík	Setnáma	ófrágengin
4360217	Ásar	Mosfellsbær	Setnáma	ófrágengin
4420101	Kapelluhraun	Hafnarfjörður	Bergnáma	ófrágengin
4020103	Óbrynnishólar	Hafnarfjörður	Bergnáma	ófrágengin
4420106	Hamranes	Hafnarfjörður	Setnáma	ófrágengin
4470306	Hvammsgryfja	Kjósarhreppur	Setnáma	ófrágengin
4480103	Reynivellir	Kjósarhreppur	Setnáma	ófrágengin
4480204	Laxarberg	Kjósarhreppur	Setnáma	ófrágengin
45300104	Varmadalsnáma	Reykjavík	Setnáma	ófrágengin
45400106	Glórumelur	Reykjavík	Setnáma	ófrágengin
	Geldinganes	Reykjavík	Bergnáma	ófrágengin